



DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
Presente

El suscrito, Diputado **Jesús Sesma Suárez**, Coordinador de la Asociación Parlamentaria Alianza Verde Juntos por la Ciudad de México en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder legislativo la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO DE REFORMAS Y ADICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE TRANSPORTE SEGURO**, para quedar como sigue:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Reconocer a la movilidad como un derecho humano y establecer la obligatoriedad de la colocación de dispositivos tecnológicos que permitan combatir de manera efectiva la inseguridad que sufren las personas en las unidades de transporte público de pasajeros.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

SEGURIDAD PÚBLICA Y SEGURIDAD CIUDADANA

En un sentido amplio, otorgar seguridad es uno de los aspectos fundamentales en el orden normativo y una de las funciones principales de cualquier gobierno. En este



sentido, las autoridades tienen la obligación de generar un ambiente seguro a los individuos para el pleno desarrollo y ejercicio de sus derechos. No olvidemos que la garantía de seguridad (jurídica) por parte del Estado, protege a los ciudadanos de eventuales ataques sobre sus derechos, ya sea por parte de otros individuos o de las propias autoridades.¹

De la concepción de seguridad jurídica se desprende el concepto de seguridad pública, el cual se refiere a la función concreta del Estado de instrumentar acciones encaminadas a la prevención y erradicación de conductas delictivas que afecten el patrimonio y bienestar de la ciudadanía y con ello garantizar el orden público.

En este orden de ideas, se desglosa una de las funciones primordiales de un Estado, la de generar las condiciones necesarias a fin de garantizar a los ciudadanos el poder llevar a cabo sus actividades cotidianas con la certeza de no ver en riesgo sus bienes y/o seguridad personal. En nuestro país, dicha garantía se establece en el artículo 21 de la Carta Magna, el cual a la letra señala:

“La seguridad pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social, de conformidad con lo previsto en esta Constitución y las leyes en la materia. La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la sanción de las infracciones administrativas, en términos de la ley, en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de

¹ Véase, Fonseca Luján, Roberto y López Betancourt, Eduardo, “Seguridad y Derechos Humanos”, Universidad Nacional Autónoma de México.



las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución.”

Por lo tanto, en miras de cumplir con sus obligaciones, el Gobierno ejecuta una serie de estrategias, programas y acciones dirigidas al combate de la delincuencia, el crimen organizado y la violencia, con el fin de garantizar la seguridad pública a las y los ciudadanos y así mantener la integridad y estabilidad del Estado.

En este marco, se puede afirmar que la seguridad pública se alcanza a través de un conjunto de acciones y políticas emprendidas por parte de las autoridades que resultan en la concreción de la paz pública y la prevención del delito.

De manera paralela, con el fin de profundizar y alcanzar una mayor comprensión sobre lo complejo que resulta el fenómeno de la seguridad pública, es fundamental realizar un análisis desde un enfoque integral y multidimensional en el cual intervengan aspectos sociales, culturales, económicos y políticos. Bajo una óptica de derechos humanos, el concepto de seguridad pública se complementa con el de seguridad ciudadana, el cual tiene su principal sustento en la lucha contra la pobreza, el desempleo y la desigualdad social.

De acuerdo con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, la seguridad ciudadana es entendida como aquella situación donde las personas pueden vivir libres de las amenazas generadas por la violencia y el delito, a la vez que el Estado cuenta con las capacidades necesarias para garantizar y proteger los derechos humanos directamente comprometidos frente a las mismas. Es decir, en la práctica.



la seguridad ciudadana, bajo una perspectiva de derechos humanos, se entenderá como la condición donde los individuos viven libres de violencia.²

En este sentido, se puede afirmar que la seguridad pública y la seguridad ciudadana coexisten una con la otra, ambas ven en el orden y la paz pública las bases para generar una sociedad con desarrollo y crecimiento económico y social.

Derivado de lo antes expuesto, las autoridades encargadas de la creación e implementación de políticas públicas y programas en materia de seguridad pública deberán trabajar bajo un enfoque multifactorial y con apego a la protección y defensa de los derechos humanos.

INSEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO EN MÉXICO

Actualmente, México enfrenta enormes desafíos en materia de seguridad pública y ciudadana. A pesar de las múltiples estrategias implementadas para el combate a la violencia, al crimen y a la delincuencia, no se han logrado alcanzar al cien por ciento las condiciones ideales para que la población viva y se desarrolle en paz. El aumento en los índices delictivos en gran parte del territorio nacional ha impactado negativamente en la calidad de vida de las familias mexicanas, mermando severamente su patrimonio, bienestar y, en algunos casos, arrebatándoles la propia vida.

A pesar de la lucha emprendida por la actual administración en el fortalecimiento tanto del marco normativo como del entramado institucional en materia de seguridad pública, aún existen múltiples pendientes. Lamentablemente, se ha registrado un

² Véase, Comisión Interamericana de Derechos Humanos, “Seguridad Ciudadana”. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/10/4616/6.pdf>



incremento significativo en la comisión de diversos delitos del fuero común, sobre todo aquellos que impactan directamente las actividades realizadas por la población de manera cotidiana.

De acuerdo con datos de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2021 (ENSU), realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), aproximadamente el 66% de la población mayor de 18 años consideró que vivir en su ciudad es inseguro.³

Asimismo, la información recabada arrojó que **la población en general percibe mayor inseguridad en** espacios físicos específicos, como cajeros automáticos ubicados en la vía pública, **el transporte público** y en las calles por donde habitualmente transita.⁴

Por su parte, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2020 (ENVIPE), estimó que durante 2019 se generaron aproximadamente 30 millones de delitos asociados a 22 millones de víctimas, de dicha estadística se desprende que **el mayor porcentaje de los delitos fue cometido en la vía pública o en el transporte público.**⁵

La siguiente ilustración⁶ muestra la incidencia delictiva en su modalidad de robo en las unidades de transporte público durante el periodo 2015-2020. Esta se refiere a la presunta ocurrencia de delitos registrados en averiguaciones previas iniciadas o

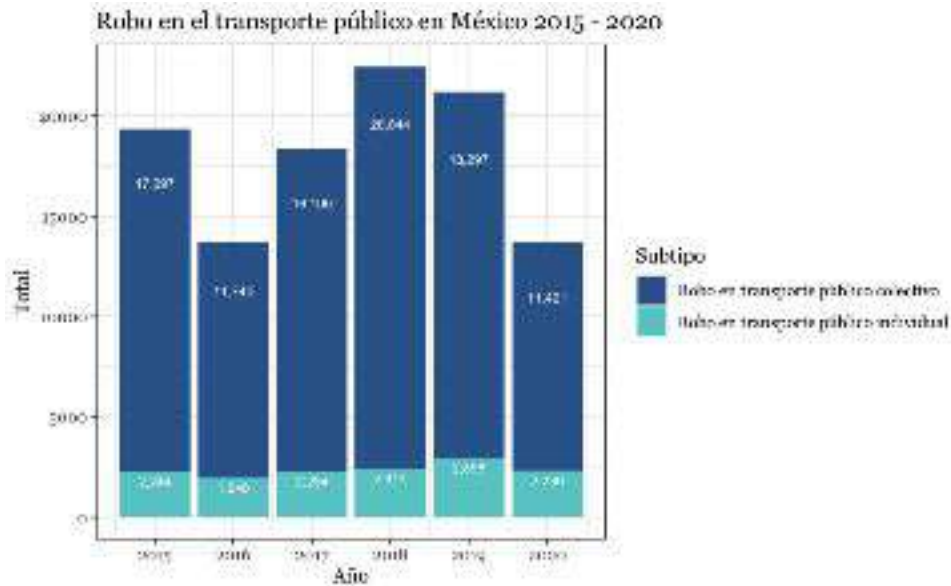
³ INEGI, Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana 2021, [Fecha de consulta: 24 de agosto de 2021]. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/ensu/ensu2021_07.pdf

⁴ Ibidem.

⁵ INEGI, Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública 2020, [Fecha de consulta: 24 de agosto de 2021]. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/EstSegPub/envipe2020.pdf>

⁶ Elaboración propia a partir de datos del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad [Fecha de consulta 25 de agosto de 2021]. Disponible en: <https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-del-fuero-comun-nueva-metodologia?state=published>

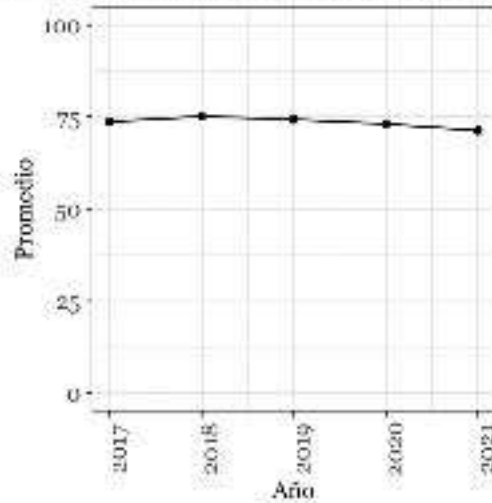
carpetas de investigación reportadas por las Fiscalías Generales de las entidades federativas. Al respecto, el robo en el transporte público se clasifica en dos subtipos: colectivo e individual.



Bajo la misma lógica, durante los últimos años, la percepción de inseguridad en el transporte público se ha mantenido en altos niveles de manera constante como resultado de que la mayor parte de los usuarios o algún miembro de su familia, han sido víctimas de algún delito durante sus trayectos. La siguiente gráfica⁷ resalta claramente cómo la percepción de inseguridad se ha mantenido prácticamente en el mismo nivel a lo largo del periodo comprendido entre 2017 y 2021, evidenciando que la ciudadanía en general no ha dejado de pensar que el transporte público es un lugar inseguro.

⁷ Elaboración propia a partir de información recabada de la Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana, [Fecha de consulta: 25 de agosto de 2021] Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/ensu/ensu2021_07.pdf

Perccepción de inseguridad en el transporte público



Como se puede observar, a lo largo del periodo señalado se mantiene un promedio constante de 73 por ciento, lo cual refuerza la necesidad apremiante de actuar para generar las condiciones adecuadas en materia de seguridad con el fin de modificar el sentir de la población respecto a este tipo de delitos y revertir la tendencia registrada hasta ahora.

Según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), de 2017 a 2018 casi 300,000 personas dejaron de usar el transporte público por miedo a ser víctimas de algún robo.⁸

En conjunto, los datos aportan suficiente evidencia estadística para sostener la necesidad de actuar desde el Poder Legislativo a fin de cambiar la realidad que enfrentan millones de mexicanos día con día al usar las unidades de transporte

⁸ Véase, Magda Ramírez, "Radiografía del robo violento en el transporte público (Parte I)", Revista Nexos, 25 de marzo de 2019. Disponible en: <https://seguridad.nexos.com.mx/?p=1308>



público para realizar sus actividades cotidianas, no solo por el daño que representa a su patrimonio y bienestar, sino por las consecuencias psicológicas asociadas a este tipo de delitos, las cuales se ven reflejadas en el aumento de la sensación de miedo entre la población, afectando directamente su adecuado desenvolvimiento.

Además de la percepción de inseguridad entre la ciudadanía, se debe tener en cuenta la afectación económica que los delitos cometidos en el transporte público representan para los bolsillos de las personas. De acuerdo con un informe realizado por México Evalúa, durante 2019 en el país se cometieron cada hora aproximadamente 933 asaltos en la calle o en el transporte público; cada uno de estos delitos costó a las víctimas en promedio \$5,088 pesos.⁹

Es importante resaltar que el fenómeno de delitos y violencia en el transporte público responde a aspectos específicos del entorno en donde éste tiene lugar y no podemos afirmar que todo el sistema de transporte enfrenta la misma problemática.

Sin embargo, existe evidencia de que la inseguridad en el transporte público es un denominador común en muchas ciudades a lo largo y ancho del país, lo cual nos exige emprender acciones para atender esta situación. Un ejemplo es el caso del Valle de México, en donde el microbús es el medio de transporte más inseguro para los usuarios. La probabilidad de que una persona o algún miembro de su familia sufra algún tipo de delito asciende al 80 por ciento; en segundo lugar, encontramos al autobús como el medio más inseguro.¹⁰

⁹ Véase, “¿Cuánto nos costó la inseguridad en 2019?”, México Evalúa, 10 de diciembre de 2020. Disponible en: <https://www.mexicoevalua.org/cuanto-nos-costo-la-inseguridad-en-2019-lo-que-responde-la-envipe/>

¹⁰ Véase, Aguirre Quezada, Juan Pablo, “Robos en transportes públicos colectivos. Amenaza a la seguridad pública en México”, Instituto Belisario Domínguez, noviembre de 2019. Disponible en: http://bibliodigitalibd.senado.gob.mx/bitstream/handle/123456789/4697/ML_176.pdf?sequence=1&isAllowed=y



Es evidente que los altos índices de inseguridad a los que se enfrentan los ciudadanos requieren una respuesta contundente y coordinada por parte de las autoridades de todos los niveles de gobierno, a fin de impulsar la implementación de medidas que permitan a la ciudadanía realizar sus actividades cotidianas bajo condiciones de seguridad.

Llegar al trabajo, llevar a los niños a la escuela, ir al médico, salir a divertirse o cualquier otra actividad cotidiana para la cual se utiliza el transporte público, no tienen por qué implicar un riesgo importante de ser víctima de algún delito.

En este sentido, diversas entidades de la República han legislado en la materia, impulsando iniciativas para garantizar la implementación de mecanismos que permitan contar con unidades de transporte público más seguras para los usuarios.

Un análisis del avance a nivel local respecto a la aplicación de diversas medidas, arroja los siguientes resultados:

Entidad	Ordenamiento	Medida adoptada
Aguascalientes	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	El artículo 90 señala la obligación de contar con botones de pánico como parte del equipamiento de las unidades.
Baja California	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California	El artículo 136 establece que el servicio de transporte público deberá contar con cámara de seguridad y video grabación .
Hidalgo	Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo	En el artículo 28 contempla el uso de nuevas tecnologías como parte de la estrategia integral de movilidad, incluye la implementación de cámaras de seguridad .

		El artículo 29 hace mención del Programa de Seguridad en los Servicios de Transporte, el cual deberá considerar la utilización de equipo y tecnología de video vigilancia y rastreo.
Jalisco	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco	El artículo 126 indica que los vehículos concesionados para el servicio público de transporte contarán con cámaras de seguridad que registren el ascenso y descenso de pasajeros, la conducción del operador, así como la operación a lo largo del pasillo de la unidad.
Estado de México	Ley de Movilidad del Estado de México	En el artículo 16 señala la implementación de sistemas de control vehicular, monitoreo y video vigilancia.
Nuevo León	Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para El Estado de Nuevo León	Establece en su artículo 78 que, tratándose de la modalidad de transporte público de pasajeros, estos deberán contar con un Sistema de Video Vigilancia
Oaxaca	Ley de Movilidad para El Estado de Oaxaca	Establece en su artículo 87 que en el servicio de transporte urbano deberán adaptarse en su interior cámaras de video.
Puebla	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla	Establece en su artículo 37 que los vehículos de servicio público de transporte urbano deberán estar provistos con cámara de video vigilancia.
San Luis Potosí	Ley de Transporte Público del Estado De San Luis Potosí	Establece en el artículo 46 que los prestadores del servicio de transporte público, como medida de seguridad, instalarán cámaras de video en las unidades de transporte.

Como se puede observar, menos de un tercio de los estados de la república han legislado con el propósito de garantizarle a los usuarios del transporte público trayectos más seguros mediante la instalación en las unidades de diversos dispositivos de seguridad, tales como cámaras de video vigilancia y botones de pánico. En otras entidades, los gobiernos estatales y municipales han impulsado la instalación de los dispositivos referidos en el transporte público a través de distintos programas y acciones gubernamentales, sin que necesariamente se encuentren



obligados a ello por la ley. **Tal es el caso de la Ciudad de México, de ahí la necesidad de legislar al respecto.**

Es importante resaltar los beneficios vinculados a la utilización de este tipo de tecnología y es que la video vigilancia es una opción que proporciona a corto plazo, de manera inmediata y económica, la solución a diversos problemas relacionados con la seguridad pública, por ello ha sido utilizada por diferentes gobiernos como una estrategia de seguridad y como un elemento o técnica que favorece la prevención situacional en aquellos espacios donde se cometen actos delictivos, con el propósito de hacerlos más difíciles y riesgosos para quien los ejecuta.¹¹ En otras palabras, **los gobiernos han adoptado la video vigilancia porque existe evidencia de que ésta funciona para reducir y prevenir los índices delictivos.**

A nivel internacional, el Reino Unido es uno de los países que más usa (y de manera creciente) las videocámaras en espacios públicos. Igualmente, el uso de estos dispositivos se ha expandido en Estados Unidos, Japón, Brasil, China, India, Francia, Sudáfrica y otros países de la Unión Europea.¹²

En el plano internacional, de acuerdo con el reporte “*Tendencias Internacionales En Vigilancia Por Video: El Transporte Público Se Hace Más Inteligente*”, publicado en 2018, señala que, derivado de los resultados positivos obtenidos al utilizar este tipo de tecnologías, el uso de las mismas ha aumentado en general un 70 por ciento, pues ello ha demostrado ser el primer paso para la implementación de nuevas formas de mejorar las condiciones de seguridad en el transporte público y en los espacios abiertos en general.

¹¹ Véase, Martínez Meza Karina, “*Video vigilancia como política de seguridad pública en la ciudad de Puebla (2002-2016)*”, Tesis de doctorado, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla-Instituto de Ciencias de Gobierno y Desarrollo Estratégico Disponible en: <https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/1058>

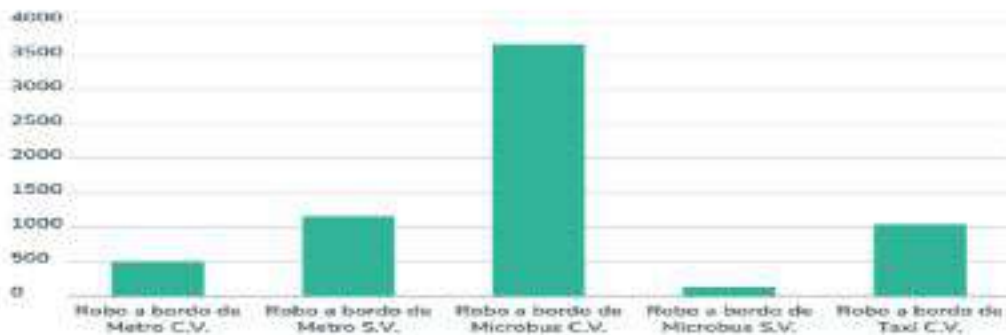
¹² *Ibidem*.

EL CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

En la Ciudad de México, según la **“Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública” (2017)**, el 90 por ciento de la población se sentía insegura en el transporte público. Las personas también manifestaron que, el transporte público su percepción de inseguridad es mayor que en otros espacios urbanos como los cajeros automáticos, bancos, parques o mercados.

Así las cosas, dicha encuesta tiene como datos de violencia en el transporte público fueron los siguientes.

2. El microbús y el taxi son los medios de transporte con mayor número de robos con violencia. En cuanto a los robos sin violencia el principal medio de transporte es el metro.



Fuente: [Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública. 2017](#)

En cuanto al horario de mayor inseguridad y asaltos en el transporte público en el año 2017, el documento refería que: *“la hora de ocurrencia de estos 6,504 robos se observa que alrededor de las 15:00 hubo mayor incidencia delictiva con un repunte entre las 17:00 y 20:00 horas, las cuales son identificadas como las horas de salida*



del trabajo (por cierto, uno de los horarios con más demanda de uso de plataformas como Uber, Didi, Jetty, solo por mencionar algunos).

En ese contexto, durante el proceso electoral 2018 en la Ciudad de México, distintos candidatos y candidatas a la Jefatura de Gobierno, dentro de sus propuestas de campaña, manifestaron la conveniencia de establecer sistemas de video vigilancia, monitoreo y botones de pánico como medidas para reducir la inseguridad y la comisión de delitos en el transporte público.

Ahora bien, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía¹³, en el último cuatrimestre del año 2021, específicamente en el rubro de inseguridad en espacios físicos específicos, el 76.9 por ciento de la población manifestó sentirse insegura en los cajeros automáticos localizados en vía pública; **70.2 por ciento en el transporte público**, 62.4 por ciento en el banco y 57.9 por ciento en las calles que habitualmente usa.

Como podemos observar, se observa una disminución de la percepción de inseguridad en el transporte público de pasajeros de la Ciudad de México, entre el 2017 y el 2021, lo cual se debe a los esfuerzos desarrollados por la actual administración capitalina que a continuación expondremos.

Para seguridad de las y los ciudadanos, a través de la Secretaría de Movilidad, desde hace más de dos años ha comenzado a instalar 10 mil 398 equipos de cámaras de seguridad y geolocalización en el transporte público concesionado, los

¹³ Visible en: https://www.swissinfo.ch/spa/m%C3%A9xico-seguridad_la-percepci%C3%B3n-de-inseguridad-en-m%C3%A9xico-aumenta-al-65-8---en-diciembre/47275066#:~:text=En%20lo%20referente%20a%20la,las%20calles%20que%20habitualmente%20usa.



cuales están conectados al Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad.

Lo anterior fue identificado por el Gobierno de la Ciudad de México como un factor importante para una reducción del 55% en los delitos en general en el transporte público registrados en noviembre de 2020, en relación a los registrados en el mismo mes de 2019.

Incluso, a comienzos del año 2022, la Jefatura de Gobierno anunció la implementación del proyecto de monitoreo integral y seguridad del transporte público de la ciudad de México¹⁴, con lo que se busca continuar reduciendo los índices de inseguridad en cualquier forma de transporte público en la Ciudad, como lo que actualmente ocurre en el Metrobús, en donde de 2019 a 2021 se logró reducir un 72 por ciento el número de hechos delictivos, dada la colaboración institucional entre este medio de transporte, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Fiscalía General de Justicia.

Otro ejemplo es la sustitución de vehículos viejos y altamente contaminantes e inseguros conocidos como “micros” (microbuses) por los nuevos modelos de camiones de transporte público que cuentan con cámaras de vigilancia y monitoreo vía satelital en algunas rutas como las de Tacuba, Chapultepec, Zapata, entre otras, que permitirán incrementar la seguridad en el transporte público en su totalidad. **Estas acciones han permitido continuar con la tendencia a la baja de la inseguridad en el transporte.**

¹⁴ Visible en: <https://jefaturadegobierno.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/implementa-gobierno-capitalino-proyecto-monitoreo-integral-y-seguridad-del-transporte-publico-gpste-publico->



Por eso, según datos del Organismo Regulador de Transporte refieren que, en el mes de febrero del 2022,¹⁵ se continuaron los trabajos de instalación de equipos de geolocalización (GPS), videocámaras y botones de auxilio en casi 13 mil unidades de transporte colectivo que operan en las 18 rutas concesionadas de la ciudad de México y cuya inversión fue de 280 millones de pesos, lo que permite ubicar, en tiempo real, el sitio donde se ubica cada uno de los microbuses o autobuses concesionados.

La implementación de estos elementos tecnológicos, permite contar con imágenes de lo que ocurre al interior del transporte y se complementa con los botones de pánico para los operadores que son utilizados en caso de robo, riña, acoso sexual o emergencia médica. Además, al estar conectados con el C5 se permite tener una actuación en tiempo real para reducir los niveles de inseguridad.

Sin duda alguna, estas acciones de gobierno en beneficio de quienes ocupan el transporte público, responde a una de las necesidades y denuncias más sentidas de la ciudadanía. Por ello, es indispensable que la misma sea elevada a rango de ley para garantizar su permanencia independientemente de los cambios en la administración pública de la ciudad de México.

También porque, no obstante los buenos resultados, aún existen delitos cuya incidencia no se ha logrado disminuir, tales como el robo en transporte público colectivo que aumento en 7.5 por ciento del 2020 al 2021 y el robo a bordo de taxis que registró un aumento del 74% en el mismo periodo de

¹⁵ Véase, <https://headtopics.com/mx/conectan-mega-big-brother-rodante-en-transporte-p-blico-de-cdmx-23963097>



tiempo según el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, aunque la tendencia a la baja en general sea toda una realidad.

Además, no olvidemos que la zona del valle de México es la que ocupa el primer lugar a nivel nacional en la comisión de delitos, siendo las rutas con mayores índices de incidencia delictiva, las siguientes:

- La Autopista México-Pachuca en el tramo de Tlaxpetlac a Indios Verdes, en donde al menos ocurrieron 20 asaltos a bordo del transporte público en el pasado mes de septiembre.

- La Avenida Pantitlán y la entrada a Ciudad Nezahualcóyotl destacan como dos de los lugares más peligrosos en la CDMX, aunque no son los únicos con presencia delictiva.

- Avenida Ignacio Zaragoza, Vasco de Quiroga, Eje 1 Norte, y Periférico, a la altura de Mixcoac camino a Santa Teresa, cuentan de igual manera con muchos casos de asaltos a bordo de unidades de transporte público.

Sin embargo, al interior de la ciudad de México, las rutas de transporte público con los mayores índices de inseguridad, según las autoridades de la misma son:

1. San Lorenzo-San Vicente
2. Metro Santa Martha-Metro Iztapalapa
3. Metro Constitución-San Lorenzo
4. Línea 8 del Metro Garibaldi-Lagunilla-Constitución de 1917
5. Hospital General-Santa Cruz Meyehualco
6. Eje Vial 3 Oriente
7. R42 Metro Viveros-Cerro del Judío
8. Ruta Cultura Maya Metro Universidad-Bosques del Pedregal
9. Calzada de Tlalpan



10. Carretera Picacho Ajusco
11. R-112 Ampliación Jalalpa-Metro Tacubaya
12. Periférico (de Canal de San Juan a Bordo de Xochiaca)
13. Corredor Circuito Lázaro Cárdenas/Río de los Remedios/Vallejo, Autopista Naucalpan-Ecatepec.
14. Avenida Insurgentes Norte (del Metro Indios Verdes a avenida Río de los Remedios)
15. Centenario (de Oriente 157 a avenida Río de los Remedios)
16. Avenida del Conscripto e Ingenieros Militares (de Cuatro Caminos a Palermo esquina con avenida Conscripto)

En el Partido Verde creemos que el derecho humano consagrado en el artículo 4o. de la Constitución federal, relativo a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, desde luego incluye la prevención del delito en las unidades de transporte público.

Por ello es que proponemos diversas reformas a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para que, en primer término, la misma Ley reconozca esta actividad como un derecho humano y, segundo, para que se considere como de utilidad pública y, en consecuencia, se establezca de manera permanente en los programas de movilidad, la instalación obligatoria de cámaras de video vigilancia, botones de pánico y sistemas de geolocalización conectados con los centros de monitoreo de las autoridades de seguridad ciudadana que permitan una intervención oportuna de las fuerzas del orden en caso de presentarse algún ilícito.

Con lo anterior se garantiza el derecho de las personas a desplazarse sin que ello implique algún tipo de riesgo a su integridad física, económica y emocional, como actualmente ocurre y no sea una acción pública que al término de la presente administración concluya.



Por lo expuesto, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente:

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO DE REFORMAS Y ADICIONES A
LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
EN MATERIA DE TRANSPORTE SEGURO**

Único. - Se reforman las fracciones V y VI y se adiciona una fracción VII al artículo 2; se reforma el primer párrafo del artículo 5; se reforman las fracciones XI y XII y se adiciona una fracción XIII al artículo 37; se adiciona el artículo 87 Bis; todo ello de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. a IV. ...

V. La infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual; y

VII. El resguardo de la seguridad e integridad física de las personas que utilizan el transporte público.



Artículo 5.- La movilidad es el derecho **humano** 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 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:

I a VIII. (...)

XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos;

XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado; y

XIII. Garantizar la instalación de cámaras de video, botones de pánico y sistemas de geolocalización en las unidades de transporte público de pasajeros con el propósito de vigilarlas desde los centros de monitoreo de las autoridades de seguridad ciudadana para una intervención oportuna en caso de presentarse algún ilícito.



Artículo 83 BIS. Las autoridades competentes de la Administración pública deberán garantizar la instalación de cámaras de video, botones de pánico y sistemas de geocalización en las unidades de transporte público de pasajeros con el propósito de vigilarlas desde los centros de monitoreo de las autoridades de seguridad ciudadana para una intervención oportuna en caso de presentarse algún ilícito.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese 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. Las autoridades competentes tendrán 180 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente decreto para establecer los accesorios de seguridad con los cuales deberán contar las unidades de transporte público para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente decreto.

CUARTO. El Congreso de la Ciudad de México deberá durante la discusión del presupuesto de egresos del ejercicio fiscal correspondiente destinar una partida presupuestal específica para la ejecución de las disposiciones contenidas en el presente decreto.



Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a 1º de marzo de dos mil veintidós.

Suscribe,

JESUS SESMA SUÁREZ

DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
COORDINADOR