



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

**ASUNTO: SE PRESENTA
INICIATIVA CON PROYECTO DE
DECRETO.**

**DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
PRIMER PERIODO ORDINARIO, PRIMER AÑO
DE EJERCICIO DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

El suscrito Diputado Jorge Gaviño Ambriz, Vicecoordinador del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática, de la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y apartado D, incisos a) y b), y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4º fracción XXI, 12 fracción II de la Ley Orgánica, y 2 fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XLIX BIS, LXIV TER Y XCVI BIS, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN LXIV BIS DEL ARTÍCULO 9; SE ADICIONA LA FRACCIÓN LXVI AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIII BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 169 BIS, 169 TER, 169 QUATER, 169 QUINQUIES, 169 SEXIES, 169 SEPTIES Y 169 OCTIES; SE REFORMA EL PÁRRAFO PRIMERO DEL ARTÍCULO 251; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DE PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE.**

Por lo anterior, con objeto de dar cumplimiento a los requisitos previstos en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se plantea la presente Iniciativa al tenor de lo siguiente.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER.

Es una realidad que el uso de las plataformas informáticas y aplicaciones que son empleadas para ofertar servicios de transporte es una realidad imperante desde hace varios años en el País.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Una realidad que se ha materializado y desenvuelto, en particular en la Ciudad de México, sin existir una regulación que cuente con una sólida base legal, es incipiente, débil y deja a la Administración Pública de la Ciudad, sin una orientación clara, ni facultades adecuadas en la materia.

Tampoco está diseñada para proteger de forma clara y efectiva los derechos de los principales activos en la relación de prestación del servicio de transporte, que son los conductores y los usuarios del servicio de transporte, que se oferta a través de las plataformas informáticas.

Se regula esta actividad, de forma insuficiente, ya que continúan las problemáticas basales y reclamos sociales sobre la operación de estas plataformas que ofertan transporte, no se regulan los aspectos más importantes sobre la prestación del servicio como es un esquema tarifario reglado, ni las desigualdades entre choferes en plataforma y taxistas, continua una desproporción regulatoria de requisitos y condiciones, entre los choferes y vehículos que ofertan el servicio en plataforma, frente al transporte de pasajeros individual formalmente establecido y previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Simplemente señalar que actualmente el modelo de plataformas informáticas en el transporte es marginal al texto de esta Ley.

Las condiciones regulatorias desigualitarias, deben solucionarse mediante el establecimiento de un mecanismo equilibrado entre ambos medios de transporte individual; deben existir mecanismos que propicien condiciones equitativas entre uno y otro.

Deben otorgarse facultades a la autoridad administrativa para regular oferta y demanda, bajo los principios que regulan el derecho a la movilidad. Por falta de regulación, monitoreo y el establecimiento de criterios claros, esta actividad simplemente se encuentra desarticulada de la política de movilidad en la Ciudad prevista en la actual Ley.

Tampoco existen facultades para el establecimiento de normas técnicas sobre la utilización adecuada de la infraestructura de movilidad por parte de estas plataformas, en otros países esto es fundamental.

No existen obligaciones para incorporar a las plataformas dominantes, a los taxis habituales, no obstante en otros estados del país, esto ya es una política en marcha.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

No existe la protección a los usuarios respecto de las tarifas que pueden aplicar las plataformas, simplemente son criterios desconocidos para los usuarios y no se encuentran regulados bajo ningún criterio, ni metodología aplicable y corroborable que permita evitar abusos o cobros indebidos. Logaritmos que emplean las plataformas para sustentar el cobro bajo la demanda, a las que denominan “Tarifas dinámicas” simplemente no tienen ninguna cabida en el modelo tarifario previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, simplemente ese esquema es inexistente y por ende, antijurídico.

Al no existir un modelo regulatorio, lleva como consecuencia que la competencia ente medios de transporte pueda ser ruinoso, o bien, atentatoria y ruinoso para los usuarios que tienen la necesidad de transportarse en una Ciudad con transporte saturado, de baja calidad, y que ha visto una etapa crítica por cuanto hace a la demanda para quienes para pretender evitar aglomeraciones en los medios de transporte colectivo ante la pandemia por COVID-19, que han optado por medios de transporte individual.

Ha quedado en el olvido, la preservación de los derechos fundamentales de los conductores, que bajo al amparo de la denominación de “socios conductores” se les niega de forma reiterada cualesquier tipo de prestación de carácter laboral, que cuide de forma mínima sus derechos.

La seguridad social para estos trabajadores está negada y en algunos casos, la tiene que asumir quien oferta su labor, bajo un esquema de incorporación voluntaria.

Las horas máximas de servicio (jornada), tampoco está reglada. No puede verse de forma equivocada, como un acto de liberad de un emprendedor, tiene que ver con la seguridad en el trabajo especial y riesgoso que ejecutan los conductores, donde un inadecuado descanso, puede afectar su vida, la de los pasajeros, otros conductores, peatones, etcétera.

No se advierte ninguna consecuencia tendente a revocar los permisos, autorizaciones o registro que se les de a los titulares de las constancias de registro de las plataformas, ni a conductores, ni vehículos, lo cual revela una normatividad laxa y con pocas consecuencias en caso de incumplimientos gravosos para los ciudadanos usuarios.

Es una queja constante de los trabajadores conductores, que no existe una instancia eficaz para solucionar o dirimir controversias suscitadas entre las plataformas y ellos, en el caso de quejas y suspensiones de aquellos en las plataformas.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

De tal suerte que, al no existir condiciones regulatorias adecuadas en esta actividad, las plataformas digitales proliferan sin ningún tipo de control sobre condiciones básicas del servicio, entre otros temas que se abordan en la presente iniciativa.

Debemos partir del hecho de que la regulación del sistema de transporte debe realizarse de forma integral, es un derecho, el de la movilidad urbana, pero también una responsabilidad gubernamental, por ello resulta necesario incluir la demanda y exigencia sobre la utilización de nuevas tecnologías dentro de la gama de modalidades existentes para lograr un transporte adecuado.

Indudablemente el uso de las nuevas tecnologías, sistemas informáticos y de geolocalización son útiles para generar condiciones adecuadas de movilidad, para que sea empleada para una movilidad sustentable, aprovechando los modelos que surgen con el avance de plataformas y tecnología, no obstante, esto no implica que se deje de controlar y mitigar los efectos que puedan ocasionar con impacto negativo, como pueden ser esquemas que propicien una competencia desleal o inclusive un perjuicio al interés público con prácticas monopólicas de mercado.

Por lo que es necesario emitir regulación que permita e incentive la competitividad de todos los participantes en el sector transporte, lo que redundará en un mejor servicio en favor del usuario final.

Entre elementos a considerar se tiene a las tarifas, o precio aplicable al servicio de transporte; la cantidad de taxis y transporte público los cuales están determinados por el gobierno y, como en todo mercado regulado, el ajuste de oferta y demanda difícilmente conservan equilibrio hipotético en un mercado libre.¹

La oferta y demanda tienen horarios, así a la hora denominada pico, ya sea en la mañana en la hora de ingresos a oficinas, escuelas, o centros de actividad diversos, o por la tarde, horario de salida en días de actividades normales en zonas donde se concentran las actividades, inexcusablemente mayor será la demanda de transporte de todo tipo, y consecuentemente, la concurrencia de la oferta de transporte individual, entre otros.

Así ante la ley de oferta y la demanda, teniendo como variable las horas de saturación tendremos como resultado conocido que las personas estén dispuestas a pagar un precio cada vez mas más alto, al que establece la autoridad reguladora para los Taxis,

¹ Foco Económico Un Blog Latinoamericano de Economía y Política, Mariano Tappata, 27 de abril de 2016, *La economía UBER*, <http://focoeconomico.org/2016/04/27/la-economia-uber/>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

debido al tiempo que invierten en la espera de un taxi libre o incluso el empleo de otro medio de transporte, lo que disminuye considerablemente su grado de satisfacción respecto del viaje traslado.

La integración de las tecnologías de geolocalización aplicadas al transporte, trasciende a la Ciudad concebida dentro de sus límites jurisdiccionales, incluso su prestación dentro de zonas declaradas como Federales, por lo que se requiere una coordinación metropolitana con políticas públicas que aborden las problemáticas de manera integral, pero para ello, es necesario establecer reglas claras y precisas para el funcionamiento y operación de esta actividad dentro de la jurisdicción, para con ello solucionar cualquier problemática y no aceptar o trasladar impactos negativos a entidades colindantes.

Actualmente, las plataformas aplicadas al transporte se encuentran operando en un total de 785 ciudades de 70 países, donde 150 desarrollaron legislaciones específicas para el “transporte a través de plataformas digitales”. En las otras, la empresa trabaja con “marcos generales”, muchas veces en conflicto con las autoridades. Son limbos regulatorios, marañas donde se chocan legislaciones a nivel local, regional, nacional y hasta supranacional.²

La regulación debe ser el eje rector de la autoridad, para generar el equilibrio real de agentes concurrentes al mismo, favoreciendo en todo momento la competencia pero bajo las reglas establecidas en el marco de facultades y atribuciones estatales que permitan cumplir el verdadero fin de la estructura administrativa y mandato legal; que es el de establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, bajo los principios mandatados³ en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, disposición rectora en la materia.

² Chequeando, Marcela Basch, *¿Cuál es la situación de Uber en la Argentina?*, 24 de octubre de 2018, 12:03 pm, <https://chequeado.com/el-explicador/cual-es-la-situacion-de-uber-en-la-argentina/>

³ Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Concebimos necesario visualizar y considerar las experiencias de otros reguladores del transporte y las problemáticas que se han desenvuelto en otras ciudades, tanto a nivel nacional, como internacional que enfrentan el reto de la inclusión de esta modalidad de oferta transporte a través de plataformas informativas, dentro de sus respectivos sistemas jurídicos.

A través de ello, estaremos en aptitud de adoptar las mejores prácticas en la materia, en beneficio de los habitantes de la Ciudad de México, fin primordial de la presente iniciativa.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

Es necesario reconocer la evolución que representa el uso de la tecnología aplicada, el caso del transporte es tan solo una actividad en la que se ha utilizado. Con ello han surgido modelos de negocios a través de las aplicaciones móviles (App).

La aplicación o plataforma más utilizada en el mundo que ha sido referente en el tema, indudablemente ha sido Uber Technologies Inc, misma que se funda en 2009 en Silicon Valley en Estados Unidos, donde hasta la fecha se ha expandido a 93 países y 900 ciudades (Business of Apps, 2020).

Ha sido catalogada como un unicornio dorado, etiqueta con la que se reconoció a empresas que emergieron durante la recesión de 2008. Resulta interesante ver la facilidad con la que esta empresa se ha instalado en los mercados comerciales de servicio de transporte, compitiendo con ellos, sin estar regularizada como tal. Es decir, representa un fenómeno global⁴, un reto para los órganos reguladores de todo el mundo.

Con ello nos encontramos ante dos escenarios, el primero de ellos, el citado a manera de ejemplo radio-taxi, con regulación estricta y con renta monopolizada, permite el registro, control-seguimiento y financiamiento para el desarrollo de actividades

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

⁴ FLACSO Ecuador, DOSSIER TRABAJOS INFORMALES, PRECARIOS E INESTABLES, Número 10 Enero - Abril 2021, *“Con Uber yo puedo sobrevivir, pero progresar no”*: el trabajo en plataformas digitales de transporte en Quito (Ecuador) dentro de un mercado laboral pauperizado Carolina Salazar Daza.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

públicas como lo es la obtención de recursos para la retribución de bienes y servicios públicos a la población en la que se desarrolla la actividad regulada.

Por lo que respecta al segundo escenario, como ejemplo son las empresas de servicio a través de plataformas, trabajan bajo reglas de mercado aprovechando la nula o mínima regulación a las que se les ha sujetado, convirtiéndose en reguladores de parte del mercado del transporte lo que deja en desventaja a los prestadores regulados como es el taxi, pero también generando descontento en los usuarios por la falta de regulación, como es el caso de tarifas, cancelaciones de viajes, entre otros aspectos negativos para los usuarios.

La función principal de las empresas prestadoras de servicio por plataformas informáticas es sencilla: permitirle al usuario contactarse con dueños de vehículos privados en tiempo real y contratar sus servicios de transporte local. Visto así, el producto es similar al que ofrece un radio-taxi cuando coordina taxistas independientes. Pero las diferencias en la práctica son muchas y probablemente estén explicadas por el origen de cada servicio.

El sistema de taxis se desarrolló en un ambiente regulado con nulos incentivos para que el taxista provea buen servicio. El gobierno captura rentas monopólicas mediante la regulación de la actividad. Las empresas prestadoras de servicio a través de plataforma quiere ser parte del negocio y competir por dichas rentas bajo reglas de mercado⁵, por lo que es necesario el arbitraje regulatorio. Es natural que su principal objetivo sea mejorar la experiencia del usuario.

Consideremos por un momento el ejercicio contrafactual extremo en el cual las plataformas crecen exponencialmente y se convierten en un monopolio absoluto. En ese caso, sería de esperar que, una vez eliminado el taxi y otros competidores, suban sus tarifas y la comisión que le cobra a los choferes. Esto es ya una realidad conocida por todos.

Probablemente, como ha pasado con el Taxi, la falta de competencia afecte negativamente la calidad del servicio recibida por los pasajeros. Desde el punto de vista de los pasajeros y choferes, el escenario de un monopolio privado podría no ser muy diferente del monopolio del taxi actual. La diferencia principal sería el destino de las rentas monopólicas.⁶

⁵ Foco Económico, Op.cit.

⁶ Ibidem.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Es necesario retomar las experiencias de otros reguladores del transporte y las problemáticas que se han desenvuelto en otras ciudades, tanto a nivel nacional, como internacional que enfrentan el reto de la inclusión de esta modalidad de prestación de servicio dentro de sus respectivos sistemas jurídicos.

A. ANTECEDENTES REGULATORIOS EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, han sido diversas las regulaciones y pronunciamientos de autoridades nacionales y locales, sobre el tratamiento a la oferta del servicio de transporte en plataformas digitales y aplicaciones, así como a los conductores con vehículos en plataformas (identificados como VTC). A continuación, daremos cuenta de algunos ejemplos de las decisiones tomadas al respecto por las autoridades de distintos países, las cuales son recogidas de experiencias públicas.

1. TARIFAS (TAXIMETRO) Y NORMATIVIDAD

La existencia conjunta de regulación en el mercado de taxis, y el algoritmo de precios propuesto en el caso particular de Uber, es lo que genera valor. La discusión en torno a las plataformas que ofertan transporte a través de aplicaciones se ha centrado en el argumento de competencia desleal ya que los requisitos y costos para los taxistas son mayores que para los conductores de autos de plataforma. Naturalmente, la rentabilidad de estas plataformas sería menor si enfrentase los mismos costos que el taxi.⁷

Ante un fenómeno de esta magnitud, debe servir la experiencia internacional en materia de precios, cuotas o tarifas.

Un sistema de cobro similar al implementado en la Ciudad de México, nos da muestra donde el oportunismo en mercados no regulados es latente. Es el caso de Dinamarca, que en 2017, Uber tenía 2,000 conductores,⁸ en marzo de esa misma anualidad se implantó una nueva ley del taxi, la cual obligaba a los coches de Uber a llevar taxímetro y sensores de ocupación, lo que hizo que la plataforma de VTC se marchara de

⁷ Ibidem.

⁸ GESTIÓN, Redacción, Actualizado el 17 de enero de 2020 04:15 a.m., *Uber: Estas son las razones por las que 16 países prohibieron su operación*, <https://gestion.pe/fotogalerias/uber-estas-son-las-razones-por-las-que-16-paises-prohibieron-su-operacion-noticia/?ref=gesr>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Dinamarca, dado que, tal y como señalaban taxistas y políticos, sus servicios eran ilegales.⁹

Otros ejemplos como el caso de en Seúl (Corea del Sur) se llegó a pedir prisión para el CEO de la compañía. Y en Londres (Gran Bretaña), un tribunal determinó que la relación entre Uber y sus “socios conductores” era laboral.¹⁰

Situaciones no gratuitas, pues no debe permitirse la intromisión de cualquier agente de mercado, sin la participación no prohibitiva, pero si regulatoria del Estado a efecto de lograr los objetivos encomendados que son de orden público y observancia general y ante el surgimiento de nuevas modalidades romper el paradigma a través de una regulación efectiva y eficiente que permita la convivencia, el orden y la paz.

Las plataformas informáticas de transporte privado han entrado en muchos países siguiendo la técnica del "mejor pedir perdón que pedir permiso", saltándose la regulación y esperando a ver qué pasaba después. Una vez conseguía penetrar, si la ciudad le echaba, siempre podía recurrir al apoyo social, tanto entre usuarios como entre conductores que trabajaban para la firma.¹¹

Este ha sido el caso en varios lugares de todo el mundo, situados especialmente en territorio europeo. En algunos sitios, Uber se ha ido porque la regulación le impedía operar. En otros, ha sido directamente expulsado. En algunos otros, está intentando cambiar sus prácticas para adaptarse al regulador.¹²

La liberación del mercado, no solo implica la desaparición del taxi, sino de la propia autoridad reguladora que no tendría cabida a corto plazo pues Uber es una empresa que no solo tiene ese tipo de transporte UberX; UberXL; Select; UberBlack; Black SUV, y UberLUX¹³, pues ya podemos constatar que presta otros como lo es el de:

⁹ Contra República, Periodismo de investigación, Global, 08 de octubre de 2019, *¿En qué lugares del mundo han prohibido Uber?*, <https://www.contrarepública.mx/nota-En-que-paises-han-prohibido-Uber20198106>

¹⁰ Liñares, Matías; Calderón, Francisco; Yannuzzi, Juan. *Regulación de las plataformas de transporte privado de pasajeros*. 2021. <https://www.institutoideas.com.ar/wp-content/uploads/2021/05/ODEI-IDEAS-Aplicaciones-de-Transporte-1.pdf>

¹¹ Contra República, Op. Cit.

¹² *Ibíd.*

¹³ Tienen que ver con las características del vehículo con el que se presta el servicio. Clasificación De, *Tipos de Uber, ¿Cuáles son los tipos de Uber?* <https://www.clasificacionde.org/tipos-de-uber/#UberX>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

UpperBus¹⁴; UberHOP¹⁵; UberCOMMUTE¹⁶, y UberPOOL¹⁷, versiones para pasajeros que no tienen que ver solo con el transporte individual, sin soslayar de forma enunciativa los relacionados con paquetería como UberFlash¹⁸, que también es tema de regulación de movilidad. Entre otros servicios.

La observancia de normatividad y regulación representa una carga para el desarrollo de cualquier actividad, el gremio de taxistas "Tienen que respetar las normas". La crítica se centra en el "juego sucio" de las plataformas informáticas que ofertan el transporte, al querer trabajar con más privilegios y bajo sus propias normas: "El problema es que trabajamos con el precio que nos marca el Ayuntamiento, y ellos con el precio que marca Uber".¹⁹

¹⁴ Es un servicio de transporte público colectivo y chofer ejecutivo, que junto con las bondades de la tecnología, a través de una plataforma, permite la contratación colectiva de servicio de transporte para grupos de personas con rutas similares. <https://www.entornoturistico.com/que-es-y-como-funciona-upperbus/>

¹⁵ Esta modalidad pretende fomentar una nueva forma de transporte de personas en Seattle y fue diseñada para aligerar el tránsito en las horas pico. Este servicio permitirá elegir una ruta disponible dentro de la propia aplicación.

Al igual que en la aplicación disponible en México, el servicio se conecta con el conductor y con otros usuarios que podrían usar la misma ruta, de tal manera que podría parecerse mucho al sistema de transporte público colectivo de la ciudad.

La aplicación indica en qué punto estará pasando el vehículo y en qué momento, a fin de que cada uno de los usuarios que pidieron tal ruta, puedan abordarlo y emprender el recorrido. Esto, por supuesto, implica un menor costo al repartir el precio de cada viaje y menor emisión de contaminantes. <https://www.entornoturistico.com/nuevas-modalidades-del-transporte-uber/>

¹⁶ A diferencia de la modalidad anterior, ésta busca que sean los conductores y no los usuarios en sí quienes compartan su vehículo con otros usuarios tanto de la aplicación como del recorrido planificado. <https://www.entornoturistico.com/nuevas-modalidades-del-transporte-uber/>

¹⁷ Para los que no son conductores y buscan compartir el recorrido, está disponible la opción (disponible en México), que también hace recorridos grupales en tanto los usuarios manifiesten su conformidad. <https://www.entornoturistico.com/nuevas-modalidades-del-transporte-uber/>

¹⁸ Está disponible entre las 6:00 a.m. y las 11:00 p.m para enviar artículos no mayores a 20 kg, que quepan cómodamente en la en la cajuela o asiento trasero de un vehículo compacto. <https://www.uber.com/es-MX/blog/uber-flash-haz-llegar-o-recibe-articulos-a-traves-de-la-app-de-uber/>

¹⁹ 20 Minutos, 20M, GISELA MACEDO NOTICIA, *Nueva guerra del taxi en Barcelona por el regreso de Uber: "Si quieren trabajar, que respeten las normas*, 18de marzo de 2021, 18:00,



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La determinación del precio para la prestación del servicio de taxi representa un elemento de reclamos se encuentra la igualdad de condiciones frente a Uber y otros servicios prestados por plataformas.

2. ACCESO A LA PLATAFORMA POR PARTE DE LOS TAXIS

Es sabido ante las exigencias de algunos gobiernos que algunas plataformas de transporte, iniciaron gestiones a efecto de abrir su plataforma para ofrecer el acceso a taxistas como es el caso de Colombia, en un servicio que está disponible en otros países de América Latina y Europa desde el año 2020.²⁰ Situación que debe darse no como medio de negociación de una empresa ante los Gobiernos, sino por el contrario, una exigencia de los Estados hacia cualquier empresa que pretenda u opere dentro de su jurisdicción, ya que las reglas deben ser establecidas por la autoridad.

Otra experiencia es la de Málaga que se convierte en la tercera ciudad española, tras Madrid y Barcelona, y la primera en Andalucía en la que plataformas mayoritarias del mercado ofrecen el servicio de taxi en su aplicación. Para la puesta en marcha de este nuevo servicio, las plataformas han señalado que han mantenido conversaciones con la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, "con el objetivo de adaptar su operativa a lo requerido por la regulación". Uber ha anunciado la integración del taxi de Málaga en su plataforma. Desde ahora, la compañía pone a disposición de los taxistas el acceso a la demanda de su servicio más popular, UberX. De este modo, cuando un usuario solicite un viaje le recogerá el vehículo más cercano a su ubicación, ya sea un taxi o VTC.²¹

En Brno, la segunda ciudad más grande de República Checa, donde Uber fue demandada por otra compañía y perdió. Algo similar le pasó en Bulgaria, donde la plataforma fue multada con cerca de 50,000 euros (US\$ 55,650) por competencia

<https://www.20minutos.es/noticia/4623328/0/taxistas-protestan-marcha-lenta-contra-regreso-uber-barcelona/>

²⁰ El Economista, Reuters, *Uber abre su plataforma para que los taxistas puedan ofrecer su servicio en Colombia*, 11 de agosto de 2021, 11:24 <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/Uber-abre-su-plataforma-para-que-los-taxistas-puedan-ofrecer-su-servicio-en-Colombia-20210811-0053.html>

²¹ 20 Minutos, 20M, EPNOTICIA, *Málaga, tercera ciudad española y primera de Andalucía en la que Uber integra al taxi en su plataforma*, 13 de julio de 2021, 11:06, <https://www.20minutos.es/noticia/4762270/0/malaga-tercera-ciudad-espanola-y-primera-de-andalucia-en-la-que-uber-integra-al-taxi-en-su-plataforma/>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

desleal. Esto generó que la empresa saliera del país. A pesar de los recursos de la plataforma, la prohibición fue ratificada.²²

3. LICENCIAS U OTORGAMIENTO TEMPORAL PARA SATISFACER DEMANDA

Diversos gobiernos exigen el cumplimiento de requisitos a efecto de obtener una licencia no de forma definitiva, sino temporal a efecto de satisfacer algunas necesidades, tal es el caso del Consell Balear de Transportes que aprobó en 2020, 25 licencias VTC temporales para satisfacer la demanda en la temporada turística, que va de mayo a octubre. La conselleria ha explicado que entonces se decidió la aprobación de autorizaciones temporales para los VTC con el objetivo de "cubrir el aumento de demanda que se produce exclusivamente en los meses de temporada alta".²³

En otros Estados se da la suspensión como es el caso de Alemania donde los problemas laborales de la firma estadounidense la llevaron a suspender su operación en casi todas sus ciudades, debido a que sus socios conductores no contaban con la licencia necesaria para dar el servicio.²⁴

Toda Alemania, menos Munich, Düsseldorf y Berlín; en 2016, y tras solo 18 meses de vida en el país germano, Uber cerró en Frankfurt y dejó de operar en casi todas las ciudades alemanas, por no contar con la licencia necesaria. Solo se quedó en Munich, Düsseldorf y Berlín, y sus conductores sí contaban con la licencia necesaria. Al parecer, y tras darse cuenta del fuerte mercado que supone ese país, Uber ha reculado, y ahora quiere volver, pidiendo perdón y tratando de acomodarse a la normativa alemana.²⁵

Otro ejemplo internacional se tiene con la modalidad UberPop²⁶ (el servicio de Uber que permite que cualquiera conduzca sin pasar por licencia) este servicio se encuentra

²² GESTIÓN, Op. Cit.

²³ 20 Minutos, 20M, EPNOTICIA, Op.cit.

²⁴ GESTIÓN, Op. Cit.

²⁵ Ibídem.

²⁶ La disponibilidad de este producto estará sujeta a restricciones de zona. Inicialmente solo estará disponible para arrendamientos que empiecen y terminen en las siguientes zonas de la ciudad. Por este



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

prohibido en Italia, Francia, Finlandia y Holanda. En España también empezó así e inicialmente se marchó; después, volvió ya que encontró la manera de evitar la obligación de usar licencia de taxi urbano, comprando licencias VTC, como Cabify.²⁷ Razón por la cual resulta necesaria la emisión de regulación clara.

4. USO INDEBIDO DE ESPACIO PÚBLICO

Otros aspectos que se deberán considerar es la búsqueda de la aplicación de la pirámide de la movilidad contemplada en nuestra legislación. Con este tipo de servicio se fomenta la circulación de vehículos lo que se ha denominado el “Uso de espacio público”, favoreciendo la circulación de un vehículo y conductos sin origen ni destino cierto, pues circula libremente y sin restricción alguna por las calles de la Ciudad en espera de alertas de la plataforma para emprender el viaje, con lo que se falta a la estrategia de movilidad de la CDMX, en la que se debe encontrar más movilidad con menos autos.

Por ello en algunos países se ha establecido el tiempo mínimo de contratación y espera, como en el caso de Bélgica se han detenido los vehículos de Uber por no cumplir con las leyes del servicio de taxi (El País, 16/04/2014: s/p). El caso de Francia es importante, ya que debido a la presión de los taxistas se logró establecer una norma que obligaba a los conductores del servicio de Uber a esperar 15 minutos antes de recoger al usuario. Esta medida se dio como una forma de blindaje al sector del taxi; empero, los taxistas consideraron que dicha ley no es suficiente por lo que la tensión entre Uber y taxistas continúa.

5. LEGAL CON CIERTOS REQUISITOS

La exigencia de requisitos han sido preocupación y de aplicación en diversas ciudades, tal es el caso de la Ley de Movilidad de Mendoza sancionada por la Legislatura en julio del 2018, siendo la primera Ley que reconocía a Uber como legal en Argentina, y en la cual se habilita el transporte privado por plataformas. En esta regulación se especifica que las compañías deben operar con conductores con registros profesionales, inscriptos en un registro provincial y con Clave Única de Identificación Tributaria CUIT, y asegurar 12 horas diarias de descanso.

motivo, no podrás cambiar tu destino una vez iniciado el arrendamiento, a menos que sea dentro de las mismas zonas de cobertura. <https://www.uber.com/es-CO/blog/uber-pop-arrendamientos-mas-economicos/>

²⁷ GESTIÓN, Op. Cit.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Se piden autos registrados, con verificación técnica vehicular y de no más de cinco años de antigüedad, con un seguro especial. A su vez, el Estado cobrará un canon por el uso de la infraestructura vial pública.²⁸ Mendoza funcionó como punta de lanza para que se relance el debate sobre las regulaciones en distritos como Buenos Aires, Rosario, Posadas y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.²⁹

Uber llegó a la ciudad de Buenos Aires en 2016 entre conflictos con el Gobierno de esa Ciudad y los taxistas organizados, quienes se oponían a competir en lo que ellos consideraban condiciones desiguales. En contraste, Cabify, una plataforma muy similar a Uber, opera desde hace tiempo sin tensión con las autoridades, ya que se adaptó a la reglamentación vigente para remises. Tanto a nivel nacional en Argentina, como en la Ciudad de Buenos Aires, la Justicia ha reconocido la legalidad de Uber catalogando el servicio como diferente al que presta un remise.³⁰ Por lo que es importante la determinación regulatoria por parte de la autoridad en ejercicio de sus atribuciones y facultades legales.

En Montevideo, Uruguay las cosas se dieron de manera muy similar a Buenos Aires. La llegada de Uber fue conflictiva, ya que la empresa desembarcó a fines de 2015 pese a la resistencia de los taxistas y del gobierno local. Sin embargo, Uber e EasyGo, otra empresa extranjera que opera al otro lado del Río de la Plata, hoy están reguladas y cuentan con mayor cantidad de vehículos que los que suman taxis y remises en conjunto. Además, Montevideo ya cuenta con dos plataformas locales que buscan competirles de igual a igual.³¹

En La Paz, Bolivia Uber funciona desde 2017 bajo el reglamento municipal de servicio privado de transporte de pasajeros contratado mediante plataformas tecnológicas y en Chile es inminente la aprobación de la denominada "Ley Uber", que exigirá a los conductores licencias profesionales y condiciones similares a las de los taxis para sus vehículos.³²

²⁸ Liñares, Matías, Op. Cit.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ INFOBAE, Javier Madariaga, 16 de Julio de 2018 Uber: *¿el final de un conflicto?*, <https://www.infobae.com/opinion/2018/07/16/uber-el-final-de-un-conflicto/>

³¹ *Ibidem*.

³² *Ibidem*.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Se tiene la experiencia de la Comisión Europea, específicamente DG MOVE (la Dirección encargada de la regulación de la movilidad en Bruselas), la que solicitó a las principales plataformas de intermediación que se agruparan para poder tratar con un único interlocutor, lo cual afirma se realizó como refiere Free Now afirma ser una "empresa independiente" respecto a Uber, que de hecho es "un competidor directo" suyo, por lo que ambas compañías son "completamente ajenas" entre sí. Sin embargo, tanto Free Now como Uber pertenecen a la asociación Move EU, que se creó a raíz de lo solicitado en Bruselas.

Así, esta compañía alemana indica que su papel en Move EU "es muy importante para el sector del taxi": "Porque, a diferencia de otras plataformas de intermediación, nosotros trabajamos con el taxi en la mayoría de los países europeos donde tenemos presencia, como Irlanda, Alemania, Reino Unido, Italia y, por supuesto, España", añade. Para Élite Taxi, Move EU ha demostrado con sus posiciones hasta la fecha que "aspira a promover cambios legislativos para eliminar barreras que diferencian a los sectores de taxi y vehículos con conductor (VTC) y, en última instancia, dismantelar el sector del taxi".³³

Otros aspectos que se han considerado para ser regulados los encontramos en Madrid, Además, se va a modificar el régimen sancionador existente para adecuarlo a la nueva realidad del sector, recogiendo nuevos hechos infractores concretos y revisando su gravedad, atendiendo al impacto en la competencia entre empresas, entre otros aspectos. Otro punto que necesita regulación es el del número máximo de licencias VTC puede concentrar una sola empresa. En este sentido y de acuerdo a datos de Unauto VTC recogidos por El País, un 65 % de las 16.491 licencias de España son propiedad de empresas con flotas de más de siete autorizaciones. Las tres más grandes son Moove Cars, Grupo Auro y Vector.³⁴

³³ Investing.com, 28 de septiembre de 2021, 18:02, *Free Now niega una alianza con Uber y defiende "reglas de juego equilibradas"*, <https://es.investing.com/news/stock-market-news/free-now-niega-una-alianza-con-uber-y-defiende-reglas-de-juego-equilibradas-2164416>

³⁴ En Motorpasion, Victoria Fuentes, 9 Octubre 2020, 02:04, *Madrid prepara una nueva regulación VTC que exigirá ciertos requisitos para ser conductor de Uber, Cabify, y todas las demás*, <https://www.motorpasion.com/industria/madrid-prepara-nueva-regulacion-rtc-que-exigira-ciertos-requisitos-para-ser-conductor-uber-cabify-todas-demas>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

6. COMPETENCIA DESLEAL

Enero de 2020, Uber deja de operar en Colombia tras la suspensión del servicio por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), la demanda fue interpuesta por Cotech S.A. (firma que maneja la aplicación de Taxis Libres) por un tema de competencia desleal. El fallo de la SIC no fue bien recibido en la opinión pública, incluso, algunos expertos han calificado la legislación colombiana como obsoleta en materia de movilidad y tecnología. La resolución fue criticada debido a que en otros países y ciudades no está prohibido sino lo han regulado y reglamentado.³⁵

En otros lugares, continúa operando frente a esa presión (en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, por ejemplo, la policía de tránsito incautó 34 vehículos Uber por operar ilegalmente en 2015).³⁶

La legislación búlgara prohibió a Uber ofrecer sus servicios en el país por competencia desleal. La plataforma de VTC fue multada con 50,000 euros (25,000 por la competencia desleal y otros 25,000 por no haber colaborado durante la investigación).³⁷

7. CONFIDENCIALIDAD EN MANEJO DE INFORMACIÓN POR PARTE DE LAS EMPRESAS QUE TIENE A CARGO LAS PLATAFORMAS Y SOFTWARE NO SEGURO

En Londres, Transport for London no le renovó la licencia de operador a la compañía. Según fuentes internacionales, esto se dio porque la empresa fue acusada de usar un software para espiar a los funcionarios y no cumplía con las normas de seguridad.³⁸

Potencialmente Transport for London, la institución responsable del transporte en la ciudad, anunció en junio de 2017 que no renovarían la licencia de operador de Uber en Londres, toda vez que la empresa fue acusada de usar software para espiar a los

³⁵ GESTIÓN, Op.cit.

³⁶ Contra República, Op. Cit.

³⁷ Ibídem.

³⁸ GESTIÓN, Op. Cit.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

funcionarios a los que llevaba de un sitio a otro, y de no cumplir con las normas de seguridad.³⁹

8. EJERCICIO REGULATORIO INTEGRAL PRECIO, CAPACIDAD, CALIDAD, RELACIÓN CONTRACTUAL, SEGURIDAD SOCIAL

Costa Rica, con el proyecto de Ley Reguladora de los Servicios de Transporte de Personas por Medio de Plataformas Tecnológicas, que busca modernizar el marco regulatorio basados en la tecnología y el ecosistema digital, que contiene aspectos como: precio, capacidad y calidad, regulación de oferta, concesión de licencia (requisitos para acceder a ella), costes mediante cargas fiscales y demás condiciones para ser apto, mejores prácticas a través de la homologación y adaptación de normas europeas de calidad del transporte público (De carácter voluntario a partir de 2020 INTE G20:2020⁴⁰ e INTE G21:2020⁴¹).

Reconocen que es importante la recuperación de confianza (frente a un servicio “ilegal” que hasta la fecha ha suministrado a los usuarios una buena atención, viajes cómodos con vehículos limpios, accesibilidad de puerta a puerta, entre otras ventajas comparativas.) Y por último regular las condiciones contractuales y laborales (tiempo de trabajo es flexible, pero con incentivos; no hay exclusividad del vínculo: se usan varias plataformas (conductor de InDriver y Uber simultáneamente), los bienes de capital no pertenecen a la plataforma, los precios son determinados por la plataforma, la supervisión se realiza vía sistema de comentarios y valoración, y hay una intermediación mínima entre la plataforma y el colaborador. Su caracterización privatiza los contratos laborales y la seguridad social de los colaboradores queda a cuenta propia.⁴²

³⁹ Contra República, Op. Cit.

⁴⁰ Norma en materia de Transporte público de personas. Definición de la calidad de servicio, objetivo y mediciones, la cual describe los criterios de calidad aplicables (servicio ofertado, accesibilidad, información, tiempo, atención al usuario, comodidad, seguridad e impacto medioambiental) y los mecanismos de evaluación.

⁴¹ Norma en materia de Transporte público de pasajeros. Requisitos básicos y recomendaciones para los sistemas de medición de la calidad de servicio producida, que describe las buenas prácticas dirigidas a los prestadores para una correcta implementación de la calidad de servicio.

⁴² Matarrita Lorente, Sebastián, y Yessica Espinoza González, 2021, *Retos de la regulación del transporte remunerado de personas por medio de las plataformas digitales en Costa Rica*. (2021).



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

En Costa Rica, en agosto de 2018, el gobierno de Carlos Alvarado declaró formalmente la ilegalidad de Uber y otras plataformas tecnológicas, aunque reconoció al mismo tiempo la necesidad de actualizar el transporte público.⁴³

9. OBLIGACIONES LABORALES

De acuerdo a autores como Nick Srnicek (2017) o Alex Rosenblat (2018), la gig economy o economía de plataformas nace en Norte global como respuesta a la crisis del neoliberalismo financiero de 2008, que desestabilizó la noción del trabajo estable y seguro todavía predominante en países industrializados, reemplazándola por ideales de emprendedurismo que, en realidad, escondían flexibilidad y precarización.

Al mismo tiempo, los modelos de negocios de las economías de plataformas se presentaron como opciones de salvataje frente a la masiva pérdida de empleos en el Norte. Su emergencia en el Sur, por otro lado, permea contextos con gobiernos débiles en materia reguladora sobre trabajo, en los que la seguridad laboral escasea y el trabajo informal y precario está naturalizado.

En el caso latinoamericano, los estudios de caso sobre trabajo en plataformas digitales en Perú (DiNegro, 2020), en Argentina (Negri, 2020), México (Jaramillo-Molina, 2020), Ecuador (Salazar Daza e Hidalgo Cordero, 2020), entre otros países, manifiestan esta realidad. No obstante, la narrativa con la que se presentan las economías de plataformas tanto en el Norte como el Sur global es la del emprendedurismo y el ideal de "ser jefe/a de uno/a mismo/a".⁴⁴

No podemos dejar a un lado las obligaciones que de diversa índole se derivan de cualquier actividad económica, latente es la relación laboral, problemática que ha sido considerada en el marco internacional.

"La relación legal entre Uber y esos choferes reúne todas las características de un contrato de empleo", y los conductores están cubiertos por el convenio colectivo laboral de los taxistas, indicó un tribunal de Ámsterdam en un comunicado. Así mismo un tribunal holandés resolvió el lunes 13 de septiembre de 2021 que los choferes de Uber en ese país se encuentran de manera efectiva bajo contrato laboral y no son

⁴³ Contra República, Op.cit.

⁴⁴ FLACSO Ecuador, Op. Cit.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

trabajadores independientes, en un nuevo golpe al gigante estadounidense líder en servicios de autos con conductor.⁴⁵

No es un tema simple que deba ser ignorado tenemos el caso del Sindicato del Taxi de Cataluña (STAC) ha presentado en los últimos días 200 denuncias a compañías titulares de VTC a quienes acusa de no cumplir con la normativa actual de control horario de los trabajadores, ni con lo establecido en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea del 14 de mayo de 2019.⁴⁶

Concretamente, el alto tribunal determinó que los empresarios tienen que implantar un sistema "objetivo, fiable y accesible" para computar la jornada laboral diaria de cada trabajador. La sentencia se emitió la misma semana de la entrada en vigor del real decreto ley 8/2019, que obliga a las empresas a controlar las horas de los trabajadores. Según ha explicado la entidad en un comunicado, las denuncias están dirigidas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de la Generalitat, a la que reclaman que inicie un proceso de control e inspección.⁴⁷ Lo que sin duda repercute en la actividad laboral en condiciones de seguridad e higiene que desarrollan los conductores pero también estrechamente vinculada con la prestación de un servicio seguro.

La Corte Suprema de Reino Unido, emitió un fallo en el que confirma que los conductores de Uber deben clasificarse como trabajadores y no como contratistas independientes de la plataforma. Los jueces del tribunal votaron por unanimidad para respaldar el veredicto de que quienes laboran a través de la aplicación deben considerarse como trabajadores.⁴⁸

⁴⁵ El Economista, AFP *Uber pierde batalla judicial en Holanda sobre los derechos laborales de los conductores*, 13 de septiembre de 2021, 11:00 <https://www.economista.com.mx/internacionales/Uber-pierde-batalla-judicial-en-Holanda-sobre-los-derechos-laborales-de-los-conductores-20210913-0049.html>

⁴⁶ 20 Minutos, 20M, ACN NOTICIA, 12 de julio de 2021, 11:41, El Sindicato del Taxi de Cataluña presenta 200 denuncias a titulares de VTC por no llevar un control horario, <https://www.20minutos.es/noticia/4761025/0/el-sindicato-del-taxi-de-cataluna-presenta-200-denuncias-a-titulares-de-vc-por-no-llevar-un-control-horario/>

⁴⁷ *Ibíd.*

⁴⁸ Valora Analitik, 19 de febrero de 2021, *Corte de Reino Unido dice que conductores de Uber son trabajadores y no contratistas independientes*, <https://www.valoraanalitik.com/2021/02/19/corte-de-reino-unido-dice-que-conductores-de-uber-son-trabajadores-y-no-contratistas-independientes/>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Este proceso comenzó cuando un grupo de exconductores presentó una demanda alegando que eran trabajadores y, por ende, debían recibir las prestaciones legales de un contrato laboral. Uber defiende que sus conductores prefieren el modelo de contratistas independientes por la “flexibilidad” que este ofrece. La decisión de la Corte Suprema de Reino Unido sobre los conductores de Uber aplicará solo para los 25 demandantes, pero abre la puerta a nuevas providencias respecto a las plataformas digitales que tienen un modelo de negocio similar.⁴⁹

Sobre la regulación de Uber en Colombia, la firma emitió un comunicado en el que explicó que en Reino Unido existen tres categorías para referirse a los colaboradores: empleados, trabajadores y proveedores de servicios independientes (autónomo). “Por lo tanto, en el Reino Unido, ser trabajador no equivale a ser empleado”, aseguró Uber Colombia. Agregan que esa categoría intermedia solo se aplica en el país europeo. Dice la compañía que: “Conforme a la regulación de Colombia, en la que solo se reconocen las categorías de independiente y empleado, no existen los elementos necesarios para comparar estos regímenes o determinar que los arrendadores puedan considerarse empleados”.⁵⁰ Lo que sería pertinente analizar a efecto de evitar por parte de las autoridades la generación de un “paraíso laboral”.

10. PROHIBICIÓN DE LA PRESTACIÓN DE SERVICIO A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD POR PLATAFORMAS DIGITALES

La particularidad del modelo de Uber en la prestación del servicio de transporte, ha generado una serie de choque de intereses con los actores que prestan el servicio y con las autoridades encargadas de la regulación de éste, desatando un fuerte debate en torno a la legalidad del servicio ofrecido. Cabe mencionar, que en casi todos los países en los que opera o ha pretendido operar, se ha enfrentado a situaciones de conflicto debido a las leyes de transporte locales. Por ejemplo, en España, la modalidad de Uber denominada Uberpop cesó operaciones en 2014, por demandas de asociaciones de taxis de Madrid. En mayo de 2015, en Seúl, se estableció una prohibición nacional para la prestación de este servicio. En Milán, se ordenó el cese del servicio el 26 de mayo de 2015. En Kansas, San Francisco y los Ángeles Uber está prohibida por ley (CNN Expansión, 12/06/2015: s/p).⁵¹

⁴⁹ Ibídem.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ UAEM, Yasmín Hernández Romero y Raúl Vicente Galindo Sosa, Espacios Públicos, vol. 19, núm. 47, pp. 157-175, 2016, Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿Quién pierde y quién gana? <https://www.redalyc.org/journal/676/67650281008/html/>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La prohibición que se dio en la capital de la República de Corea trajo como consecuencia se buscara legislar para prohibir Uber, después de que en 2014 multara a un conductor con un millón de won (al cambio, algo menos de mil dólares) por ofrecer sus servicios a través de la aplicación mientras utilizaba un coche alquilado. De hecho, fuentes del gobierno de Seúl indica que Uber es ilegal según su legislación, que prohíbe los servicios de transporte de pasajeros con dinero de por medio en vehículos privados o alquilados. Seúl se une así a la serie de ciudades donde Uber se está encontrando con problemas. El sector del taxi ha protestado en algunas ocasiones; por ejemplo, cuando comenzó a operar en Barcelona (pidiendo ya en aquella ocasión su prohibición). También fue el caso de Taipei, Berlín y Bruselas.⁵²

En Colombia también se ha prohibido la operación de esta plataforma, sumando otras naciones que han tomado la misma medida. Entre ellas están Dinamarca, Inglaterra, Italia, Francia, etc. En estos países Uber ha dejado de funcionar por diferentes razones, que van desde la prohibición por parte de los gobiernos, o simplemente porque la firma no estuvo de acuerdo con las condiciones impuestas y decidió salir.⁵³ Esto hace efectivas las disposiciones como medidas regulatorias que no permitir un abusos ni apropiación del mercado permitiendo una verdadera intervención como agente regulador de la autoridad encargada de la movilidad en la Ciudad.

También se ha prohibido en Hungría, a partir de 2016, Uber dejó de operar en Hungría porque el Gobierno aprobó una ley que le permitía bloquear el acceso a internet a quien ofreciera "servicios ilegales". En Turquía, tras las protestas de los taxistas, el Gobierno turco prohibió los servicios de Uber en 2018. Es de resaltar que en Alaska, el hecho de que Uber sea originaria de Estados Unidos no le garantiza una presencia uniforme en el país. En Alaska, debió interrumpir su servicio en septiembre de 2015 luego de que se descubriera que había tenía a sus conductores como contratistas independientes en lugar de taxistas. La empresa decidió entonces abonar una multa de 78 mil dólares y cesar sus operaciones.⁵⁴

⁵² GENBETA, Manu Mateos, 21 de julio de 2014, Seúl prohibirá Uber y lanzará su propia aplicación para solicitar taxis, <https://www.genbeta.com/actualidad/seul-prohibira-uber-y-lanzara-su-propia-aplicacion-para-solicitar-taxis>

⁵³ GESTIÓN, Op. Cit.

⁵⁴ Contra República, Op. Cit.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

B. ANTECEDENTES ÁMBITO NACIONAL

En ámbito nacional, han sido diversas las regulaciones y pronunciamientos de autoridades estatales y municipales, que revelen un tratamiento diverso en torno a aspectos fundamentales sobre la oferta del servicio de transporte en plataformas digitales y aplicaciones, a continuación daremos cuenta de algunos ejemplos de las decisiones tomadas al respecto por las autoridades desde su implementación, a la fecha.

1. PERMISO, IMPUESTO, REGISTRO – CONTROL

En Cancún, Quintana Roo, las plataformas de transporte como tal no es ilegal, "siempre y cuando el vehículo cuente con **una concesión** del estado para operar", tal como lo establece la ley de movilidad vigente en el estado.⁵⁵

Uber emitió un comunicado en el que expuso que ya tiene autorización estatal para operar en Coahuila. El municipio de Torreón aún desconoce tal permiso y por ende seguirán aplicando la ley. La ley estatal fue modificada para incluir la figura de empresas de redes de transporte y de esa forma obligarlas a que tramitaran un permiso ante la autoridad estatal que garantizara seguridad para el usuario.⁵⁶

En Tampico, Tamaulipas se realizó un operativo conjunto entre elementos de Tránsito y Vialidad, así como de Secretaría de Transporte Público, para decomisar vehículos que no cuenten con los permisos requeridos para operar como transporte. La plataforma de movilidad DiDi garantizó que sus conductores en Tampico cumplirán con los requisitos impuestos por la Subsecretaría de Transporte Público en Tamaulipas, luego de la detención de diversas unidades en el operativo implementado en la zona sur del Estado.⁵⁷

⁵⁵ El Economista, Jesús Vázquez, *Uber se opone a regulación de movilidad en Quintana Roo*, 28 de septiembre de 2021, 21:02 <https://www.economista.com.mx/estados/Uber-se-opone-a-regulacion-de-movilidad-en-Quintana-Roo-20210928-0159.html>

⁵⁶ Milenio, Luis Alberto López, *Torreón sin información de autorización estatal para Uber*, Torreón, Coahuila. 20 de septiembre de 2021, 16:31:06, <https://www.milenio.com/estados/coahuila-torreon-sin-informacion-de-autorizacion-a-uber>

⁵⁷ Milenio, Johan Kalet Segura Clemens, *Autos decomisados y bloqueos: ¿Qué pasa con DiDi y Uber en Tamaulipas?* Tamaulipas, 31 de agosto de 2021, 18:04:51, <https://www.milenio.com/policia/pasa-uber-didi-tampico-autos-decomisados-bloqueos>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Transporte Público del sur del estado comenzó a retirar de las calles a las unidades que trabajan mediante las aplicaciones, ya que aseguran que las 5 mil que trabajan en Tampico, Ciudad Madero y Altamira no han cumplido con un permiso-impuesto de 9 mil pesos, el cual aprobó el Congreso de Tamaulipas hace algunas semanas. “Estaban incumpliendo con toda la normatividad que les pedía transporte público, era un descontrol total porque podían ingresar placas de otro estado, andaban con vidrios polarizados y obvio no pagan lo mismo”, insistió el representante de las rutas establecidas. “Aquí no estamos en contra de que ellos trabajen, sino que haya piso parejo para todos”, declaró Flores Garrido, ya que los concesionarios tienen que cubrir la revista mecánica, reconcesionamiento, así como el seguro.⁵⁸

El gobernador de Tamaulipas manifestó que se busca tener un censo real de los operadores de las empresas Uber y Didi, de esta manera garantizar la integridad a los usuarios. Es importante que la autoridad esté enterada de quienes son los conductores, por ello las acciones que se desarrollaron a través de la Subsecretaría de Transporte Público ante la falta de documentos. "Ya se dialogó con ellos, primero que nada tenemos que cuidar a los usuarios, lo más importante es la seguridad de los usuarios y lo que hemos pedido a estas plataformas que los carros se registren porque si no hay registro no tenemos conocimiento de quiénes son los que están manejando estos vehículos"⁵⁹

2. COMPETENCIA DESLEAL CON RESPECTO AL SECTOR TAXI

Desde luego, uno de los principales reclamos sobre el servicio de transporte ofertado a través de plataformas informáticas, lo constituye una competencia desleal hacia el sector y propietarios de taxis concesionados.

Dentro de los argumentos mas recurrentes lo son la inequidad en las condiciones de competitividad y las condiciones regulatorias que son disímbolas entre taxistas, y conductores propietarios de vehículos particulares.

⁵⁸ Milenio, Jesús Alberto García, *Concesionarios de Transporte Público de acuerdo con operativo contra DiDi y Uber*, Tampico, 31 de agosto de 2021, 22:24:24, <https://www.milenio.com/politica/comunidad/operativo-didi-uber-pone-piso-parejo-concesionarios>

⁵⁹ Milenio, Jaime Maya, "Tenemos que cuidar a los usuarios, lo más importante es su seguridad": Cabeza de Vaca, Tampico, 31 de agosto de 2021, 20:37:04, <https://www.milenio.com/politica/comunidad/cabeza-vaca-anuncio-realizaran-base-datos-uber-didi-tamaulipas>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La competencia bajo condiciones inequitativas ha llegado a extremos no deseables en ciudades del país. Por ejemplo en Ciudad Vitoria, Tamaulipas, son cerca de 600 taxis, un poco más de la mitad de las unidades **están detenidas por ser incosteables**. “no podemos modernizarnos, es muy difícil para ellos cubrir con la renta y con los cobros que se les hace. Ahorita estamos cobrando una renta de 200 a 300 pesos diarios” señala José Arturo Barrón Parra, concesionario. “Nosotros cumplimos con todos los requisitos que nos ponen, concesión, cesión de derechos, todos estos trámites nos cuestan tanto dinero...no se nos está dando un piso parejo para trabajar”⁶⁰

Ante esto, en distintas ciudades del país, se está promoviendo el acero de las plataformas privadas a taxis.

En coordinación con el gobierno de Oaxaca y concesionarios del servicio de taxi de la ciudad, Uber Taxi llegó a Oaxaca para operar junto con los taxistas locales, contra quienes compitieron alguna vez en el pasado. Es así como esta ciudad se convierte en aplicar esta modalidad, después de Chihuahua, Durango, Puebla y Monterrey.⁶¹

Al respecto, un caso interesante se da en México, a mediados de 2014, cuando en la Ciudad de México se desarrolló una aplicación tecnológica denominada Traxi. Dicha aplicación surgió a partir de una iniciativa del Laboratorio para la Ciudad –área de innovación cívica y creatividad urbana del gobierno de esta ciudad– y la organización no gubernamental Code for America, para atender el problema de la inseguridad. Se trata de una aplicación que permite, mediante el número de placas del taxi, verificar en bases de datos oficiales el estatus legal del taxi, notificar a familiares y amigos por medio de redes sociales o email cuándo y dónde se aborda taxi, mostrar rutas, ubicación del taxi, y calificar al conductor. (Castro, 15/06/2015: s/p, Milenio.com).

Un grupo de jóvenes desarrolló las aplicaciones cívicas Eventario, Traxi, Cuídate, Chécate Aquí, Verificalo e Infoeconómica, con bases de datos del gobierno capitalino. Traxi (www.traxi.mx) sirve para elegir taxis seguros que ofrecen un servicio de calidad, garantizado por el gobierno capitalino; esta aplicación conjunta información de las secretarías de Transporte y Vialidad, de Medio Ambiente y de Finanzas, pues incluye

⁶⁰ Milenio, Idalia Gómez, *Taxis se manifiestan en ciudad Victoria piden 'piso parejo' a Transporte Público*, Tamaulipas, 02 de septiembre de 2021, 14:43:38, <https://www.milenio.com/politica/comunidad/uber-didi-tamaulipas-taxistas-manifiestan-piden-piso-parejo>

⁶¹ Milenio, Óscar Rodríguez, *Uber llega a Oaxaca; operará con taxistas locales*, Oaxaca, 01 de septiembre de 2021, 13:00:28 <https://www.milenio.com/estados/uber-en-oaxaca-operara-con-taxistas-locales>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

datos sobre el pago de tenencia de verificación del vehículo. Se puede descargar en Android.⁶²

Los ejemplos anteriores dan cuenta de diversos mecanismos tecnológicos de modernización del servicio del transporte público, influenciados no sólo por el desarrollo científico y tecnológico alcanzado en épocas determinadas, sino también por los procesos decisorios de los diferentes actores que participan en la prestación de este servicio—llámese gobierno, taxistas independientes y empresas de servicios de transporte público en la modalidad de taxi—. En tales procesos decisorios entran en juego factores económicos, políticos, culturales y de la propia subjetividad de quien toma la decisión.⁶³

Actualmente se cuenta con “Mi Taxi de la App CDMX”, sin duda es un buen avance, pero hay que seguir trabajando en ello, como una opción.⁶⁴

3. LA PRECARIZACIÓN DEL TRABAJO

En la literatura macroeconómica referida a los temas sobre el mercado de trabajo y de manera más específica en lo referido a las condiciones de empleo y desempleo de los trabajadores, surge el tema de precarización laboral, el cual se refiere a la falta de garantía de condiciones socioeconómicas mínimas que garanticen una vida digna de los trabajadores y sus familias. El término precarización toma relevancia después de la década de 1980, haciendo referencia principalmente a dos puntos; por un lado, a la caída generalizada de salarios y desprotección social progresiva y por otro lado, a la flexibilidad en los contratos laborales a favor de las empresas. Lo anterior llevaba a una desprotección social progresiva.⁶⁵

La precariedad laboral se centra en torno al deterioro de las condiciones laborales, como lo son la inestabilidad laboral o inseguridad laboral, ya sea por una duración

⁶² El Financiero, Rafael Montes, *GDF lanza 6 nuevas aplicaciones para usar servicios públicos*, 19 de junio de 2014, 16:45 pm, <https://www.elfinanciero.com.mx/sociedad/gdf-lanza-nuevas-aplicaciones-para-usar-servicios-publicos/>

⁶³ UAEM, Yasmín Hernández Romero, Op. Cit.

⁶⁴ <https://taxi.cdmx.gob.mx/mi-taxi>

⁶⁵ Precarización laboral y pobreza en México, Karla Alejandra Martínez-Licerio, Juan Marroquín-Arreola, Humberto Ríos-Bolívar, Anál. econ. vol.34 no.86 Ciudad de México may./ago. 2019, recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-66552019000200113



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

limitada o eventual de la relación contractual de los trabajadores, o bien donde el trabajador asume las relaciones de trabajo no formales, donde las leyes no lo protegen.

Asimismo, dentro del deterioro de las condiciones laborales se encuentra la, disminución salarial, la restricción de prestaciones laborales, como jornada de trabajo, días de descanso, vacaciones, aguinaldo, reparto de utilidades, así como el nulo acceso a las prestaciones de seguridad social, entre muchas otras.

Las causas que originan esta precariedad, se centran en la insuficiencia de empleos formales, el incremento de la pobreza, la falta de acceso de las personas a la educación superior, y en los últimos años, proliferándose con la falta de reconocimiento de relaciones laborales por parte de empleadores en plataformas digitales, que simplemente niegan cualquier tipo de relación laboral, no obstante que se cumplen con las características y elementos que la identifican en términos de las disposiciones laborales en México.

Se sostiene un argumento falaz en torno a este fenómeno social, donde empresas sostienen que son parte de un tejido económico que engloba a las personas emprendedoras, bajo un régimen de auto empleo donde ellos mismos son sus patrones, o bien, son denominados como socios.

Al respecto, resulta claro que esta idea se encuentra totalmente alejada del marco jurídico laboral establecido en el país, y por ende es una ideación falsa.

Quienes laboran en las plataformas digitales para ofertar transporte o para el traslado de bienes y mercancías, prestan su trabajo, subordinado a la orden de la plataforma, y si no lo realizan son sancionados.

Asimismo, no se puede sostener que son simples intermediarios en la contratación del servicio correspondiente, puesto que quienes realmente contratan y reciben las contraprestaciones por el servicio prestado, lo son las propias plataformas, y los trabajadores, reciben una comisión sobre ese servicio.

Los trabajadores en estas plataformas, deben cumplir con normas establecidas por estas, como códigos de vestimenta, portación de elementos de identificación de las empresas, códigos de conducta, entre otros.

Además de prestar su trabajo, estas personas aportan los insumos con los que se realiza. Ello no los convierte en socios de la empresa, como equivocadamente se pretende hacerles creer.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Los asociados de cualquier empresa tienen diversos derechos en términos de la legislación vigente en el país, como son entre muchos otros, participar del reparto de utilidades en las empresas, toma de decisiones a través de la representación de sus órganos deliberativos, etcétera.

Estos “socios” no. Simplemente es empleado el termino para negar cualquier tipo de relación laboral, donde conductores y repartidores, además de encontrarse al servicio que es solicitado mediante la aplicación, aporta su trabajo, los medios para realizarlo, a fin de generar ganancia que cobra y administra la plataforma.

Diversas son las categorías laborales dentro de las que entraría esta relación, conforme a la legislación laboral vigente, como trabajadores por comisión, trabajadores que emplean sus propios medios, trabajadores especiales, etcétera, simplemente la negación de la relación laboral no tiene cabida.

Esto se ha visto, que si ha sido regulado, o bien fallado por diversos tribunales de muchos países.

La protección hacia estos trabajadores, conductores y repartidores que generan riqueza a favor de las empresas, se encuentra olvidada, la precarización laboral, y por ende la ausencia de prestaciones legales, es notable y ha traído consigo muchos efectos negativos.

La precariedad laboral lleva consigo un aumento de la vulnerabilidad de los trabajadores a consecuencia de las relaciones que definen la continuidad, su trayectoria laboral, un incremento de la inseguridad, dependencia y vulnerabilidad del trabajador, tanto en la estabilidad del empleo como en la calidad de las condiciones de trabajo.⁶⁶

El empleo precario está asociado con diversas externalidades negativas como lo son entre otras:

- a) Falta de reconocimiento de relación laboral y por ende de prestaciones laborales.
- b) No generan ni tienen acceso a la seguridad social.
- c) Deterioro de la salud y seguridad de los trabajadores.

⁶⁶ Ibidem.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- d) No cuentan con prestaciones médicas con las que puedan hacer frente a enfermedades o riesgos a causa de su labor.
- e) Un mayor riesgo de una serie de problemas psicosociales.
- f) Tiene una capacidad financiera limitada.
- g) Tienen mayor incidencia de causas de muerte relacionadas con el alcohol en ambos sexos, y un aumento de las causas de muerte relacionadas con el tabaquismo en los hombres.⁶⁷

Todo ello, es algo que reciente estos trabajadores en lo inmediato y a largo plazo, asimismo el costo de estas problemáticas, son absorbidas por la sociedad en general, puesto que son quienes a través de las instituciones públicas tienen que afrontar estas problemáticas.

De tal forma, que es imperioso que a través de las políticas públicas que se impulsen en la materia, se busque evitar estas consecuencias.

III. NORMATIVIDAD EMITIDA EN LA CIUDAD DE MÉXICO SOBRE EL USO DE PLATAFORMAS DE TRANSPORTE

En la Ciudad de México, se ha intentado regular a las plataformas informáticas que ofertan el servicio de transporte, no obstante, la regulación es incipiente, débil, sin un verdadero y sólido sustento legal, ni tampoco está diseñada para proteger de forma clara y efectiva los derechos de los principales activos en la relación de prestación del servicio de transporte, que son los conductores y los usuarios del servicio de transporte, que se oferta a través de las plataformas informáticas.

Al respecto, es de señalarse que después de más de un año de la entrada en operación en la Ciudad de México del servicio de Uber, y pasadas diversas discusiones, manifestaciones, un acalorado rechazo por parte del sector transporte, y la polarización con los usuarios del servicio, el Gobierno de la Ciudad de México emitió acuerdos regulatorios que tuvieron por objeto, regular la operación de plataformas que oferten el servicio de taxi, y las que oferten el servicio de “transporte con chofer”, esto

⁶⁷ La precariedad laboral y sus graves consecuencias, Marta Seminario, recuperado de: <https://protecciondatos-lopd.com/empresas/precariadad-laboral/>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

dar “legalidad a la operación del servicio”, los cuales en el tiempo se han ido actualizando y sustituyendo, siendo los siguientes:

- a) Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen, Utilicen y/o Administren Aplicaciones para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Público de Taxi en el Distrito Federal.⁶⁸
- b) Acuerdo por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen y/o Administren Aplicaciones y Plataformas Informáticas para el Control, Programación y/o Geolocalización en Dispositivos Fijos o Móviles, a través de las cuales los Particulares pueden Contratar el Servicio Privado de Transporte con Chofer en el Distrito Federal.⁶⁹
- c) Acuerdo que modifica el diverso por el que se crea el Registro de Personas Morales que Operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de julio de 2015.⁷⁰
- d) Acuerdo por el que se reforman y adicionan disposiciones del acuerdo que modifica el diverso por el que se crea el registro de personas morales que operen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte con chofer en el Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 12 de agosto de 2016.⁷¹
- e) Acuerdo que establece el procedimiento para obtener la constancia de registro y la constancia de registro vehicular, por parte de las personas morales que operen, utilicen y/o administren aplicaciones y plataformas informáticas para el

⁶⁸ Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 15 de julio de 2015.

⁶⁹ IDEM.

⁷⁰ 12 agosto de 2016

⁷¹ 17 de Agosto de 2018



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, a través de las cuales los usuarios pueden contratar el Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con chofer en la Ciudad de México.⁷²

Asimismo, actualmente los aspectos básicos de la operación de las plataformas digitales que ofrecen el transporte de pasajeros, se encuentran contemplados en el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, concretamente, en la Sección Octava del Capítulo Primero del Título Tercero, artículos 57, 58 y 59.

No obstante, se advierte que estas regulaciones, adolecen de vicios que comprometen su legalidad, toda vez que actualmente no tienen una base establecida en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Además de que regulan esta actividad, de forma insuficiente, puesto que continúan las problemáticas basales y reclamos sociales sobre la operación de estas plataformas que ofertan transporte, ni los aspectos más importantes sobre la prestación del servicio, ni las desigualdades entre choferes en plataforma y taxistas.

Precisamente, las regulaciones en cita, no han atinado en regular de forma adecuada, lo relativo a la desproporción regulatoria y requisitos, respecto de los choferes y vehículos que ofertan el servicio en plataforma y el transporte de pasajeros individual formalmente establecido y previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Al respecto, en principio es de señalarse que el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, pretende establecer una clasificación sui generis al modelo de transporte ofertado mediante plataformas informáticas, al concebirlo como un Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con Chofer, cuya clasificación no encuentra cabida ni sustento, en la clasificación de transporte que previene la Ley de Movilidad para la Ciudad de México.

Al margen de la vulneración al principio de reserva de Ley que constituye el problema jurídico anterior, suma el hecho de que por esa distinción en el tratamiento de la naturaleza jurídica de uno y otro, se siga estableciendo un régimen regulatorio claramente diferenciado y desfavorable competitivamente al servicio de Taxi concesionado que ha venido prestando el servicio de transporte privado individual en la ciudad.

⁷² 25 de abril de 2019



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La competitividad en este respecto, guarda relación necesaria con los costos de inversión para operar un modelo y otro. Mientras que el Taxi tiene que invertir en Vehículo, Concesión, Renovación de Emplacamiento, Cromática, Sistema de Cobro (Taxímetro), adaptaciones al exterior e interior de vehículo, tarjetón del conductor, revista vehicular, entre otros, las plataformas solamente tienen que registrar vehículos particulares para la obtención de un permiso (\$2,000 pesos anual aproximadamente),⁷³ realizar el registro del conductor y cumplir con una verificación vehicular determinada por la Secretaría.

Este trato desigualitario solamente ha generado que ante los costos de inversión, los nuevos competidores en el mercado opten por las plataformas al representar un costo inicial menor, lo cual genera una notoria preferencia de los usuarios, al ser unidades nuevas, sin cromáticas, con rastreo satelital e incorporación de tecnología que abate a la de los taxis que actualmente circulan en la Ciudad.

Esta condición regulatoria desigualitaria, es la que debe en principio solucionarse mediante el establecimiento de un mecanismo equilibrado entre ambos medios de transporte individual, esto es, deben existir mecanismos que propicien condiciones equitativas entre uno y otro.

No encuentra justificación el distingo que se realiza en servicios de transporte similares, como lo es el radio taxi, los taxis de sitio o base y las plataformas informáticas especiales diseñadas y disponibles para taxis. En estos casos la contratación es remota, al igual que la de los vehículos con chofer, no obstante a aquellos se les exige una concesión, su regulación distinta, y los costos que ésta genera, dan como resultado una competencia no equitativa.

Precisamente, otro de los elementos es el relativo a los medios de oferta, mientras las plataformas, lo realizan por sistemas informáticos, los taxis fundamentalmente, mediante el recorrido en las calles de la Ciudad. Si bien puede señalarse que las plataformas contribuyen a la proliferación de una movilidad más sustentable donde se utilice en menor medida la superficie de rodamiento disponible, lo cierto es que por falta de regulación, monitoreo y el establecimiento de criterios claros, esto es simplemente un concepto inacabado.

⁷³ Con base en lo previsto por el artículo 220, fracción I, inciso d), numeral 1,1.2 Inciso a) del Código Fiscal de la Ciudad de México, el cual señala:

“De una negociación o empresa, así como las que operen y/o administren por sí mismas o a través de sus subsidiarias, aplicaciones para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para contratar servicios privados de transporte con chofer: \$ 2,043.00.”



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Como se ha visto, distintos países han regulado precisamente mediante normas técnicas que los vehículos afectos a plataformas de transporte, no puedan estar un tiempo determinado al momento de que se encuentren a la espera de un servicio, o bien, que puedan presentarse con cierto tiempo de margen posterior al llamamiento del servicio, lo cual es monitoreado y revisado por la autoridad reguladora de conformidad con sus criterios técnicos.

Existe en el Reglamento de la Ley de la Movilidad y en los acuerdos, la prohibición de que no puede realizarse un uso indebido del espacio público, pero esto, simplemente es así de genérico e indefinido, por lo que no tiene operatividad alguna.

Asimismo, inclusive en varios estados del país, se ha incorporado a las propias plataformas dominantes, a los taxis habituales, mismos que entran dentro de este régimen de demanda bajo pedido y por ende transitan hacia un modelo sustentable. En nuestra ciudad esto no existe.

Desde luego, no existe la protección a los usuarios respecto de las tarifas que pueden aplicar las plataformas, simplemente son criterios desconocidos para los usuarios y no se encuentran regulados bajo ningún criterio, ni metodología aplicable y corroborable que permita evitar abusos o cobros indebidos. Logaritmos que emplean las plataformas para sustentar el cobro bajo la demanda, a las que denominan “Tarifas dinámicas” simplemente no tienen ninguna cabida en el modelo tarifario previsto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, simplemente ese esquema es inexistente y por ende, antijurídico.

El Reglamento de Movilidad para la Ciudad de México, actualmente prevé en el numeral 3 del artículo 59, como una obligación del titular de la constancia de registro especificar a la persona usuaria los factores de composición y variación de la tarifa durante cada trayecto, así como las modificaciones al elegir viajes multidestino o al cambiar el destino inicial.

Esto simplemente, pretende dar una legalidad o sustento legal, que precisamente es contrario a lo previsto en la Ley de la Materia. Simplemente se quieren justificar abusos en los cobros en contra de los usuarios, y sin que la autoridad efectúe verdaderas actividades regulatorias en la materia, y menos de sanción ante una irregularidad, pues simplemente actualmente carecería de facultades suficientes.

De tal modo, que la competencia ente medios de transporte puede ser ruinoso, o bien, atentatorio y ruinoso para los usuarios que tienen la necesidad de transportarse en una ciudad con transporte ineficiente, de baja calidad, y que ha visto una etapa crítica por cuanto hace a la demanda para quienes para pretender evitar aglomeraciones en los



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

medios de transporte colectivo ante la pandemia por COVID-19, han optado por medios de transporte individual.

De la misma forma, ha quedado en el olvido, pues ha sido postergada para mejor tiempo, o decisión de diverso ente, la preservación de los derechos fundamentales de los conductores, que bajo al amparo de la denominación de “socios conductores” se les niega de forma reiterada cualesquier tipo de prestación de carácter laboral, que cuide de forma mínima sus derechos.

Los asociados de cualquier empresa tienen diversos derechos en términos de la legislación vigente en el país, como son entre muchos otros, participar del reparto de utilidades en las empresas, toma de decisiones a través de la representación de sus órganos deliberativos, etcétera. Estos “socios” no. Simplemente es empleado el termino para negar cualquier tipo de relación laboral, donde el conductor además de encontrarse al servicio que es solicitado mediante la aplicación, aporta su trabajo, además de los medios para realizarlo, a fin de generar ganancia que cobra y administra la plataforma.

Diversas son las categorías laborales dentro de las que entraría esta relación, conforme a la legislación laboral vigente, como trabajadores por comisión, trabajadores que emplean sus propios medios, trabajadores especiales, etcétera, simplemente este aserto es innegable. Además, que como se ha visto así ha sido regulado, o bien fallado por diversos tribunales de muchos países. La protección al conductor que genera esa riqueza con sus medios se encuentra olvidada.

La seguridad social para estos trabajadores está negada y la autoridad administrativa no ha atinado en imponer como requisito el cumplimiento de este tipo de obligaciones.

El tema de la jornada, no solamente puede verse de forma equivocada como un acto de liberad de aquel emprendedor, tiene que ver con la seguridad en el trabajo especial y riesgoso que ejecutan los conductores, donde un inadecuado descanso, puede afectar su vida, la de los pasajeros, otros conductores, peatones, etcétera. No existe regulación al respecto.

Adicionalmente, no se advierte ninguna consecuencia tendente a revocar los permisos, autorizaciones o registro que se les de a los titulares de las constancias de registro de las plataformas, ni a conductores, ni vehículos, lo cual revela una normatividad laxa y con pocas consecuencias en caso de incumplimientos gravosos para los ciudadanos usuarios.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

En este particular, también se observa que no existe regulación alguna acerca de una queja constante de los trabajadores conductores, no existe una instancia para solucionar o dirimir controversias suscitadas entre las plataformas y ellos, en el caso de quejas y suspensiones de aquellos en las plataformas. Esto es, existe un régimen de sanción particular que no es revisado por ninguna autoridad. La intención es que exista una unidad administrativa que resuelva estas circunstancias con legalidad, garantía de audiencia y que además sea una herramienta que de forma habitual resuelva lo correspondiente respecto de otros sistemas de transporte.

IV. PROBLEMÁTICAS PARTICULARES DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO ASOCIADAS CON LA INICIATIVA.

Es de todos conocido que en la Ciudad de México, existen diversas problemáticas relacionadas con la movilidad de las personas, que han provocado que este se haya convertido en un fenómeno complejo, que requiere de un análisis amplios sobre los principios que subyacen al derecho a la movilidad para establecer parámetros objetivos sobre la definición de políticas públicas en esta materia.

La movilidad en la Ciudad, es un fenómeno demasiado complejo, debido a la conjunción de una serie de condiciones, prácticas y factores particulares concurrentes que la problematizan en nuestro especial entorno como lo son, entre otras:

- 1) Las condiciones y extensión de su territorio y población;
- 2) Las actividades que concentra como capital política;
- 3) La disminución en la densidad poblacional y expansión de la Ciudad;
- 4) El uso inadecuado de los medios de transporte;
- 5) Una infraestructura vial rebasada;
- 6) El inadecuado diseño urbano y,
- 7) El uso indiscriminado del automóvil.

Los factores antes listados en su conjunto, provocan una movilidad deficiente generando al mismo tiempo gran malestar en los ciudadanos al deteriorarse su calidad de vida pues sufren importantes pérdidas de tiempo en sus traslados con duración de



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

hasta 2.5 horas;⁷⁴ tienen pérdidas económicas por la desarticulación del transporte y sufren nocivas consecuencias medioambientales, y en general se convierten en un elemento de riesgo para la sustentabilidad de la vida de la Zona Metropolitana del Valle de México.

A continuación, de forma sintética, destacamos algunas problemáticas de movilidad que son de tomar en consideración en torno a la presente iniciativa.

a) Infraestructura vial.

La infraestructura vial una de las principales problemáticas para la movilidad en la Ciudad de México, porque esta es deficitaria, rebasada en su capacidad contra la demanda existente, con fallas de integración para facilitar transferencias en los modos de transporte y entre las vialidades primarias y las secundarias, donde a su saturación se le suman las deficiencias en la administración, control y regulación del tráfico, así como una escasa cultura vial que colaboran a acentuar los congestionamientos, lo que lleva como al resultado de una sistemática saturación y la consiguiente reducción de velocidad junto a un mayor impacto ambiental.⁷⁵

La Ciudad de México cuenta con una red vial total de 10,403.44 km de longitud, de los cuales el 10.73% corresponde a vialidades primarias y el 89.27% restante se cataloga como vialidades secundarias, de este espacio el 85% es ocupado por automóviles que circulan diariamente, donde el 15% restante lo ocupa el transporte público; siendo que de ese 15%, el taxi ocupa dos terceras partes, cual representa un uso ineficiente del espacio de la ciudad, ya que el auto ocupa quince veces más espacio que el transporte público, pero únicamente satisface el 30% de los viajes.

Efectivamente, el desperdicio de la infraestructura vial por la sobreutilización de los medios de transporte individual, genera indefectiblemente un atasco en las vialidades de la Ciudad de México, con lo cual, hace que la movilidad de las personas sea ineficiente.

De aquí, que resulte necesario el establecimiento de políticas y normas técnicas sobre la utilización de la vialidad en razón a los medios de transporte público regulados por el Estado.

⁷⁴ PROGRAMA UNIVERSITARIO DE ESTUDIOS SOBRE LA CIUDAD, *Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2013, p 254.

⁷⁵ Ídem., p 30.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

b) Uso indiscriminado del automóvil particular.

Como se indicó anteriormente, gran parte del problema de la movilidad se relaciona con el uso del automóvil particular. Se advierte que en la Ciudad de México se efectúa un uso indiscriminado del automóvil, que como se ha visto, ocupa la mayor parte de la infraestructura vial, es el mayor generador de problemas de congestión, y un gran contribuyente de contaminación atmosférica.

Este problema se agrava por el hecho de que la Ciudad de México es el centro de actividades económicas de la Zona Metropolitana del Valle de México, donde existen un gran número de viajes de los extremos de esta zona, hacia la Ciudad de México.

Conforme al “Índice de Molestias a los Usuarios del Transporte” (Commuter Pain Index), que es la escala propuesta por IBM para evaluar los servicios de transporte de algunas de las urbes más grandes del mundo, asignó a la Ciudad de México 108 puntos, esto es la más baja de las 20 ciudades examinadas, incluso por debajo de lugares tradicionalmente difíciles para el pasajero, como Beijing o Nueva Delhi, las variables consideradas para la realización del estudio fueron: tiempo promedio por viaje, tiempo de espera en el tráfico, precio de la gasolina, empeoramiento del tráfico y otros factores.⁷⁶

Bajo este contexto se puede advertir que efectivamente, el reto de la problemática en la Ciudad de México es particularmente complejo, por lo que deben de existir soluciones eficaces que tiendan a abatirla, siendo una herramienta los instrumentos normativos de las actividades como lo son las plataformas electrónicas destinadas a ofertar transporte individual.

c) Medios de transporte previstos actualmente en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Los medios de transporte que se conciben en la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** (LMCM), se encuentran clasificados en la siguiente forma:⁷⁷

1. Servicio de Transporte de Pasajeros, que a su vez contempla:

⁷⁶Frustration Rising: IBM 2011 Commuter Pain Survey. IBM Smarter Planet, 2011, citado en Op, Cit., Secretaría de Energía, Movilidad Urbana Sustentable, p 19.

⁷⁷ Conforme a lo dispuesto en los artículos 56 y 57 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

1.1 Servicio público: a) Masivo; b) Colectivo; c) Individual, y d) Ciclotaxis.

1.2 Servicio mercantil: a) Escolar; b) De personal; c) Turístico; y d) Especializado en todas sus modalidades.

1.3 Privado: a) Escolar; b) De personal; c) Turístico; d) Especializado en todas sus modalidades; y e) Seguridad Privada.

1.4 Particular.

2. Servicio de Transporte de Carga, que a su vez contempla:

2.1 Público: a) Carga en general; y b) Grúas de arrastre o salvamento.

2.2 Mercantil: a) De valores y mensajería; b) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas; c) Grúas de arrastre o salvamento; y d) Carga especializada en todas sus modalidades.

2.3 Privado: a) Para el servicio de una negociación o empresa; b) De valores y mensajería; c) Carga de sustancias tóxicas o peligrosas; d) Grúas de arrastre o salvamento; y e) Carga especializada en todas sus modalidades.

2.4 Particular.

A estos medios, desde luego debe de agregarse los medios de transporte no motorizados, como el uso de la bicicleta y los recorridos peatonales.

En cuanto hace al transporte público existen primordialmente dos tipos de ofertas. La primera la constituye el servicio de servicio de transporte concesionado el cual a su vez se clasifica en:⁷⁸ 1) Corredores (sistema de corredores viales)⁷⁹; 2) Colectivo

⁷⁸ En términos del artículo 85 de la LMCM.

⁷⁹ En términos de los artículos 9, fracción XXIV y 86 la de la LMCM, el corredor de transporte es el medio de transportación público de pasajeros colectivo concesionado, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinados, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, con una organización para la prestación del servicio con empresas privadas.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

(Autobuses medianos, Microbuses y los conocidos como peseros); 3) Individual (TAXIS); 4) Metropolitano,⁸⁰ y 5. Carga.

La segunda oferta, la conforma el transporte público proporcionado directamente por la Administración Pública la Ciudad de México a cargo de los siguientes organismos:⁸¹

- A. El Sistema de Transporte Colectivo, Organismo Público descentralizado que opera el transporte masivo de trenes interurbanos en la Ciudad.
- B. El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, que opera medios de transporte con funcionamiento a base de energía eléctrica, fundamentalmente trolebuses.
- C. La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, Organismo Público Descentralizado, que opera un servicio de transporte en autobuses que funge como alimentador de los sistemas masivos de transporte.
- D. El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros la Ciudad de México “Metrobús”, Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública la Ciudad de México, que opera corredores de autobuses masivos BRT.
- E. El Sistema de Transporte Público Cablebús, Unidad Administrativa adscrita al Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México.
- F. Los componentes complementarios como el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública,⁸² como un componente complementario del transporte público.

Como se advierte, existen diversos modos de transporte en la Ciudad de México para garantizar a las personas una oferta suficiente, por lo que la diversidad puede ser adecuada. Sin embargo, la problemática no radica en la diversidad, sino en la suficiencia y cobertura de la diversidad de medios de transporte, pues ante la

⁸⁰ Considerado como aquel que presta servicio en la Ciudad de México y su ruta se extiende fuera de éste, o viceversa, siendo fundamentalmente las zonas conurbadas.

⁸¹ De conformidad a lo previsto por el artículo 78 de la LMCM.

⁸² Implementado y conocido como ECOBICI, cuya existencia se encuentra contemplada en el artículo 79 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

insuficiencia de los medios de transporte se traduce en una operación con saturación de demanda.

Se tiene registro que en la Zona Metropolitana del Valle de México el 29% del total de viajes diarios (alrededor de 6.3 millones) se realizan en automóvil privado y el 60.6% en transporte público concesionado de baja capacidad (microbús, combis, autobús suburbano y taxi); sólo un 8% se realiza en sistemas integrados de transporte público masivo (Metro, Metrobús, Tren ligero y Trolebús) y un 2.4% en bicicleta y motocicleta.⁸³

En la Ciudad de México, existe un predominio abrumador en el uso del transporte público de baja capacidad, mismo que es proporcionado por los particulares bajo la figura de la concesión de transporte colectivo en su modalidad de sistemas de corredores viales concesionados, microbuses y vagonetas, así como transporte público individual como lo son los taxis, así como los contratados bajo plataformas electrónicas para ofertar transporte individual, que son la materia de la presente iniciativa.

La elección de la población se centra en el uso de automóvil particular, y la tendencia de su uso, año con año, va en aumento, aspecto que representa una problemática agravada puesto que como se ha visto, ocupa la mayoría de la superficie de rodamiento disponible, lo que genera múltiples efectos colaterales que terminan en generar problemáticas de movilidad y de contaminación medioambiental.

Ante la problemática ocasionada por el uso del automóvil y la transportación particular en este medio de transporte, se advierte la necesidad de que el Estado regule aquel que se oferta de forma individual hacia los usuarios en general, a efecto que en su caso complemente la oferta necesaria, bajo los principios de movilidad contemplados en la Ley de la materia.

Asimismo, se advierte que ni las plataformas, ni el propio transporte ofertado en las mismas, sin una concesión, podría tener cabida en la clasificación de transporte, pues no obstante que es un servicio público al que puede acceder toda persona, no se exigen los requisitos para el servicio público de transporte individual de pasajeros contemplado en la LMCM.

⁸³ ONU-HÁBITAT, *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*, p 42.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

V. ARGUMENTOS SOBRE LA CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA INICIATIVA

A. Constitucionalidad.

La Constitución Política de la Ciudad de México establece la movilidad como un derecho a desarrollarse en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, de acuerdo a la jerarquía de movilidad, por lo que es mandato Constitucional la adopción de las medidas necesarias para garantizar el pleno ejercicio del derecho a la movilidad, el cual se contempla en su artículo 13, en los términos siguientes:

“Artículo 13 Ciudad habitable

E. Derecho a la Movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

Derecho que se encuentra desarrollado en términos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en términos de los principios que se encuentra ahí previstos, y que desarrollamos en lo subsecuente, y que son en los cuales debe descansar las políticas de movilidad como la que trata la presente iniciativa.

B. Legalidad.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece las disposiciones por las cuales se debe planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, bajo los principios reconocidos de: Seguridad; Accesibilidad;



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Eficiencia; Igualdad; Calidad; Resiliencia; Multimodalidad; Sustentabilidad y bajo carbono; Participación y corresponsabilidad social, e Innovación tecnológica.

Con ello el mandato a efecto de que la Administración Pública proporcione los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.

“Artículo 1. Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.

...
Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad...”

Estos constituyen los parámetros objetivos del alcance que en esa Ley se prevé del derecho a la movilidad, mismo que se analiza en lo subsecuente, y que precisamente sea lo que debe observar la autoridad reguladora del transporte y movilidad,



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

procurando articular todos los agentes que intervienen a través de las diversas modalidades y garantizar este derecho humano.

C. El derecho a la movilidad.

Resulta conveniente efectuar el análisis dogmático del derecho a la movilidad contemplado en la Ley de la materia, para lo cual, en principio se partirá del análisis de la base conceptual del derecho reconocido, para después analizar los principios que se destacan para efectos de la presente iniciativa.

Es de concebirse que el derecho a la movilidad implica, en un sentido amplio la prerrogativa de toda persona de tener desplazamientos efectivos, bajo los reconocidos principios de: disponibilidad, accesibilidad, calidad, seguridad y sustentabilidad. Adicionalmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala otros principios como los de multimodalidad, resiliencia, participación ciudadana e innovación tecnológica.

En cuanto hace al sujeto activo del derecho a la movilidad la Ley define que el titular del derecho es aquel que puede exigir su cumplimiento, es de precisar que la redacción que lo conceptúa señala que es un derecho que atañe a toda persona, siendo que naturalmente esa extensión encuentra una limitante derivada del ámbito de aplicación territorial de la propia ley, esto es, a favor de las personas que se encuentren dentro de la Ciudad de México.

Asimismo, se hace notar que se refiere a toda persona en lo individual, como de forma colectiva, lo cual tiene como consecuencia que la exigibilidad del cumplimiento de ese derecho pueda efectuarse de esas mismas formas, individual o colectivamente.

El **sujeto pasivo del derecho** son autoridades de la Ciudad de México.

El objeto del derecho a la movilidad consiste en que las personas puedan realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en el propio ordenamiento, esto, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

De esta acepción, se obtienen se desprende que:

- 1) Las personas deben estar en aptitud de realizar **desplazamientos efectivos**. Es decir, la posibilidad de desplazarse dentro de los distintos puntos de la



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

ciudad, dicho en otras palabras, que se encuentren en aptitud de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad.⁸⁴

- 2) Las personas deben estar en posibilidad de **acceder** a los diferentes modos de transporte establecidos en la Ley. Es decir, las personas deben estar posibilitadas materialmente de tener una elección viable del medio de transporte que estimen más satisfactorio conforme a sus necesidades propias, esto es, que estén en posibilidad de tener una libre elección que no se encuentre marginada por factores o barreras económicas o materiales⁸⁵
- 3) Los modos de transporte deben de cumplir con la jerarquía y principios contenidos en la ley, lo cual propiamente constituye las condiciones objetivas de los medios de transporte.
- 4) Lo anterior debe de dar como resultado que sean satisfechas las **necesidades de las personas** y su pleno desarrollo.

Los elementos descritos deben estar dispuestos de forma tal, que debe dar como resultado que sean satisfechas las necesidades de las personas, para su desarrollo.

Como se ha hecho mención, la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de las personas, constituye el objeto *per se* del derecho reconocido; sin embargo, también es destacable que la simple satisfacción de las necesidades de desplazamiento de las personas, por si no satisface los requerimientos de las personas en materia de movilidad, pues al efecto, los medios de transporte deben cumplir con cualidades específicas, así como las vías de comunicación asociadas a ellos, además de que la actividad del desplazamiento no debe generar otra serie de efectos nocivos que puedan menoscabar la calidad de vida de las personas; aspectos que son tutelados bajo los principios que refiere la propia ley.

⁸⁴ Como lo prevé el párrafo primero del artículo 6 de la Ley en estudio, además que debe ser de una forma tal, que no existan obstáculos o barreras que conforme a la propia naturaleza del medio de transporte que se trate, y de la infraestructura asociada a éste, pueda implicar en una alteración de su fluir de forma tal que resulte en ineficaz al deparar un perjuicio en el tiempo de desplazamiento y con ello representar un demerito en la calidad de vida de las personas.

⁸⁵ Este elemento que de la misma forma se encuentra contemplado artículos 1, párrafo segundo y 6 párrafo primero de la propia Ley de Movilidad, de los que se desprende que ese ordenamiento deberá asegurar el poder de elección de las personas, así como de proporcionarles los medios necesarios para tengan la libertad de elección.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

D. Principios del Derecho a la Movilidad reconocidos en la LMCM y su aplicación.

A lo largo del articulado de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México se establecen condiciones y principios específicos que deben ser cumplidos en torno al derecho reconocido a la movilidad, los cuales constituyen precisamente el contenido mínimo que el derecho reconocido tiene en términos de esa disposición jurídica, puesto que son los alcances que al efecto dispone en términos del artículo 5 de la misma ley conforme a lo analizado previamente.⁸⁶

De la lectura de la Ley se desprenden diez principios,⁸⁷ los cuales se jerarquizan en virtud de la LMCM, así como de la jerarquía de movilidad, a la cual deben ajustarse todas las acciones y la planeación de la movilidad.

Los principios son los siguientes:

- 1) Seguridad;
- 2) Accesibilidad;
- 3) Eficiencia;
- 4) Igualdad;
- 5) Calidad;
- 6) Resiliencia;
- 7) Multimodalidad;
- 8) Sustentabilidad y bajo carbono;
- 9) Participación y corresponsabilidad social, y
- 10) Innovación tecnológica.

⁸⁶ Primordialmente estos principios se desprenden de lo dispuesto por los artículos 1, párrafo segundo, 7 y 37 de la LMCM. El primero de los preceptos en mención, alude a las condiciones en que debe ser realizado el desplazamiento de las personas, el segundo, a los principios que debe observar la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, y finalmente, el tercero, a los criterios que deben observarse en la planeación de la movilidad contenida en programas de la administración pública local.

⁸⁷ La estructuración de los principios que enumera a LMCM en mayor medida se encuentra basada en las condiciones mínimas del derecho a la movilidad que han sido analizadas, siendo que además incluye otros principios referidos tanto a estrategias aplicadas para el mejoramiento de la movilidad, como a directrices para la actuación de la administración pública.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

El reconocimiento de principios que se contienen en la LMCM, es una construcción en torno al contenido mínimo del derecho de movilidad, en la cual se contienen extractos de los postulados que al respecto se han vislumbrado en el foro internacional en torno al contenido de ese derecho.⁸⁸

Precisamente, es sobre estos principios sobre los cuales se deben de contemplar, concebir, estructurar y establecer las políticas y medidas en la materia, por lo que a continuación se destacan los principios que se encuentran estrechamente relacionados con la materia de la presente iniciativa.

a) La jerarquía de movilidad.

El artículo 6 de la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, alude a una jerarquía de movilidad, misma que constituye una regla para la priorizar a los medios de transporte. Para los efectos de la LMCM, la jerarquía de movilidad en principio se traduce en la priorización de la utilización del espacio vial, que funciona en forma descendente, conforme al listado siguiente:

- I. Peatones,⁸⁹ en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías;
y

⁸⁸ Al respecto el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México, (ITDP México) ha considerado que de los diez principios que contiene la LMCM, cinco (*seguridad, accesibilidad, igualdad, calidad y sustentabilidad*) tienen un enfoque de derechos de acuerdo con el Informe Especial de la CDHDF, y los otros cinco (*eficiencia, resiliencia, multimodalidad, participación social e innovación tecnológica*) tienen más que ver con mecanismos para hacer valer esos derechos bajo un enfoque de operación y gestión pública. Cfr. ITDP MÉXICO, *Para entender la nueva Ley de Movilidad del DF*, ITDP México A.C., México, 2014, p 4.

⁸⁹ Conforme a la fracción LX del artículo 9 de la LMCM se considera como peatón a la persona que transita por la vialidad a pie o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como aquellas que transiten en patines, patineta u otros vehículos recreativos.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

Además de servir para priorizar la utilización del espacio vial, la LMCM señala que la jerarquía de movilidad debe servir como referente primordial para que las autoridades: a) Elaboren las políticas públicas y los programas en la materia, b) Efectúen la asignación y gasto de recursos públicos, y c) Elaboren las estrategias que deben corresponder para atender las problemáticas asociadas a la movilidad urbana.⁹⁰

De esta forma, la jerarquía de movilidad es la priorización sobre la cual deben estar construidas las políticas públicas reglamentarias en la materia tales como: programación administrativa⁹¹, normas de circulación vial,⁹² programas de difusión de cultura en materia de movilidad,⁹³ etcétera.

En consecuencia, este esquema de priorización resulta determinante en la movilidad de la Ciudad, ya que debe incidir en todas las acciones que implemente la administración pública en la materia, desde planeación urbanística, la programación operativa, hasta las normas de uso preferente que los ciudadanos deben respetar.

Siguiendo con el uso y función social de las vialidades, la LMCM establece que la Administración Pública debe de tomar las medidas necesarias que garanticen que el uso de la infraestructura de movilidad sea adecuado, pudiendo establecer restricciones a la circulación de vehículos en días, horarios y vialidades con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestionamientos viales en puntos críticos,⁹⁴ esto es, puede imponer medidas restrictivas con propósito de mejorar esas condiciones en beneficio colectivo.

El beneficio colectivo debe ser apreciable en el uso de la vialidad. Las medidas de movilidad deben fomentar el uso de los medios de transporte conforme a la jerarquía de movilidad, por lo que debe desalentarse el uso del automóvil por estar jerárquicamente en la última prioridad. Consecuentemente, el servicio de transportación individual ofertada en las plataformas electrónicas, materia del

⁹⁰ De conformidad con los artículos 1, párrafo tercero, 6 el último párrafo, 194 del de la LMCM.

⁹¹ Contenidas en la programación en la materia en términos del artículo 42 de la LMCM.

⁹² En términos del artículo 198 de la LMCM.

⁹³ Cfr. Artículo 225 fracción III de la LMCM.

⁹⁴ Cfr. Artículo 194 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

presente, deben seguir esta suerte, es decir, deben ser desincentivadas y programadas conforma a la prioridad contemplada en la jerarquía de movilidad.

b) Accesibilidad.

Este principio se encuentra previsto y definido en la fracción II del artículo 7 de la LMCM, el cual señala lo siguiente:

“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

[...]

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna”

Como se aprecia, este principio contiene diversos elementos que lo conforman, mismos que pueden catalogarse en diversos subprincipios, de lo cual resultan los siguientes:

- 1) Movilidad al alcance de todos.
- 2) Sin discriminación de género, edad, capacidad o condición.
- 3) A costos accesibles, y
- 4) Con información clara y oportuna.

Respecto a la movilidad al alcance de todos, se encuentra relacionada con la oferta suficiente de transporte público, misma que ha sido reseñada en líneas precedentes, por lo que a continuación nos enfocamos con los subprincipios que se relacionan en particular con la presente iniciativa.

- **Movilidad a costos accesibles.**

Esta porción normativa del principio en estudio, se traduce en la accesibilidad económica de la movilidad a las personas, esto es, se identifica con la acepción de la asequibilidad del transporte, que involucra una protección ante la eventual carga desproporcionada que podría implicar la realización de algún derecho, que para el caso, los costos y cargos directos e indirectos asociados con el ejercicio del derecho a la movilidad, no deberán comprometer ni poner en riesgo el ejercicio de otros



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

derechos,⁹⁵ esto es, los costos de la movilidad no deben ser inaccesibles a las personas, o establecidos en forma tal que el ejercicio del derecho pueda ser ilusorio o desproporcionadamente gravoso.

Sobre este aspecto, es importante considerar que la mayoría de las personas usuarias del transporte público en la Ciudad de México, son familias de bajos ingresos, quienes destinan en promedio el 18% de sus ingresos a trasladarse.⁹⁶ El gasto en el transporte es la segunda variable en la que los hogares ocupan sus ingresos, sólo por debajo del rubro de alimentos, bebidas y tabaco, representando en promedio el 18.5% del ingreso neto total monetario.⁹⁷

La LMCM establece que para el caso del servicio de transporte público, los usuarios están obligados a realizar el pago de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la administración pública, mismas que al efecto establece la persona titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México, en todas las modalidades de transporte público.⁹⁸

Para su establecimiento, en el caso del transporte ofertado por la administración pública, así como el del transporte concesionado, deben considerarse diversos factores económicos, en su caso, la opinión del organismo de transporte que preste el servicio, la partida presupuestal que a dichos organismos se les asigne en el Presupuesto de Egresos, el diagnóstico que presenten los organismos de transporte, los concesionarios y los demás prestadores de servicio público sobre los costos directos e indirectos que incidan en la prestación del servicio.⁹⁹

Como se aprecia, las reglas definidas para el establecimiento de la tarifa generalizada del transporte poco aluden a las condiciones económicas de los usuarios, aspecto que al dejarse de lado hace el subprincipio en estudio sea vulnerable, al no tomar en consideración a las personas que necesitan el servicio de transporte.

⁹⁵ CDHDF, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011 y 2012*, México 2013, p 38.

⁹⁶ PUEC-UNAM, *Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018*, citado en Programa Integral de Movilidad.

⁹⁷ ONU-HÁBITAT, *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015*, p 40.

⁹⁸ Conforme el art 164 de la LMCM.

⁹⁹ Cfr. Artículo 165 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Lo anterior, se estima sin perjuicio de las tarifas diferenciadas que al efecto se encuentran reguladas en la misma ley. A mayor ahondamiento el artículo 167 de la LMCM establece que el propio Jefe de Gobierno tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio de transporte público, puede autorizar el establecimiento de: a) Tarifas especiales;¹⁰⁰ b) Tarifas promocionales;¹⁰¹ c) Tarifas preferenciales,¹⁰² y d) Exenciones del pago de tarifa.¹⁰³

Precisamente, el establecimiento de tarifas diferenciadas atiende a una situación especial, ya sea por la condición de un grupo de personas, la novedad del servicio o por causas de fuerza mayor, sin embargo se insiste que el parámetro en el establecimiento de la tarifa general a los usuarios debe ordenarse como derivado de un estudio de factibilidad económica, inclusive diferenciado por regiones de la ciudad lo cual permitiría el aseguramiento del principio de accesibilidad económica basado en un parámetro equitativo.

Se ha reconocido que en los transportes públicos propios de la Ciudad de México (colectivo y masivo), no existen esquemas tarifarios que consideren las distancias de los viajes, costos por transbordos u otras consideraciones que permitan balancear la política social con la eficiencia operativa y la calidad del servicio.¹⁰⁴

Para garantizar la efectividad de este principio, la estructura tarifaria y la misma tarifa deben responder, entre otros, a criterios de equidad social, no solo al costo técnico de

¹⁰⁰ La cual conforme a la fracción XCII del artículo 9 de la LMCM, es el pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros autorizado por eventos de fuerza mayor.

¹⁰¹ Prevista como el pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios que será autorizado para permitir que los usuarios se habitúen a un nuevo servicio de transporte. Conforme a lo preceptuado en la fracción XCIII del artículo 9 de la misma ley.

¹⁰² Concebida en términos de la fracción XCI del artículo 9 de la misma ley, como el pago unitario a un precio menor que realizan los usuarios por la prestación del servicio de transporte de pasajeros que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de usuarios.

¹⁰³ Las cuales operan en el transporte público de pasajeros colectivo, a favor de las niñas y niños menores de cinco años, mientras que en los sistemas de transporte masivo, así como a los adultos mayores de sesenta años, conforme al propio artículo 167.

¹⁰⁴ Sandra Serrano y Daniel Vázquez, citado en Op.Cit.CDHDF, *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011 y 2012*, México 2013, p. 38.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

la operación,¹⁰⁵ esto es, deben de considerarse todas las variantes posibles para la integración de la tarifa general, así como considerar las variables propias del desplazamiento en particular, para que exista una accesibilidad económica y también proporcional.

Las tarifas que son impuestas en las plataformas electrónicas que ofertan transporte, devienen en completamente marginales a lo que establece la LMCM. No existe justificación jurídica para considerar a una oferta de transporte público como transporte privado, mismo que se oferta de forma pública, pueda ser marginal a esta Ley. Por el contrario, existe la necesidad de que la autoridad tenga facultades suficientes para que sea la reguladora tarifaria, y que no se constituya en un despropósito este medio de movilidad para las personas, o que no sea una carga desproporcionada.

- **Movilidad con información clara y oportuna.**

La porción normativa del principio de accesibilidad de la movilidad con información clara y oportuna, básicamente consiste en la posibilidad de solicitar, recibir y difundir información respecto al derecho a la movilidad.

Bajo esa perspectiva puede advertirse que el subprincipio de información en el ejercicio del derecho a la movilidad, la puede constituir toda aquella relacionada con los componentes del sistema de movilidad, desde la estadística, hasta la generada en el momento del desplazamiento que resulte suficiente para la toma de decisiones informadas por parte de los usuarios.

En ese sentido, a lo largo de la LMCM se establecen en forma dispersa reglas que tienen que ver con la información que debe estar disponible a las personas en materia de movilidad.

La LMCM se establece un servicio de información al usuario, el cual debe dar cuenta de los diferentes modos de transporte para garantizar una eficiente toma de decisiones de movilidad cuya planeación de los procesos para el funcionamiento corresponde coordinar y en su caso ejecutar a la Secretaría de Movilidad.¹⁰⁶

¹⁰⁵ITDP MÉXICO, *Para entender la nueva Ley de Movilidad del DF*, ITDP México A.C., México, 2014, p 4

¹⁰⁶ Conforme al artículo 222 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Asimismo se establece un servicio de información vial y de transporte público, que debe operar a través de medios electrónicos, de comunicación y de manera directa a la ciudadanía, que persigue el objeto de que los ciudadanos tomen decisiones oportunas e informadas respecto a sus desplazamientos cotidianos,¹⁰⁷ información que debe comprender la relativa al desarrollo de manifestaciones, actos o circunstancias que alteren de forma momentánea, transitoria o permanente la vialidad, junto con la propuesta de alternativas para el tránsito de las personas o vehículos.¹⁰⁸ Actualmente no se encuentra regulada la que se genera a través de las plataformas electrónicas para ofertar transporte de pasajeros, sus condiciones, ni la facultad de la Secretaría para que estas las exija de las plataformas existentes.

c) Seguridad.

El principio de seguridad se encuentra previsto desde el artículo 1, párrafo segundo de la LMCM, conforme al cual las personas tienen derecho a realizar un desplazamiento efectivo en condiciones de seguridad, principio que es definido en mayor medida en términos de la fracción I del artículo 7 de la propia Ley, en la forma siguiente:

“I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;”

Como un componente participe de este principio se encuentra lo dispuesto en el artículo 37 de la misma ley, que al establecer los ejes rectores de la planeación, en la fracción II dispone que se deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física con especial énfasis en las personas con discapacidad o movilidad limitada.

De esta forma se aprecia que este principio se ocupa de garantizar la seguridad de las personas durante sus desplazamientos, con el fin de proteger su integridad física y evitar la afectación a los bienes públicos y privados conforme a los siguientes componentes:

1) Acciones de prevención del delito, y

¹⁰⁷ Cfr. artículo 236 de la LMCM.

¹⁰⁸ Cfr. artículo 212 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

2) Respeto de los incidentes de tránsito.

Al efecto, cabe hacer mención que según datos arrojados en Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021 (ENVIPE), de la tasa de delitos más frecuentes por cada 100,000 habitantes para la población de 18 años y más en la Ciudad de México, el 31.1% que corresponde a 16,586 son robos y asaltos cometidos en la calle o en el transporte público.¹⁰⁹

Otras encuestas realizadas en puntos críticos y de afluencia de la zona metropolitana del Valle de México, tales como Centros de Transferencia Modal, estaciones del Metrobús y Mexibús, en opinión del 82% de los encuestados consideran el transporte público inseguro en cuanto a robos y el 74% opina que la delincuencia en el transporte público ha aumentado en los últimos años. Asimismo, reseñaron los temas relacionados al género y acoso sexual, calificándolo como temas delicados y preocupantes, ya que el 68% de los encuestados señalaron ser víctimas de acoso sexual en el transporte público. De igual forma, se identifica al acoso físico en primer lugar con un 60% de menciones seguido del verbal (19%).¹¹⁰

Asimismo, es de considerar que según datos de un estudio estadístico focalizado en CETRAMs de la Ciudad de México, reveló que el 91% de las mujeres encuestadas por lo menos han sufrido a lo largo de su vida algún tipo de violencia sexual en el transporte público, mientras que en el caso de los hombres correspondió a un 62%.¹¹¹ Con independencia del género de las personas víctimas de las agresiones de tipo sexual, los datos dan cuenta de la agravada incidencia de este tipo de agresiones para las personas usuarias.

Ante esta realidad, las acciones que deben de preverse para la prevención del delito en la LMCM conforme a dicho subcomponente, deben ser diseñadas de forma

¹⁰⁹ INEGI, Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2021 (ENVIPE), recuperado de https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/envipe/2021/doc/envipe2021_cdmx.pdf

¹¹⁰ El Poder del Consumidor, Reprobado en materia de seguridad el transporte público de la Ciudad de México, recuperado de <http://elpoderdelconsumidor.org/transporteeficiente/reprobado-en-materia-de-seguridad-el-transporte-publico-de-la-ciudad-de-mexico/>

¹¹¹ Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), Colección de Estudios de 2009, La Discriminación y la Violencia contra las Mujeres en el Transporte Público de la Ciudad de México, Diciembre de 2008, p 137.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

exhaustiva conforma a cada medio de transporte, correspondiendo a su naturaleza, y perfectamente delimitadas y unificadas.

Actualmente las medidas de seguridad, identificación y de información al usuario, son dispersas y homogéneas, sin encontrar sustento en la LMCM, como ésta supone conforme a este principio, por lo que resulta factible su regulación precisa, en favor de los usuarios de este medio de transportación.

d) Igualdad.

Cuando el párrafo segundo del artículo 1 de la LMCM señala que las personas tienen derecho a realizar un desplazamiento efectivo, contempla que dicho desplazamiento efectivo debe ser en condiciones de igualdad, principio que se encuentra definido en la fracción VI del artículo 7 del mismo ordenamiento en la forma siguiente:

“IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;”

De esta forma se considera que el principio se encuentra enfocado en que todas las personas, independientemente de sus condiciones físicas, sociales, o económicas de desventaja puedan acceder a un desplazamiento efectivo y que sean reducidos los factores de exclusión social; principio que conforme a lo antes señalado, se identifica con la condición mínima de accesibilidad aplicada el derecho de movilidad en su vertiente de no discriminación por condiciones.

Se considera que este principio en la forma en que se encuentra redactado, implica técnicamente la acepción de que el derecho a la movilidad sea incluyente, con todas las personas independientemente de sus preferencias personales o condiciones sociales; siendo que estos aspectos en la ley en estudio quedaron divididos en dos principios: a) La inclusión con motivo de preferencias personales, se encuentra preceptuada en el principio de accesibilidad en su vertiente de no discriminación, y 2) La inclusión con motivo de las condiciones sociales en el principio de igualdad, que nos referimos a continuación.

Esta, puede identificarse con el contenido mínimo de accesibilidad física, que refiere que el sistema de movilidad debe estar al alcance físico de todas las personas, esto



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

es, a una distancia geográfica razonable para la satisfacción de sus necesidades básicas.¹¹²

De esta forma, este componente consiste en que el sistema de movilidad debe ser accesible a todas las personas en su entorno físico en igualdad de circunstancias. Al efecto cabe destacar que conforme a la LMCM, el estudio, asignación, reorganización de rutas del transporte, la autorización de las concesiones y permisos del transporte público que opera en la infraestructura de movilidad, la asignación del transporte masivo proporcionado por la administración pública, así como el diseño de la infraestructura de la vialidad, le corresponde a la Secretaría de Movilidad,¹¹³ por lo que en la planeación de su funcionamiento debe asegurar que sea accesible físicamente para toda persona.

Se advierte que la propia ley, dispone que previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementar el servicio de transporte público proporcionado por la Administración Pública, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo, a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente,¹¹⁴ mandamiento que se advierte congruente con el principio en análisis.

Al enunciarse las reglas a las que habrá de sujetarse el estudio de factibilidad, se establece que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a los concesionarios.¹¹⁵

La autoridad puede y debe, reglar la oferta y la demanda. Que exista ésta, generando condiciones de competitividad y que no exista segregación entre un medio de transporte y otro.

Desde luego, el uso de plataformas electrónicas que ofertan transporte, se encuentra marginado de este principio, y de las condiciones de oferta y demanda bajo estas

¹¹² CDHDF, p 37.

¹¹³ Conforme a las facultades previstas en el artículo 12, fracciones VI, IX, XII, XVI, XX, XXVI y XXVII de la LMCM.

¹¹⁴ Cfr. Artículo 88 LMCM de la LMCM.

¹¹⁵ IDEM, fracción IV.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

características, lo cual hasta la fecha, se ha omitido de dotar a la autoridad la facultad para que pueda reglar válidamente estos aspectos.

e) **Sustentabilidad.**

Existe una gran diversidad de efectos nocivos que puede generar la actividad del desplazamiento de las personas, que van desde los fenómenos sociales de urbanización no controlada, hasta los de impacto ambiental como la contaminación ambiental, la generación de desechos, la contaminación auditiva, visual, etcétera, los cuales inciden en forma nociva al medio ambiente y en consecuencia a la calidad de vida de las personas.

Para ayudar en la salvaguarda ambiental en materia de movilidad, fue establecido este principio de sustentabilidad, el cual se deriva de lo previsto en el párrafo segundo del artículo 1 de la LCM, pues al disponer que las personas tengan derecho a realizar un desplazamiento efectivo, establece también, que debe ser en condiciones de sustentabilidad. Este principio se encuentra definido en la fracción VIII del artículo 7 de la misma Ley, en la forma siguiente:

“Artículo 7. [...]

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;”

Este principio se encuentra relacionado con el criterio previsto en la fracción VI del artículo 37 de la misma ley, que dispone que la planeación de la movilidad y la seguridad vial deberá garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte.

Como puede observarse es este principio, el que se convierte en la auténtica salvaguarda ecológica que subyace sobre el ejercicio del derecho a la movilidad urbana, ya que como se ha analizado, la condición de sustentabilidad aplicado al derecho de movilidad, presupone que tanto los medios de transporte, su infraestructura



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

y en si la actividad del desplazamiento de personas y bienes, no generen o cuando menos generen el mínimo posible perjuicio medioambiental, con el objeto de repercutir en menor medida en demerito a la calidad de vida de las personas en cuanto hace al entorno saludable que tienen derecho a percibir para su óptimo desarrollo.

La inclusión como un principio, es una construcción propia contenida en la LMCM, ya que la sustentabilidad es un principio que se puede aplicar a las actividades humanas, y se ha vinculado al concepto de movilidad, con el objeto de que esta actividad humana sea efectuada de una manera que pueda realizarse de forma regenerativa sin perjuicio al medio ambiente ni a las generaciones presentes y futuras.

El establecimiento de éste como un principio obedece a la extraordinaria problemática medioambiental que generan los desplazamientos en la Ciudad de México, ya que los vehículos automotores de la ZMVM son principal fuente de contaminación atmosférica. En los últimos años el contaminante más abundante en la ZMVM ha sido el Monóxido de Carbono; le siguen las emisiones de Compuestos Orgánicos Totales (COT); Óxidos de Nitrógeno, y partículas suspendidas gruesas (PM-10).

Ante ello la Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente de la Ciudad de México, deben promover, impulsar y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos.¹¹⁶

No obstante, debe señalarse que el impulso de éstas tecnologías por si no solucionan la problemática de la movilidad, y por el contrario, pueden constituir que se acentúe por impulsar la utilización del automóvil.

Deben ser emitidos lineamientos técnicos sobre las condiciones mínimas que deben cumplir, y definir cuáles son con precisión las tecnologías consideradas como sustentables.

En su caso, debe ser impulsadas las tecnologías amigables con el ambiente, aplicadas a los sistemas de transporte público colectivo y masivo, y que no que se conviertan en un mecanismo que pueda promover la utilización del transporte particular.

¹¹⁶ Cfr. Artículos 12, fracción XVII y 14 fracción III de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

El incentivo a los vehículos de transporte público colectivo o masivo con estas tecnologías si resulta positivo, pues constituye una solución a la movilidad, así como al medio ambiente.

El funcionamiento indiscriminado y no controlado de las plataformas electrónicas que oferten transporte, puede constituir un incentivo a la utilización del transporte particular, y ello contraviene el principio de sustentabilidad previsto en la LCM. La autoridad administrativa debe encontrar facultades suficientes para realizar la actividad regulatoria que establezca políticas suficientes en el uso de la infraestructura de movilidad, para preservar este principio.

f) Eficiencia.

El principio de eficiencia se encuentra previsto en la fracción III del artículo 7 de la aludida Ley de Movilidad, en el que se determina lo siguiente:

“Artículo 7 [...]

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.”

Como puede observarse, este principio, más que ser una condición mínima en el ejercicio al derecho de movilidad, en sí, constituye una directriz para la actuación y operación de los componentes del sistema de movilidad, siendo que ésta debe realizarse de forma eficaz; dicho de otra forma, se debe procurar obtener en todo momento el máximo rendimiento posible de los recursos disponibles, esto es debe ser aprovechada tanto los medios de transporte disponibles, así como la totalidad de la infraestructura existente, con el objeto de que no se generen externalidades innecesarias y ociosas.

La optimización de recursos tiene que ver también con la adecuada relación entre la oferta y demanda de transporte público. En el caso de que exista más oferta de transporte de la que realmente se requiere implica que se tenga en la infraestructura vial, unidades ocupando superficie de rodamiento en forma ociosa, generando atascos innecesarios, así como contaminación atmosférica. Por el contrario, de no contarse con la oferta suficiente hace que no exista una disponibilidad adecuada a las personas.

La complejidad que implica la determinación de la adecuada relación entre la oferta y demanda de transporte, ha dado como resultado que en la prestación de servicios de transporte no sean eficientes los recursos con los que se cuenten a este respecto,



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

existiendo problemáticas de falta de reparto homogéneo en los sistemas de transporte, y por consecuencia de sobre cupo, por una parte, y exceso de oferta por otro.

Para el transporte concesionado la Secretaría de Movilidad tiene la obligación de realizar un estudio para establecer si existe necesidad de concesionar más transporte público, lo cual debe dar a conocer mediante una declaratoria de necesidad la cual debe de contener la exposición de las circunstancias que sustenten el incremento de concesiones, los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento, así como datos estadísticos obtenidos por la Secretaría en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de incrementar el número de concesionarios.¹¹⁷

Además de promover acciones para desincentivar el uso indiscriminado del automóvil particular, se considera que deben existir mecanismos que promuevan la eficiencia de su uso, lo cual se puede lograr entre tanto se incremente la ocupación de estos.

Se insiste en que no existen facultades suficientes de la autoridad para regular oferta y demanda de medios de movilidad en el mercado, donde se incluya a las plataformas electrónicas que oferten transporte.

g) Innovación tecnológica.

La innovación tecnológica como principio rector de la movilidad, conforme a la fracción X del artículo 7 de la multicitada Ley, consiste en emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

Como puede advertirse, este principio corresponde propiamente a una estrategia para mejorar la movilidad de las personas, que se centra en el empleo de todas aquellas herramientas tecnológicas que tengan por objeto mejorar los desplazamientos en la ciudad, por lo que la efectividad de este principio, subyace en la selección y empleo que al efecto haga la Administración Pública de la información que pueda requerir a los operadores de los medios de transporte.

Las posibilidades del empleo de tecnología aplicada a la movilidad son inmensas, no obstante, no existen facultades suficientes para que la autoridad administrativa pueda

¹¹⁷ Cfr. Artículo 100 de la LMCM.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

requerir información de calidad a las plataformas electrónicas que ofertan transporte, ni existe regulación que suponga límites a la autoridad, para que esa información no invada la esfera y derecho de privacidad de los usuarios.

VI. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

El suscrito advierte que en la iniciativa que se presente, no se configura formalmente una problemática desde la perspectiva de género.

Lo cual se considera, una vez aplicada la metodología prevista la unidad III incisos A), B), C) y D) de la Guía para la incorporación de perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México, asimismo tomando en consideración el contenido del Protocolo de la Suprema Corte de Justicia de la Nación para Juzgar con Perspectiva de Género; y en virtud de que el objeto de la presente iniciativa consiste en regular una actividad en materia de movilidad de carácter universal, consistente en el uso de las plataformas digitales en la transportación de pasajeros.

VII. IMPACTO PRESUPUESTAL

Este proponente, concluye que la presente iniciativa no tiene un impacto presupuestal adicional a la administración pública, en tanto que su objeto consiste en regular una actividad en materia de movilidad de carácter universal, consistente en el uso de las plataformas digitales en la transportación de pasajeros, por lo que su implementación correrá a cargo de los servidores y estructura actual de la administración pública de la Ciudad de México, y el cumplimiento de las obligaciones correrá a cargo del sector particular regulado.

VIII. DENOMINACIÓN Y CUADRO COMPARATIVO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XLIX BIS, LXIV TER Y XCVI BIS, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN LXIV BIS DEL ARTÍCULO 9; SE ADICIONA LA FRACCIÓN LXVI AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIII BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 169 BIS, 169 TER, 169 QUATER, 169 QUINQUES, 169 SEXIES, 169 SEPTIES Y 169 OCTIES; SE REFORMA EL PÁRRAFO PRIMERO DEL ARTÍCULO 251; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

<p>LXIV Bis. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;</p> <p>LXV a XCVI. ...</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>geolocalización en dispositivos fijos o móviles, por medio de los cuales las personas morales pueden realizar actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de servicio de transporte de pasajeros en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio, se considera como un servicio de transporte público individual regulado y sujeto a las disposiciones del Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley.</p> <p>LXIV Ter. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;</p> <p>LXV a XCVI. ...</p> <p>XCVI Bis. Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte: Es la persona moral que cuenta con la licencia que la autoriza para que realice actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de servicio de transporte de pasajeros en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de</p>
--	--



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

<p>XCVII. a CVI. ...</p>	<p>este servicio, a través de la operación de una plataforma informática para el transporte.</p> <p>XCVII. a CVI. ...</p>
<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a LXV. ...</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a LXV. ...</p> <p>LXVI. Regular, verificar y ejercer las facultades previstas en el Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley, respecto del uso de plataformas electrónicas para el transporte de pasajeros.</p>
<p>(sin correlativo)</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>CAPÍTULO XIII BIS DEL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS</p> <p>Artículo 169 Bis.- El servicio de transporte de pasajeros individual o colectivo que se preste en el territorio de la Ciudad de México, que se oferte, cobre, ponga a disposición, contacte o brinde, a través de cualesquier plataforma informática para el transporte, se considera como un servicio de transporte público individual regulado y sujeto a las disposiciones de este capítulo.</p>
<p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 169 Ter.- La Secretaría estará facultada para regular el modelo tarifario, así como las tarifas máximas que pueden cobrarse a los usuarios de las</p>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>plataformas informáticas para el transporte, por los servicios de transporte contemplados en el presente capítulo.</p> <p>La Secretaría determinará lo previsto en el párrafo anterior con base en los estudios correspondientes y la metodología que para tal efecto emita, velando por el establecimiento de mecanismos que produzcan condiciones de equidad y garanticen la competencia con otros medios de transporte público individual y colectivo regulados en la presente Ley.</p> <p>En ningún caso la tarifa podrá constituir una competencia ruinosa, ni en detrimento de los intereses del público usuario, ni causar perjuicio al interés público, y será equitativa con otros medios de transporte considerando características de las tarifas previstas en esta Ley, como lo son distancia, tiempo, horario, además de inversión; todo lo cual determinará la Secretaría mediante un acuerdo de carácter general debidamente fundado.</p> <p>Asimismo, la Secretaría se encuentra facultada para regular la oferta necesaria para satisfacer las necesidades de movilidad en la ciudad, que se presente de momento a momento, favoreciendo en todo momento los principios contenidos en esta Ley.</p>
(sin correlativo)	Artículo 169 Quater.- La persona titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, estará sujeta a lo siguiente:



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

I. Presentar solicitud de Licencia operativa de plataforma de transporte ante la Secretaría, la cual deberá resolver sobre la procedencia de emitirla, siempre que corrobore que el solicitante cumple con los principios de seguridad, eficiencia y calidad, entre otros, en términos de los lineamientos que expida para tal efecto, considerando lo previsto en el presente artículo.

Ninguna persona podrá prestar la intermediación, promoción o facilitación digital a través de plataformas informáticas para el transporte, reguladas en el presente capítulo, en caso de no contar la licencia correspondiente, o bien, cuando la misma haya sido revocada por el incumplimiento a las obligaciones establecidas en esta Ley.

II. Informar y mantener permanentemente actualizado el padrón de conductores que presten el servicio de transporte por medio de plataformas informáticas para el transporte, así como de los vehículos con los que se presta el mismo, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos que para tal efecto emita.

Este padrón se renovará forma anual por parte del Titular de la Licencia operativa de plataforma de



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>transporte, quién deberá efectuar el pago de derechos correspondiente.</p> <p>III. Corroborar y mantener la portación de los elementos de identificación oficiales internos y externos que para tal efecto determine la Secretaría, en todos los vehículos que tenga en su padrón a través del cual se preste el servicio público de transporte regulado en este capítulo, cumpliendo con el pago de derechos que para tal efecto se determinen en las disposiciones legales aplicables.</p> <p>IV. Sujetarse y acreditar ante la Secretaría, el cumplimiento sobre las normas de espera, circulación y traslado de vehículos con los que preste el servicio, cuando se encuentren afectos al mismo, y en espera de prestarlo, de conformidad con las normas técnicas que para tal efecto emita la Secretaría.</p> <p>V. Establecer las medidas necesarias para que en todo servicio contemplado en el presente capítulo, se dé a conocer a los usuarios de la plataforma correspondiente, el nombre del conductor, datos del vehículo con el que se preste el servicio de transporte, así como del registro y vigencia de ambos y de la plataforma ante la Secretaría.</p> <p>VI. Asegurar que se cumplan cuando menos doce horas de descanso a</p>
--	---



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>los conductores con los que proporcione el servicio, mediante la implementación de sistemas que den cuenta de ello en tiempo real a la Secretaría en términos de los lineamientos que para tal efecto emita.</p> <p>VII. Asegurarse que los vehículos que sean empleados en su plataforma informática para el transporte, sean sometidos a verificación técnica vehicular de forma anual, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos técnicos correspondientes, además de que no cuenten con más de 7 años de antigüedad.</p> <p>VIII. Abstenerse de la divulgación de cualesquier dato de los servicios de transporte que presta, incluyendo, itinerarios, frecuencia de uso, datos de usuarios, así como dar cumplimiento a las disposiciones en materia de protección de datos personales en posesión de particulares.</p> <p>En ningún caso la Secretaría podrá solicitar al Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial de autoridad competente.</p>
--	--



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>Además el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, deberá cumplir con las condiciones, requisitos y parámetros de seguridad de protección de datos, información de servicio, de transacciones monetarias, y de software contemplados en las normas que sean determinadas por la Secretaría y el Poder Ejecutivo de la Ciudad de México.</p> <p>IX. En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte podrá establecer condiciones de exclusividad de los conductores o vehículos que asocien en sus plataformas.</p> <p>X. Contar con un esquema de aseguramiento a favor de los conductores que realicen el servicio de transporte individual de pasajeros previsto en el presente capítulo, así como para usuarios y terceros, el cual ampare responsabilidad civil, riesgos de accidente y muerte, mediante póliza de seguro expedida por una institución de seguros. Esto, independientemente de la naturaleza o la denominación con la que se les identifique.</p> <p>Este seguro no podrá repercutirse o encontrarse a cargo de las personas que realicen la prestación de servicio en mención.</p>
--	---



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>En caso de incumplimiento a lo previsto en esta fracción, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, se encontrará sujeta a hacer frente a la responsabilidad civil frente a la persona prestadora del servicio de transporte y terceros, además de las sanciones administrativas por incumplimiento de conformidad con esta Ley.</p> <p>El Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte podrá optar por acreditar el cumplimiento, de prestaciones de seguridad social para cubrir el riesgo de accidentes o muerte de los conductores que operen en su plataforma, siempre que se encuentre a cargo y cuenta del referido titular.</p> <p>XI. Aportar de forma periódica los datos e información estadística en materia de movilidad que le solicite la Secretaría, en base los lineamientos que expida para tal efecto.</p> <p>En ningún caso la Secretaría podrá solicitar al Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial, expedido por autoridad competente.</p>
--	---



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>XII. Acreditar el cumplimiento de las prestaciones de seguridad social, ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, a favor de los conductores, conforme a la periodicidad que para tal efecto establezca la Secretaría en términos de las disposiciones legales aplicables.</p> <p>En ningún caso esta prestación estará a cargo de los conductores, ni les será disminuida de las participaciones previstas por la prestación de su servicio.</p> <p>XIII. En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, ni conductores de las plataformas, podrán establecer el pago en efectivo del servicio de transporte.</p> <p>XIV. Establecer el acceso a la plataforma informática para el transporte de forma gradual a los Taxis que así lo decidan, en términos de los lineamientos que para tal efecto emita la Secretaría, donde no se podrán establecer requisitos o condiciones más gravosas que a los demás conductores registrados en la plataforma informática.</p> <p>La Secretaría estará facultada para emitir las disposiciones reglamentarias necesarias para llevar a cabo lo previsto en este Capítulo, así como para verificar,</p>
--	--



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	y en su caso, sancionar su incumplimiento.
(sin correlativo)	<p>Artículo 169 Quinquies. Cuando las personas físicas o morales operadoras de las plataformas reguladas en el presente Capítulo, además proporcionen el vehículo con el que se oferta el servicio de transporte, deberán:</p> <ol style="list-style-type: none">I. Otorgar las prestaciones laborales a los conductores de los vehículos en términos de la Ley aplicable.II. Acreditar el cumplimiento de las prestaciones de seguridad social ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, conforme a la periodicidad que para tal efecto establezca la Secretaría en términos de las disposiciones legales aplicables.
(sin correlativo)	<p>Artículo 169 Sexies. Los conductores de los vehículos que presenten el servicio a que se refiere el presente capítulo, deberán respetar las prohibiciones sobre carga y descarga, establecidas por las autoridades federales competentes.</p>
(sin correlativo)	<p>Artículo 169 Septies. La persona Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, deberán cubrir las contribuciones que se determinen en las disposiciones fiscales correspondientes.</p>
(sin correlativo)	<p>Artículo 169 Octies. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa que se determine en su Reglamento Interior, dirimirá las controversias que se</p>



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>susciten con motivo de sanciones o suspensiones que aplique el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, a sus conductores.</p> <p>Por lo que la misma se encontrará facultada para determinar las medidas precautorias o definitivas para preservar la prestación del servicio de transporte de conformidad con los principios de legalidad y debido proceso.</p> <p>Asimismo, conocerá de las quejas que para tal efecto promuevan los usuarios del servicio, a fin de contar con un padrón de conductores confiables. En caso que, previa audiencia, la Secretaría determine que el conductor incurrió en una falta grave, o en conductas reiteradas, podrá determinar su inadmisibilidad en el padrón de conductores, pudiendo en su caso, sancionar a la plataforma de existir responsabilidad a su cargo.</p> <p>Se consideran faltas graves de los conductores, las relacionadas con agresiones, vejaciones o actos lascivos de cualquier tipo, así como las que se refieren en las fracciones II, IV, V, VI, IX del artículo 251 de esta Ley, mismas que serán sancionadas de conformidad con el mismo precepto legal.</p> <p>La Secretaría a través de la Unidad Administrativa que se determine en su Reglamento Interior, podrá supervisar el debido cumplimiento de las obligaciones del Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, o de los</p>
--	--



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	conductores, a través de requerimiento, inspección, supervisiones o inclusive, vía sistema de comentarios de la plataforma correspondiente.
Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión o permiso otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I. a XXII. ...	Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión, permiso o licencia otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente: I. a XXII. ...
(sin correlativo)	El incumplimiento a las obligaciones previstas en el Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley, será sancionado por la Secretaría, a través de la Unidad administrativa que determine en su Reglamento Interior, conforme a lo siguiente: a) Una multa de 10 a 15 UMAS en caso de incumplimiento a lo previsto por el artículo 169 Sexies de esta Ley. b) Una multa de 1,000 a 5,000 UMAS, en caso de incumplimiento en caso de incumplimiento a las fracciones II, IV, VII, y XIII respecto del titular de la licencia operativa de la plataforma de transporte, todas del artículo 169 Quarter de esta Ley. c) Una multa de 5,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a lo previsto en las fracciones, III, V, VI,



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>XI, XII y XIV del artículo 169 Quarter de esta Ley.</p> <p>d) Una multa de 10,000 a 20,000 UMAS, en caso de incumplimiento a los artículos 169 Quarter, fracciones I párrafo segundo, VIII, IX, X y 169 Quinquies fracciones I y II de esta Ley.</p> <p>En caso de reincidencia, la Secretaría podrá revocar la Licencia operativa de plataforma de transporte a su Titular.</p> <p>En cualquier caso, la Secretaría deberá iniciar procedimiento para oír al posible infractor.</p>
--	---

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, el siguiente:

IX. PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO.- SE ADICIONAN LAS FRACCIONES XLIX BIS, LXIV TER Y XCVI BIS, Y SE REFORMA LA FRACCIÓN LXIV BIS DEL ARTÍCULO 9; SE ADICIONA LA FRACCIÓN LXVI AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIII BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 169 BIS, 169 TER, 169 QUATER, 169 QUINQUIES, 169 SEXIES, 169 SEPTIES Y 169 OCTIES; SE REFORMA EL PÁRRAFO PRIMERO DEL ARTÍCULO 251; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

I. a XLIX. ...

XLIX Bis. Licencia operativa de plataforma de transporte: Es el acto jurídico emitido por la Secretaría por medio del cual, autoriza a una persona moral para que realice actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de servicio de transporte de pasajeros en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio, a través de la operación de una plataforma informática para el transporte.

L. a LXIV. ...

LXIV Bis. Plataforma informática para el transporte: Los sistemas electrónicos consistentes en programas, aplicaciones o plataformas informáticas, para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, por medio de los cuales las personas morales pueden realizar actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de servicio de transporte de pasajeros en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio, se considera como un servicio de transporte público individual regulado y sujeto a las disposiciones del Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley.

LXIV Ter. Perspectiva de Género: la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género;

LXV a XCVI. ...

XCVI Bis. Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte: Es la persona moral que cuenta con la licencia que la autoriza para que realice actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de servicio de transporte de pasajeros en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio, a través de la operación de una plataforma informática para el transporte.

XCVII. a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

Página 74 de 81



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

I. a LXV. ...

LXVI. Regular, verificar y ejercer las facultades previstas en el Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley, respecto del uso de plataformas electrónicas para el transporte de pasajeros.

CAPÍTULO XIII BIS

DEL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

Artículo 169 Bis.- El servicio de transporte de pasajeros individual o colectivo que se preste en el territorio de la Ciudad de México, que se oferte, cobre, ponga a disposición, contacte o brinde, a través de cualesquier plataforma informática para el transporte, se considera como un servicio de transporte público individual regulado y sujeto a las disposiciones de este capítulo.

Artículo 169 Ter.- La Secretaría estará facultada para regular el modelo tarifario, así como las tarifas máximas que pueden cobrarse a los usuarios de las plataformas informáticas para el transporte, por los servicios de transporte contemplados en el presente capítulo.

La Secretaría determinará lo previsto en el párrafo anterior con base en los estudios correspondientes y la metodología que para tal efecto emita, velando por el establecimiento de mecanismos que produzcan condiciones de equidad y garanticen la competencia con otros medios de transporte público individual y colectivo regulados en la presente Ley.

En ningún caso la tarifa podrá constituir una competencia ruinosa, ni en detrimento de los intereses del público usuario, ni causar perjuicio al interés público, y será equitativa con otros medios de transporte considerando características de las tarifas previstas en esta Ley, como lo son distancia, tiempo, horario, además de inversión; todo lo cual determinará la Secretaría mediante un acuerdo de carácter general debidamente fundado.

Asimismo, la Secretaría se encuentra facultada para regular la oferta necesaria para satisfacer las necesidades de movilidad en la ciudad, que se presente de momento a momento, favoreciendo en todo momento los principios contenidos en esta Ley.

Artículo 169 Quater.- La persona titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, estará sujeta a lo siguiente:



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- I. Presentar solicitud de Licencia operativa de plataforma de transporte ante la Secretaría, la cual deberá resolver sobre la procedencia de emitirla, siempre que corrobore que el solicitante cumple con los principios de seguridad, eficiencia y calidad, entre otros, en términos de los lineamientos que expida para tal efecto, considerando lo previsto en el presente artículo.

Ninguna persona podrá prestar la intermediación, promoción o facilitación digital a través de plataformas informáticas para el transporte, reguladas en el presente capítulo, en caso de no contar la licencia correspondiente, o bien, cuando la misma haya sido revocada por el incumplimiento a las obligaciones establecidas en esta Ley.

- II. Informar y mantener permanentemente actualizado el padrón de conductores que presten el servicio de transporte por medio de plataformas informáticas para el transporte, así como de los vehículos con los que se presta el mismo, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos que para tal efecto emita.

Este padrón se renovará forma anual por parte del Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, quién deberá efectuar el pago de derechos correspondiente.

- III. Corroborar y mantener la portación de los elementos de identificación oficiales internos y externos que para tal efecto determine la Secretaría, en todos los vehículos que tenga en su padrón a través del cual se preste el servicio público de transporte regulado en este capítulo, cumpliendo con el pago de derechos que para tal efecto se determinen en las disposiciones legales aplicables.
- IV. Sujetarse y acreditar ante la Secretaría, el cumplimiento sobre las normas de espera, circulación y traslado de vehículos con los que preste el servicio, cuando se encuentren afectos al mismo, y en espera de prestarlo, de conformidad con las normas técnicas que para tal efecto emita la Secretaría.
- V. Establecer las medidas necesarias para que en todo servicio contemplado en el presente capítulo, se dé a conocer a los usuarios de la plataforma correspondiente, el nombre del conductor, datos del vehículo con el que se preste el servicio de transporte, así como del registro y vigencia de ambos y de la plataforma ante la Secretaría.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- VI.** Asegurar que se cumplan cuando menos doce horas de descanso a los conductores con los que proporcione el servicio, mediante la implementación de sistemas que den cuenta de ello en tiempo real a la Secretaría en términos de los lineamientos que para tal efecto emita.
- VII.** Asegurarse que los vehículos que sean empleados en su plataforma informática para el transporte, sean sometidos a verificación técnica vehicular de forma anual, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos técnicos correspondientes, además de que no cuenten con más de 7 años de antigüedad.
- VIII.** Abstenerse de la divulgación de cualesquier dato de los servicios de transporte que presta, incluyendo, itinerarios, frecuencia de uso, datos de usuarios, así como dar cumplimiento a las disposiciones en materia de protección de datos personales en posesión de particulares.

En ningún caso la Secretaría podrá solicitar al Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial de autoridad competente.

Además el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, deberá cumplir con las condiciones, requisitos y parámetros de seguridad de protección de datos, información de servicio, de transacciones monetarias, y de software contemplados en las normas que sean determinadas por la Secretaría y el Poder Ejecutivo de la Ciudad de México.

- IX.** En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte podrá establecer condiciones de exclusividad de los conductores o vehículos que asocien en sus plataformas.
- X.** Contar con un esquema de aseguramiento a favor de los conductores que realicen el servicio de transporte individual de pasajeros previsto en el presente capítulo, así como para usuarios y terceros, el cual ampare responsabilidad civil, riesgos de accidente y muerte, mediante póliza de seguro expedida por una institución de seguros. Esto, independientemente de la naturaleza o la denominación con la que se les identifique.

Este seguro no podrá repercutirse o encontrarse a cargo de las personas que realicen la prestación de servicio en mención.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

En caso de incumplimiento a lo previsto en esta fracción, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, se encontrará sujeta a hacer frente a la responsabilidad civil frente a la persona prestadora del servicio de transporte y terceros, además de las sanciones administrativas por incumplimiento de conformidad con esta Ley.

El Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte podrá optar por acreditar el cumplimiento, de prestaciones de seguridad social para cubrir el riesgo de accidentes o muerte de los conductores que operen en su plataforma, siempre que se encuentre a cargo y cuenta del referido titular.

- XI.** Aportar de forma periódica los datos e información estadística en materia de movilidad que le solicite la Secretaría, en base los lineamientos que expida para tal efecto.

En ningún caso la Secretaría podrá solicitar al Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial, expedido por autoridad competente.

- XII.** Acreditar el cumplimiento de las prestaciones de seguridad social, ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, a favor de los conductores, conforme a la periodicidad que para tal efecto establezca la Secretaría en términos de las disposiciones legales aplicables.

En ningún caso esta prestación estará a cargo de los conductores, ni les será disminuida de las participaciones previstas por la prestación de su servicio.

- XIII.** En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, ni conductores de las plataformas, podrán establecer el pago en efectivo del servicio de transporte.

- XIV.** Establecer el acceso a la plataforma informática para el transporte de forma gradual a los Taxis que así lo decidan, en términos de los lineamientos que para tal efecto emita la Secretaría, donde no se podrán establecer requisitos o condiciones más gravosas que a los demás conductores registrados en la plataforma informática.

La Secretaría estará facultada para emitir las disposiciones reglamentarias necesarias para llevar a cabo lo previsto en este Capítulo, así como para verificar, y en su caso, sancionar su incumplimiento.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Artículo 169 Quinquies. Cuando las personas físicas o morales operadoras de las plataformas reguladas en el presente Capítulo, además proporcionen el vehículo con el que se oferta el servicio de transporte, deberán:

- I. Otorgar las prestaciones laborales a los conductores de los vehículos en términos de la Ley aplicable.
- II. Acreditar el cumplimiento de las prestaciones de seguridad social ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, conforme a la periodicidad que para tal efecto establezca la Secretaría en términos de las disposiciones legales aplicables.

Artículo 169 Sexies. Los conductores de los vehículos que presenten el servicio a que se refiere el presente capítulo, deberán respetar las prohibiciones sobre carga y descarga, establecidas por las autoridades federales competentes.

Artículo 169 Septies. La persona Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, deberán cubrir las contribuciones que se determinen en las disposiciones fiscales correspondientes.

Artículo 169 Octies. La Secretaría a través de la Unidad Administrativa que se determine en su Reglamento Interior, dirimirá las controversias que se susciten con motivo de sanciones o suspensiones que aplique el Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, a sus conductores.

Por lo que la misma se encontrará facultada para determinar las medidas precautorias o definitivas para preservar la prestación del servicio de transporte de conformidad con los principios de legalidad y debido proceso.

Asimismo, conocerá de las quejas que para tal efecto promuevan los usuarios del servicio, a fin de contar con un padrón de conductores confiables. En caso que, previa audiencia, la Secretaría determine que el conductor incurrió en una falta grave, o en conductas reiteradas, podrá determinar su inadmisibilidad en el padrón de conductores, pudiendo en su caso, sancionar a la plataforma de existir responsabilidad a su cargo.

Se consideran faltas graves de los conductores, las relacionadas con agresiones, vejaciones o actos lascivos de cualquier tipo, así como las que se refieren en las fracciones II, IV, V, VI, IX del artículo 251 de esta Ley, mismas que serán sancionadas de conformidad con el mismo precepto legal.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La Secretaría a través de la Unidad Administrativa que se determine en su Reglamento Interior, podrá supervisar el debido cumplimiento de las obligaciones del Titular de la Licencia operativa de plataforma de transporte, o de los conductores, a través de requerimiento, inspección, supervisiones o inclusive, vía sistema de comentarios de la plataforma correspondiente.

Artículo 251.- Las infracciones por la violación a los preceptos de esta Ley, a la concesión, permiso o licencia otorgado, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, conductores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte, se sancionarán conforme a lo siguiente:

I. a XXII. ...

Artículo 251 Bis.- El incumplimiento a las obligaciones previstas en el Capítulo XIII Bis del Título Tercero de esta Ley, será sancionado por la Secretaría, a través de la Unidad administrativa que determine en su Reglamento Interior, conforme a lo siguiente:

- a) Una multa de 10 a 15 UMAS en caso de incumplimiento a lo previsto por el artículo 169 Sexies de esta Ley.
- b) Una multa de 1,000 a 5,000 UMAS, en caso de incumplimiento en caso de incumplimiento a las fracciones II, IV, VII, y XIII respecto del titular de la licencia operativa de la plataforma de transporte, todas del artículo 169 Quarter de esta Ley.
- c) Una multa de 5,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a lo previsto en las fracciones, III, V, VI, XI, XII y XIV del artículo 169 Quarter de esta Ley.
- d) Una multa de 10,000 a 20,000 UMAS, en caso de incumplimiento a los artículos 169 Quarter, fracciones I párrafo segundo, VIII, IX, X y 169 Quinquies fracciones I y II de esta Ley.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá revocar la Licencia operativa de plataforma de transporte a su Titular.

En cualquier caso, la Secretaría deberá iniciar procedimiento para oír al posible infractor.



CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México deberá realizar, a más tardar en 90 días naturales a partir de la publicación del presente decreto, las adecuaciones Reglamentarias necesarias para cumplir con el presente decreto.

CUARTO. El Poder Ejecutivo de la Ciudad de México deberá emitir, a más tardar en 90 días naturales a partir de la publicación del presente Decreto, las normas y lineamientos técnicos a que se refiere el presente decreto.

QUINTO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

S U S C R I B E

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRÍZ

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a los 04 días del mes de febrero del año 2022.

vs