

2025-10-14

Con tolerancia del gobierno de la CDMX, continúa operación ilegal del servicio de motocicleta por app

Autor: Dalila Sarabia

Género: Nota Informativa

<https://www.animalpolitico.com/estados/servicio-motocicleta-cdmx-uber-didi-semovi>

A prácticamente tres meses de que una usuaria de transporte por motocicleta perdiera la vida, las aplicaciones que ofrecen este servicio continúan operando en la ilegalidad y con la tolerancia de las autoridades capitalinas que no han cumplido su palabra de regularizar este servicio prohibido en la ley.

"Se prohíbe el transporte de pasajeros en motocicletas adaptadas, carros de golf u otro medio de transporte motorizado y no motorizado no autorizado por la Secretaría", se lee en el artículo 53 del Reglamento de la Ley de Movilidad.

La mañana del 23 de julio pasado, una mujer de 37 años perdió la vida luego de que la motocicleta que solicitó por una app intentara rebasar entre carriles y el conductor perdiera el control mientras circulaban por Paseo de la Reforma.

En ese momento este servicio fue puesto en la mira de las autoridades y aunque ya tenían alrededor de dos años operando, el gobierno de la Ciudad de México anunció que era ilegal y que presentaría acciones jurídicas en su contra.

"El Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Movilidad (Semovi) informa que las aplicaciones que ofrecen el servicio de transporte en motocicleta no cuentan con permiso alguno y se encuentran operando en la ilegalidad. Por ello, la Semovi inició las acciones jurídico administrativas pertinentes para que las empresas que operan erradiquen esta modalidad de transporte", informó la dependencia en un comunicado.

El titular de la Semovi, Héctor Ulises García Nieto, publicó un video en su cuenta de Facebook en el que señaló que tomarían acciones para no permitir este servicio "porque es altamente riesgoso y pone en peligro a todos los que lo usan".

A la fecha, nada ha cambiado y el servicio continúa operando en la ilegalidad y con tolerancia de las autoridades.

Animal Político buscó a la Secretaría de Movilidad y a la Consejería Jurídica del Gobierno local para conocer los avances en la regulación y conocer las razones por las que permiten que el servicio siga prestándose en la ilegalidad. Hasta la publicación de este texto no hubo respuesta.

También se buscó a Uber, que informó que no tenían ningún comentario.

Solo la plataforma DiDi, que desde hace unos dos años ofrece este servicio, atendió la solicitud y aseguraron que han tenido reuniones con las autoridades a fin de contar con una regulación benéfica para todos y que incluso les han propuesto modificaciones puntuales.

"Nosotros hemos sido muy respetuosos de la autoridad y tanto en la administración pasada como en esta hemos tenido un diálogo cercano y respetuoso (...) y les hemos platicado también de una propuesta regulatoria porque creemos que prohibir lo único que genera es invisibilizar y que regular es traer a la luz y proteger", explicó Tonatiuh Anzures, director de relaciones con gobierno de DiDi México.

"(Hemos propuesto) proactivamente un marco regulatorio que traiga a la luz no solamente los servicios de moto por plataforma, sino todos los servicios de mototaxis que se dan en estas zonas de marginación media alta y muy alta y que podamos, a partir de ello, dar el reconocimiento de la motocicleta como un vehículo de inclusión, pero fundamentalmente el tema de la seguridad vial y por supuesto el tema de salud pública", agregó.

En días pasados, este medio informó que en la última década el número de motocicletas registradas que circulan en la CDMX pasó de 260 mil a 750 mil, es decir, incrementaron en un 188 %, y que, acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), el 90 % de ellas circula sin tener un seguro de protección.

Aunque el incremento significa un desafío en materia de movilidad y seguridad vial, ahora también lo es en materia de salud pública ya que las salas de emergencia están saturadas de lesionados involucrados en hechos viales con motocicletas.

En entrevista, Anzures informó que a pesar de la prohibición expresa para ofrecer este servicio, continuarán operando porque atienden una necesidad de movilidad en la CDMX.

"Todavía no hay una fecha para un parlamento abierto, pero nosotros estaríamos en el mejor interés de poder hacerlo", subrayó.

Y en tanto se materializa, ¿ustedes no tienen previsto suspender el servicio? se le preguntó.

"Mira, lo que sucede es que hay una necesidad social enorme. Hay una demanda creciente de este tipo de servicios y, por supuesto, nosotros, pensando en eso y en los ingresos de los motociclistas, hemos tomado esta postura de (dar) el servicio, pero sobre todo de regular".

Descartó que esta decisión sea una afrenta al Gobierno capitalino e insistió en que mantienen el diálogo a fin de poder transitar a la regulación del servicio.

30 mil motocicletas ofrecen este servicio; la mitad de los viajes los hacen mujeres

Aunque no se tiene una cifra exacta de cuántas motocicletas ofrecen servicio de transporte por aplicación en la CDMX, DiDi México estima que se trata de 30 mil unidades que circulan en la CDMX y el Área Metropolitana.

La mitad de los viajes solicitados son de mujeres y el 30 % de todas las solicitudes son específicamente para llegar a Centros de Transferencia Modal (Cetram) y de ahí tomar otros medios de transporte para llegar a sus destinos.

Tamara, de 26 años, desde hace un año es usuaria regular de los servicios de transporte por motocicleta que ofrecen Uber y DiDi, porque es más barato que si solicitara un coche, y en la mayoría de las ocasiones es más rápido.

Reconoció, antes de compartir su experiencia, que desconocía que el servicio era ilegal.

"Todos me han dado casco. Solo en uno el casco era más de un scooter que de una moto y eso me preocupó (...) y sobre si respetan el reglamento de tránsito la verdad yo creo que uno de cada 10 lo hace porque se van por las ciclovías, se pasan los altos, se van moviendo entre los coches. Me ha dado miedo y también pena decirles que no lo hagan porque tampoco quiero que me den una mala reseña en las aplicaciones", explicó la joven.

Cuestionada respecto de si sabe si los motociclistas tienen un seguro contra accidentes, refirió no saber, aunque consideró que si el servicio es ilegal, el seguro que puedan tener, también.

"Yo creo que me la voy a pensar un poquito más (seguir usando este servicio) porque no tienen permiso, pero la

verdad lo veo un poco difícil porque ahorras mucho tiempo y dinero", aceptó Tamara.

"Tenemos seguro"

De acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) nueve de cada 10 motocicletas que circulan no cuentan con ningún tipo de seguro, pero en el caso del servicio DiDi Moto, afirmó Tonatiuh Anzures, director de relaciones con gobierno de DiDi México, su servicio está protegido.

No se trata de un seguro individual de cada motociclista, sino de un seguro que se activa apenas el usuario se sube a la motocicleta y no solo cubre al usuario, sino al motociclista y a terceros que pudieran resultar lesionados.

"El seguro de la plataforma aplica apenas te subes a la motocicleta (y tiene) una cobertura integral para brindar esta protección en nuestros viajes (...) eso es muy importante aclararlo, (además) con la Reforma Laboral (todos los motociclistas) están cubiertos por riesgos de trabajo y nos da mucho gusto que al menos no seamos parte de esta estadística", subrayó.

La propuesta

Aunque hasta la fecha no hay avances claros en la regularización del servicio, Anzures compartió los principales ejes que han propuesto a las autoridades capitalinas a fin de poner en claro las reglas para la prestación del servicio.

En primer lugar, explicó, que a todos los usuarios se les entregue, al momento de iniciar su viaje, un casco certificado.

"Nosotros le pedimos al pasajero o pasajera que si ve que el conductor no llega con un casco de esas características, siempre puede cancelar sin penalidad", detalló.

Sigue leyendo: Incidentes con montachoques aumentan hasta 8 % en el último año; ¿qué hacer si eres víctima?

También que se impulse una prueba teórica y práctica para la obtención de un certificado estándar de competencias en "Conducción de Motocicleta", mismo que ya puso en marcha el Estado de México y es emitido por el Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencia Laboral (Conocer).

En tercer lugar que las motocicletas que ofrecen este servicio tengan características específicas y que, como sucede con el servicio de transporte por autos que paga a la Tesorería 1.5 % del total de viajes, a las motocicletas también se les requiera este impuesto.

"¿Qué estamos proponiendo sobre este 1.5 %? También, por supuesto, considerarlo para el caso de las motocicletas, pero que sea para campañas de concientización, para seguridad vial y atenderlo como un tema de salud pública desde esa perspectiva de política pública", señaló Anzures.