

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
P R E S E N T E**

El suscrito, diputado **ANIBAL ALEXANDRO CAÑEZ MORALES**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México; con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, Apartado A, fracción II y Apartado B de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado A, numeral 1 y apartado D inciso a), 30, numeral 1, inciso b) y numeral 2 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13, fracciones LXVII, LXIV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 1, 2 fracción XXI, 5 fracción II, 79 fracción VI, 95 fracción II, 96, 325 y 326 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 167 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE BENEFICIOS PARA PERSONAS ADULTAS MAYORES.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa surge ante la necesidad de regular de forma adecuada el beneficio de la exención de pago de pasaje a las personas adultas mayores en los sistemas de transporte público, tanto colectivo como masivo de la Ciudad de México. Toda vez que existe una laguna legal que se ha utilizado para afectar a este grupo vulnerable de personas por parte de choferes de unidades de transporte público, al cobrar el pasaje argumentando que existe una diferencia entre el transporte masivo y el transporte colectivo.

A.) Antecedentes

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México se expidió en la entonces Asamblea Legislativa el 30 de abril de 2014, siendo Jefe de Gobierno todavía Miguel Ángel Mancera Espinosa. Se creó como una respuesta a las nuevas generaciones de transporte debido al crecimiento poblacional de la Ciudad de México y su zona metropolitana.

No obstante, a lo largo de los años y con la reforma política de la Ciudad de México en 2016, el paradigma de la movilidad cambió en cuanto a la estructura gubernamental y de servicios que se deben observar para una mejor movilidad en la capital. Se han llevado a cabo reformas significativas a este ordenamiento, sin embargo, la necesidad de un nuevo marco normativo en materia de movilidad es imperante, considerando el avance de las tecnologías y la progresividad del Derecho. Pero hasta que eso suceda, como legisladores debemos proporcionar la mayor protección posible a los derechos de las personas y en particular a aquellas que se encuentran consideradas dentro de algún grupo de atención prioritaria, por medio de reformas al marco legal vigente.

Según el diccionario de la Real Academia de la lengua Española, movilidad es la capacidad de moverse o recibir movimiento. Con base en lo anterior, se puede entender que cuando nos referimos a la movilidad urbana, estamos hablando del movimiento de las personas y bienes en las ciudades, independientemente del medio que utilicen para desplazarse¹. Los medios de transporte más recurrentes en la Ciudad de México, son: el automóvil, el transporte público la motocicleta y la bicicleta.

La movilidad urbana abarca, no solamente el espectro de los mecanismos de transporte, sino de toda la infraestructura y las acciones que se implementan para su ejercicio, las normas que regulan su función y los proyectos para mejorar día con día.

¹ <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/313972/movilidadurbanasostenible.pdf>

Los compromisos de sustentabilidad y sostenibilidad que México ha contraído de forma internacional, así como el avance en el respeto y garantía de los Derechos Humanos, han moldeado la manera en la que la movilidad debe ser implementada, desde un aspecto filosófico y normativo, hasta el ámbito material y tangible de la infraestructura en general, siempre observando las características de accesibilidad universal.

La Agenda 2030 de las Naciones Unidas, dentro de sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, refiere a la construcción de ciudades y comunidades sostenibles, que disminuyan las desigualdades y que lo hagan con miras a la protección del medio ambiente para contrarrestar el cambio climático y mejorar la calidad de vida para las personas².

Bajo ese argumento, los gobiernos deben elaborar políticas públicas tendientes a implementar la movilidad sustentable, mismas que deben prever las normas de carácter general para la aplicación de medidas que promuevan una mejor movilidad entre la comunidad.

Estas políticas de movilidad sostenible deben combinar los objetivos interrelacionados con la transformación física, social y económica del territorio urbano, en sintonía con lo que es el desarrollo sostenible y proponiendo un modelo integral de movilidad y espacios públicos que reduzcan los conflictos y descoordinación de la movilidad actual, así como de las desigualdades entre la población.

Bajo ese aspecto, el transporte público ha sido un mecanismo de traslado que históricamente ha reducido la contaminación, así como ha sido universalmente considerado parte esencial de la movilidad de una comunidad, siendo un elemento básico para otorgar una plena movilidad a las y los habitantes de una zona en particular, siendo un servicio encaminado al traslado de personas y bienes en condiciones de seguridad, libertad de acceso y calidad.

² <https://es.unesco.org/migracion/estrategia>

Es así que la Ciudad de México, dentro de la red del Sistema Integrado de Transporte Público de pasajeros, proporcionado directamente por la Administración Pública está a cargo de los siguientes organismos:

- El Sistema de Transporte Colectivo, “**Metro**”
- El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, “**Trolebús y Cablebús**”
- La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, “**RTP**”
- El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, “**Metrobús**”
- El Organismo Regulador de Transporte

A los anteriores, la Secretaría de Movilidad cuenta con servicios de transporte colectivo por medio de concesiones, también identificados como interurbanos o metropolitanos, que constan de vehículos conocidos como “peceras” o “combis”.

Lamentablemente, el transporte público en la ciudad de México ha tenido altibajos en cuanto a sus características de seguridad y calidad en el servicio, en los últimos 5 años. Para Onésimo Flores, maestro en Políticas Públicas por la Universidad de Harvard y Doctor en Planificación Urbana por el *Massachusetts Institute of Technology*, las herramientas para lograr una mejor convivencia urbana en la capital del país son “la tecnología, la innovación y el impulso a medios alternativos de transporte”³.

El especialista señala que:

“...El transporte debe responder a múltiples necesidades para que más personas opten por reducir el uso del automóvil. Esas opciones deben ser cómodas, confiables, seguras y predecibles...”

Lo que se necesita es un sistema multimodal que permita aprovechar las ventajas de las diferentes tecnologías de transporte

³ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/El-transporte-publico-de-la-CDMX-esta-obligado-a-transformarse-20201018-0006.html>

que existen en diferentes lugares. Es decir, no haría sentido construir un Metro en un barrio donde hay poca población pero de igual manera no hace sentido que haya una red de microbuses que compitan en lugar de complementar el sistema de transporte masivo en las zonas más alejadas de la ciudad”⁴

El aumento del número y gravedad de accidentes de tránsito, el aumento de emisiones de contaminantes atmosféricos, así como el incremento del nivel de ruido y vibraciones en calles y edificios, han podido reducir la confianza de las personas usuarias en el transporte público masivo y colectivo en la capital, cabe recordar los incidentes famosos del metro, como el desplome de la línea 12 y los incidentes de las líneas 3 y 7. También los accidentes de las unidades del metrobús, como el del 9 de enero, donde se registró un accidente en la Línea 1 del metrobús, en el intertramo de Ciudad Universitaria y Dr. Gálvez, el cual dejó 10 lesionados.

A lo anterior, en junio de 2022, concesionarios de los micros, combis y peseros que se manifestaron para exigir un aumento en la tarifa del transporte, refiriendo que sus unidades viejas y contaminantes, los accidentes e inseguridad por asaltos o robos, son algunas de las principales problemáticas que se enfrentan y que no se había actualizado el costo.⁵

B.) Problemática identificada

Cifras oficiales de la **Secretaría de Movilidad** en junio de 2022, al momento del aumento a las tarifas, indicaban que en la ciudad había 132 mil 770 concesiones de taxi y 23 mil 597 de colectivo que se dedican de manera directa a brindar servicio de transporte público. En ese contexto, este tipo de transporte realiza 67 por ciento de los viajes en de la ciudad y 82 por ciento de la metrópoli.

De acuerdo a la información oficial expuesta por el El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, “**Metrobús**”, el gobierno

⁴ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/El-transporte-publico-de-la-CDMX-esta-obligado-a-transformarse-20201018-0006.html>

⁵ <https://www.nacion321.com/centro/unidades-viejas-accidentes-y-velocidad-fallas-en-el-transporte-de-cdmx>

de la ciudad de México promueve la equidad mediante la exención del pago de tarifa en el uso de sus servicios permitiendo la entrada gratuita a **Personas de setenta años de edad en adelante**, que cuenten con documento o identificación vigente que acredite la edad (INE o INAPAM).⁶

Sin embargo, el tercer párrafo del artículo 167 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala expresamente que *“Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y aros **adultos mayores de sesenta años**.”*⁷

Encontrando la primer inconsistencia entre lo que el gobierno determina como personas mayores, pues el sistema de transporte público debe guiarse de forma correcta en cuanto a la población que dirige sus programas, toda vez que la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, en su artículo tercero, señala que se entenderá por personas adultas mayores a *“Aquellas que cuenten con sesenta años o más de edad y que se encuentren domiciliadas o en tránsito en el territorio nacional”*⁸. Es por lo anterior que el Instituto Nacional de Adultos Mayores (INAPAM) expide las identificaciones a partir de la edad de 60 años.

Otro de los problemas que se presenta en este caso, deriva de la definición que se le da al transporte público en la capital, ya que la fracción I, del artículo 56, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala que El Servicio de Transporte de Pasajeros Público, se clasifica en: a) Masivo; b) Colectivo; c) Individual; y d) Ciclo taxis.

No obstante, la propia ley no define claramente cuáles son los transportes masivos y cuáles son los colectivos, dejando al arbitrio de los conductores o incluso de los organismos de transporte público el cobro o no de la tarifa a las personas adultas mayores.

6

[https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/gratuidad#:~:text=El%20Gobierno%20de%20la%20Ciudad,edad%20\(INE%20o%20INAPAM\).](https://www.metrobus.cdmx.gob.mx/portal-ciudadano/gratuidad#:~:text=El%20Gobierno%20de%20la%20Ciudad,edad%20(INE%20o%20INAPAM).)

7 https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.1.pdf

8 <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LDPAM.pdf>

Esto queda claro en el segundo y en el tercer párrafo del artículo 167 de la ley en cita, que reza:

“Artículo 167.- Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficiente o acreditar el servicio de transporte público, la persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.

*En el **transporte público de pasajeros colectivo**, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.*

***Los sistemas de transporte masivo de pasajeros** exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y aros adultos mayores de sesenta años.”*

Bajo ese argumento, el esquema de transporte público de pasajeros colectivo no prevé una exención en el pago de la tarifa a las personas adultas mayores, mientras que los sistemas de transporte masivo, sí.

C.) Propuesta

Derivado del impacto de la inflación en la situación económica que vive el país y el alza de precio en bienes y servicios en la Ciudad de México, el sector poblacional más endeble es el que engloba a las personas adultas mayores, ya que en la mayoría de ocasiones los apoyos económicos o sus pensiones no son suficientes para ejercer su derecho humano a la movilidad.

Por lo que se propone adecuar la redacción del artículo 167 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con la finalidad de garantizar a las personas adultas mayores su derecho a la movilidad en la ciudad, señalando que tanto el servicio

de transporte público colectivo, así como el sistema de transporte público masivo, van a contemplar la exención del pago de las tarifas por el uso del servicio.

Para mayor claridad, a continuación, se expone la modificación propuesta a al artículo 167 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA
<p>Artículo 167.- Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficiente o acreditar el servicio de transporte público, la persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.</p> <p>En el transporte público de pasajeros colectivo, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.</p> <p>Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentarán del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y aros adultos mayores de sesenta años.</p>	<p>Artículo 167.- ...</p> <p>En el transporte público colectivo de pasajeros, así como en los sistemas de transporte masivo de pasajeros de la Ciudad de México, se exentarán del pago de cualquier tarifa a las y los niños menores de cinco años y a las personas adultas mayores de sesenta años o más.</p>

D.) Perspectiva de Desarrollo Sostenible

En el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional estamos comprometidos en atender las necesidades para la garantía y protección de los Derechos Humanos en la Ciudad de México. Por lo que, la presente iniciativa

cumple con objetivos internacionales establecidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible por la Organización de las Naciones Unidas, eliminando con esta reforma la redacción de la norma referida que pudiera concatenar una situación de discriminación pasiva a un gripo poblacional en específico, impactando principalmente en los Objetivos de Desarrollo Sostenible números 1, “*Poner fin a la pobreza en todas sus formas en todo el mundo*”, a través de las metas 1.4 y 1.b); 10, “*Reducir la desigualdad en y entre los países*”, por medio de las metas 10.2, 10.4; así como en el ODS 11, “*Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles*”, directamente en las metas 11.2 y 11.3.

E.) Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad

La presente iniciativa se presenta con fundamento en los artículos 122, Apartado A, fracción II y Apartado B, de la Constitución Política de los Estados Unidos; y 29, apartado A, numeral 1 y apartado D incisos c), 30, numeral 1, inciso b), 2, de la Constitución Política de la Ciudad de México.

Por lo anteriormente fundado y motivado, someto a consideración de esta soberanía el siguiente proyecto de

DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 167 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE BENEFICIOS PARA PERSONAS ADULTAS MAYORES.

ARTÍCULO ÚNICO. - Se reforma el artículo 167 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 167.- ...

En el transporte público colectivo de pasajeros, así como en los sistemas de transporte masivo de pasajeros de la Ciudad de México, se exentarán del pago de cualquier tarifa a las y los niños menores de cinco años y a las personas adultas mayores de sesenta años o más.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

Segundo. Se abrogan todas las disposiciones contrarias al presente.

Tercero. Las autoridades en materia de Movilidad en la Ciudad de México, informarán adecuadamente y de forma oportuna a los conductores de unidades de transporte público colectivo y de los sistemas de transporte masivo, para los efectos correspondientes.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, sede del Poder Legislativo de la Ciudad de México a los 14 días del mes de marzo de 2023.

