



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO.

La suscrita, **Diputada Patricia Urriza Arellano**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en en los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE ADICIONAN Y REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Movilidad en la Ciudad de México

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020 en la Ciudad de México hay 9 millones 209 mil 944 personas.¹ Tal densidad poblacional implica la necesidad de que millones de personas puedan trasladarse por la ciudad de manera constante.

La gran diversidad en los trayectos implica que grupos poblacionales como las infancias y las personas de tercera edad, se desplacen constantemente a centros educativos, espacios de trabajo, centros de atención médica, actividades recreativas, entre otros.

¹ Gobierno de la Ciudad de México (2020) *Principales Resultados del Censo de Población y Vivienda*, disponible en: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx/uploaded-files>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Con base en un estudio del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) presentado en 2016, diariamente arriban a la Ciudad de México 24 mil 104 personas de Hidalgo, principalmente de los municipios de Tizayuca, Pachuca de Soto, Mineral de la Reforma, Atotonilco de Tula y Tulancingo de Bravo. Por su parte, del estado de Morelos llegan a la capital del país 11 mil 452 personas provenientes de las zonas de Cuernavaca, Jiutepec, Cuautla y Emiliano Zapata, finalmente, el estado del que vienen más personas a estudiar o laborar a la Ciudad de México es del Estado de México, en donde más de un millón y medio de personas de los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl, Tlalnepantla y Naucalpan viajan desde sus municipios diariamente.²

Ahora bien, según la publicación de la Encuesta de Origen y Destino (2017) realizada por el Gobierno de la Ciudad de México, el Gobierno del Estado de México y el INEGI señala que un día entre semana en la Ciudad de México cuenta con 34.5 millones de viajes, de éstos el 22% son por motivos laborales que es igual a 7 millones de traslados diarios lo que satura el transporte público, causa altos niveles de tránsito y facilita que haya congestionamientos viales lo que da como resultado que los trayectos tanto dentro de la Ciudad de México como los que se hacen con dirección a esta aumenten el tiempo de manera significativa.³

La Encuesta de Origen y Destino, señala que hay cinco flujos de movilidad principales en la Ciudad de México, de los cinco flujos tres de ellos representan a personas que vienen de fuera de la CDMX para trabajar realizando recorridos de 30 a 50 kilómetros, aproximadamente, lo que podría equivaler a dos horas de transporte, dando como resultado, por lo menos 4 horas de estancia en el transporte público.⁴

II. Horarios del transporte público en la Ciudad de México

De acuerdo con la Encuesta de Origen y Destino, el 45.2% de las personas se mueven en transporte colectivo, el 21.1% en Metro y el 4.8% en Mexibús o Metrobús, lo que da un total de 71.1% de personas que realizan sus trayectorias en el transporte público de

² Hernández, S. (2016) Entran al DF más de los que salen para estudiar o trabajar, en *El Universal*, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/df/2016/01/1/entran-al-df-mas-de-los-que-salen-para-estudiar-o-trabajar/>

³ Baruch, J. (2018) Origen y Destino de los trabajadores de la CDMX, en *Nexos*, disponible en: <https://labrujula.nexos.com.mx/origen-y-destino-de-los-trabajadores-en-la-ciudad-de-mexico/>

⁴ *Ibidem*



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

la Ciudad de México y el Estado de México⁵, por lo tanto, es importante señalar los horarios de estos que hasta el día de hoy, los horarios del transporte público en la capital de México son los siguientes:

- **Horario de servicio del Sistema de Transporte Colectivo Metro:**

Días laborables de 5:00 a.m. a 0:00 horas

Sábados de 6:00 a 0:00 horas

Domingo y días festivos de 7:00 a 0:00 horas⁶

- **Horario de servicio del metrobús:**

De lunes a sábado 4:30 a 0:00 horas

Domingo y días festivos de 5:00 a 0:00 horas⁷

- **Horario de Red de Transporte de Pasajeros (RTP):**

Lunes a Viernes: 5:00 a 1:00 horas

Sábados: 5:00- 1:00 horas

Domingos y días festivos: 5:30-0:00 horas⁸

- **Horario de Tren Ligero:**

Lunes a Viernes de 5:00 a 0:00 horas

Sábados de 6:00 a 0:00 horas

Domingos y días festivos de 7:00 a 0:00 horas⁹

- **Horario de Cablebús:**

Lunes a Viernes de 5:00 a 23:00 horas

⁵ INEGI, UNAM, CDMX, Gobierno del Estado de México y Gobierno de la Ciudad de México (2017) Encuesta Origen y Destino, Tiempo y modos de transporte por trabajo, disponible en: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

⁶ Sistema de Transporte Colectivo Metro (n.a.) *Preguntas frecuentes*, disponible en: <https://www.metro.cdmx.gob.mx/acerca-del-metro/mas-informacion/preguntas-frecuentes#:~:text=D%C3%ADas%20laborales%2005%3A00%20%2D%2000,00%20%2D%2000%3A00%20horas.>

⁷ Metrobús (n.a) *¿Cuál es el horario de servicio?*, disponible en: <http://data.metrobus.cdmx.gob.mx/faq.html#:~:text=6..30%20a%2024%3A00%20hrs.>

⁸ Movilidad Integrada de la Ciudad de México (n.a.) *Horarios*, disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ste.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Mapas/MapaMISTE-trole.pdf>

⁹ Gobierno de la Ciudad de México STE (n.a) *Tren ligero*, disponible en: <https://www.ste.cdmx.gob.mx/tren-ligero>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Sábados de 6:00 a 23:00 horas

Domingos y días festivos de 7:00 a 23:00 horas¹⁰

- **Horario de Ecobici:**

Todos los días de 5:00 a 00:30 horas¹¹

- **Horario del Tren suburbano:**

Lunes a viernes de 5:00 a 00:30 horas

Sábados 6:00 a 00:30 horas

Domingos y días festivos 7:00 a 00:30 horas¹²

- **Horario del Mexibús:**

Lunes a viernes 4:00 a 1:00 horas

Sábados 4:00 a 1:00 horas

Domingos y días festivos 4:30 a 1:00 horas¹³

- **Horario del Mexicable:**

Lunes a viernes 5:00 a 23:00 horas

Sábados 6:00 a 23:00 horas

Domingos y días festivos 7:00 a 22:00 horas¹⁴

Como puede advertirse, la inmensa mayoría de medios de transporte públicos concluyen sus operaciones antes de las 00:00 horas y las reinician a las 05:00 horas. Lo anterior implica que la mayoría de las personas no puedan utilizar medios de transporte público durante el lapso que abarca de las 00:00 horas a las 05:00 horas.

El único medio de transporte público en la Ciudad de México que opera en el horario nocturno y de madrugada es el Nochebús, su horario es de 0:00 a las 5:00 horas los siete días de la semana y los 365 días del año. Sin embargo, este servicio de

¹⁰ Movilidad Integrada de la Ciudad de México (n.a.) Horarios, disponible en:

chrome-extension://efaidnbmninnibpcjpcglclefindmkaj/<https://ste.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Mapas/MapaMISTE-trole.pdf>

¹¹ *Íbidem*

¹² *Íbidem*

¹³ *Íbidem*

¹⁴ *Íbidem*



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

transporte únicamente beneficia a 4 de las 16 alcaldías de la capital, siendo éstas Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero.¹⁵

Sin embargo, en virtud de que el Nochebús únicamente circula en seis rutas, éste no alcanza a cubrir las necesidades de las personas que realizan actividades nocturnas desde las actividades laborales y personales hasta las recreativas.

III. Las actividades laborales nocturnas y recreativas en la Ciudad de México (Entre 00:00 y 05:00 hrs.)

Siendo una de las ciudades más grandes del mundo, la Ciudad de México tiene una población flotante de 2.3 millones de personas que se trasladan desde los municipios metropolitanos de los Estados de México, Hidalgo y Morelos, así como de las demarcaciones territoriales de la misma Ciudad de México que se encuentran más lejos de los principales centros laborales (Tláhuac, Milpa Alta, La Magdalena Contreras, Tlalpan, Iztapalapa)¹⁶.

Estos flujos de movilidad se deben a múltiples razones como lo pueden ser escolares, laborales, médicas, etc. Sin embargo, no todas las actividades que realiza la población que viaja de las periferias a la ciudad central se realiza únicamente durante el día (Antes de las 00:00 hrs y después de las 05:00 hrs). Existen diferentes sectores que laboran durante la noche o hasta altas horas de la madrugada como lo son el personal que labora en hospitales y servicios de emergencia, personal que labora en establecimientos dedicados al entretenimiento, personal de la industria restaurantera, comerciantes de los centros de abasto y demás personas trabajadoras.

Por otro lado, las noches y madrugadas en la Ciudad de México cuentan con una gran cantidad de actividades recreativas a las que acuden una gran cantidad de personas diariamente ya que es uno de los principales centros culturales del mundo, siendo por ejemplo Capital Cultural de Latinoamérica. Además, es uno de los principales destinos

¹⁵ Gobierno de la Ciudad de México STE (n.a) *Nochebús*, disponible en:

<https://www.ste.cdmx.gob.mx/servicios/servicio/nochebus>

¹⁶ Secretaría de Administración y Finanzas, *Fórmula y Metodología para la distribución de las participaciones federales a las Alcaldías de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2023*, Disponible en: https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/egresos/metodologia_distribucion_participaciones/index.html



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

turísticos de nuestro país tan solo detrás de Cancún con 14.4 millones turistas nacionales y extranjeros en el 2023.¹⁷

Central de Abasto de Ciudad de México

Ubicada en la alcaldía de Iztapalapa, en la Ciudad de México, la Central de Abasto (CEDA) es el mercado mayorista más grande del mundo, con una extensión de 3.27 km², superando incluso el tamaño de Mónaco, y maneja un volumen diario de más de 30,000 toneladas de productos. Aproximadamente el 35% de los alimentos que se consumen en México se comercializan a través de la CEDA.¹⁸

Este centro de Abasto, además de ser el más grande del país y un centro de distribución de todo tipo de productos es uno de los centros de trabajo más grande del país. El valor de su operación comercial de compra y venta asciende aproximadamente a 9,000 millones de dólares anuales, cifra solo superada por el mercado bursátil en la Bolsa Mexicana de Valores. La Central de Abastos de la Ciudad de México cuenta con aproximadamente 70,000 empleados entre los que se encuentran diableros, comerciantes, conductores, ayudantes generales, personal de limpieza, vigilantes y muchas personas más. Las cuales, al igual que los 300,000 visitantes que tiene diariamente llegan a todas horas, especialmente en las madrugadas los que van a surtir de frutas y vegetales frescos para comercializar, por lo cual este es un gran ejemplo de los espacios dentro de la ciudad que siguen necesitando de transporte las 24 horas del día.

Personal Médico

El sector de la Salud el personal que labora en los hospitales como los médicos, internos, enfermeras y enfermeros y demás personal operativo trabajan las 24 horas del día, y en muchas ocasiones en condiciones de precariedad.

En especial, las personas dedicadas a la enfermería son fundamentales en el proceso de cuidados de las personas pacientes y tienen turnos en los cuales deben llegar o salir

¹⁷Secretaría de Turismo de la Ciudad de México, *Estadísticas de la Actividad Turística, indicadores de turismo 2024*.

Disponible en: <https://www.turismo.cdmx.gob.mx/actividad-turistica/diagnosticos-estudios-y-evaluaciones>

¹⁸CCA (2021), Central de Abasto de la Ciudad de México (CEDA): Comprensión de la pérdida y el desperdicio de alimentos en el mercado más grande del mundo. Disponible en: <http://www.cec.org/es/publications/central-de-abasto-de-la-ciudad-de-mexico-ceda/>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

de los hospitales a altas horas de la madrugada cuando el transporte público aún no está operando, por lo cual deben de recurrir a taxis o servicio de conductores por aplicación, los cuales representan un gasto significativo en proporción a su salario.

Personal de Industria Restaurantera

En la Ciudad de México existen 8,142 restaurantes de comida corrida y a la carta, éstos dan empleo a 4 millones 297 mil 134 personas¹⁹, esto sin tomar en cuenta los restaurantes de las cadenas de comida rápida que se encuentran en unidades independientes o en establecimientos comerciales, De acuerdo con la Asociación Mexicana de Restaurantes AC, los restaurantes que ofrecen la venta de vinos y licores se encuentran abiertos hasta las dos de la mañana del día siguiente²⁰ y los restaurantes que no ofrecen la venta de alcohol cierran a las 22:00 aproximadamente. Sin embargo, es necesario tener en cuenta que hasta las horas mencionadas es la atención al cliente, posteriormente se realiza corte de caja, limpieza del lugar, preparación de alimentos, entre otras actividades, dando como resultado trabajo en horario nocturno.

Una de las pocas alternativas para el transporte de la ciudadanía durante la noche es el uso de taxis. No obstante, estos servicios de transporte suelen ser muy onerosos. El servicio nocturno de los taxis en la Ciudad de México tiene los siguientes costos²¹:

- Taxis libres: Lo que se conoce como el banderazo en horario nocturno es de 10.48 pesos mexicanos y aumenta 1.28 pesos cada 250 metros o cada 45 segundos, es decir, que se aumentaría 5.12 pesos por kilómetro y teniendo en cuenta que las personas que no residen en la ciudad viajan de 30 a 50 kilómetros, una única ida en taxi costaría entre 163 y 266 pesos, es decir, si un ciudadano tuviera la necesidad de regresar a su

¹⁹ INEGI & CANIRAC (2020) Conociendo la industria restaurantera, Colección de estudios sectoriales y regionales, disponible en: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_ser_v/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903369.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_ser_v/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/889463903369.pdf)

²⁰ Asociación Mexicana de Restaurantes AC (2018) Horarios de funcionamiento, disponible en: <https://www.amr.org.mx/noticias.phtml?id=2401#:~:text=Los%20Restaurantes%20con%20Venta%20de%20Vinos%20y,Excepci%C3%B3n%20a%20la%20Regla%20es%20cuando%20las>

²¹ Díaz, O. (2023) ¿De cuánto es la tarifa de los taxis en la CDMX? En *El Universal*, disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/de-cuanto-es-la-tarifa-de-los-taxis-en-la-cdmx/>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

hogar en el horario nocturno en una semana (haciendo la suposición de que trabajara de lunes a viernes) tendría un costo de 815 pesos y 1330 pesos a la semana.

- Taxis de sitio: El banderazo en este caso es de 15.72 y se incrementa 1.56 pesos de igual manera, cada 250 metros o 45 segundos, serían 6.24 pesos de aumento por kilómetro, y de 30 a 50 kilómetros, serían de 202 a 328 pesos, en una semana un viaje diario iría de 1010 a 1640 pesos mexicanos a la semana.
- Radio taxis: El banderazo o tarifa inicial es de 27.30 pesos y crece 1.84 pesos cada 250 pesos, lo que es 7.36 pesos por kilómetro y de 30 a 50 kilómetros serían 220 a 368 pesos, lo que a la semana significaría un pago de 1100 a 1840 pesos mexicanos.

El salario mínimo actualmente es de 248.9 pesos diarios²², si la persona que gana el salario mínimo laborara en un horario nocturno y tuviera que regresar a su hogar, dependiendo de lo cercano que quede su hogar de su sitio de trabajo tendría que gastar el 65% de su sueldo aproximadamente, solo en su trayecto de regreso a su hogar lo cual es insostenible e incongruente con el derecho a la movilidad.

El transporte público de 24 horas es una necesidad en la Ciudad de México, ya que es una ciudad con una actividad nocturna importante en la que transitan no solo los habitantes de la misma sino también personas de otros estados de manera diaria. Incluso la petición de la creación o ampliación de un horario nocturno en el transporte público ha existido desde años atrás como parte de una exigencia de las y los ciudadanos.²³

Uno de los activistas que han solicitado de manera enérgica la ampliación del horario en el servicio de transporte público es el activista Rodrigo Cordera quien ha apuntado

²² Comisión Nacional de los Salarios Mínimos (2023) Incremento a los Salarios Mínimos 2024, disponible en:

<https://www.gob.mx/conasami/articulos/incremento-a-los-salarios-minimos-para-2024?idiom=es>

²³ Pasajero 7, Ciudadanos piden transporte público las 24 horas en la Ciudad de México, disponible en:

<https://www.pasajero7.com/ciudadanos-piden-transporte-publico-las-24-horas-en-la-cdmx/#:~:text=%E2%80%9CE n%20el%202023%20vamos%20a,a%20su%20casa%20con%20seguridad.>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

que el servicio de taxi ha aumentado sus precios debido a la competencia, que existen problemas de inseguridad y sobrepoblación, por lo que es necesaria la existencia de un servicio público de transporte durante las 24 horas del día. De igual manera, Cordera ha señalado que la Ciudad de México debe ser considerada como una unidad o zona conurbada por lo que buscar que la vida y el transporte en ésta sea digna para todos.²⁴

De igual manera, el activista Aurélien Guilabert, director de Estado de Derecho de la Organización Corazón Capital, durante la entrega de la propuesta de los colectivos que integran Ciudad Nocturna a las y los legisladores de la Ciudad de México, refirió que “se buscará que la planeación de la Ciudad de México esté orientada a garantizar que las personas puedan desempeñar sus actividades en la noche de manera transversal con mejores condiciones, movilidad 24 horas, seguridad integral, alumbrado público, y demás infraestructuras necesarias.”²⁵

Asimismo, la propuesta del colectivo Ciudad Nocturna para garantizar transporte público durante las 24 horas del día ha sido respaldada por diversas organizaciones de la sociedad civil y activistas que han advertido la urgencia de que la Ciudad de México cuente con un transporte público nocturno.

Por lo anterior, la presente propuesta legislativa se presenta como una respuesta a las inquietudes de la ciudadanía, de las personas activistas y de diversos colectivos para buscar que la Ciudad de México cuente con un transporte público de calidad durante las 24 horas del día.

IV. Experiencias exitosas en otros países del mundo

A. Bogotá, Colombia

En 2018 fue expedido el Acuerdo 706 que fomenta el desarrollo socioeconómico de la ciudad a través de “Bogotá Productiva 24 Horas”, que buscó promover el uso eficiente

²⁴ *ibidem*

²⁵ Díaz, O. (2024). Lanzas iniciativa "Ciudad Nocturna"; busca mejorar seguridad y movilidad de quienes trabajan o salen a divertirse en la noche en la CDMX. El Universal. Recuperado de: <<https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/nueva-iniciativa-ciudad-nocturna-busca-mejorar-seguridad-y-movilidad-en-la-cdmx/>>



III LEGISLATURA



de la infraestructura urbana, activar zonas productivas en la noche y fomentar la consolidación de una ciudad segura, incluyente y productiva.

Fue implementado un primer piloto en la localidad de Chapinero donde el sistema de transporte público “Transmilenio” anunció que cinco rutas del SITP prestarían su servicio durante los 10 días de la estrategia “Bogotá Productiva 24 horas”, que se llevó a cabo entre este jueves 3 y el domingo 13 de diciembre del año 2020.²⁶

Posteriormente en el año 2021 se llevó a cabo el primer proceso del programa en la ciudad de Bogotá en el que se complementó el programa involucrando a establecimientos de diferentes puntos de la ciudad para incrementar la actividad comercial nocturna, lo que permitió impactar 14,190 empleos de manera directa y generó un incremento de hasta el 7.25 % en las ventas.²⁷

Finalmente en 2022 para consolidar “Bogotá Productiva 24 Horas”, la ciudad ha intercambiado experiencias internacionales con ciudades como Nueva York, que ya cuenta con una alcaldesa nocturna, para permitir la gestión, la ampliación y sostenibilidad de los programas, servicios y otros.

B. Estambul, Turquía

El metro de Estambul fue inaugurado el 16 de septiembre del año 2000 y cuenta con diez líneas. Al igual que el tranvía, el metro de Estambul tiene un horario de 6 de la mañana a 12 de la noche. Sin embargo, las líneas M3 y M9 operan las 24 horas. La frecuencia, dependiendo de la hora y del día, varía entre los 5 y los 10 minutos.

La línea M3 es la línea más alejada del centro de la ciudad y la línea M9 sirve de unión y expansión del transporte en Estambul con áreas comerciales y vecindarios

²⁶ Redacción Bogotá (03/12/2020). Así funcionará el transporte público durante el piloto de Bogotá 24 horas. *El Espectador*. Disponible en : <https://www.elespectador.com/bogota/asi-funcionara-el-transporte-publico-durante-el-piloto-de-bogota-24-horas-article/>

²⁷ Castiblanco H. Cindy (04/11/2022). Estrategia 'Bogotá 24 Horas' sigue dinamizando la economía nocturna de la ciudad. *Alcaldía Mayor de Bogotá*. Disponible en: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/desarrollo-economico/estrategia-bogota-productiva-24-horas-para-impulsar-economia-nocturna>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

residenciales. Por lo cual los servicios de transporte de 24 horas se han implementado desde una visión de movilidad metropolitana pues opera en las líneas que conectan con las zonas más alejadas al centro de la ciudad de Estambul.²⁸

C. Nueva York, Estados Unidos de América

El Metro de Nueva York fue inaugurado en 1904 y es el metro más extenso de Estados Unidos, además de uno de los más grandes del mundo. Tiene casi 500 paradas y más de 1000 kilómetros de vías. Está diseñado para mover a una gran cantidad de personas a diario, especialmente en días laborales. Opera las 24 horas del día, los 365 días del año, siendo uno de los únicos tres sistemas de metro en el mundo con este servicio continuo aunque por la noche no todas las entradas de las estaciones están abiertas ni tampoco las oficinas administrativas. En 2023, transportó un total de 2,027,286,000 pasajeros, con un promedio diario de 6,593,700 usuarios en los días laborables.²⁹

La zona metropolitana de Nueva York tiene una población de 22 085 649 habitantes, no muy por debajo de los 22 804 515 habitantes que tiene la zona Metropolitana del Valle de México, por lo cual este ejemplo de movilidad 24 horas nos muestra que a pesar de los retos que puede implicar la generación de transporte público 24 horas, puede ser un realidad en una de las ciudades más grandes del mundo. Además, nos habla de la urgencia de contar con alternativas de movilidad colectivas dentro de una ciudad tan dinámica y con actividad las 24 horas del día.

D. Paris, Francia

El Metro de París tiene 245,6 kilómetros de longitud. Posee un total de 16 líneas, prácticamente subterráneas, que dan servicio a 320 estaciones y 404 paradas. Este metro es más denso y largo que otros metros de ciudades parecidas, como Berlín,

²⁸ Civitatis Estambul, Metro de Estambul. Disponible en:

<https://www.estambul.es/metro#:~:text=Al%20igual%20que%20el%20tranv%C3%ADa,5%20y%20los%2010%20minutos>

²⁹ Asociación del Transporte Público de América: "Transit Ridership Report Fourth Quarter 2023", (04/03/2024).

Disponible en:

<https://web.archive.org/web/20240323121716/https://www.apta.com/wp-content/uploads/2023-Q4-Ridership-APTA.pdf>



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Londres o Madrid. Sin embargo, la red está muy densificada en el centro y apenas llega a las afueras, al contrario que en el resto de redes de capitales europeas.

En cuanto a las horas de funcionamiento, al igual que Londres y Madrid, este no está activo durante la noche, como sí lo están los de Berlín, Nueva York o Chicago. Cada línea comienza sus funciones en cada terminal de cada línea aproximadamente a las 5:30 a. m. y termina el día siguiente a las 1:15 (ambos horarios corresponden a la salida y llegada a la terminal del último tren de la red). El servicio se extendió hasta las 2:15 a. m. los viernes, sábados y vísperas de feriados.³⁰

V. Marco legal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se garantiza el derecho a la movilidad en el artículo 4, el décimo séptimo párrafo adicionado en el año 2020: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

En concordancia con ello, el artículo 115 de la Carta Magna, fracción VI, adicionada en el año 2020, sostiene que la continuidad de dos entidades federativas planearon y regularán de manera conjunta el desarrollo de éstos, tomando en cuenta la movilidad y seguridad vial:

“Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la Federación, las entidades federativas y los Municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial, con apego a las leyes federales de la materia.”

³⁰ RATP *The Metro: a Parisian institution*. 2011. Disponible en:
http://www.ratp.fr/en/ratp/c_10556/the-metro-a-parisian-institution/



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Dicha fracción es crucial, pues cómo se ha explicado la Ciudad de México es transitada por personas provenientes de otros estados de manera diaria, por lo que la planeación conjunta es necesaria.

Ley de Movilidad y Seguridad Vial

La Ley de Movilidad y Seguridad Vial establece la accesibilidad al transporte público en igualdad de condiciones, de manera digna, autónoma y de calidad, lo cual está garantizado en la mencionada ley, en el capítulo II, artículo 4, fracción I y II:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

Asimismo, se tiene como estrategia prioritaria el incentivo del uso del transporte público, así como la planeación del sistema del mismo, la estructura vial, la movilidad no motorizada, la tracción humana y las acciones afirmativas o ajustes para garantizar la accesibilidad en el capítulo V, sección primera, artículo 31, fracción VI y fracción VII:

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;



III LEGISLATURA



Vinculado a ello, el artículo 43, quinto párrafo establece que las autoridades pertinentes tienen la obligación de crear rutas de transporte público para que arriben a los espacios donde laboran:

“Asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.”

Constitución Política de la Ciudad de México

En la Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 13, fracción e, se señala que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente, además; se señala que las autoridades tomarán las medidas necesarias para que este derecho sea garantizado y ejercido de manera equitativa.

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.*

En el artículo 16, fracción h, se garantiza la movilidad de calidad para cualquier persona en el servicio de transporte público:

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

En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada;



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.”

En el artículo mencionado, fracción h, párrafo 3, inciso a) e inciso b), decreta que las autoridades de la Ciudad de México deberán promover el transporte público con un plan de movilidad, con especial énfasis en donde predominan movildades colectivas, lo que se encuentra en concordancia con los puntos expuestos previamente:

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

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

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

VI. Propuesta legislativa

En virtud de lo anteriormente expuesto resulta fundamental que las autoridades de la Ciudad de México garanticen el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad las 24 horas del día. La presente propuesta permitirá que todas las personas puedan desplazarse alrededor de la Ciudad de México durante la noche.

Además, con esta propuesta se garantizará la seguridad de las personas que circulan a través de la Ciudad de México pues se desplazarán a través del transporte público seguro. De igual manera, con esta propuesta se fortalecerá la economía familiar, pues al permitir que las personas puedan acudir durante períodos más prolongados de tiempo a establecimientos comerciales, actividades laborales y/o recreativas, se generarán más fuentes de empleo.

Finalmente, la propuesta fortalecerá la seguridad ciudadana con perspectiva de género pues las personas y, en especial, las mujeres podrán regresar a sus hogares de manera segura. Asimismo, la propuesta garantizará que existan condiciones de



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

accesibilidad para las personas con discapacidad al transporte público las 24 horas del día.

En virtud de lo anterior, someto a consideración de Pleno del Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente iniciativa con

PROYECTO DE DECRETO

PRIMERO .- Se adiciona el numeral 3 al inciso E. del artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México para quedar como sigue:

Artículo 13 Ciudad habitable

A. Derecho a un medio ambiente sano

1. (...)

2. (...)

3. (...)

B. Protección a los animales

1. (...)

2. (...)

3. (...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

d) (...)

e) (...)

C. Derecho a la vía pública

(...)



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

D. Derecho al espacio público

1. (...)

(...)

(...)

a) (...)

b) (...)

c) (...)

d) (...)

e) (...)

2. (...)

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.

3. Las autoridades de la Ciudad de México garantizarán la existencia de servicios de transporte público las 24 horas del día, impulsando en todo momento la seguridad ciudadana, el crecimiento económico y la perspectiva de género.

F. Derecho al tiempo libre

(...)



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

SEGUNDO.- Se adiciona un tercer párrafo al artículo 194 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para quedar como sigue:

Artículo 194.- La Administración Pública tomará las medidas necesarias que garanticen que el uso de la infraestructura para la movilidad, se lleve a cabo de acuerdo a la jerarquía de movilidad y los principios establecidos en la presente Ley.

Las autoridades y los particulares no podrán limitar el tránsito de las personas en las vialidades. Sólo se podrán establecer restricciones a la circulación de vehículos en días, horarios y vialidades con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y evitar congestionamientos viales en puntos críticos.

Las autoridades de la Ciudad de México garantizarán la existencia de servicio y/o rutas del transporte público en la Ciudad de México que funcionen durante las 24 horas del día procurando en todo momento la seguridad ciudadana con perspectiva de género así como la accesibilidad para las personas con discapacidad.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.



III LEGISLATURA



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

Patricia Urriza

**DIP. PATRICIA URRIZA ARELLANO
GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**