



CONGRESO
ESTADO DE MÉXICO

“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

Toluca de Lerdo, Méx., a 07 de Mayo de 2025.

**CC. DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA MESA DIRECTIVA
DE LA H. LXII LEGISLATURA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO.
P R E S E N T E S**

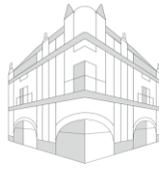
En el ejercicio de las facultades que nos confieren, lo dispuesto por los artículos 57 y 61, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México; 38 fracción IV, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo; y 72 de su Reglamento, los que suscriben, **Diputada Araceli Casasola Salazar y Diputado Omar Ortega Álvarez**, en representación del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, sometemos a consideración de esta Honorable Asamblea la presente **Iniciativa con Proyecto de Decreto por el que se adiciona la fracción XXX, recorriéndose las subsecuentes, del artículo 2, se reforma la fracción XVII y se adiciona la XVIII, recorriéndose las subsecuentes del artículo 20, se adiciona la fracción XXX y XXX Bis, recorriéndose la subsecuente, del artículo 28 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los bicitaxis son vehículos de tracción humana adaptados para el transporte urbano de pasajeros, entre otras palabras, se trata de triciclos a pedal con capacidad para dos pasajeros más el conductor que, en la práctica, operan principalmente en recorridos cortos dentro de zonas urbanas congestionadas o de difícil acceso, donde ofrecen movilidad puerta a puerta.

En México los ciclotaxis se han comenzado a usar en varias ciudades, sobre todo en la Zona Metropolitana del Valle de México; hoy en día se calcula que circulan decenas de miles de ellos en la Ciudad de México (según un reporte reciente, casi 20,000 en toda la ciudad). Por ejemplo, la Secretaría de Movilidad de CDMX identificó 97 ciclotaxis en la alcaldía Iztapalapa durante 2024. También hay presencia creciente en municipios conurbados (Ecatepec,





Nezahualcóyotl, etc.).

En términos generales, se trata de un complemento de la red de transporte público urbano – incluso con fines turísticos– desplazándose por calles estrechas o angostas donde no alcanzan autobuses o micros convencionales.

En ese sentido, entre los beneficios sociales, económicos y ambientales que derivan de este medio de transporte alternativo se encuentran las siguientes:

- **Movilidad e inclusión:** Los ciclotaxis cubren rutas de “última milla” en barrios marginados donde no llega transporte formal. Brindan servicio puerta a puerta en calles congestionadas o de difícil acceso, lo que mejora la conectividad urbana y la independencia del usuario.
- **Generación de empleo:** Dada su baja inversión inicial, constituyen una fuente de autoempleo accesible. En varias ciudades se organizan en cooperativas; por ejemplo, la cooperativa Los Mosquitos en CDMX agrupa 70 socios (14 mujeres) que comparten recursos para mantener 70 unidades en operación. De este modo se generan ingresos para familias de escasos recursos y se fortalece la economía local.
- **Sostenibilidad ambiental y salud:** Al ser impulsados por el pedaleo (y opcionalmente con asistencia eléctrica), los bicitaxis no consumen combustibles fósiles ni generan emisiones locales. La CONUEE destaca que la bicicleta es “energéticamente eficiente” y el medio de transporte “más sostenible”. Su uso contribuye a evitar la congestión vehicular y promueve el ejercicio físico. Organizaciones sectoriales añaden que estos vehículos de baja velocidad ayudan a mitigar el cambio climático urbano y a mejorar la calidad del aire en las ciudades.

En el Estado de México, el Plan Estatal de Desarrollo 2023-2029 reporta 55,612 viajes anuales en bici-taxis informales (sumados a 180,079 en mototaxis), lo que implica cientos de



operadores. Por ejemplo, las cooperativas organizadas generan empleos locales.

Pese a lo anterior, la ausencia de un marco normativo específico para ciclotaxis genera diversos problemas, exponiendo a accidentes a pasajeros y operadores, sin que existan pólizas o protocolos obligatorios.

En el Estado de México los ciclotaxis cumplen un papel similar al de CDMX: surgen como solución a carencias de transporte en localidades alejadas. El Plan Estatal 2023-2029 reconoce la enorme cantidad de viajes no registrados (55,612 en bici-taxis) y propone ordenarlos a nivel estatal.

Se destaca que estos vehículos prestan un servicio social relevante en las periferias municipales, facilitando recorridos breves a bajo costo. En este contexto, expertos y organizaciones como la Fundación Xihmai han sugerido, incluso, promover ciclotaxis eléctricos para amplificar los beneficios ambientales en la zona conurbada. En resumen, en el Edomex las comunidades reconocen que la formalización de los ciclotaxis aumentaría la cobertura de movilidad rural y periurbana, a la vez que fomentaría empleo local.

La inseguridad vial crece cuando no hay control: sin inspección mecánica ni entrenamiento obligatorio, aumentan las probabilidades de incidentes. Por ejemplo, la regulación de la CDMX exige una revisión física anual por unidad, una medida que no se cumple en el sector informal.

La propia SEMOVI advierte que estos transportes circulan “en irregularidad tolerada”, señal clara de falta de supervisión. Además, la informalidad favorece la opacidad: al no haber permisos oficiales ni matrices tarifarias, se dificulta el acceso de usuarios a mecanismos de queja y se deja abierta la puerta a cobros arbitrarios o prácticas abusivas. Tampoco se captan impuestos o tarifas de peaje que podrían financiar infraestructura.



“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

En conjunto, no regularizar los ciclotaxis supone renunciar a la seguridad y orden que el marco legal podría garantizar, así como a los beneficios sociales (seguros, apoyos) que recibirían conductores formales.

El Grupo Parlamentario del PRD cuenta con una agenda legislativa que prioriza el derecho a la movilidad de las y los mexiquenses, así como también lo hace el cuidado y la preservación del medio ambiente; con base en lo anterior, consideramos necesario que en el Estado de México se haga mucho más que reconocer medianamente la existencia de este tipo de transporte y depositarle la regulación enteramente a los Ayuntamientos como lo hace la nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios.

Coincidimos en realizar los esfuerzos necesarios en cada una de las instancias que componen el aparato gubernamental y las esferas de gobierno, pero no consentimos que el Estado se vuelva omiso ante una realidad que envuelve a gran parte de la ciudadanía.

En ese tenor, proponemos realizar adecuaciones al marco legal con el propósito de dar personalidad y mayor claridad de lo que los bicitaxis son y su área de competencia en el territorio. Con el objeto de aprovechar sus ventajas y mitigar los riesgos, se propone regularlos para que sean un medio de traslado eficaz, eficiente y además, seguro.

En conjunto, estas medidas sentarían las bases de una regulación integral de los bicitaxis. Darles reconocimiento legal y normativo mejoraría la movilidad sostenible, protegiendo tanto a usuarios como a operadores. Ante los retos de contaminación urbana y empleo informal, una política pública de regularización de ciclotaxis resulta indispensable para integrar este servicio al sistema de transporte de manera adecuada.

ATENTAMENTE

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA



CONGRESO

ESTADO DE MÉXICO



“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

DIP. ARACELI CASASOLA SALAZAR

DIP. OMAR ORTEGA ÁLVAREZ





CONGRESO

ESTADO DE MÉXICO



“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

DECRETO NÚMERO: _____

LA H. "LXII" LEGISLATURA DEL ESTADO DE MÉXICO DECRETA:

ARTÍCULO ÚNICO. - Se adiciona la fracción XXX, recorriéndose las subsecuentes, del artículo 2, se reforma la fracción XVII y se adiciona la XVIII, recorriéndose las subsecuentes del artículo 20, se adiciona la fracción XXX y XXX Bis, recorriéndose la subsecuente, del artículo 28 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, para quedar como sigue:

Artículo 2. Glosario. Para la aplicación, interpretación y efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a XXVIII. ...

XXIX. Ciclista: Persona usuaria de un vehículo no motorizado o de tracción humana a través de pedales; se considera también persona ciclista a aquellas que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;

XXX. Bicitaxi: Vehículo de propulsión humana a pedales que puede contar con motor eléctrico para asistir su tracción con el propósito de brindar el servicio público de transporte individual de pasajeros, constituido por una estructura que cuenta con asientos para el conductor y pasajeros y que, además, podrá contar con remolque;

XXXI. a CXXXIII. ...

Artículo 20. Atribuciones de la Secretaría. Corresponde a la persona titular de la Secretaría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I. a XV. ...

XVI. ...



“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

XVII. Planear, ordenar, regular, vigilar y supervisar el servicio de transporte de pasajeros en bicitaxis.

XVIII. Elaborar y/o aprobar los estudios técnicos y de necesidades de la modalidad de servicio en bicitaxis, así como expedir el manual técnico del vehículo tipo autorizado y otorgar los permisos correspondientes a los prestadores de servicio.

XVII. a XIX ...

CAPÍTULO II

DE LAS ATRIBUCIONES Y COMPETENCIA DE LOS MUNICIPIOS

Artículo 28. Atribuciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial.

XXIX. Planear y coordinar de manera conjunta con la Secretaría, la supervisión y evaluación del transporte prestado mediante mototaxi en las vialidades municipales y en la normatividad reglamentaria municipal correspondiente;

XXX. **Planear y coordinar de manera conjunta con la Secretaría, la supervisión y evaluación del transporte prestado mediante bicitaxi. Emitir opinión previa para la autorización que expida la Secretaría a los permisionarios dentro de su demarcación;**

XXX Bis. **Contribuir con la Secretaría con el objetivo de que el servicio de transporte de pasajeros en bicitaxis sea eficaz, eficiente y seguro. Emitir opinión previa ante la Secretaría sobre la estructuración, redistribución, modificación y adecuación de los circuitos, derroteros y recorridos, y**

XXXI. ...

...

...



CONGRESO
ESTADO DE MÉXICO



“2025. Bicentenario de la Vida Municipal en el Estado de México”.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente decreto en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

SEGUNDO. El Gobierno del Estado de México y sus Municipios, contarán con un plazo de 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, para adecuar el Reglamento, los lineamientos y demás disposiciones de su competencia, que den cumplimiento al presente.

TERCERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”.

Dado en el Palacio del Poder Legislativo en Toluca de Lerdo, Estado de México a los 7 días del mes de mayo del año dos mil veinticinco.

