



Dip. Mauricio Tabe Echartea



**DIP. ISABELA ROSALES HERRERA**  
**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE**  
**DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.**  
**I LEGISLATURA.**  
**PRESENTE**

El que suscribe, **Diputado Mauricio Tabe Echartea**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la Primera Legislatura del Honorable 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 D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 5 fracción I, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Poder Legislativo, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A DIVERSAS AUTORIDADES DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REVISAR, EN EL ÁMBITO DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS, EL “AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER A LAS PERSONAS MORALES QUE OPEREN, ADMINISTREN Y/O UTILICEN APLICACIONES O PLATAFORMAS INFORMÁTICAS PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y/O GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS MÓVILES, POR MEDIO DE LOS CUALES LOS PARTICULARES PUEDEN CONTRATAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRIVADO ESPECIALIZADO CON CHOFER LOS REQUERIMIENTOS DE ENTREGA DE INFORMACIÓN QUE DEBERÁN CUMPLIR”, CON EL OBJETO DE REFORMULARLO, EVITANDO LA GENERACIÓN DE OBSTÁCULOS ADMINISTRATIVOS, CONTABLES Y/O FISCALES QUE SE TRADUZCAN EN MAYORES COSTOS PARA LOS USUARIOS Y EN RIESGOS POR EL MANEJO DISCRECIONAL DE DATOS PERSONALES** al tenor de los siguientes:

  
I LEGISLATURA  
COORDINACIÓN DE SERVICIOS  
PARLAMENTARIOS  
FOLIO: 00010389  
FECHA: 25/11/19  
HORA: 15:10  
Escribió: Daniel



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echarrea



## ANTECEDENTES

En el 2012, la empresa Carrot dio inicio a sus operaciones dentro de la actual Ciudad de México, convirtiéndose en el primer instrumento de automóviles compartidos del país. La idea era que las personas tuvieran la capacidad de rentar vehículos por días o tan sólo por unas horas en cualquier horario, contando con una gran variedad de vehículos para satisfacer el gusto de todos los inscritos en el sistema, además de una cantidad importante de estaciones para facilitar su accesibilidad.

Para mediados del año 2013, la empresa estadounidense Uber Technologies comenzó a brindar servicios de autotransporte privado en territorio mexicano. Gracias a ello, los usuarios de transporte en nuestro país, tuvieron la oportunidad de optar por un nuevo mecanismo con el cual pudieran trasladarse a sus destinos.

La empresa comenzó a crecer a un ritmo relativamente rápido, aumentando velozmente el número de usuarios y de socios conductores y así, sus ganancias también se incrementaron con celeridad. A partir de ello, otras empresas dedicadas a prestar el servicio bajo el mismo modelo de operación, como Cabify, Yaxi, Easy Taxi y más recientemente DiDi, por mencionar algunas, comenzaron a fortalecer sus plataformas, para tratar de competir con la compañía anteriormente mencionada y satisfacer la demanda de transporte privado.



Según los comentarios de clientes habituales de estas plataformas de transporte, existen numerosas ventajas competitivas por las que una persona se decide a contratar un servicio privado de este tipo; entre ellas podemos destacar:

- La posibilidad de pagar por medio de una tarjeta de débito o crédito, evitando que sea necesaria la portación de dinero en efectivo;
- La calificación que se dan mutuamente los conductores y los pasajeros, aunado a los comentarios que se pueden emitir respecto de las experiencias de cada viaje;
- La opción de monitorear el trayecto de los viajes en tiempo real desde otro dispositivo móvil;
- La disposición y paciencia para llevar personas mayores, personas con discapacidad, animales de compañía o personas que recorren trayectos largos;
- Otros, como la comodidad.

Con lo anteriormente señalado, resulta pertinente subrayar que la razón principal por la cual los usuarios de las apps de transporte eligen como primera opción viajar por medio de transporte privado, aun cuando generalmente éste tiene un precio más elevado que el de los taxis, es la seguridad.

Evidentemente, las empresas referidas no están exentas de contratar alguna persona que posteriormente cometa cualquier tipo de falta u otra conducta contra su clientela, como lo demuestran casos ya documentados, pero estos actos en cantidad son escasos en comparación de los perpetrados por conductores del transporte público. Según datos del Secretariado Ejecutivo de



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



Seguridad Pública en los últimos dos años, en el periodo que va de enero hasta agosto, el robo en transporte público individual aumentó un 183% en la Ciudad de México. Además, casi diariamente se lleva a cabo la detención de algún conductor de taxi por la comisión de diversos delitos como robos, violaciones y secuestros.

## PROBLEMÁTICA

El 7 de octubre se manifestaron un grupo de taxistas, bloqueando las principales avenidas de la Ciudad de México, estos alegaban que los servicios de transporte privado provenientes de empresas extranjeras propiciaban una competencia desleal y los perjudicaban al reducir la cantidad de personas que hacían uso de los taxis y, por ende, mermaba su situación económica.

No era la primera vez que un grupo de taxistas expresaba su descontento con la llegada al país de compañías como Uber, muchas de sus agrupaciones habían presentado quejas, bloqueado calles e incluso agredido físicamente y dañado los vehículos de conductores afiliados a este tipo de firmas.

Como resultado de este conflicto, las autoridades del gobierno de la Ciudad, a través de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, emitieron un aviso por el cual se detalla la información que se ven obligadas a compartir las personas morales que operen plataformas informáticas de las cuales los particulares puedan contratar un servicio de transporte privado, con la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México y la misma Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



El contenido de dicho aviso provoca una sobreregulación que afecta a las organizaciones de transporte de carácter privado y de forma indirecta a los usuarios; debido a que todo lo que se sobre regula lleva a que cualquier servicio se deteriore y pierda calidad, inclusive da pie a la corrupción, es necesario que la información solicitada sea replanteada.

Este tipo de medidas no benefician a ninguna de las partes, dificultan el desempeño del trabajo de los negocios de transporte privado y lo más grave, vulneran el derecho de los ciudadanos a elegir el tipo de servicio que deseen adquirir. Por lo tanto, las acciones que tome el gobierno de la Ciudad de México deben estar orientadas a nivelar las circunstancias en las que trabajan los taxistas y las empresas de transporte, mejorando las condiciones en las que laboran los primeros y no entorpeciendo y obstaculizando las de los segundos.

## CONSIDERACIONES

**PRIMERA.** Que el centro de toda política pública y de cada decisión gubernamental deben ser las personas; los gobiernos existen por ellas y, en específico para ellas. Es así que, cuando un gobierno toma decisiones que contravienen el bienestar de los individuos, no está haciendo de forma adecuada su trabajo.

El gobierno de la Ciudad de México no está actuando de manera correcta al emitir avisos a través de la Secretaría de Movilidad, requiriendo la entrega de información de quienes se dedican de forma particular a prestar un servicio de transporte de pasajeros privado, como fue el que se publicó en la Gaceta de



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



la Ciudad de México el pasado 15 de octubre, por medio del cual se solicitan datos a las personas físicas y morales que operan, administran y/o utilizan aplicaciones o plataformas ubicadas en dispositivos móviles para prestar un servicio, poniendo en riesgo el derecho humano a la privacidad tanto de conductores como de usuarios.

De lo anterior resultan dos serias consecuencias:

La primera y esencial es que, al poner controles al transporte impide a las personas elegir el tipo y la forma de servicio que deseen, ya sea porque consideran que es más seguro, que económicamente les conviene, o cualquier otra que las hace decidir la contratación de un servicio de transporte de pasajeros privado. Es decir, la decisión del gobierno atenta contra la libertad de elegir a cada persona sobre lo que más le conviene.

La segunda es que se generara con la solicitud de datos, un cuello de botella por la calidad y cantidad de los mismos, que conlleva a que un servicio que ha sido bien aceptado y calificado por los usuarios, pueda disminuir en calidad, e incluso se convierte en una barrera artificial de entrada para la prestación de un servicio que está satisfaciendo a miles de capitalinos necesitados de alternativas para su movilidad. De igual forma, la afectación puede llegar a la pérdida de fuentes de ingreso, ya que la sanción por no entregar en el tiempo los datos requeridos es la revocación de la constancia de registro de cualquier persona moral que preste el servicio de transporte con chofer de carácter privado.

**SEGUNDA.** La Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México, dispone que una autoridad al solicitar información, debe cuidar que sea sólo la que justifica fehacientemente su recolección y tratamiento, por lo que no debe excederse haciendo solicitudes que resulten ineficaces o perjudiciales, que puedan derivar en obstáculos administrativos, contables o fiscales; Estas además, se configuran como



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



barreras artificiales a la competencia económica y a la libertad de decisión entre opciones de movilidad que deben gozar los capitalinos.

El "Aviso por el que se da a conocer a las personas morales que operen, administren y/o utilicen aplicaciones o plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos o móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer", emitido por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, debe necesariamente ser revisado y replanteado, ya que, si bien la Ley de Movilidad y su Reglamento permiten a la autoridad solicitar información sobre la operación de este tipo de transporte para el diseño de políticas públicas, lo cierto es que debe hacerlo cuidando el cumplimiento integral y sistemático de todas las disposiciones normativas.

En el caso concreto del aviso en comento, se solicitan datos que, sin plena justificación, conllevan un gasto adicional para quienes administran el transporte de pasajeros privado, así como utilización de recursos humanos especializados (ingenieros en sistemas principalmente) para cumplir con lo solicitado por la autoridad, generando con ello gastos adicionales que se verán reflejados en la tarifa, afectando directamente a los usuarios.

Algunos rubros que pudieran resultar información ociosa, son los siguientes:

- Tiempo total en minutos con solicitud de viaje y sin pasajero, medido desde que el operador acepta una solicitud de viaje, hasta que recoge al pasajero o el viaje es cancelado.
- Tiempo total en minutos sin solicitud de viaje y sin pasajero, medido desde que el operador indicó estar disponible, hasta el momento en que recibió una solicitud o se desconectó de la aplicación.
- Porcentaje de viajes que iniciaron en vehículos con cajuelas con capacidad de al menos L1 = largo mínimo de 95 cm; L2 = largo mínimo de 90 cm; H = alto mínimo de 50 cm; P = profundidad mínima de 90 cm.



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echarrea



- Tiempo total, en minutos en cada distrito EOD, sin solicitud de viaje y sin pasajero: medido desde que el operador indicó estar disponible, hasta el momento en que recibió una solicitud o se desconectó de la aplicación.

De los datos mencionados llama la atención que la autoridad requiere varios de ellos, siendo éstos muy puntuales, pero son datos de cuando el operador está disponible sin pasajero, lo que resulta ocioso para genera políticas públicas en materia de movilidad. Es decir, no se justifican para el objetivo que se indica en el multicitado Aviso.

Uno de los datos sensiblemente requeridos porque se deja al descubierto la estrategia de comercialización de éstas empresas es el que tiene que ver con reportar el Multiplicador de tarifa promedio de viajes que inician en cada una de los distritos EOD durante la hora reportada. Lo anterior, atenta contra una competencia económica justa, llegando al grado del intervencionismo porque proporcionar estos datos, se equipara con revelar secretos industriales.

Cabe mencionar que no todas las empresas que prestan el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer en la Ciudad de México, son de carácter multinacional, varias son de creación y operación nacional, siendo éstas las que resultan con una mayor afectación con la emisión del Acuerdo de la SEMOVI.

**TERCERA.** El Pleno de la Comisión Federal de Competencia Económica, emitió desde el año 2015 opinión en torno al servicio de Empresas de Redes de Transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), concluyendo que este sistema tiene ventajas para el usuario, destacando:

- El solicitante del servicio conoce de antemano la identidad del conductor y del vehículo previo al abordaje.





I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



- Las rutas se planifican automáticamente de punto a punto, eliminando la posibilidad de desviarse.
- Las tarifas son dinámicas, es decir, se aplica la oferta y la demanda para establecerlas en tiempo real.
- Como el pasajero califica al conductor, le permite a una ERT, tener estándares de calidad con mediciones objetivas.
- La disponibilidad del servicio es conocida en tiempo real.

Las anteriores, son ventajas determinantes que de ninguna manera deben entenderse para quienes prestan el servicio, sino para los usuarios del mismo, ya que, de no aceptar las condiciones de la aplicación, puede optar por cualquier otra forma de transporte.

**CUARTA.** En concordancia con el punto anterior, en Sentencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación, sobre la Acción de Inconstitucionalidad 13/2017 promovida por integrantes del Congreso Estatal de Colima, determinó que "la regulación de las Empresas de Redes de Transporte (ERT), es válida siempre que se refiera a áreas de interés general que justifiquen que el Estado adopte medidas regulatorias para proteger el medio ambiente, la seguridad de las personas, maximizar su calidad de vida y, también para garantizar la libre competencia y concurrencia en el mercado", y que, toda regulación que exceda dichas áreas de interés general, será inconstitucional.

**QUINTA.** De las consideraciones anteriores, se desprende que la autoridad en materia de movilidad debe reformular el aviso publicado en la Gaceta el 15 de octubre atendiendo no sólo las inquietudes de las empresas participantes en dichas industrias, sino atendiendo las consideraciones legales, técnicas y procedimentales del INFO CDMX, la COFECE así como las resoluciones de la SCJN, ya que, de no hacerlo en cuanto a la solicitud requerida de datos,



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



afectará fundamentalmente al usuario del servicio privado implicándole pagar tarifas más elevadas y poniéndolo en riesgo por la difusión de información sensible tanto de rutas, horarios, preferencias y más información personal que de manera indirecta la autoridad o terceros dispongan sin el debido resguardo y garantías.

## RESOLUTIVOS

Con sustento en los antecedentes y consideraciones expuestos, este Congreso, en ejercicio de sus facultades soberanas, estima procedente solicitar:

**PRIMERO.** Se solicita respetuosamente al Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México (INFO CDMX) para que, en el ámbito de sus atribuciones emita opinión técnica relacionada con el manejo de datos personales e información de carácter privado que el Gobierno de la Ciudad ha requerido a través del “Aviso por el que se da a conocer a las personas morales que operen, administre y/o utilicen aplicaciones o plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer los requerimientos de entrega de información que deberán cumplir”, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 15 de octubre de 2019.

**SEGUNDO.** Se solicita respetuosamente a la Comisión Federal de Competencia Económica (COFECE) para que, en el ámbito de sus atribuciones emita opinión



I LEGISLATURA

Dip. Mauricio Tabe Echartea



técnica en materia del impacto a la competencia económica y a las libertades de los usuarios del “Aviso por el que se da a conocer a las personas morales que operen, administre y/o utilicen aplicaciones o plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer los requerimientos de entrega de información que deberán cumplir”, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 15 de octubre de 2019.

**TERCERO.** Se exhorta al Titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Andrés Lajous Loaeza, a suspender la aplicación del “Aviso por el que se da a conocer a las personas morales que operen, administren y/o utilicen aplicaciones o plataformas informáticas para el control, programación y/o geolocalización en dispositivos fijos móviles, por medio de los cuales los particulares pueden contratar el servicio de transporte de pasajeros privado especializado con chofer los requerimientos de entrega de información que deberán cumplir” hasta en tanto no se cuente con las opiniones referidas en los resolutivos Primero y Segundo del presente Punto de Acuerdo, con la finalidad de evitar el encarecimiento del servicio de transporte privado que opera a través de aplicaciones digitales, y la probable vulneración de los derechos de los usuarios y su privacidad ante el manejo inadecuado de sus datos personales y la difusión de sus trayectos, horarios, destinos y rutas.



Dip. Mauricio Tabe Echartea



Palacio Legislativo de Donceles, a los 26 días del mes de noviembre de 2019.

Dip. Mauricio Tabe Echartea