

# CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## III LEGISLATURA



**DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA**

**DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, III LEGISLATURA**

**P R E S E N T E**

La que suscribe **Diputada Elizabeth Mateos Hernández, integrante del Grupo Parlamentario de Morena**, de la III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, y con fundamento en lo dispuesto por el artículo 122 apartado A, fracción I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones VIII, LXIV y CXVIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y 2 fracción XXI, 5 fracciones I y II, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a la consideración la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y DE LA LEY DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE CREAR EL DIRECTORIO OFICIAL DE TRANSPORTE NOCTURNO SEGURO (LEY DE REGRESO SEGURO)**, en los términos siguientes:

### **I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA**

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y DE LA LEY DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE CREAR EL DIRECTORIO OFICIAL DE TRANSPORTE NOCTURNO SEGURO (LEY DE REGRESO SEGURO)**



### II. OBJETO DE LA PROPUESTA

La movilidad segura constituye un derecho humano de nueva generación, vinculado estrechamente con la vida, la salud y la dignidad de las personas. En las grandes urbes, como la Ciudad de México, garantizar condiciones de seguridad vial no es solo un tema de infraestructura o de transporte, sino también de **prevención de riesgos sociales** derivados del consumo de alcohol y su relación directa con los accidentes de tránsito.

En ese contexto, el objeto de la presente iniciativa es **fortalecer y perfeccionar** el marco jurídico vigente en la Ciudad de México para garantizar que las personas usuarias de bares, restaurantes y centros nocturnos cuenten con una alternativa **segura, accesible y confiable de transporte en cualquier horario y preferentemente nocturno**, que les permita regresar a casa sin tener que conducir en estado etílico.

Si bien el artículo 10, apartado B, fracción II, de la **Ley de Establecimientos Mercantiles** establece actualmente la obligación de exhibir teléfonos de sitios de taxi, la experiencia práctica demuestra que esta disposición ha sido insuficiente, pues carece de un mecanismo oficial de integración, actualización y supervisión que asegure la eficacia del mandato.

En este sentido, la propuesta plantea:

1. Que la **Secretaría de Movilidad (SEMOVI)** tenga la atribución expresa de **integrar, actualizar y difundir un Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro**, organizado por alcaldías y colonias.
2. Que dicho directorio se conforme mediante la inscripción voluntaria de sitios de taxi concesionados, quienes recibirán una **constancia de registro con**



**vigencia anual**, la cual deberá exhibirse visiblemente en cada vehículo autorizado.

3. Que los establecimientos mercantiles con venta de bebidas alcohólicas exhiban en lugar visible, en formato físico o digital, **el directorio oficial expedido por SEMOVI**, no un listado genérico de teléfonos.
4. Que SEMOVI supervise y audite periódicamente el cumplimiento de estas disposiciones, garantizando tarifas claras, protocolos de seguridad y monitoreo de viajes.

De esta forma, la propuesta no sustituye lo ya legislado, sino que lo **refuerza y operativiza**, convirtiendo un mandato general en un **instrumento verificable de política pública** que complementa al programa “**Conduce sin Alcohol**”: mientras éste protege en las calles, el directorio ofrece opciones preventivas desde el punto de origen.



### PROPUESTA EN CONCRETO

Con esta iniciativa queremos que, al salir de un bar, restaurante o centro nocturno, siempre tengas una opción segura para regresar a casa.



La Secretaría de Movilidad crearía un directorio de sitios de taxi autorizados que trabajen en cualquier horario y preferentemente de noche, cerca de zonas con establecimientos que venden alcohol.



Los taxis que participen tendrán una constancia oficial visible, con tarifas claras y teléfonos de emergencia.



Todos los bares y restaurantes tendrán que exhibir el directorio, en un lugar visible para que sepas a quién llamar.



Los sitios de taxi llevarán un control y registro de viajes para dar seguridad y confianza.



La constancia de registro será por tres años y se renovará si cumplen con las reglas.

Así, el Programa Conduce sin Alcohol seguirá protegiendo en las calles, mientras que este directorio dará alternativas seguras desde el lugar donde empieza la diversión.





### III. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE DESEA RESOLVER

Los accidentes de tránsito derivados del consumo de alcohol constituyen una de las principales problemáticas de seguridad vial y de salud pública en México. En el caso de la Ciudad de México, donde la vida nocturna es un componente central de la dinámica urbana, este fenómeno adquiere características particulares, relacionadas con la falta de alternativas estructuradas de transporte seguro para quienes consumen bebidas alcohólicas en establecimientos mercantiles.

La presente iniciativa parte de reconocer que el Estado ha implementado políticas importantes —como el programa *Conduce sin Alcohol*—, pero que estas han sido diseñadas bajo un esquema sancionador y no preventivo. El problema, por tanto, radica en que **no existen actualmente mecanismos normativos que obliguen a los establecimientos a ofrecer información o alternativas de transporte seguro nocturno**, lo que propicia que miles de personas sigan optando por conducir en estado de ebriedad.

De acuerdo con la **Secretaría de Salud federal**, en México mueren cada año alrededor de **24,000 personas en accidentes automovilísticos relacionados con el consumo de alcohol**. A su vez, el **30% de las muertes por hechos de tránsito** en el país están asociadas a la ingesta excesiva de bebidas alcohólicas (Gob.mx, 2020).

El **Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)** reportó en su *Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas 2022* que de los **377,231 accidentes viales registrados en el país**, una proporción significativa estuvo vinculada a la conducción bajo efectos del alcohol.



Estos datos revelan que el problema no es circunstancial, sino estructural: se trata de una de las principales causas de muertes violentas y de lesiones incapacitantes en México.)

La **Secretaría de Seguridad Ciudadana de la CDMX (SSC-CDMX)** reportó que durante 2024, en el marco del programa *Conduce sin Alcohol*:

- Se practicaron **más de 65,000 pruebas de alcoholimetría**.
- De ellas, **10,923 resultaron positivas**.

Desde su creación en 2003 y hasta 2021, se habían realizado **2,102,711 pruebas**, con **228,614 positivos** (Gaceta UNAM, 2021).

Si bien la política pública ha sido reconocida internacionalmente por salvar vidas — se estima que redujo en un **30% los accidentes fatales** vinculados con alcohol—, estas cifras evidencian que **decenas de miles de personas siguen tomando la decisión de conducir después de beber**.

Los medios de comunicación han documentado episodios que ilustran con crudeza la magnitud del problema:

- El **10 de mayo de 2025**, un joven ebrio causó un atropellamiento masivo en CDMX, con saldo de 4 muertos y 5 heridos (MSN Noticias).
- El **12 de mayo de 2025, en Iztapalapa**, un conductor alcoholizado estrelló un Mini Cooper, provocando la expulsión de su copiloto (El Gráfico)
- El **4 de julio de 2024**, el caso de la llamada “chica Mustang” se volvió emblemático al mostrar los riesgos de conducir alcoholizada en pleno Centro Histórico (Excélsior).
- El **5 de agosto de 2025, en Azcapotzalco**, un conductor ebrio atropelló a comensales en un bar clandestino, lesionando a seis personas (Milenio).



- El **18 de septiembre de 2025, en Tacubaya**, un choque provocado por un conductor alcoholizado dejó dos heridos (N+).

Estos casos demuestran que el fenómeno no distingue zonas, estratos sociales ni edades: afecta a toda la ciudad y cobra víctimas inocentes.

El problema a resolver no se reduce a la ingesta de alcohol ni a la operación del alcoholímetro, sino a la **falta de políticas integrales que prevengan la decisión de conducir en estado de ebriedad.**

**La creación de un Directorio Oficial de Sitios de Taxi Seguro Nocturno y su exhibición obligatoria en establecimientos con venta de alcohol se presenta como una respuesta jurídica y de política pública para cerrar esta brecha, salvaguardando así los derechos fundamentales a la vida, la salud y la movilidad segura.**

Actualmente, el artículo 10, apartado B, fracción II, de la **Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México** establece la obligación de que los establecimientos con venta de bebidas alcohólicas exhiban teléfonos de sitios de taxi. Sin embargo, la experiencia cotidiana demuestra que esta disposición **no se cumple en la práctica o se cumple de manera deficiente.**

En la mayoría de los establecimientos no existen esos directorios, y cuando los hay, se trata de números aislados, sin certeza de su vigencia, sin control de tarifas, sin constancias de seguridad para los usuarios y sin trazabilidad de los viajes. En consecuencia, esta disposición se ha convertido en un mandato de difícil verificación, que en los hechos carece de eficacia para prevenir que las personas conduzcan en estado de ebriedad.

## III LEGISLATURA

Por ello, se propone **reformular dicha disposición** para precisar que los establecimientos no deben exhibir cualquier número telefónico, sino el **Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro**, integrado y actualizado por la **Secretaría de Movilidad (SEMOVI)**, con base en los siguientes lineamientos:

1. Que los sitios de taxi se inscriban de manera voluntaria a la convocatoria emitida por SEMOVI.
2. Que el directorio esté organizado por **zonas y alcaldías**, para garantizar cobertura territorial.
3. Que cada sitio cuente con una **constancia anual de registro**, con tarifas accesibles y protocolos de seguridad, misma que deberá exhibirse en los vehículos autorizados.
4. Que los establecimientos exhiban en lugar visible el **directorio oficial**, asegurando que las y los consumidores tengan acceso inmediato a esta información.
5. Que SEMOVI supervise el funcionamiento de los sitios inscritos, aplicando sanciones en caso de incumplimiento.

Con esta reforma, no se desconoce la disposición ya vigente en la Ley de Establecimientos Mercantiles, sino que se **perfecciona** al dotarla de un **mecanismo operativo, verificable y actualizado**, que garantice efectivamente a las y los usuarios una opción segura de traslado nocturno.

De esta forma, se fortalece la política de movilidad y prevención de accidentes viales, complementando programas como el **Conduce sin Alcohol**, y se avanza hacia un sistema integral que combine prevención, seguridad y corresponsabilidad entre el Estado, los establecimientos mercantiles y los prestadores de servicio de transporte.





### Situación actual y necesidad de reforzar la regulación

Como ya se ha mencionado, si bien la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México ya establece en su artículo 10, apartado B, fracción II, la obligación de exhibir teléfonos de sitios de taxi, la experiencia práctica demuestra que esta disposición es insuficiente y poco operativa.

En la actualidad, los **sitios de taxi concesionados** funcionan de manera autónoma: algunos cuentan con números telefónicos, otros no, y su disponibilidad varía significativamente según la zona. Mientras que en áreas céntricas o cercanas a hospitales y corredores nocturnos es posible encontrar servicio durante más horas, en colonias habitacionales o periféricas muchos sitios suspenden operaciones a medianoche.

Esto implica que, aunque formalmente exista un “teléfono de sitio de taxi” exhibido en un establecimiento, **no hay certeza de que el servicio esté disponible durante la madrugada**, que es precisamente el horario de mayor riesgo por la combinación de alcohol y conducción. Además, no existe un registro oficial actualizado que garantice que los números correspondan a sitios autorizados, con tarifas claras, protocolos de seguridad o trazabilidad de viajes

En ese sentido, con la propuesta planteada, se pasa de un sistema disperso a un **mecanismo oficial, verificable y disponible en los horarios de mayor riesgo**, complementando programas como *Conduce sin Alcohol* y garantizando a las personas un traslado seguro de regreso a casa.

### IV. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

La movilidad urbana y la seguridad vial no son fenómenos neutrales al género. Las mujeres enfrentan riesgos diferenciados tanto al conducir como al trasladarse en



transporte público, privado o por aplicación. En el caso de la conducción en estado de ebriedad, las mujeres suelen ser víctimas indirectas: peatones, acompañantes o terceras personas afectadas por conductores alcoholizados. Sin embargo, cuando deciden no conducir, su retorno a casa también se ve atravesado por **riesgos de violencia de género**, particularmente durante la noche.

Por ello, esta iniciativa no puede analizarse únicamente desde la óptica de la seguridad vial; requiere un **enfoque de género** que permita dimensionar cómo las políticas preventivas de transporte seguro nocturno inciden en la protección de los derechos de las mujeres a la movilidad segura y a una vida libre de violencia.

De acuerdo con el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**, las mujeres son más propensas a sufrir lesiones graves en accidentes de tránsito, ya sea como pasajeras o como peatones. A esto se suma la realidad de que la mayoría de las personas que conducen alcoholizadas en México son hombres (INEGI, *Estadística de Consumo de Alcohol y Accidentes Viales*, 2022), lo que coloca a las mujeres en una situación de mayor vulnerabilidad como víctimas colaterales.

### **Violencia de género en transporte nocturno**

El **Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México (INMUJERES CDMX)** ha documentado que una de las principales razones por las que las mujeres se sienten inseguras en la ciudad es el uso de transporte nocturno.

- Una encuesta de **ONU Mujeres (2018)** señaló que el **66% de las mujeres en la Ciudad de México** ha experimentado acoso sexual en espacios públicos, incluidos transporte por aplicación.
- La **Fiscalía General de Justicia de la CDMX** ha recibido múltiples denuncias de mujeres víctimas de agresión sexual durante traslados en taxis pirata o unidades de plataformas digitales, particularmente en horarios nocturnos.



- Casos mediáticos recientes, como las agresiones cometidas por conductores de aplicación, han visibilizado que las mujeres enfrentan una **doble disyuntiva**: o arriesgarse a manejar en estado de ebriedad o exponerse a situaciones de acoso y violencia en traslados nocturnos.

El marco convencional impone obligaciones específicas:

- **CEDAW (ONU, 1979)** → obliga a los Estados a adoptar medidas para garantizar condiciones seguras de movilidad y acceso igualitario a espacios públicos, sin discriminación.
- **Convención de Belém do Pará (1994)** → impone el deber de los Estados de prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer en todos los ámbitos, incluido el transporte.
- **Agenda 2030 (ONU)** → el Objetivo de Desarrollo Sostenible 5 (igualdad de género) y el 11.2 (acceso a transporte seguro, asequible y sostenible) obligan a implementar políticas con enfoque de género.

En la Ciudad de México, la **Constitución local** establece en su artículo 6 el derecho a la movilidad segura y en su artículo 9, apartado B, el derecho al cuidado, lo que incluye la obligación de generar condiciones que permitan a las mujeres trasladarse sin poner en riesgo su vida o integridad.

Cómo aporta esta iniciativa a la seguridad de las mujeres

El establecimiento de un **Directorio Oficial de Sitios de Taxi Seguro Nocturno** impacta directamente en la seguridad de las mujeres al:

1. **Brindar opciones de transporte reguladas y trazables** → se reduce el riesgo de violencia sexual y agresiones.



2. **Generar confianza en la ciudadanía femenina** → al ser sitios oficiales supervisados por SEMOVI, las mujeres pueden tener mayor certeza de seguridad.
3. **Reducir la necesidad de utilizar taxis pirata o aplicaciones de riesgo** → con ello se evita exponer a mujeres jóvenes y adultas a escenarios de violencia.
4. **Cumplir con estándares internacionales** → la CDMX se alinea con sus obligaciones convencionales de proteger a las mujeres en todos los espacios de movilidad.

El problema de conducir en estado de ebriedad no puede analizarse sin perspectiva de género. Las mujeres enfrentan una **doble vulnerabilidad**: por un lado, como víctimas indirectas de los accidentes viales; y por otro, como potenciales víctimas de violencia sexual al buscar transporte nocturno.

La propuesta de un **directorío de sitios de taxi seguro** no solo es una política de seguridad vial, sino una **política pública con perspectiva de género**, pues reconoce que la movilidad nocturna con enfoque de género es clave para garantizar los derechos de las mujeres a la vida, la integridad, la libertad de tránsito y una vida libre de violencia.

### V. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La hipótesis central que guía esta iniciativa es la siguiente:

*La necesidad de un sistema estructurado de transporte seguro nocturno en zonas de alta concentración de establecimientos con venta de bebidas alcohólicas, pues es malamente común que quienes frecuentan estos establecimientos en muchas ocasiones tienden a la conducción bajo efectos del alcohol, por tanto, la incorporación de un directorío oficial de transporte seguro, bajo regulación y*





*difundido obligatoriamente por dichos establecimientos, reducirá significativamente la ocurrencia de accidentes viales relacionados con el consumo de alcohol, así como el hecho de viajar con miedo de que transportes no autorizados, o bien casos en los que conductores de aplicaciones se han aprovechado de las circunstancias para abusar de los usuarios, especialmente de mujeres.*

### Justificación

El programa “**Conduce sin Alcohol**” se ha consolidado como una de las políticas públicas más exitosas en la Ciudad de México. Reconocido a nivel nacional e internacional, ha demostrado eficacia en la **reducción de accidentes fatales**, salvando miles de vidas desde su creación. Su presencia en las calles genera confianza social y refuerza la cultura de la responsabilidad al volante.

La propuesta que aquí se plantea no sustituye ni compite con este programa, sino que lo **complementa de manera estratégica**. Mientras *Conduce sin Alcohol* actúa como un mecanismo de disuasión y protección en vía pública, nuestra iniciativa busca **incidir desde la prevención en los puntos de origen del problema**, ofreciendo a las personas alternativas de transporte seguras y confiables al salir de establecimientos con venta de bebidas alcohólicas.

De esta forma, ambas medidas —una en el espacio público y otra desde los espacios privados de convivencia— forman un **sistema integral de seguridad vial**, en el que instituciones y sociedad comparten la responsabilidad de evitar tragedias relacionadas con el consumo de alcohol.

### Relevancia para la salud pública

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que el consumo nocivo de alcohol es responsable de más de **3 millones de muertes al año en el mundo**, de



las cuales una proporción significativa proviene de accidentes viales (Informe Mundial sobre Alcohol y Salud, 2018). En México, la Secretaría de Salud ha documentado que **alrededor de 24,000 muertes anuales** están asociadas a accidentes de tránsito vinculados con el alcohol.

Desde esta perspectiva, la iniciativa no solo protege el derecho a la movilidad, sino que constituye también una **medida de salud pública** orientada a la prevención de lesiones y muertes evitables.

### **Pertinencia jurídica**

El objeto de la iniciativa se inserta en el marco jurídico de la Ciudad de México de la siguiente manera:

- La **Constitución local** reconoce en su artículo 6 el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial.
- La **Ley de Movilidad** otorga a SEMOVI la rectoría en materia de transporte, lo que justifica que sea esta dependencia la encargada de integrar y difundir el Directorio Oficial de Sitios de Taxi Seguro Nocturno.
- La **Ley de Establecimientos Mercantiles** regula las obligaciones de los negocios con venta de alcohol, siendo congruente incluir la obligación de exhibir el directorio como parte de las medidas de prevención.

De esta forma, el objeto de la propuesta cumple con el **principio de legalidad** al encuadrar la medida dentro de las atribuciones de la autoridad competente y de las obligaciones correlativas de los particulares.

### **Alcances esperados**

Los alcances de esta medida son múltiples:



1. **Reducción de accidentes viales** relacionados con la conducción en estado de ebriedad.
2. **Protección de grupos vulnerables**, especialmente mujeres, niñas, personas adultas mayores y jóvenes.
3. **Fortalecimiento del transporte concesionado** a través de la reactivación de sitios de taxi regulados.
4. **Generación de confianza ciudadana** en alternativas de transporte nocturno.
5. **Cumplimiento de compromisos internacionales** como la Agenda 2030, que establece metas específicas en materia de seguridad vial y transporte seguro.

El diseño de una política pública con impacto legislativo requiere no solo de la identificación del problema y de su dimensión social, sino también de la construcción de argumentos jurídicos, técnicos y sociales que justifiquen la viabilidad de la medida. Este capítulo analiza los fundamentos que sostienen la presente iniciativa, bajo criterios de legalidad, proporcionalidad, prevención, impacto económico-social y seguridad ciudadana.

La **Constitución de la Ciudad de México**, en su artículo 6, reconoce el derecho a la movilidad sustentable y segura. La **Ley de Movilidad** otorga a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) la rectoría en la planeación, organización y supervisión de los servicios de transporte. Sin embargo, la ley vigente carece de una disposición que faculte expresamente a SEMOVI para integrar un **Directorio Oficial de Sitios de Taxi Seguro Nocturno**.

Desde el principio de **reserva de ley**, toda atribución debe emanar de una disposición normativa. De ahí que la reforma propuesta sea jurídicamente



necesaria: dota de certeza legal a la autoridad para implementar el registro y a los establecimientos mercantiles para difundirlo.

El principio de proporcionalidad, desarrollado por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (por ejemplo, Tesis P./J. 20/2014), exige que toda medida estatal que limite o imponga obligaciones a particulares supere un test en tres fases: idoneidad, necesidad y proporcionalidad en sentido estricto.

1. **Idoneidad:** la obligación de exhibir un directorio de transporte seguro es idónea porque facilita a los consumidores opciones inmediatas y confiables para evitar conducir alcoholizados.
2. **Necesidad:** no existe en la legislación otra alternativa que logre el mismo efecto preventivo.
3. **Proporcionalidad en sentido estricto:** el costo para los establecimientos (colocar un cartel es mínimo en comparación con el beneficio social: salvar vidas y reducir delitos).

Por tanto, la medida propuesta supera el test de proporcionalidad y es conforme a los principios de razonabilidad y progresividad de los derechos humanos.

### **Argumento económico y social**

El transporte concesionado, particularmente los sitios de taxi regulados, enfrenta una disminución en la demanda debido a la competencia de las plataformas digitales y al incremento de taxis irregulares o pirata. La creación del **Registro Oficial de Sitios de Taxi Seguro Nocturno** reactiva este sector de manera legítima, generando trabajo regulado y formal.

Asimismo, la medida reduce costos sociales: cada accidente vial tiene un impacto económico en servicios de salud, seguros, productividad laboral y daños materiales.





El **Banco Mundial (2019)** estima que los accidentes de tránsito generan pérdidas equivalentes al **3% del PIB mundial**. Desde esta perspectiva, la iniciativa constituye también una medida de eficiencia económica.

### **Argumento de seguridad ciudadana y de género**

El uso de taxis pirata o de aplicaciones sin control ha sido documentado como un factor de riesgo para delitos como el robo, el secuestro exprés y las agresiones sexuales, especialmente hacia mujeres. La implementación de un directorio oficial disminuye la exposición ciudadana a estos riesgos al privilegiar transporte concesionado, verificado y sujeto a sanciones.

Este enfoque cumple con el **principio de debida diligencia reforzada**, conforme a la **Convención de Belém do Pará**, al establecer obligaciones estatales específicas para prevenir violencias de género en espacios de movilidad.

La presente iniciativa se sostiene en un conjunto de argumentos jurídicos y técnicos que la hacen viable, razonable y necesaria. Su diseño responde a los principios de legalidad, proporcionalidad y prevención estructural, al tiempo que genera beneficios sociales, económicos y de seguridad ciudadana.

En consecuencia, la propuesta no solo es jurídicamente procedente, sino también indispensable para atender un problema estructural de la Ciudad de México: la ausencia en la legislación de mecanismos preventivos que eviten la conducción en estado de ebriedad y que garanticen a la ciudadanía, en particular a las mujeres, un retorno seguro a casa.

### **VI. FUNDAMENTOS DE CONVENCIONALIDAD Y CONSTITUCIONALIDAD**

La validez de toda propuesta legislativa depende de su congruencia con el marco constitucional y convencional vigente. En un Estado



constitucional de derecho como el mexicano, las normas deben observar los principios de **legalidad, supremacía constitucional y control de convencionalidad**.

En este capítulo se desarrollan los fundamentos que legitiman la presente iniciativa, demostrando que se alinea con la Constitución federal, la Constitución de la Ciudad de México, los tratados internacionales de derechos humanos y la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN).

### Fundamentos constitucionales (federales)

#### 1. Artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM)

- Establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos conforme a los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.
- La seguridad vial y la prevención de muertes por alcohol se insertan en el derecho a la vida y a la integridad personal.

#### 2. Artículo 4º CPEUM

- Reconoce el derecho a la protección de la salud.
- La iniciativa contribuye a este derecho al reducir riesgos de accidentes y lesiones prevenibles derivados del alcohol.

#### 3. Artículo 11 CPEUM

- Reconoce el derecho a la libre movilidad por el territorio nacional.
- La movilidad debe ser ejercida en condiciones de seguridad, lo que implica que el Estado garantice traslados libres de riesgos evitables.

#### 4. Artículo 73, fracción XXIX-G CPEUM

- Otorga al Congreso facultades en materia de seguridad vial.



- Aunque la CDMX legisla en su ámbito, esta disposición sirve como parámetro interpretativo para justificar reformas locales alineadas con la seguridad vial.

### Fundamentos constitucionales (locales)

#### 1. Constitución Política de la Ciudad de México, artículo 6

- Reconoce expresamente el derecho a la movilidad sustentable y segura como derecho humano autónomo.
- La iniciativa fortalece este derecho al garantizar transporte nocturno seguro para quienes consumen bebidas alcohólicas.

#### 2. Artículo 9, apartado B

- Reconoce el derecho al cuidado y la obligación de las autoridades de implementar políticas públicas que protejan la vida y la integridad.
- La propuesta es una medida de cuidado colectivo frente a los riesgos del alcohol al volante.

#### 3. Artículo 13

- Reconoce el derecho a la ciudad y a un espacio público seguro.
- La movilidad nocturna es parte del ejercicio del derecho a la ciudad; la iniciativa contribuye a garantizarlo.

### Fundamentos convencionales

#### 1. Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José, 1969)

- Artículo 4: derecho a la vida.
- Artículo 5: derecho a la integridad personal.
- Los accidentes fatales por conducción alcoholizada constituyen una amenaza directa a ambos derechos.

#### 2. CEDAW (1979)



- Obliga a adoptar medidas para garantizar la seguridad de las mujeres en el espacio público.
- La iniciativa responde a esta obligación al crear alternativas seguras de transporte nocturno.

### 3. **Convención de Belém do Pará (1994)**

- Reconoce la violencia contra la mujer como violación a los derechos humanos.
- La movilidad nocturna sin violencia es parte del deber estatal de prevención.

### 4. **Agenda 2030 de la ONU**

- Objetivo 3.6: reducir a la mitad las muertes por accidentes de tránsito para 2030.
- Objetivo 11.2: garantizar acceso a transporte seguro, asequible y sostenible para todas las personas.

### 5. **Informe Mundial sobre la Prevención de las Lesiones Causadas por el Tránsito (OMS, 2018)**

- Recomendación que los Estados no se limiten a la sanción, sino que implementen medidas preventivas como transporte alternativo seguro.

### **Control de convencionalidad**

Conforme a la doctrina del **control de convencionalidad** (Caso *Radilla Pacheco vs. México*, Corte IDH, 2009), todas las autoridades mexicanas tienen la obligación de interpretar y aplicar las normas en conformidad con los tratados internacionales.

La iniciativa propuesta se ajusta a este deber al armonizar:

- Derecho a la vida (CADH).
- Derecho a la movilidad (Constitución CDMX).





- Derecho de las mujeres a vivir libres de violencia (CEDAW, Belém do Pará).

En ese sentido, podemos concluir que la propuesta legislativa cuenta con sólidos fundamentos de constitucionalidad y convencionalidad: protege la vida, la salud, la movilidad y la integridad, cumple con estándares internacionales, atiende obligaciones reforzadas de género y supera el test de proporcionalidad. En consecuencia, no solo es válida desde la perspectiva jurídica, sino obligatoria desde el enfoque de derechos humanos.

### VII. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y DE LA LEY DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE CREAR EL DIRECTORIO OFICIAL DE TRANSPORTE NOCTURNO SEGURO (LEY DE REGRESO SEGURO)**

### VIII. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

Por lo anteriormente expuesto, a continuación, se presenta la reforma propuesta:

LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto	Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto

# CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## III LEGISLATURA



<p>zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A:</p> <p>I. a XV. ...</p> <p>Apartado B:</p> <p>Además de lo señalado en el Apartado A, los titulares de los establecimientos mercantiles de giros de impacto vecinal e impacto zonal respectivamente, deberán:</p> <p>I. Exhibir en lugar visible los números de sitios de taxis debidamente autorizados por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y prestar apoyo a quienes requieran la información o no se encuentren en condiciones de solicitar dichos servicios;</p> <p>II. a X. ...</p>	<p>zonal tienen las siguientes obligaciones:</p> <p>Apartado A:</p> <p>I. a XV. ...</p> <p>Apartado B:</p> <p>Además de lo señalado en el Apartado A, los titulares de los establecimientos mercantiles de giros de impacto vecinal e impacto zonal respectivamente, deberán:</p> <p><b>I. Exhibir en lugar visible el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro emitido y actualizado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, que contendrá los sitios de taxi autorizados y registrados para brindar servicio en horarios nocturnos en la zona correspondiente.</b></p> <p>Asimismo, deberán prestar apoyo a quienes requieran la información o</p>
---	---

# CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## III LEGISLATURA



	<p>no se encuentren en condiciones de solicitar dichos servicios, garantizando que la información sea veraz, vigente y accesible para las y los consumidores;</p> <p>II. a X. ...</p>
--	---

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p><b>Artículo 12.</b> La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a XXXV. ...</p> <p><b>SIN CORRELATIVO</b></p> <p>XXXVI. a LXV. ...</p>	<p><b>Artículo 12.</b> La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:</p> <p>I. a XXXV. ...</p> <p><b>XXXV Bis.</b> Integrar, actualizar, difundir y supervisar el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro, organizado por zonas y alcaldías, conformado por los sitios de taxi concesionados que voluntariamente se registren para prestar servicio en horarios nocturnos.</p> <p>La Secretaría de Movilidad expedirá una constancia de registro con</p>



	<p>vigencia de tres años, la cual podrá renovarse en caso de cumplimiento de las disposiciones aplicables. Dicha constancia deberá exhibirse de forma visible en los vehículos autorizados, conteniendo el número de registro oficial, teléfonos de emergencia y las sanciones a que se harán acreedores los prestadores del servicio en caso de incumplimiento.</p> <p>XXXVI. a LXV. ...</p>
--	---

### IX. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Conforme a lo anteriormente expuesto, fundado y motivado se somete a consideración de este honorable congreso de la ciudad de México, la **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ESTABLECIMIENTOS MERCANTILES Y DE LA LEY DE MOVILIDAD AMBAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A EFECTO DE CREAR EL DIRECTORIO OFICIAL DE TRANSPORTE NOCTURNO SEGURO (LEY DE REGRESO SEGURO)**, en los términos siguientes:

### PROYECTO DE DECRETO





**PRIMERO. – Se reforma la fracción I del artículo 10 Apartado B de la Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México, para quedar como sigue:**

### **Ley de Establecimientos Mercantiles de la Ciudad de México.**

Artículo 10.- Las personas titulares de los establecimientos mercantiles de bajo impacto, impacto vecinal e impacto zonal tienen las siguientes obligaciones:

Apartado A:

I. a XV. ...

Apartado B:

Además de lo señalado en el Apartado A, los titulares de los establecimientos mercantiles de giros de impacto vecinal e impacto zonal respectivamente, deberán:

**I. Exhibir en lugar visible el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro emitido y actualizado por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, que contendrá los sitios de taxi autorizados y registrados para brindar servicio en horarios nocturnos en la zona correspondiente.**

**Asimismo, deberán prestar apoyo a quienes requieran la información o no se encuentren en condiciones de solicitar dichos servicios, garantizando que la información sea veraz, vigente y accesible para las y los consumidores.**

II. a X. ...

**SEGUNDO.- Se adiciona una fracción XXXV Bis al artículo 12 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:**

### **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**



**Artículo 12.** La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

I. a XXXV. ...

**XXXV Bis.** Integrar, actualizar, difundir y supervisar el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro, organizado por zonas y alcaldías, conformado por los sitios de taxi concesionados que voluntariamente se registren para prestar servicio en horarios nocturnos.

La Secretaría de Movilidad expedirá una constancia de registro con vigencia de tres años, la cual podrá renovarse en caso de cumplimiento de las disposiciones aplicables. Dicha constancia deberá exhibirse de forma visible en los vehículos autorizados, conteniendo el número de registro oficial, teléfonos de emergencia y las sanciones a que se harán acreedores los prestadores del servicio en caso de incumplimiento.

XXXVI. a LXV. ...

### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

**PRIMERO.-** Remítase el presente decreto a la Persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México 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 Secretaría de Movilidad deberá emitir la convocatoria pública para la integración del **Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro** dentro de **los treinta días hábiles** siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto.

# CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## III LEGISLATURA



**CUARTO.-** La convocatoria permanecerá abierta por un plazo de **treinta días naturales**, contados a partir de su publicación, durante los cuales los sitios de taxi concesionados podrán inscribirse de manera voluntaria para prestar servicio en horarios nocturnos.

**QUINTO.-** Una vez concluido el plazo de inscripción, la Secretaría de Movilidad contará con un máximo de **treinta días naturales** para evaluar las solicitudes, expedir las constancias de registro y conformar el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro.

**SEXTO.-** La Secretaría de Movilidad deberá publicar el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro dentro de los **diez días naturales posteriores a su integración**, en los siguientes medios:

- a) La **Gaceta Oficial de la Ciudad de México**.
- b) El **portal oficial de la Secretaría de Movilidad**.
- c) Circular dirigida a los establecimientos mercantiles obligados, para que lo exhiban en sus instalaciones.

**SÉPTIMO.-** Los establecimientos mercantiles con venta de bebidas alcohólicas deberán exhibir en lugar visible y legible el Directorio Oficial de Transporte Nocturno Seguro dentro de los **treinta días naturales siguientes a su publicación oficial**.

Dado en el palacio de la Ciudad de México, a los veintiún días del mes de septiembre del año dos mil veinticinco.

*Elizabeth Mateos Hernández*

**DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ**

## Certificado de firma

16/10/2025 18:24

Documento electrónico

Solicitante del proceso de firma Almacenado

Identificador: 68F157DA507FDF495C7E3A9B  
Nombre y extensión: INICIATIVA REGRESO SEGURO .pdf  
Descripción:  
Cantidad de páginas: 3  
Estado: Firmado  
Firmantes: 1  
Huella digital del contenido del documento original:  
9a9cf13a39dd0e589a5cfb8106856ce90e5135e652a2cd1bb88bce7a4b242c78  
Huella digital del contenido del documento firmado:  
d328edec2f73b53c10da528e87c85d18daa64525c68220de17023e060c1f1c53

Nombre: Elizabeth Mateos Hernández  
Compañía: SR LUZ SA DE CV  
Correo electrónico: elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx  
Teléfono:  
  
Dirección IP: 200.68.159.158  
  
Fecha y hora de emisión  
(America/Mexico\_City):  
16/10/2025 14:38

## Constancia de conservación del documento firmado

Información de la constancia NOM-151

Información del emisor de la constancia NOM-151

Fecha de emisión:  
17/10/2025 00:24:41 UTC (16/10/2025 18:24:41 Hora local de la Ciudad de México)  
Nombre y extensión:  
e352c178-4387-49f4-90e2-75cd8eafbe15.cons  
Huella digital contenida en la constancia:  
d328edec2f73b53c10da528e87c85d18daa64525c68220de17023e060c1f1c53

Prestador de Servicios de Certificación (PSC):  
PSC WORLD S.A. DE C.V.  
Certificado PSC válido desde: 2017-07-19  
Certificado PSC válido hasta: 2029-07-19

## Firmantes

Firmante 1. Elizabeth Mateos Hernández

Atributos

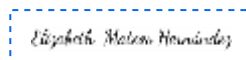
Firma

Fecha

Tipo de actuación: Por su Propio  
Derecho  
Compañía:  
Método de notificación: Correo  
Correo:  
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx  
Teléfono:  
Emisor de la firma electrónica:  
Dibujada en dispositivo  
Plataforma: <https://app.con-certeza.mx>

ID: 68F18CBE683AAC724D7C9C47  
IP: 2806:2a0:f06:8392:edc0:1e3e:9060:4d34

Firma con texto



Enviado: 16/10/2025  
18:22:59  
Aceptó Aviso de  
Privacidad: 16/10/2025  
18:24:22  
Visto: 16/10/2025 18:24:30  
Confirmado:  
16/10/2025 18:24:31.003  
Firmado:  
16/10/2025 18:24:31.004

EL ESPACIO DEBAJO SE HA DEJADO EN BLANCO INTENCIONALMENTE

Método de validación de firmante:

Enlace de verificación

En el siguiente enlace se encuentra el portal para validar la constancia NOM-151 y el estado de integridad de este documento:  
<https://app.con-certeza.mx/constancia/e352c178-4387-49f4-90e2-75cd8eafbe15>

