

VIERNES 18 DE MARZO 2022

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

ALTON SOBECA GONZALEZ

El suscrito Diputado Víctor Hugo Lobo Román, Coordinador 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 2o fracción XXI, 5, fracción I y 95 fracción II del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México; solicito amablemente la inscripción al orden del día para la sesión ordinaria del día **MARTES 22 DE MARZO** del presente año, el siguientes asunto:

NO.	INICIATIVA	DIPUTADA (O)	INSTRUCCIÓN
1	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 XLIX BIS AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIV BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 223 BIS, 223 TER, 223 QUATER Y 223 QUINQUES; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DEL USO DE PLATAFORMAS INFORMATICAS PARA EL REPARTO.	DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ	SE PRESENTA

Sin más por el momento quedo de Usted no sin antes reiterarle mi mayor consideración y estima.

Victor Hugo Lobo Román

Dip. Víctor Hugo Lobo Román
Coordinador de Gupo Parlamentario
del PRD en el Congreso de la
Ciudad de México.

Donceles esq. Allende S/n
Col. Centro Histórico



Conmutador Recinto:
51-30-19-80



victor.lobo@congresocdmx.gob.mx



DIPUTADOSPRDCDMX.ORG





II LEGISLATURA

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
SEGUNDO 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 XLIX BIS AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIV BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 223 BIS, 223 TER, 223 QUATER Y 223 QUINQUES; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DEL USO DE PLATAFORMAS INFORMATICAS PARA EL REPARTO.**

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 de todos conocido que las nuevas modalidades de reparto de bienes a través de la utilización de tecnologías de la información, así como el empleo de plataformas y aplicaciones ha ido en aumento, por diversos factores, cambios de hábitos de consumo de las personas, tiempos de movilización y de espera en establecimientos, aunado a la problemática mundial generada por la pandemia causada por el SARS COV2 o



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

COVID-19, la cual hizo necesaria la disminución de concurrencia de las personas a los establecimientos y de realizar desplazamientos, para la búsqueda y obtención de bienes y servicios.

Con ello se hizo indispensable contar con los servicios de entregas de todo tipo de bienes y mercancías a través de plataformas de todo tipo.

Como resultado de este fenómeno creciente, se han presentado diversas externalidades que son sujetas de tomas en consideración para regular esta actividad.

Es importante hacer notar que este se trata de un fenómeno de movilidad urbana, toda vez que esta es entendida como la acción de desplazamiento para satisfacción de necesidades, por lo que no se limita a la persona, sino que se extiende a los propios bienes, esto es a aquellos necesarios para lograr un grado de satisfacción adecuado.

“En efecto, la movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de los propios desplazamientos realizados”.¹

Acepción que se encuentra inmersa en el párrafo primero del artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, al señalar que el objeto de la misma es establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Es decir, el empleo de tecnologías de la información para el reparto de bienes y mercancías es parte de la movilidad urbana, y se concibe como una estrategia para evitar desplazamientos de personas y automóviles, en el reparto de bienes.

Pero esta actividad de movilidad, se ha presentado sin estar sujeta a un control o regulación precisa en la Ciudad, de tal forma que se ha dado en un esquema de autorregulación por parte de los dueños de las plataformas, y en cuyo tránsito se han presentado externalidades asociadas, no todas ellas resueltas, o con soluciones heterogéneas.

Dentro de las problemáticas que mas se han presentado, guardan relación con derechos fundamentales de las personas que materializan el reparto de bienes y

¹SANZ, Alfonso, *Movilidad y accesibilidad*: un escollo para la sostenibilidad urbana, La construcción de la Ciudad Sostenible.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

mercancías, como lo son falta de seguridad en el transporte, accidentes viales, la falta de atención de personas que resultan con lesiones a causa de los accidentes.

El problema fundamental, es el fomento a la precarización del trabajo que se fomenta a través de las plataformas digitales, donde al amparo de un argumento de emprendedurismo, y aprovechamiento de nuevas plataformas, se hace prescindir a los trabajadores de las condiciones mínimas para realizar su labor.

Del mismo modo, existen problemáticas asociadas a la seguridad de los usuarios de las plataformas, donde se han reportado robos a casa habitación o transeúntes que se ven sorprendidos por personas que simulan efectuar reparto de bienes a través de plataformas informáticas.

Es así, que la presente iniciativa pretende adecuar la actual Ley de Movilidad para la Ciudad de México, a fin de establecer una regulación sobre el reparto de bienes y mercancías que se oferten o contraten a través de las plataformas informáticas, a efecto de establecer condiciones mínimas para garantizar los derechos de las personas tanto repartidoras, como usuarias de las propias plataformas.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La utilización de las tecnologías aplicadas a la producción de bienes y prestación de servicios son parte de un fenómeno global que va evolucionando de forma paulatina e introduciéndose en los mercados.

Esta modalidad que tomó gran fuerza y relevancia con la dinámica mundial derivada de los cuidados por la pandemia causada por el SARS-COV-2 (COVID 19), donde el servicio de reparto a partir de una plataforma informática como intermediaria, ha ido en aumento, por lo que resulta indispensable que la autoridad reguladora intervenga a efecto de otorgar las condiciones mínimas indispensables para establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de los transportes y modalidades de bienes, dentro de la interacción de todos los agentes y sujetos participantes corresponsables de la movilización de mercancías dentro de la Ciudad de México.

A continuación, efectuaremos una breve reseña de los fenómenos que se han presentado con motivo del auge de esta actividad que es sujeta de la regulación propuesta en la presente iniciativa.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

1. AUMENTO DE OPERACIÓN EN LA MOVILIDAD DE BIENES A TRAVÉS DE PLATAFORMAS INFORMÁTICAS

Es importante regular este sector del mercado de movilidad de mercancías, reparto toda vez que ya representa cierta problemática y la modalidad va en aumento, como podemos apreciar de la proyección de una de las empresas que reparten bienes a través de la utilización de plataformas electrónicas, lo que sin duda si se deja crecer con la falta de reglas claras y vicios de origen, acarrearán problemas mayores.

El mercado de entrega de comida a domicilio a través de aplicaciones móviles va en aumento en el país.

En 2017 registró ingresos por 13 mil millones de pesos, cifra que se elevará a 14.78 mil millones de pesos en 2021, de acuerdo con proyecciones de Statista.

“Llegamos a México porque creemos plenamente en el potencial del país, creemos que está industria puede crecer muchísimo porque apenas vemos un alcance de mercado de 14%”, dijo el directivo.”²

México representa el País de América Latina mas importante por cuanto hace al mercado y expansión de estas plataformas, solamente por detrás de Brasil.

El aumento de la demanda de este tipo de movilización de mercancías, genera la aparición de nuevos agentes en el mercado para cubrir la demanda como otras opciones que favorecerán la competitividad, por lo que es necesaria la regulación homogénea a efecto de establecer equilibrio y frenar las externalidades negativas que de ninguna forma pueden admitirse como carga social, ni en la Ciudad de México.

Se tiene medido que existen emprendedores buscan entrar en el mercado de las aplicaciones de ‘delivery’ tras la queja de la industria restaurantera por un incremento en las comisiones de las apps, siendo que alrededor de 25 empresas mexicanas buscan competir en el mercado de las aplicaciones de entrega de comida a domicilio en diversas regiones del país.³

² ALTONIVEL, NEGOCIOS, Mara Echeverría Así es como Didi quiere ganar la carrera a Uber Eats y Rappi en México 06-11-2019, 4:26:57 PM, <https://www.altonivel.com.mx/empresas/negocios/asi-es-como-didi-quiere-ganar-la-carrera-a-uber-eats-y-rappi-en-mexico/>

³ FORBES, México, Sánchez, Sheila, 25 apps mexicanas preparan su ‘debut’ para competir con Didi Food, Uber Eats y Rappi, julio 20, 2020 8:00 am



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

El crecimiento del mercado va en boga, por lo que resulta indispensable establecer las bases y directrices que permitan planificar, regular, gestionar y ordenar el transporte de mercancías bajo esta modalidad en la Ciudad de México.

1. ACCIDENTES VIALES

Un problema severo que se ha visto con la proliferación de servicio de reparto, son los accidentes a los que se enfrentan las personas que lo materializan, esto es, los repartidores, quienes son denominados o concebidos por las empresas de las plataformas como socios, socio – repartidor - comisionista, entre otros.

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT) reveló que en México 5 de cada 10 repartidores de aplicaciones de entrega como Uber Eats, Didi Food, Rappi, entre otras, ha sufrido al menos un accidente laboral, esta es la mayor tasa registrada a nivel global. Cinco de cada 10 han sufrido un accidente, y en el último año han muerto 25 repartidores, tan sólo en la Ciudad de México.

El estudio “Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo: El papel de las apps en la transformación del mundo del trabajo”, detalla que a nivel global 21 por ciento de quienes se emplean como repartidores ha tenido una lesión o accidente relacionado con el trabajo, en México 47 por ciento de los mismos han sufrido accidentes y es la mayor cifra proporcionada por el reporte.⁴

Se reconoce la existencia de la falta de cultura vial que hay en México. Pero hay señalamientos por parte de los repartidores como el siguiente: “Hay personas que son responsables de los accidentes, pero las aplicaciones juegan un papel muy importante porque nos presiona con los tiempos y si no nos quitan los pedidos”^{5y6}.

⁴ HERALDO DE MÉXICO, ECONOMÍA, Repartidores para apps en México sufren más accidentes a nivel mundial. 5/3/2021, 08:30 HS, <https://heraldodemexico.com.mx/economia/2021/3/5/repartidores-para-apps-en-mexico-sufren-mas-accidentes-nivel-mundial-265909.html>

⁵ Ibidem.

⁶ ALTONIVEL, NEGOCIOS, Mara Echeverría Así es como Didi quiere ganar la carrera a Uber Eats y Rappi en México 06-11-2019, 4:26:57 PM, <https://www.altonivel.com.mx/empresas/negocios/asi-es-como-didi-quiere-ganar-la-carrera-a-uber-eats-y-rappi-en-mexico/>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Sin considerar los accidentes constantes, el 80 por ciento de los trabajadores de estas plataformas informaron que las empresas no cuentan con medidas para prevenir riesgos laborales, mismos que afectaron su capacidad para trabajar y obtener ingresos.⁷ Lo queda de ser una salida o solución ante el desempleo, ya que deja a las personas con lesiones que les impiden desarrollar plenamente alguna otra actividad, en algunos casos de forma permanente e irreversible.

Por ello, debe atenderse esta problemática originada por esta modalidad de movilidad, de forma transversal, considerando los aspectos de salud pública y medicina laboral, ya que no es solución arriesgar a las personas derivado de sus necesidades económicas, bajo el equivocado concepto de emprendedurismo, a riesgos de accidentes que les ocasionen, lesiones leves o graves, que se traduzcan en incapacidades parciales o permanentes, e incluso la muerte a cuenta y riesgo de prestar un servicio como lo es el del reparto con condiciones precarias y riesgos a su cuenta.

Al respecto, en diversas latitudes se han venido presentado manifestaciones y movimientos por parte de los repartidores, quienes exigen la satisfacción de condiciones mínimas para realizar su labor, y protegerlos del riesgo que implica.

Estas manifestaciones de descontento social se han traducido inclusive a paros del servicio convocados en diferentes Ciudades.

“Creemos que esta industria todavía es un lujo y nosotros queremos cambiar eso, y que más personas tengan acceso a esta plataforma. Hay mucha oportunidad de crecer el mercado y eso es lo que queremos llegar a hacer”, declara Daniel Serra.

Didi Food replicará en Ciudad de México el modelo que opera en Guadalajara desde febrero y en Monterrey desde el mes pasado, el cual considera precios de entrega desde 18 pesos y un tiempo de entrega menor a 30 minutos...”

⁷ *Ibidem.*



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ



8

Tal es el caso de esta convocatoria a paro, mismo que se unían a exigencias a nivel internacional que pedían, entre otras prestaciones, las siguientes:

- Sueldo base;
- Pago adicional que contemple condiciones como lluvia y horario nocturno;
- Seguro de gastos médicos, y
- Licencias pagadas por enfermedad o accidente, entre otras.⁹

Todas estas exigencias, no obstante que constituyen condiciones naturales relacionadas a la prestación de cualquier servicio, aun no se han materializado en nuestro país en legislación positiva.

⁸ Twiteer <https://twitter.com/repartidorr>
https://twitter.com/repartidorr/status/1453082018699489283?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etwetembed%7Ctwtterm%5E1453082018699489283%7Ctwqgr%5E%7Ctwcon%5Es1&ref_url=https%3A%2F%2Fwww.elfinanciero.com.mx%2Fempresas%2F2021%2F10%2F29%2Fadios-comida-a-domicilio-repartidores-de-rappi-uber-eats-y-didi-food-anuncian-paro-nacional%2F

⁹ Ibidem.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

2. ASEGURAMIENTO POR RESPONSABILIDAD CIVIL, RIESGOS DE ACCIDENTE Y MUERTE A FAVOR DEL SOCIO - REPARTIDOR - COMISIONISTA Y TERCEROS.

Es innegable que resulta indispensable que en este servicio, se encuentre reglada la obligación de que las plataformas para contar con la emisión de una póliza de seguro expedida por una institución de seguros, independientemente de la naturaleza o la denominación que pudiera tener el repartidor, que garantice el aseguramiento por responsabilidad civil, riesgos de accidente y muerte ante este y terceros, a cuenta de la empresa (plataformas).

Con ello garantizar los daños que pueda sufrir el socio – repartidor o los que se pudieran ocasionar con motivo de la prestación del servicio mediado.

Elemento mínimo que permitirá al socio – repartidor condiciones de protección para enfrentar cualquier eventualidad o accidente, independientemente de otras relacionadas adversas condiciones, como las de lluvia, horario nocturno¹⁰, peligrosidad de las zonas de reparto, entre muchas otras.

“De acuerdo con sus registros, los robos se dispararon 700% con la pandemia. Entre marzo y el 15 de julio van por lo menos 35 casos diarios en la Ciudad de México.

De los asaltos que son víctimas resalta que al menos 2 de 10 son con violencia, desde media hasta dejar secuelas.”¹¹

3. ASEGURAMIENTO DE MERCANCÍAS Y BIENES

Existe la denuncia social respecto de la precarización del trabajo y de tener un alto riesgo de accidentes, a ello se suman los asaltos a los repartidores – socios - comisionistas, hechos delictivos que han aumentado y se ha recrudecido con la pandemia.

¹⁰ El Financiero, Bloomberg, ¿Adiós comida a domicilio? Repartidores de Rappi, Uber y DiDi convocan a paro. Los trabajadores de estas aplicaciones piden sueldo base y pago adicional que contemple condiciones como lluvia y horario nocturno. Esta acción se suma al paro internacional que realizarán trabajadores de las aplicaciones en Estados Unidos y América Latina. (Cuartoscuro). Por Redacción octubre 29, 2021 | 21:59 pm hrs

¹¹ EME EQUIS, Tapia, Patricia, Arrecian asaltos a repartidores de Rappi, Uber eats y Didi food, 29 julio 2020, <https://www.m-x.com.mx/al-dia/arrecian-asaltos-a-repartidores-de-rappi-uber-eats-y-didi-food>



II LEGISLATURA

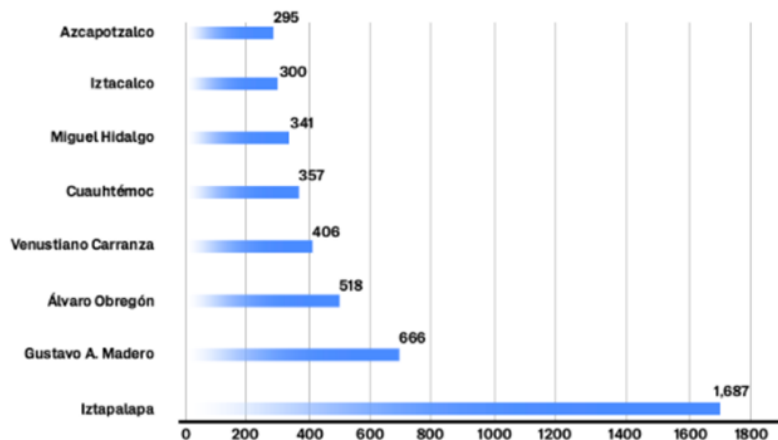
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

“Tan sólo en el último año y medio en la Ciudad de México se han abierto 5 mil 500 carpetas de investigación, de acuerdo con datos de la Fiscalía General de Justicia (FGJ) de la capital.

Esto significa que, entre enero de 2019 y junio de 2020, se iniciaron 10 carpetas diarias en promedio por robo a repartidor. La mayor parte están clasificadas con violencia y en algunos casos se reportan con robo de vehículo.

ALCALDÍAS CON MÁS HECHOS DE ROBO A REPARTIDOR (CARPETAS DE INVESTIGACIÓN INICIADAS)*



Fuente: FGJ CDMX

*DE ENERO 2019 A JUNIO 2020

12

Continuando con la denuncia de 2020,

“Aunque en el primer semestre del año las carpetas de investigación iniciadas por robo a repartidor de la FGJ CDMX suman mil 274 (31.1% menos que en igual lapso de 2019), esto no concuerda con la realidad que viven los trabajadores de estas plataformas digitales de entrega de comida a domicilio.

Ni siquiera las 5 mil 500 carpetas que se tienen le parecen suficientes: explica que muchos no denuncian porque nunca se resuelve nada y es una pérdida de tiempo, también en esta época de confinamiento es prácticamente imposible entrar directamente a denunciar en el ministerio público, “la mayor parte de las veces tienes que estarte tragando el coraje de las cosas que pasan”.

¹² *Ibíd.*



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

El episodio más común que se está dando es que te dicen que te pagan a la entrega y les roban el pedido, por lo que el repartidor termina pagando los platos rotos, pues luego “el cliente” dice que no se les entregó nada. Terminan desactivando al repartidor y cobrándole la deuda, “esto es totalmente responsabilidad de las aplicaciones, que no hacen nada para verificar los métodos de pago”.

Ni Un Repartidor Menos ha identificado varias zonas rojas en la Ciudad de México, por ejemplo, colonias como: La Pensil y la Anáhuac de la alcaldía Miguel Hidalgo, la Buenos Aires, algunas partes de la zona centro de la Cuauhtémoc. Al sur: Ejidos de Coapa en Coyoacán.

En la Ahuizotla (Azcapotzalco) es una zona roja, “es un triángulo ahí, se compaginan Miguel Hidalgo, Azcapotzalco y Naucalpan, es zona de nadie y está complicada la situación ahí”.

En robo de bicicletas, el primer lugar lo tiene Buenavista: tan solo en marzo tiene 17 reportes, apunta Saúl.

Mientras que los datos de la FGJ CDMX arrojan que, por ocurrencia de los hechos, las alcaldías donde más se presenta el robo a repartidor son: Iztapalapa, en primer lugar, con mil 687 carpetas iniciadas; Gustavo A. Madero, con 666; Álvaro Obregón, con 518; Venustiano Carranza, con 406.

En tanto que la Cuauhtémoc tiene 357, la Miguel Hidalgo 341, Iztacalco 300 y Azcapotzalco 295, esto entre enero de 2019 y junio de 2020.

...¹³

Los repartidores se enfrentan a hechos delictivos consistentes en que los ladrones les arrebatan celular, bici o moto. Refiriendo que últimamente hay más casos en que sólo les roban la comida.

Teniendo como repuesta de la empresa de plataforma digital “Es una pena, pero te esperamos pronto de regreso en la APP”, sin respaldar la operación de origen hasta su destino final, como toda empresa responsable lo haría.

“Llegan al lugar indicado para dejar el pedido al cliente, pero resulta que muchas veces es una trampa para robar a los repartidores. Es el modus operandi más común de los hampones. Les quitan celular, mochila y a veces hasta la bicicleta o la moto.

¹³ *Ibidem.*



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Pero a raíz de la pandemia, es cada vez más común que los despojen solamente de la comida. Ya no se van por el celular o el vehículo...

Ante la ola de asaltos por la pandemia, unos 35 diarios, calcula Saúl, las empresas se hacen las desentendidas y cuando reportan un suceso les dicen: “Es una pena, pero te esperamos pronto de regreso en la APP.”¹⁴

Resulta necesaria una regulación adecuada modalidad de reparto, va en crecimiento, y el robo de los instrumentos de trabajo como lo son los celulares; los medios de transporte utilizados (bicicletas, motocicletas, otros), las mochilas y chalecos, pues los elementos robados sin duda son utilizados para cometer otras faltas que van de infracciones a delitos.

Esto se encuentra generando una avalancha incontenible por falta de regulación y con cargo a la estructura Estatal, y cuya responsabilidad debe estar a cargo de la empresa que desarrolla las actividades de organización, cobro y lucro de estas actividades.

Debiendo responder por los daños y externalidades generadas con la actividad que organiza. Externalidades negativas que de ninguna forma pueden ser trasladadas a la Ciudad de México a cargo de su presupuesto, debido a que la explotación y usufructo de la actividad corresponde a otros, por lo que debe ser regulada en un sentido mínimo de responsabilidad.

Un problema adicional se tiene con la entrega en condiciones óptimas de la entrega de mercancías.

Los prestadores de servicio de reparto habrían de recibir los paquetes “debidamente embalados o empaquetados” por los establecimientos, con lo que ellos no verifican, establecen o avalan, las condiciones o el correcto embalaje de los productos a entregar.

Esto aunado a que las condiciones del transporte pueden no ser las óptimas para ello, como lo puede ser una inadecuada volumetría de la maleta para transportar los bienes, los frenados o vueltas repentinas, o las condiciones de correcto o adecuado manejo de algunos productos; hacen que las entregas de bienes precederos, no necesariamente sea la mejor.

Condiciones de entrega que se dejan a cargo y responsabilidad del “socio – repartidor - comisionista”, como si la empresa tuviera diversos tipos de transporte o condiciones

¹⁴ Ibídem.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

de manejo de entregas. Simplemente son los repartidores que tienen que hacer frente a esa responsabilidad. Incluso cuando son despojados de los productos que llevan para entrega.

Aunado a lo ya referido en ocasiones al sufrir un accidente por pequeño que parezca los que utilizan un medio de transporte para el reparto (patín, bicicleta, motocicleta o medio diverso) resulta dañado o es materia de robo, sin que la empresa mediadora se haga responsable de la corresponsabilidad que le corresponde, ya que el riesgo y el siniestro se da durante el periodo de la prestación del servicio.

De tal suerte que la mediación y el servicio de las plataformas sirve para generar ganancias a la empresa, sirve a los terceros para no contratar personal de reparto, ni contar con medios para transportar sus bienes, pero no para quien emplea su trabajo de reparto y proporciona el medio para efectuarlo, por que queda desprotegido y a merced de su suerte.

Un maltrato del que son objeto los “socios” de las plataformas.

4. EQUIPAMIENTO MÍNIMO DE SEGURIDAD VIAL Y PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Es importante destacar que es el propio socio-repartidor el que tiene que comprar su paquete para poder trabajar y patrocinar la marca por toda la Ciudad, así como el equipo mínimo de protección.

Lo que implica que el socio – repartidor tiene que adquirir el mismo, y ante la ausencia de recursos suficientes prescinde de ellos dejando a un lado el costo que un incidente pudiera generar.

Productos ▾ ¿Necesitas ayuda? ▾

Mochila y Chaleco Uber Eats

\$ 988.50

Cantidad Solo 4502 quedaban en almacenaje

Agregar al carrito

Pago seguro y garantizado

14 visitantes están navegando por nuestra tienda

Compra ahora para recibir en 3 - 7 días

< Compartir

🔍 Catálogo **Todos los productos**

15

Productos ▾ ¿Necesitas ayuda? ▾

Ordenar por **Características**

<p>Mochila y Chaleco</p> <p>\$560.00</p> <p>Agregar al carrito</p> <p>Mochila y Chaleco Uber E...</p> <p>\$ 988.50</p>	<p>AGOTADO</p> <p>Hasta 30 días hábiles en tu 1^{er} entrega</p> <p>Agotado</p> <p>Mochila Homenaje Neón ...</p> <p>\$ 988.50</p>	<p>Hasta 30 días hábiles en tu 1^{er} entrega</p> <p>Agregar al carrito</p> <p>Mochila Servicios multipl...</p> <p>\$ 988.50</p>	<p>Hasta 30 días hábiles en tu 1^{er} entrega</p> <p>Agregar al carrito</p> <p>Mochila Diversidad by An...</p> <p>\$ 988.50</p>
<p>Hasta 30 días hábiles en tu 1^{er} entrega</p> <p>Agregar al carrito</p> <p>Mochila inclusión by Ocote</p> <p>\$ 988.50</p>	<p>Agregar al carrito</p> <p>Casco FIA + UBER Color Bl...</p> <p>\$ 1,570.00</p>	<p>Agregar al carrito</p> <p>Bolsa para Bicicleta con ...</p> <p>\$ 399.00</p>	<p>Agregar al carrito</p> <p>Casco Vipower Abatible C...</p> <p>\$ 1,995.00</p>

¹⁵ <https://www.backpackfordelivery.com/products/delivery-backpack-uber-eats>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Productos ▾ ¿Necesitas ayuda? ▾

Agregar al carrito \$ 399.00 Luz led frontal para Bici...

Agregar al carrito \$ 349.00 Luz Trasera para Bicicleta

Envío gratis
3 - 7 días hábiles

Pagos seguros
Todos tus pagos en línea, transferencias y fondos están seguros

Soporte y atención personalizada
Atención de Lun-Vie 9am a 6pm.

16

El equipamiento y medidas mínimas de seguridad y medicina del transporte, deben ser garantizadas por la empresa de la plataforma a efecto de que no sea una carga para el repartidor -socio – comisionista, ni social, como está ocurriendo, por ausencia de regulación y permitir la libre interacción sin la debida regulación en esta nueva movilidad y entrega de mercancías dentro de la Ciudad de México.

5. MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR LOS REPARTIDORES ANTE LAS PLATAFORMAS, A EFECTO DE GARANTIZAR LA SEGURIDAD.

Los repartidores – socios – comisionistas de las diversas empresas prestadoras de servicio de entrega, se han visto en la necesidad de hacer un frente para protegerse de las diversas contingencias que enfrentan que, y de las cuales, debiera ser corresponsable la empresa – plataforma informática que los contacta para la prestación de los servicios de entrega.

“Los repartidores han tenido que buscar diversos métodos para cuidarse las espaldas. Saúl adelanta que están trabajando con una APP española, “Zenly”, para monitorear a los compañeros.

¹⁶ <https://www.backpackfordelivery.com/collections/todos-los-productos>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

“Nos funciona en el caso en el que tú ya no tengas batería o cualquier cosa, la APP nos va diciendo qué estás haciendo”.

Dicha aplicación registra las rutas e identifica cuando el repartidor está en su casa, en el trabajo, también dice a qué velocidad va manejando. “Por ejemplo, tengo a uno que está avanzando a 5 km, los vamos checando, me dice el nivel de su batería, en caso de que me desaparezca la chica o chico, me dice que es posible que no tenga GPS que esté en un lugar comprometido”.

La APP se ocupa más como red social en España, pero Saúl se puso en contacto con ellos para que la desarrollaran más para la cuestión de seguridad: es un mapa que poco a poco va a ir creciendo.

Otra opción que tienen los repartidores para su seguridad es la clásica: un grupo de WhatsApp en el que tratan de compartir su ubicación. El problema es que a veces no funciona muy bien.

Además, no dejan de lado el trabajo en conjunto para la prevención del delito con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, que se ha fortalecido más, precisamente por este incremento de los asaltos y otras cuestiones como el acoso sexual que sufren algunas de las repartidoras.”¹⁷

Contingencia que no se daría en mismo número si se supiera que los medios de transporte (bicicletas, motocicletas, otros); las mercancías; equipos de comunicación y rastreo, se encuentran debidamente asegurados y respaldados por las plataformas informáticas – empresas generadoras de la prestación del servicio.

Ya que se ven los repartidores – socios – comisionistas en la necesidad de generar su propio mapa de riesgos, ya que o cuentan con ningún respaldo de la empresa que los contacta y lejos de ello, les deja la responsabilidad de cuidar, su integridad, su vida, sus bienes y los bienes que transportan a su cuenta y riesgo, como se expresa en se oportunidad.

“No es una novedad que las empresas como Uber Eats, Rappi y Didi Food fomentan la precarización del trabajo, pero además de no brindarles lo mínimo a sus repartidores, son poco flexibles cuando éstos sufren algún asalto. ¿La respuesta que encuentran? “es una pena, pero te esperamos pronto de regreso en la APP”¹⁸

¹⁷ EME EQUIS, Tapia, Patricia, Op. Cit.

¹⁸ Ibídem.



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Por lo que una regulación que permita que las empresas se hagan responsable del actuar de los repartidores – socios – comisionistas, así como de las situaciones a las que ellos mismos se enfrentan día a día permitirá se cumpla el mandato en materia de movilidad de mercancías atendiendo explotación de esta nueva modalidad de entrega de mercancías respetando la pirámide de movilidad y bajo bases y directrices claras que planifican, regulan y ordenan el transporte de bienes.

Los hábitos de consumo y las restricciones movilización, trajeron aparejada nuevos hábitos de consumo y ofertas a las que no escapan las entregas a domicilio, que van con horarios de entrega en la mayoría de los casos hasta las 02:00 am¹⁹, horario que es riesgoso por los accidentes de tránsito derivados de la velocidad de conducción o los actos delictivos arrojados por la poca afluencia de gente o la obscuridad.

6. 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.²⁰

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 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,

¹⁹ Chilango, comida, Colaborador, Vía: Daniela Barranco 19 de diciembre 2020, Pa' desvelados: comida a domicilio en la madrugada. ¿Desvelado? Acá una selección de restaurantes con comida a domicilio en la madrugada: pollo asado, hamburguesas, tacos ¡y más!
<https://www.chilango.com/comida/restaurantes/comida-a-domicilio-en-la-madrugada/>

²⁰ 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



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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.

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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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.²¹

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.
- 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.

²¹ Ibidem.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- 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.²²

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.

7. NECESIDADES REGULATORIAS

Conforme a lo expuesto, existen diversas necesidades regulatorias en materia de el empleo de plataformas informáticas para el reparto de bienes y mercancías, tendientes a proteger derechos sustantivos de repartidores y usuarios.

Por una parte, por cuanto hace a la necesidad de la protección de las personas que materializan el reparto de los bienes y mercancías se identifican los siguientes mínimos, que se advierte tienen relación estrecha con la seguridad vial, y por ende a la protección de la integridad de las personas.

En principio, se ha advertido la necesidad de que exista obligatoriedad de que se cuente con un aseguramiento integral a cargo de la empresa que opera la plataforma informática de reparto de bienes (con póliza de seguro vigente) para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio de transporte de mercancías pudieran ocasionarse, con una cobertura mínima que se determine en los lineamientos que para tal efecto emita la Secretaría en términos de los estudios realizados señalados en valor de Unidad de Medida y Actualización de la Ciudad de México vigente, dependiendo de la modalidad de transporte a la que corresponda.

Lo anterior a efecto de que:

²² La precariedad laboral y sus graves consecuencias, Marta Seminario, recuperado de: <https://protecciondatos-lopd.com/empresas/precariadad-laboral/>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- a) Hacer obligatorio el aseguramiento de todos los repartidores – socios – o comisionistas de la plataforma que se trate, bajo coberturas que garanticen su vida, integridad física, así como mercancías transportadas; durante el tiempo efectivo en que desarrollan la actividad de entrega de mercancías (contacto; traslado al lugar de recepción de mercancías por el proveedor; recepción de mercancías; traslado y entrega en destino final de la misma).

Actualmente, existen empresas cuentan con un esquema de aseguramiento parcial por lo que esta iniciativa busca establecer la obligación a todas las empresas prestadoras de servicios vía contacto plataforma digital, a cubrir bajo el esquema de corresponsabilidad con un seguro que cubra las externalidades negativas a las que se enfrentan los repartidores – socios – comisionistas con motivo del ejercicio de esta actividad.²³

- b) Las personas que se emplean bajo esta modalidad de entrega de mercancías, no sea la directamente afectada y quede sola para enfrentar todas las contingencias a las que se enfrenta con la entrega de bienes.
- c) Se haga efectiva la corresponsabilidad que deben tener los sujetos que se benefician del ejercicio de esta modalidad de entrega de mercancías, durante el tiempo efectivo que ejecutan el servicio.
- d) Evitar se trasladen las externalidades negativas a la administración de la Ciudad de México, seguridad; salud en el transporte, etc. O los repartidores – socios – comisionistas.

²³ Por ejemplo, algunas de las coberturas que protege la empresa UberEats con los seguros que contratan son:

Responsabilidad Civil por Daños a Terceros ocasionados por un accidente de tránsito cuando el socio repartidor está conectado a la aplicación Uber Eats. Esto quiere decir que el seguro aplica si el socio repartidor resulta responsable por daños o lesiones a terceros ocurridos mientras el socio repartidor está conectado a la aplicación de Uber Eats, hasta el límite de la cobertura.

Accidentes Personales cubre gastos médicos; incapacidad total y permanente; y/o muerte accidental por lesiones que resultan de un accidente de tránsito, agresiones u otro tipo de percance al socio repartidor los ocupantes ocasionados durante una entrega realizada con la aplicación Uber Eats. Esto quiere decir que el seguro aplica si sufres un accidente durante una entrega utilizando la aplicación de Uber Eats, hasta los límites de esas coberturas.

Las motos y bicicletas no cuentan con las coberturas de Robo Total o Daños Materiales. <https://www.uber.com/es-MX/blog/coberturas-para-motos-bicicletas-y-caminadores/>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

De la misma forma se ha identificado la necesidad de que sea regulado que no se trasladen costos a los repartidores, sobre equipo que ocupe la empresa de la plataforma para el traslado o para identificar a los repartidores que realicen este servicio. De la misma forma por cuanto hace al equipo de protección personal, que se considera debe de ser otorgado por las plataformas que ofertan el traslado de bienes.

Asimismo, se advierte que por seguridad vial, existe la necesidad de que la Secretaría emita lineamientos que habrán de hacer cumplir las referidas plataformas informáticas, sobre características, capacidades y volúmenes máximos entre el medio de transporte empleado y los bienes objeto de reparto, a fin de preservar la seguridad de las personas.

De la misma forma, a efecto de que se preserven aspectos de seguridad vial, debe establecerse la obligación de que se establezca, implemente y cumpla permanentemente con un programa para la prevención de riesgos de los repartidores a emplear en la plataforma, los cuales deben ser aprobados por la Secretaría bajo las condiciones mínimas que deberá establecer a través de lineamientos que establezca.

También, se prevé la necesidad de que la Secretaría cuente con una instancia facultada para dirimir conflictos que se susciten entre las plataformas y los repartidores, como lo son las bajas o suspensiones en las mismas.

Por otra parte, por cuanto hace a la necesidad de la protección de las personas usuarias de los servicios de traslado que ofertan las plataformas, se advierte que guardan relación con la seguridad, donde se prevén los siguientes mínimos.

En principio, los usuarios del servicio, que son quienes a través de esta modalidad de movilidad de bienes y servicios evitan los desplazamientos, merecen contar con información y condiciones que se traduzcan en que esta actividad de movilidad les es segura.

Para ello la identificación de las personas que movilizan la mercancía es imprescindible.

De ahí que se considere en principio la necesidad de que exista un padrón de registro ante la Secretaría, a efecto de tener bases sólidas para que la autoridad pueda actuar en caso de cualquier ilícito.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Asimismo, que los repartidores porten un distintivo oficial que determine la Secretaría, pues como se ha visto, muchos son los casos en que delincuentes simulan ser repartidores para cometer un ilícito.

Además de implementar que de manera obligatoria, las plataformas informáticas den a conocer a sus usuarios, información sobre el nombre del repartidor, el medio de transporte que emplea, así como datos relacionados con el registro de los conductores y la vigencia de la licencia otorgada a la plataforma por parte de la Secretaría.

En el mismo sentido, que las plataformas compartan estos datos, y los necesarios en materia de movilidad con la Secretaría, a fin de que esta pueda establecer estrategias eficaces para cumplir con su objetivo.

Ello con el debido tratamiento que corresponde a los datos personales en posesión de particulares, y cuyo requerimiento, no podrá implicar conocer el nombre de usuarios o mercancías que sean trasladadas.

Todo esto, bajo un esquema de inspección y vigilancia que permita que un régimen de sanción que puede llevar a la revocación de la licencia que se otorgue a la plataforma para poder operar.

Con la regulación mínima en cita, se considera que se puede cumplir con, con los principios establecidos en la Ley de Movilidad para la Ciudad de México, respecto a esta actividad de movilidad urbana.

III. 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



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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; 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



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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

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, el derecho relativo al efectivo desplazamiento para satisfacción de necesidades, por lo que no se limita al desplazamiento de una persona en particular, sino que se extiende a aquellas que brinden los bienes para satisfacer sus necesidades, esto es, a aquellos necesarios para lograr un grado de satisfacción adecuado.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

“En efecto, la movilidad es un concepto vinculado a las personas o mercancías que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de los propios desplazamientos realizados”.²⁴

Actualmente se concibe una acepción amplia de lo que representa la movilidad, en la que se incluyen condiciones cualitativas que tienen por objeto la satisfacción de las necesidades de toda persona que requiera desplazarse de un espacio a otro, implicando las de desarrollo, educación, salud, consumo, recreación, culturales, abastecimiento, limpieza, entre otras.

Resulta importante destacar que tradicionalmente existió la concepción clásica del transporte, en donde se asumía que la satisfacción de las necesidades de las personas en sus desplazamientos o respecto de su movilidad, que era solucionada con la dotación de medios de transportación.

Esta concepción tradicional suponía que por la dotación de medios de transporte, son resueltas las necesidades de movilidad de las personas, dejándose al lado aspectos cualitativos que subyacen a la acepción actual de la movilidad.

Dentro de la visión tradicional de transporte, la movilidad se centraba en origen-destino a través del transporte público y la búsqueda de acceso a través de la modalidad privada, siendo que lo que importaba era concentrar la cifra de viajes/persona por día, para medir la eficiencia del transporte y con ello tazar la movilidad; esto es, con cuestiones estadísticas sin considerar los aspectos cualitativos y necesarios para la satisfacción de las necesidades y el desarrollo del ser humano.

La conformación de toda sociedad se da por la agrupación de individuos,²⁵ unidad que por su definición lo indica, son indivisibles, pero a la vez muy diversos. Así la búsqueda de satisfacción de las necesidades de cada uno de ellos es muy diversa y atiende no sólo a cuestiones de condición social, sexo, edad, ocupación, entre otras diversas, siendo insuficiente el quererlos adscribir a grandes grupos sociales con características comunes y diferenciación de grupos.

²⁴SANZ, Alfonso, *Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana*, La construcción de la Ciudad Sostenible.

²⁵Individuo, dua. (Del lat. individūus).1. adj. Individual. 2. adj. Que no puede ser dividido. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, versión electrónica, contenido de la 22.^a edición.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

La dinámica de las ciudades ha traído como consecuencia su crecimiento, y consecuentemente las necesidades de que esta cuente con satisfactores de las personas, siendo que sin una planeación adecuada del desarrollo urbano, la movilidad se presenta como un fenómeno a ser problematizado y estudiado por diversas disciplinas; encontrándonos frente a concentraciones sociales que para su desarrollo tienen que movilizarse atendiendo a una innumerable combinación de espacios (educativos, laborales, recreación, salud, entre otros), dependiendo la proximidad y de la distancia la demanda de movilidad que cada individuo requiera ya sea por necesidad o deseo.

En la obra de Georges Amar titulada *Homo Mobilis*,^{26 y 27} la movilidad es algo más que un transporte, es decir no se centra solo vehículos, infraestructura traducida en vías de comunicación, flujos viales, tránsito entre otros elementos que se concretaban a analizar origen y destino, la visión de Amar, respecto de la movilidad es que es una institución de carácter social que modifica los patrones de relación entre las personas y en consecuencia los comportamientos individuales.

Precisamente, la movilidad es vista como una forma de pensar, como un fenómeno que crea relaciones, luego entonces la religancia,²⁸ que sustenta a la movilidad, da la pauta de creación de tecnologías que permiten la innovación.

El paradigma de la movilidad alude al movimiento de personas y las necesarias para satisfacer sus necesidades, es decir, tiene que ver con la accesibilidad de las personas a lugares y destinos, con el fin de que estas puedan satisfacer sus necesidades

²⁶KORSTANJE Maximiliano E., *Reseña*, Departamento de Ciencias Económicas de la Universidad de Palermo, Argentina, *Alteridades* vol.23 no.46 México jul./dic. 2013 versión html Lecturas, Amar Georges, *Homo Mobilis*. La nueva era de la movilidad, SCIELO, La Crujía Ediciones, Buenos Aires, 2011, p 176.

²⁷ El autor explica su concepto de religancia neologismo que atañe a (*relation*) en combinación con lazo (*lien*). Religancia se define como la creación de lazos y de sinergias entre redes de flujos urbanos de naturalezas muy diferentes: flujos de viajeros, de información, de energías, de mercancías, de calor, de residuos, de servicios, de formas culturales, etcétera

²⁸ Religancia se define como la creación de lazos y de sinergias entre redes de flujos urbanos de naturalezas muy diferentes: flujos de viajeros, de información, de energías, de mercancías, de calor, de residuos, de servicios, de formas culturales, etcétera.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

sociales, de bienes, productos y servicios, por ello, el movimiento tiene un valor en sí mismo.²⁹

Por ello un concepto de movilidad da una concepción amplia sobre la satisfacción de las necesidades de desplazamiento de las personas, así como de la satisfacción de sus necesidades personales, como lo es precisamente a través del uso de las tecnologías de la información para lograr este propósito, que como se ha visto es materia de la regulación que propone la presente iniciativa.

Acepción que precisamente encuentra inmersa en el párrafo primero del artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, al señalar que el objeto de la misma es establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Es decir, el empleo de tecnologías de la información para el reparto de bienes y mercancías es parte de la movilidad urbana, y puede precisamente concebirse como una estrategia para evitar desplazamientos de personas y automóviles, en el reparto de bienes.

Asimismo, este derecho a la movilidad, debe darse 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.

²⁹Ídem., p 21.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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.

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.

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.³⁰

³⁰ 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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

De la lectura de la Ley se desprenden diez principios,³¹ 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.

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.³²

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 únicamente los principios que se encuentran estrechamente relacionados con la materia de la presente iniciativa.

³¹ 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.

³² 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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

a) 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.

A continuación, nos enfocamos únicamente al subprincipio que se relacionan con la presente iniciativa, esto es, respecto a que se cuente información clara y oportuna.

- **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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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.³³

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,³⁴ 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.³⁵

Como se ha visto, actualmente no se encuentra regulada la información que se genera a través de las plataformas electrónicas para ofertar el traslado de bienes, sus condiciones, ni la facultad de la Secretaría para que estas las exija de las plataformas existentes.

b) 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;”

³³ Conforme al artículo 222 de la LMCM.

³⁴ Cfr. artículo 236 de la LMCM.

³⁵ Cfr. artículo 212 de la LMCM.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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
- 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.³⁶

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 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 en las plataformas para el transporte de bienes y mercancías, 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 esta modalidad de movilidad.

Por su parte, este principio es coincidente con todos los aspectos relacionados a la seguridad vial de las personas que realicen o materialicen el reparto de bienes y mercancías, que como se ha identificado, se encuentran relacionados con un esquema

³⁶ 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



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

de aseguramiento a su favor y de terceros, equipo de protección personal, establecimiento de normas de carga, etcétera.

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

IV. 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 el traslado de bienes y mercancías.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

V. 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 el traslado de bienes, por lo que su implementación en cuanto hace a su regulación 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.

VI. 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 XLIX BIS AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIV BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 223 BIS, 223 TER, 223 QUATER Y 223 QUINQUIES; Y SE ADICIONA EL ARTÍCULO 251 BIS, TODOS DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO; EN MATERIA DEL USO DE PLATAFORMAS INFORMATICAS PARA EL REPARTO.

La cual se propone quedar como en lo subsecuente se detalla, por lo que para una mayor comprensión de la reforma propuesta, a continuación, se especifica en un cuadro comparativo el texto vigente y la modificación propuesta.

CUADRO COMPARATIVO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
Texto Vigente	Propuesta de reforma
Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XLIX. ... (sin correlativo)	Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a XLIX. ...



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

<p>L. a LXIV. ... (sin correlativo)</p>	<p>XLIX Bis. Licencia operativa de plataforma de reparto: Es el acto jurídico emitido por la Secretaría por medio del cual, autoriza a una persona física o moral para que realice actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía 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 reparto.</p> <p>L. a LXIV. ...</p> <p>LXIV Bis. Plataforma informática para el reparto: 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 físicas o morales con licencia operativa de plataforma de reparto, pueden realizar actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio. Se considera como una actividad de movilidad regulada y sujeta a las</p>
---	---



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

<p>I. a XLIX. ...</p> <p>(sin correlativo)</p> <p>L. a LXV. ...</p>	<p>I. a XLIX. ...</p> <p>XLIX Bis. Regular, verificar y ejercer las facultades previstas en el Capítulo XIV Bis del Título Tercero de esta Ley, respecto del uso de plataformas electrónicas para el reparto, así como llevar a cabo las acciones regulatorias de vigilancia y sanción previstas en los artículos 223 Bis, 223 Ter y 250 Bis de esta Ley.</p> <p>L. a LXV. ...</p>
<p>(sin correlativo)</p> <p>(sin correlativo)</p>	<p>CAPÍTULO XIV BIS DEL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES Y DE SERVICIOS DE REPARTO DE BIENES Y MERCANCÍAS</p> <p>Artículo 223 Bis.- El servicio de transporte bienes 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 reparto, se considera como una actividad de movilidad regulada y sujeta a las disposiciones de este Capítulo.</p>
<p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 223 Ter.- Las personas físicas o morales que realicen actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital a través de la operación y/o administración de aplicaciones y/o plataformas informáticas de control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la</p>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>interconexión que permita a los usuarios contactar con terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio de la Ciudad de México, independientemente de las obligaciones establecidas en otros ordenamientos, deberán:</p> <ol style="list-style-type: none">I. Presentar solicitud de Licencia operativa de plataforma de reparto 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. <p>A efecto de lo anterior, el solicitante también deberá presentar un programa para la prevención de riesgos de los repartidores a emplear en la plataforma, sujetos a la aprobación de la Secretaría, que deberán cumplir las condiciones mínimas que ésta prevenga en los lineamientos que emita para tal efecto.</p> <p>Ninguna persona podrá prestar la intermediación, promoción o facilitación digital a través de plataformas informáticas para el reparto, reguladas en el presente</p>
--	---



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>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.</p> <p>II. Contar con un esquema de aseguramiento a favor de las personas que realicen la entrega de los bienes a través de la plataforma electrónica para el reparto, que ampare responsabilidad civil, riesgos de accidente y muerte a favor de éste y de terceros, mediante póliza de seguro expedida por una institución de seguros, independientemente de la naturaleza o la denominación con la que se les identifique a las referidas personas que realicen la entrega de bienes en mención.</p> <p>Aseguramiento que debe abarcar los tiempos de traslado, recepción de mercancías, y hasta la entrega final al destinatario.</p> <p>Este seguro no podrá repercutirse o encontrarse a cargo de las referidas personas que realicen la entrega de bienes.</p> <p>El Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto podrá optar por acreditar el cumplimiento, de prestaciones de seguridad social para cubrir el</p>
--	--



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>riesgo de accidentes o muerte de los conductores que operen en su plataforma, siempre que a cargo del referido titular.</p> <p>En caso de incumplimiento a lo previsto en esta fracción, la persona Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, se encontrará sujeta a hacer frente a la responsabilidad civil frente a la persona que hace entrega de los bienes, así como a terceros, además de las sanciones administrativas por incumplimiento de conformidad con esta Ley.</p> <p>III. Asimismo, el aseguramiento previsto en la fracción anterior deberá hacerse extensivo hacia el robo total, parcial o daños materiales de los bienes y vehículos que sean empleados en el reparto de bienes regulados en el presente capítulo, durante los tiempos de traslado, recepción de mercancías, y hasta la entrega final al destinatario.</p> <p>En ningún caso, las plataformas podrán hacer responsable o deducirles comisión o contraprestación alguna a la persona que realice la entrega de bienes, sobre robos, calidad de los bienes o cualesquier acción ajena a su responsabilidad, por lo que en</p>
--	--



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>todo caso, el titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, habrá de efectuar las prevenciones correspondientes en los instrumentos que correspondan, ante el tercero, suministrador o propietario del bien correspondiente.</p> <p>IV. Informar y mantener permanentemente actualizado el padrón de personas que realicen el reparto de bienes por medio de plataformas reguladas en el presente capítulo, así como de los medios de transporte con los que se realiza el mismo, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos que para tal efecto emita.</p> <p>V. Corroborar y mantener la portación de los elementos de identificación que para tal efecto determine la Secretaría, de las personas registradas ante la Secretaría que realicen el reparto de bienes a través de la plataforma informática para el reparto.</p> <p>VI. Establecer las medidas necesarias para que a través de la plataforma electrónica para el reparto, se dé a conocer a los usuarios, el nombre de la persona que lo realiza, así como de su registro y vigencia, así como de la licencia emitida por la Secretaría.</p>
--	---



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>VII. Abstenerse de la divulgación de cualesquier dato del servicio que presta, incluyendo, itinerarios, frecuencia de uso, datos de usuarios, tipos de entrega, etcétera; dando cumplimiento con las disposiciones en materia de protección de datos personales en posesión de particulares.</p> <p>En ningún caso la Secretaría podrá solicitar u obtener de la persona Titular de la Licencia operativa de la plataforma de reparto, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios o a los bienes. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial de autoridad competente.</p> <p>Además el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, 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>VIII. En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, podrá establecer condiciones de exclusividad de las personas que se registren o</p>
--	---



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>asocien en sus plataformas para realizar la entrega de bienes regulados en este capítulo.</p> <p>IX. 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 reparto, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial, expedido por autoridad competente.</p> <p>X. Cumplir con los lineamientos que emita la Secretaría en materia de características, capacidades, volúmenes máximos entre el medio de transporte empleado y los bienes objeto de reparto, a fin de preservar la seguridad de las personas.</p> <p>XI. Cumplir permanentemente con el programa para la prevención de riesgos de los repartidores a emplear en la plataforma, aprobados por la Secretaría, misma que estará facultada para verificar su cumplimiento.</p> <p>XII. Cumplir y vigilar que los repartidores registrados en su</p>
--	--



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>plataforma, cuenten con el equipamiento necesario para la protección necesaria en base al medio de transporte necesario y cumplan con las disposiciones de seguridad vial, de conformidad con las disposiciones que para tal efecto emita la Secretaría.</p> <p>En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, podrá exigir que el equipo de protección o aquel que empleen para identificar su reparto, pueda correr a cargo de los repartidores.</p> <p>La Secretaría estará facultada para emitir las disposiciones reglamentarias necesarias para llevar a cabo lo previsto en este artículo, así como para verificar, y en su caso, sancionar su incumplimiento.</p>
(sin correlativo)	<p>Artículo 223 Quater.- 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 reparto, a las personas que lo realicen.</p> <p>Por lo que la misma se encontrará facultada para determinar las medidas precautorias o definitivas de conformidad con los principios de legalidad y debido proceso.</p>



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

<p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 223 Quinquies.- La obligación contemplada en la fracción II del artículo 223 Ter de esta Ley, es extensiva para las personas físicas o morales, que realicen la entrega de los productos, paquetería y/o mensajería, a través de repartidores a su cargo.</p>
<p>(sin correlativo)</p>	<p>Artículo 250 Bis.- El incumplimiento a las obligaciones previstas en el Capítulo XIV bis del Título Tercero de esta Ley, será sancionado por la Secretaría conforme a lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Una multa de 5,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones I y VIII del artículo 223 Ter de esta Ley.b) Una multa de 3,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones II y VII del artículo 223 Terc) Una multa de 300 a 5,000 UMAS, en caso de incumplimiento al artículo 223 Quinquies de esta Ley.d) Una multa de 2,000 a 7,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones III, IV y IX del artículo 223 Ter de esta Ley.e) Una multa de 100 a 2000 UMAS en caso de incumplimiento a las fracciones V, VI, X, XI y XII del artículo 223 Ter de esta Ley.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

	<p>En caso de reincidencia, la Secretaría podrá revocar la Licencia que haya emitido a favor del Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto.</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:

VII. 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 XLIX BIS AL ARTÍCULO 12; SE ADICIONA EL CAPÍTULO XIV BIS DEL TÍTULO TERCERO, Y LOS ARTÍCULOS 223 BIS, 223 TER, 223 QUATER Y 223 QUINQUIES; 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:

I. a XLIX. ...

XLIX Bis. Licencia operativa de plataforma de reparto: Es el acto jurídico emitido por la Secretaría por medio del cual, autoriza a una persona física o moral para que realice actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

cualquier tipo de mercancía 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 reparto.

L. a LXIV. ...

LXIV Bis. Plataforma informática para el reparto: 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 físicas o morales con licencia operativa de plataforma de reparto, pueden realizar actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital de terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio de la Ciudad de México, para contactar e interconectar a usuarios de este servicio. Se considera como una actividad de movilidad regulada y sujeta a las disposiciones del Capítulo XIV 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 reparto: 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 bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía 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 reparto.

XCVII. a CVI. ...

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a XLIX. ...



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

XLIX Bis. Regular, verificar y ejercer las facultades previstas en el Capítulo XIV Bis del Título Tercero de esta Ley, respecto del uso de plataformas electrónicas para el reparto, así como llevar a cabo las acciones regulatorias de vigilancia y sanción previstas en los artículos 223 Bis, 223 Ter y 250 Bis de esta Ley.

L. a LXV. ...

CAPÍTULO XIV BIS

DEL USO DE PLATAFORMAS DIGITALES Y DE SERVICIOS DE REPARTO DE BIENES Y MERCANCÍAS

Artículo 223 Bis.- El servicio de transporte bienes 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 reparto, se considera como una actividad de movilidad regulada y sujeta a las disposiciones de este Capítulo.

Artículo 223 Ter.- Las personas físicas o morales que realicen actividades de intermediación, promoción o de facilitación digital a través de la operación y/o administración de aplicaciones y/o plataformas informáticas de control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, para la interconexión que permita a los usuarios contactar con terceros oferentes de bienes, para la entrega o recepción de paquetes alimentos, víveres o cualquier tipo de mercancía en territorio de la Ciudad de México, independientemente de las obligaciones establecidas en otros ordenamientos, deberán:

- I. Presentar solicitud de Licencia operativa de plataforma de reparto 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.

A efecto de lo anterior, el solicitante también deberá presentar un programa para la prevención de riesgos de los repartidores a emplear en la plataforma, sujetos a la aprobación de la Secretaría, que deberán cumplir las condiciones mínimas que ésta prevenga en los lineamientos que emita para tal efecto.

Ninguna persona podrá prestar la intermediación, promoción o facilitación digital a través de plataformas informáticas para el reparto, reguladas en el presente capítulo, en caso de no contar la licencia correspondiente, o bien, cuando la



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

misma haya sido revocada por el incumplimiento a las obligaciones establecidas en esta Ley.

- II. Contar con un esquema de aseguramiento a favor de las personas que realicen la entrega de los bienes a través de la plataforma electrónica para el reparto, que ampare responsabilidad civil, riesgos de accidente y muerte a favor de éste y de terceros, mediante póliza de seguro expedida por una institución de seguros, independientemente de la naturaleza o la denominación con la que se les identifique a las referidas personas que realicen la entrega de bienes en mención.

Aseguramiento que debe abarcar los tiempos de traslado, recepción de mercancías, y hasta la entrega final al destinatario.

Este seguro no podrá repercutirse o encontrarse a cargo de las referidas personas que realicen la entrega de bienes.

El Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto 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 a cargo del referido titular.

En caso de incumplimiento a lo previsto en esta fracción, la persona Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, se encontrará sujeta a hacer frente a la responsabilidad civil frente a la persona que hace entrega de los bienes, así como a terceros, además de las sanciones administrativas por incumplimiento de conformidad con esta Ley.

- III. Asimismo, el aseguramiento previsto en la fracción anterior deberá hacerse extensivo hacia el robo total, parcial o daños materiales de los bienes y vehículos que sean empleados en el reparto de bienes regulados en el presente capítulo, durante los tiempos de traslado, recepción de mercancías, y hasta la entrega final al destinatario.

En ningún caso, las plataformas podrán hacer responsable o deducirles comisión o contraprestación alguna a la persona que realice la entrega de bienes, sobre robos, calidad de los bienes o cualesquier acción ajena a su responsabilidad, por lo que en todo caso, el titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, habrá de efectuar las prevenciones correspondientes en los instrumentos que correspondan, ante el tercero, suministrador o propietario del bien correspondiente.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

- IV.** Informar y mantener permanentemente actualizado el padrón de personas que realicen el reparto de bienes por medio de plataformas reguladas en el presente capítulo, así como de los medios de transporte con los que se realiza el mismo, en los términos que establezca la Secretaría en los lineamientos que para tal efecto emita.
- V.** Corroborar y mantener la portación de los elementos de identificación que para tal efecto determine la Secretaría, de las personas registradas ante la Secretaría que realicen el reparto de bienes a través de la plataforma informática para el reparto.
- VI.** Establecer las medidas necesarias para que a través de la plataforma electrónica para el reparto, se dé a conocer a los usuarios, el nombre de la persona que lo realiza, así como de su registro y vigencia, así como de la licencia emitida por la Secretaría.
- VII.** Abstenerse de la divulgación de cualesquier dato del servicio que presta, incluyendo, itinerarios, frecuencia de uso, datos de usuarios, tipos de entrega, etcétera; dando cumplimiento con las disposiciones en materia de protección de datos personales en posesión de particulares.
- En ningún caso la Secretaría podrá solicitar u obtener de la persona Titular de la Licencia operativa de la plataforma de reparto, datos personales o aquellos que identifiquen a los usuarios o a los bienes. Únicamente esto podrá ser revelado en términos de mandamiento judicial de autoridad competente.
- Además el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, 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.
- VIII.** En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, podrá establecer condiciones de exclusividad de las personas que se registren o asocien en sus plataformas para realizar la entrega de bienes regulados en este capítulo.
- IX.** 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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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

- X. Cumplir con los lineamientos que emita la Secretaría en materia de características, capacidades, volúmenes máximos entre el medio de transporte empleado y los bienes objeto de reparto, a fin de preservar la seguridad de las personas.
- XI. Cumplir permanentemente con el programa para la prevención de riesgos de los repartidores a emplear en la plataforma, aprobados por la Secretaría, misma que estará facultada para verificar su cumplimiento.
- XII. Cumplir y vigilar que los repartidores registrados en su plataforma, cuenten con el equipamiento necesario para la protección necesaria en base al medio de transporte necesario y cumplan con las disposiciones de seguridad vial, de conformidad con las disposiciones que para tal efecto emita la Secretaría.

En ningún caso, el Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto, podrá exigir que el equipo de protección o aquel que empleen para identificar su reparto, pueda correr a cargo de los repartidores.

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

Artículo 223 Quater.- 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 reparto, a las personas que lo realicen.

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

Artículo 223 Quinquies.- La obligación contemplada en la fracción II del artículo 223 Ter de esta Ley, es extensiva para las personas físicas o morales, que realicen la entrega de los productos, paquetería y/o mensajería, a través de repartidores a su cargo.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

Artículo 250 Bis.- El incumplimiento a las obligaciones previstas en el Capítulo XIV bis del Título Tercero de esta Ley, será sancionado por la Secretaría conforme a lo siguiente:

- a) Una multa de 5,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones I y VIII del artículo 223 Ter de esta Ley.
- b) Una multa de 3,000 a 10,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones II y VII del artículo 223 Ter
- c) Una multa de 300 a 5,000 UMAS, en caso de incumplimiento al artículo 223 Quinquies de esta Ley.
- d) Una multa de 2,000 a 7,000 UMAS, en caso de incumplimiento a las fracciones III, IV y IX del artículo 223 Ter de esta Ley.
- e) Una multa de 100 a 2000 UMAS en caso de incumplimiento a las fracciones V, VI, X, XI y XII del artículo 223 Ter de esta Ley.

En caso de reincidencia, la Secretaría podrá revocar la Licencia que haya emitido a favor del Titular de la Licencia operativa de plataforma de reparto.

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

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.



II LEGISLATURA

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO JORGE GAVIÑO AMBRIZ

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 15 días del mes de marzo del año
2022.

VS

TÍTULO	GPPRD INSCRIPCION SESION 22 DE NOVIEMBRE
NOMBRE DEL ARCHIVO	INSCRIPCIÓN...GAVIÑO.pdf and 1 other
ID. DEL DOCUMENTO	9e009c3ae21235b2ab23cc598019b1ad0e77f641
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	DD / MM / YYYY
ESTADO	● Firmado

Historial del documento



18 / 03 / 2022
13:07:30 UTC-5

Enviado para firmar a Coordinación de Servicios Parlamentarios DOS (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx) por victor.lobo@congresocdmx.gob.mx.
IP: 189.203.252.73



18 / 03 / 2022
13:09:26 UTC-5

Visto por Coordinación de Servicios Parlamentarios DOS (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx)
IP: 187.170.46.3



FIRMADO

18 / 03 / 2022
13:09:35 UTC-5

Firmado por Coordinación de Servicios Parlamentarios DOS (serv.parlamentarios@congresocdmx.gob.mx)
IP: 187.170.46.3



COMPLETADO

18 / 03 / 2022
13:09:35 UTC-5

Se completó el documento.