

**DIP. FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
II LEGISLATURA.**

PRESENTE

Honorable Congreso de la Ciudad de México.

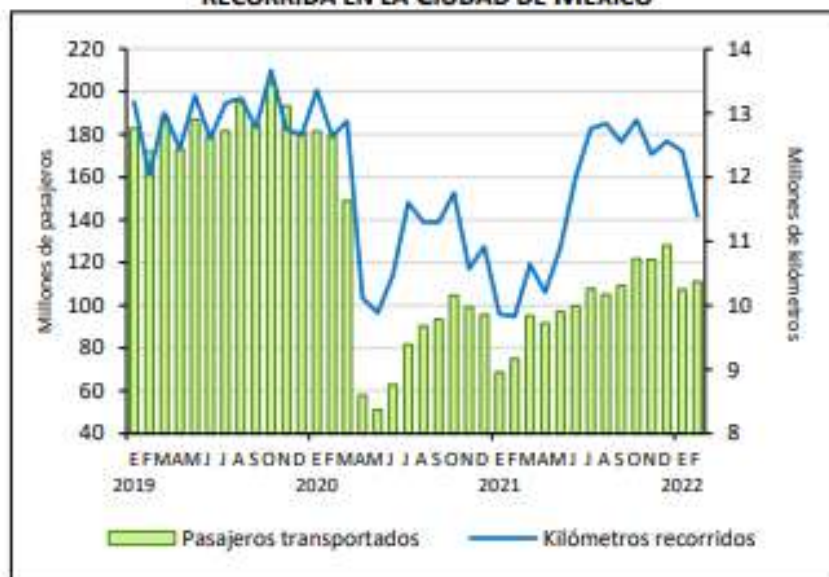
El que suscribe Diputado **Nazario Norberto Sánchez**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA del Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A, fracciones I y II párrafo 5 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II, y 13 párrafo primero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracciones I y II, 82, 95 fracción II, 96 todos del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este Pleno la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 80 BIS Y 110 BIS, AMBOS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y APOLOGÍA DEL DELITO**, al tenor de las consideraciones siguientes:

I. Planteamiento del Problema:

El transporte público en la Ciudad de México, es un reto a diario que enfrentan las y los capitalinos que usan estos medios para trasladarse a su trabajo, escuela, o por cuestiones personales, lo anterior es un reto debido al tráfico, la delincuencia, las manifestaciones, o la aglomeración dentro de estos colectivos (combis, micros,

RTP, taxis, entre otros), sin embargo, estos medios son de uso indispensable para miles de personas que entran o transitan por la ciudad, incluso los datos más recientes que proporcionó el Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía (INEGI)¹ señalan que “en febrero de 2022, el sistema de transporte público de pasajeros en la Ciudad de México prestó servicio a 111.1 millones de personas, 3.4% más pasajeros respecto a enero de 2022.”

GRÁFICO 1. TOTAL DE PASAJEROS TRANSPORTADOS Y DISTANCIA RECORRIDA EN LA CIUDAD DE MÉXICO



Fuente: INEGI.

Al respecto, se puede apreciar que el transporte público es fundamental e indispensable para los ciudadanos, motivo por el que es sustancial que los operadores, empleados, o quienes ejerzan esta función, presten un servicio de calidad, procurando la vida, tranquilidad, seguridad e integridad de cada uno de los pasajeros.

¹ ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS. (2022, 18 abril). Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía. Recuperado 22 de marzo de 2023, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2022_04.pdf

Bajo ese contexto, para un sin número de capitalinos el abordar estos medios colectivos se ha vuelto un severo problema, con relación a reglas básicas de convivencia, como lo es el alto volumen de música dentro del transporte sobre todo de aquellos que son concesionados, lo cual impide la comunicación entre el pasajero y el chofer, o el uso de material discográfico que promueve desde violencia de género hasta la apología del delito, incluso han existido quejas del uso de celulares u otros objetos mientras el operador conduce, al igual que el consumo de estupefacientes o bebidas alcohólicas, factores que pueden ser causantes de tragedias irreparables, tal como aseguró Jesús Manuel Chávez Vega, coordinador de seguridad vial del Instituto Mexicano del Transporte (IMT), manifestando que *“una distracción de un segundo al volante por ir checando o escribiendo en el teléfono celular representa 34 metros de riesgo para sufrir algún accidente”*.

Asimismo, también el Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía (INEGI)², en 2021 presentó la georreferenciación de accidentes de tránsito en zonas urbanas, obteniendo los siguientes resultados:

“...• Con esta información se contribuye al análisis de los accidentes ocurridos en vialidades urbanas del país, ya que permite identificar las zonas de mayor incidencia en las principales ciudades y áreas metropolitanas.

- En 2020 se registraron 301,678 accidentes de tránsito en las zonas urbanas de México.*
- Durante ese año, uno de cada 100 eventos de tránsito correspondió a accidentes en los que se registraron pérdidas humanas, mientras que en 18 de cada 100 hubo víctimas heridas.*

² PRESENTA INEGI LA GEORREFERENCIACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN ZONAS URBANAS. (2021, 22 noviembre). Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía. Recuperado 22 de marzo de 2023, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf

En el caso de las 16 alcaldías que conforman la Ciudad de México, la intersección vial con el mayor número de muertos y heridos durante 2020, es la Avenida Ribera de San Cosme y Calle Naranja. En este cruce, se registraron 1 accidente fatal y 2 no fatales, derivando en 2 personas fallecidas y 3 heridos...”

En ese orden, es verdad que los accidentes viales son causados por diversos factores, por lo que el uso de celular o cualquier otro de los antes ya mencionados, pueden ser provocadores de un desastre, poniendo la vida en riesgo de quienes viajan día a día en el transporte público; empero, no solo ello sino también es importante insistir en abordar el tema de la violencia de género o la apología del delito, tal como ya se expuso en párrafos anteriores, ese decir, el género musical dentro de los colectivos que asume, normaliza e incita a la violencia contra las mujeres y hombres, o bien los famosos narco corridos, que se han vuelto populares dentro de la sociedad, y que hacen alusión al narcotráfico reflejando las actividades delictivas a las que éstos están relacionados.

Por otro lado, es cierto que el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 111 señala las obligaciones de los conductores, mismas que resaltan lo siguiente:

“...Artículo 111.- Los conductores tendrán las obligaciones siguientes:

I. Contar y portar la licencia vigente, así como cumplir con los requisitos y documentos necesarios para desempeñar dicha actividad;

II. Tratar con amabilidad y respeto a los usuarios;

III. Presentar a la Secretaría cuando así se le requiera, la bitácora de la ruta;

IV. Portar el uniforme autorizado por la Secretaría;

V. Portar el gafete de identificación en un lugar visible;

VI. Verificar, antes de poner en marcha al vehículo, que los usuarios cuenten con su asiento o plaza propia y que ajusten su cinturón de seguridad adecuadamente;

- VII. Realizar los ascensos y descensos de los usuarios en sus domicilios, puntos de concentración, centros educativos, laborales y recreativos;**
VIII. Realizar los ascensos o descensos solamente cuando el vehículo de transporte escolar se encuentre en alto total, con el freno de mano activado, y con las luces intermitentes de advertencia encendidas; y
IX. Las demás que señalen otros ordenamientos...”

No obstante, en ningún momento menciona los puntos abordados al comienzo de la presente iniciativa, en donde los pasajeros puedan viajar de manera pacífica, y segura, porque hay que recordar y hacer hincapié a que el conductor del transporte colectivo o de quien presta este servicio, lleva otras vidas bajo su responsabilidad, y por ende debe de conducir sin ningún tipo de distractor, y por supuesto acatando en todo momento el reglamento interno de la ruta, línea o sus derivadas y el de la Ciudad de México.

Al respecto, en materia de derecho comparado a nivel nacional, cabe mencionar que el pasado 6 de marzo del año en curso, la Suprema Corte de Justicia de la Nación invalidó diversos preceptos de la Ley de movilidad sustentable y transporte del estado de Baja California, no obstante, también dentro de dicha Acción de inconstitucionalidad 194/2020 también se validó la fracción VIII del artículo 155, donde **se prohíbe a los operadores del transporte público el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología del delito. Ello al considerar que la medida es clara, idónea, necesaria y proporcional.**

Con relación a esta fracción VII del artículo 155 de dicha normativa de Baja California, la corte concluyó que tal disposición es acorde al principio de seguridad jurídica, al ser suficientemente clara; aunado a que la misma no contraviene el

derecho a la libertad de expresión, dado que persigue una finalidad constitucional, para robustece lo anterior se cita el siguiente comunicado:

“...Comunicados de Prensa

No. 074/2023

Ciudad de México, a 06 de marzo de 2023

**SCJN INVALIDA PRECEPTOS DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE
Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**

*El Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), como resultado del análisis de las impugnaciones de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos a diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, validó la fracción VIII del artículo 155, donde **se prohíbe a los operadores del transporte público el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología del delito. Ello al considerar que la medida es clara, idónea, necesaria y proporcional.***

*Por el contrario, invalidó la fracción X, del mismo artículo, en la porción que establecía la obligación de los operadores del transporte público de **“cuidar el uso del lenguaje, evitando proferir palabras obscenas u ofensivas”.***

*Lo anterior, por considerar que los preceptos violaban el principio de seguridad jurídica al generar incertidumbre para los gobernados, ya que la calificación que hiciera la autoridad respecto **de si una palabra es obscena u ofensiva, no respondería a criterios objetivos, sino a un ámbito estrictamente personal.***

En cuanto a la fracción XIX del mismo artículo, en la porción que prohíbe a dichos operadores “el ascenso a personas en estado notable de ebriedad o que se encuentren bajo el influjo de estupefacientes. Asimismo, se prohíbe”, si bien una mayoría de seis integrantes del Pleno se pronunció por su invalidez, al no alcanzarse ocho votos en ese sentido, el punto fue desestimado, por lo cual, dicha fracción subsiste.

Finalmente, la SCJN invalidó el artículo 166, fracción IV, en la que se prohibía al Instituto de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado otorgar permisos para la prestación del servicio de taxi: “Cuando el solicitante sea un servidor público de la administración pública, así como sus cónyuges, parientes consanguíneos en línea recta, sin limitación de grado”.

Ello al determinar que dicha medida resultaba desproporcionada e innecesaria, pues existen otros medios para lograr el fin buscado, los cuales resultan menos restrictivos para el ejercicio de la libertad de trabajo.

Los efectos de este asunto serán determinados durante la próxima sesión del Pleno de la SCJN.

Acción de inconstitucionalidad 194/2020, promovida por la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, demandando la invalidez de diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, publicada en el Periódico Oficial de esa entidad de 27 de marzo de 2020. Ponente: Ministro Javier Laynez Potisek. Secretario: Geovanni Sandoval Ochoa.

Documento con fines de divulgación. La sentencia es la única versión oficial....”

En suma, tal como se citó, la Constitución Política de la Ciudad de México, y el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, persisten en todo aquello que compete con la Movilidad, y el transporte público entre otras acciones, sin embargo, en ningún momento se aborda lo presentado en la presente iniciativa, así como evitar la apología del delito, la violencia de género, e incluso el control de volumen de aparatos de sonido dentro de las unidades que puedan ser causantes de distracción, o bien a lo que deberán abstenerse quienes operen estas unidades o presten sus servicios al transporte público, lo anterior pese a que constitucionalmente todos tenemos el derecho a una movilidad con máxima calidad,

seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, tal y como lo refieren los siguientes artículos de la Constitución política de la Ciudad de México:

“...Artículo 13
Ciudad habitable

A...

B...

C....

D....

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.

F...”

A su vez, el artículo 16, en su apartado H, refiere a que:

“...Artículo 16
Ordenamiento territorial

Se entenderá por ordenamiento territorial la utilización racional del territorio y los recursos de la Ciudad de México, y su propósito es crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos.

A...

B...

C...

D...

E...

F...

G...

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;

b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;

c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;

d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;

e) Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;

f) Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;

g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de

incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;

h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;

i) Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y

j) Los demás que establezca la ley.

4. Corresponde al Gobierno de la Ciudad autorizar y regular la prestación de servicios públicos de transporte de personas por particulares y las tarifas correspondientes, en los términos que establezca la ley.

La prestación directa de servicios de transporte por parte del Gobierno de la Ciudad se hará a través de organismos públicos con planes y programas de desarrollo a mediano y largo plazo, participación ciudadana y rendición de cuentas sobre su desempeño funcional y financiero.

Las autorizaciones o concesiones para el servicio de transporte público colectivo sólo podrán ser otorgadas a empresas sociales y particulares, con operadores con salarios y prestaciones de ley. Las concesiones otorgadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Constitución, continuarán vigentes y sus titulares tienen derecho a la renovación en los términos en que fueron otorgadas.

El Gobierno de la Ciudad establecerá mecanismos de apoyo financiero directo a los sistemas de movilidad y transporte colectivo para asegurar su cobertura, eficiencia y confort, los cuales serán fondeados con instrumentos fiscales y económicos de interiorización de costos ambientales.

I..."

II. Propuesta de Solución.

Con base en lo anteriormente expuesto, la presente iniciativa busca instaurar un nuevo artículo 80 Bis, a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para establecer en su fracción I, que los operadores, empleados o personas relacionadas a la prestación del servicio de transporte público deberá abstenerse a el uso de

teléfonos, o sustancias alcohólicas o cualquier objeto que pueda distraer su atención mientras presta su servicio, así como especificar en su fracción II, que no podrá llevar aparatos de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, o reproducir material discográfico en el que se haga apología del delito o promueva la cultura de violencia.

Aunado a lo anterior, enseguida se establece otro artículo 110 Bis, con el propósito de implementar en su fracción I, que los operadores o concesionados deberán de abstenerse a leer, platicar, llevar acompañantes o utilizar radios que puedan distraer su atención mientras conducen, así como en su fracción II, limitar los aparatos de sonidos con un volumen mayor a 60 decibeles, además de lo que otras disposiciones legales expresen, lo anterior para quedar como sigue:

LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DICE	DEBE DECIR
<i>(Sin Correlativo)</i>	Artículo 80 Bis. Los operadores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte público deberán: I. Abstenerse de fumar, tomar bebidas alcohólicas o estupefacientes, leer, platicar o llevar acompañantes y utilizar radios, teléfonos celulares u objetos de cualquier tipo que pueda distraer su

	<p>atención durante la prestación del servicio;</p> <p>II. No podrán llevar aparatos de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, de tal forma que le permita escuchar el timbre e indicaciones diversas de los pasajeros, así como de la circulación del tránsito, quedando prohibido el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología al delito, y</p> <p>III. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente les señalen.</p>
<p><i>(Sin Correlativo)</i></p>	<p>Artículo 110 Bis. Los concesionarios u operadores, deberán:</p> <p>I. Abstenerse de fumar, tomar bebidas alcohólicas o estupefacientes, leer, platicar o llevar acompañantes y utilizar radios, teléfonos celulares u objetos de cualquier tipo que pueda distraer su</p>

	<p>atención durante la prestación del servicio;</p> <p>II. No podrán llevar aparatos de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, de tal forma que le permita escuchar el timbre e indicaciones diversas de los pasajeros, así como de la circulación del tránsito, quedando prohibido el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología al delito, y</p> <p>III. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente les señalen.</p>
--	---

Con base en los razonamientos antes precisados, el suscrito Diputado propone al Pleno este Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura la, **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN LOS ARTÍCULOS 80 BIS Y 110 BIS, AMBOS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y APOLOGÍA DEL DELITO**, para quedar como sigue:

DECRETO

ÚNICO. Se adicionan los Artículos 80 y 110 Bis, a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 80 Bis. Los operadores, empleados o personas relacionadas directamente con la prestación del servicio de transporte público deberán:

I. Abstenerse de fumar, tomar bebidas alcohólicas o estupefacientes, leer, platicar o llevar acompañantes y utilizar radios, teléfonos celulares u objetos de cualquier tipo que pueda distraer su atención durante la prestación del servicio;

II. No podrán llevar aparatos de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, de tal forma que le permita escuchar el timbre e indicaciones diversas de los pasajeros, así como de la circulación del tránsito, quedando prohibido el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología al delito, y

III. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente les señalen.

Artículo 110 Bis. Los concesionarios u operadores, deberán:

I. Abstenerse de fumar, tomar bebidas alcohólicas o estupefacientes, leer, platicar o llevar acompañantes y utilizar radios, teléfonos celulares u objetos de cualquier tipo que pueda distraer su atención durante la prestación del servicio;

II. No podrán llevar aparatos de sonido encendido con un volumen mayor a 60 decibeles, de tal forma que le permita escuchar el timbre e indicaciones diversas de los pasajeros, así como de la circulación del

tránsito, quedando prohibido el transmitir o reproducir material discográfico musical que promueva la cultura de la violencia o haga apología al delito, y

III. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente les señalen.

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

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México a los 28 días del mes marzo del año 2023.

ATENTAMENTE

Nazario Norberto Sánchez

DIP. NAZARIO NORBERTO SÁNCHEZ

DISTRITO IV

