

Contacto CONAMER

JPR-AMDC-BOO 232053

De: Diego Martinez <diego@uber.com>
Enviado el: lunes, 11 de septiembre de 2023 08:28 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: Daniel Rosado Méndez
Asunto: Comentarios a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2024
Datos adjuntos: ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 2023 - 2024.pdf

A quien corresponda:

Adjunto documento de comentarios. Agradezco de antemano la atención prestada a los mismos.

Muchos saludos.

Diego Martínez Cantú



Ref.- ESTRATEGIA NACIONAL DE MOVILIDAD Y
SEGURIDAD VIAL 2023-2024
ESTRATEGIA NACIONAL DE
MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL 2023 - 2024
Asunto: Consulta Pública

A quien corresponda:

Diego Eduardo Martínez Cantú, en mi carácter de Gerente Senior de Políticas Públicas de Uber, conforme a lo dispuesto en el Artículo 61 de la Ley General de Mejora Regulatoria (la "LGMR"), de manera atenta y respetuosa presento las siguientes consideraciones en relación con el texto de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023-2024 (la "**Estrategia Nacional**"):

A. Comentarios generales

1. Destacamos la loable actividad desarrollada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano para preparar el texto de la Estrategia Nacional.
2. Advertimos que en el texto se hace referencia al servicio de movilidad colaborativa intermediado por plataformas tecnológicas administradas o promovidas por las empresas de redes de transporte ("**Transporte Privado Intermediado por Plataforma**" y "**ERT**", frente a Servicios y Empresas, respectivamente).
3. Reconocemos la importancia y celebramos que este modelo de movilidad sea incluido en la Estrategia Nacional.
4. Con el fin de contribuir a la construcción de la Estrategia, proponemos algunas precisiones frente a:
 - a. La naturaleza jurídica de Servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma es privada;
 - b. Los Servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma son diferentes a los servicios de transporte individual de pasajeros tipo taxi;
 - c. Lineamientos a ser considerados en el marco del ejercicio regulatorio;
 - d. Principios y objetivos de la LGMR que consideramos deben ser tenidos en cuenta en el ejercicio regulatorio de este tipo de servicios; y
 - e. Consideraciones finales - Sobre el derecho al acceso a los beneficios del progreso científico y tecnológico.

B. Precisiones solicitadas

a. Los Servicios de Transporte Privado Intermediados por Plataformas son de naturaleza privada, no pública

5. Conforme a la jurisprudencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación (la “SCJN”), así como por Tribunales de diversos estados, es posición sentada que la naturaleza jurídica de los Servicios de Ridesharing es **privada**, no pública.
6. En efecto, al menos desde 2017 la SCJN ha señalado de manera diáfana que este tipo de servicios se extrae de aquellos servicios de transporte público, en la medida que gozan de características propias que los diferencian de aquellos. Esta posición ha sido reiterada en sentencias proferidas en el marco de acciones de inconstitucionalidad y de amparo, y permanece vigente, tal como lo demuestran diversos pronunciamientos proferidos durante 2023.
7. Como ejemplo, en sentencia proferida a principios de 2023 se lee¹:

*“De esta forma, es posible afirmar que mientras el servicio de transporte prestado por los taxis exige del Estado un régimen de servicio público de manera continua y obligatoria, incluso limitando la tarifa por dicho servicio dado que debe estar disponible para la colectividad en general; el servicio privado que se contrata a través de personas morales que medien o promueven la prestación del servicio a través de plataformas digitales, por sus características y funcionamiento intrínseco que se erige como un nuevo modelo de negocio, que no corresponde a una actividad propia del Estado, **no debe regularse dentro del ámbito del servicio público**. En el entendido que, en ambos casos, deben tenerse como objetivos primordiales la seguridad y protección de los usuarios del servicio.*

*En ese orden de ideas, es de destacarse que por su parte el usuario (o pasajero) conserva la libre decisión de desplazarse utilizando el servicio público, o bien, **el servicio privado que necesariamente tendrá que contratar a través de una plataforma digital y sujetarse a los términos y condiciones que ésta establece**; lo que dicho sea de paso, abona a una competencia y libre concurrencia.*

*En esas condiciones, puede decirse que mientras el servicio público de transporte en su modalidad de taxi tiende a satisfacer una necesidad de carácter general, **la modalidad de transporte privado pretende satisfacer una necesidad privada** aunque ambas a través de un bien del dominio del Estado como son las vialidades, por ello la modalidad privada sí es regulable, pero no a través del sistema de concesiones.*

8. Así las cosas, de manera respetuosa solicitamos retirar a los Servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma de la clasificación de Servicio de Transporte Público, tal como está planteado en el borrador de la Estrategia Nacional, en particular en los siguientes apartes, y definirlo en un acápite diferente, correspondiente a transporte privado:

- Página 13:

¹ Amparo Administrativo en Revisión: 334/2019, sentencia del 11 de enero de 2023. Ver también: Sentencia de la Suprema Corte de Justicia, Acción de inconstitucionalidad: 63/2017 (Yucatán)

B. Análisis Técnico:

1. ¿Cómo nos movemos en México?
(...)
(c) Características por sistema de movilidad e infraestructura
(...)
(1)
(...)
(iii) Modalidades individuales
(a) Taxis ~~y Empresas de Redes de Transporte (ERT)~~

- Página 54:

- (2) Servicios de transporte público
(...)
1. (...)
2. Modalidades individuales (taxis concesionados, ~~empresas de redes de transporte~~, mototaxis y bicitaxis). **Nota: Si se consideraron los servicios de transporte privado intermediado por plataformas, como servicio público para el cálculo de las cifras presentadas en las tablas siguientes, tal información debe ser corregida, dada la naturaleza privada de este tipo de servicios.**

- Página 69:

- (2) Servicios de transporte público
(...)
iii. Modalidades individuales
(...)
(a) Taxis ~~y Empresas de Redes de Transporte (ERT)~~ **Nota: Si se consideraron los servicios de transporte privado intermediado por plataformas, como servicio público para el cálculo de las cifras presentadas en las tablas siguientes, tal información debe ser corregida, dada la naturaleza privada de este tipo de servicios.**

b. Los Servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma son diferentes a los servicios de transporte individual de pasajeros tipo taxi;

9. Siguiendo la misma línea, la SCJN, Altos Tribunales y COFECCE en ejercicio de su función de abogacía de la competencia, han señalado expresamente, que los servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma son diferentes a los servicios de transporte individual de pasajeros tipo Taxi, disponibles en los varios estados de la República Mexicana.

10. En efecto, Cofece en opinión de abogacía de la competencia, emitida el 4 de junio de 2015 - OPN-008-2015, señaló:

“La normativa vigente en nuestro país no contempla esta nueva modalidad de servicios de transporte que deriva de los avances tecnológicos y de los esfuerzos de innovación. Como se ha expuesto con antelación, el desarrollo de aplicaciones móviles para el transporte de pasajeros resuelve problemas de asimetrías de información y problemas de coordinación entre conductores y pasajeros, contribuye a la movilidad urbana, fomenta la innovación y, en general, ofrece opciones eficientes de consumo que generan bienestar social.

En consecuencia, esta Comisión recomienda que se reconozca, a través de la vía que corresponda, una nueva categoría o modalidad para la prestación de este servicio innovador que tiene un impacto relevante en la dinámica social.”

11. Por su parte, la SCJN en sentencia de 2017, la SCJN señaló²:

“Tomando en cuenta ello, el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocio diferente al constituido para normar el transporte de pasajeros a través de taxis, cuyo mecanismo de regulación se rige fundamentalmente a través de concesiones otorgadas para tales efectos, lo que no sucede en la otra modalidad.”

12. Esta postura ha sido reiterada en múltiples pronunciamientos proferidos desde esa fecha, e incluso en fecha reciente, tal como se vio en la sentencia ampliamente citada en la Sección A) arriba, y cuyo aparte pertinente se transcribe a continuación:

“Es por ello que si bien, como lo sostuvo el Tribunal Pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el transporte de pasajeros prestado a través de plataformas tecnológicas reviste características que lo tornan un modelo de negocios distinto (en contraposición al taxi, aclaramos) y que lo constituyen y lo colocan en una categoría o modalidad diferente para la prestación del servicio de transporte, lo cierto es que no dejan de ser regulables en lo que se refiere a la dimensión material del acto de transporte de personas en el territorio del Estado de Quintana Roo, lo que corresponde al legislador estatal por estar dentro de sus facultades dictar normas en la materia de transporte de punto a punto dentro del Estado y la seguridad del mismo, por ejemplo.”

13. Por cuenta de lo expuesto, de manera respetuosa solicitamos retirar a los Servicios de Transporte Privado Intermediado por Plataforma de la clasificación de Servicio de Transporte Público, tal como está planteado en el borrador de la Estrategia Nacional, en particular en sus apartes:

- Página 24:

*La SCJN ha resuelto acciones de inconstitucionalidad relativas a la movilidad, entre las que destacan aquellas sobre el libre tránsito y sobre los servicios de transporte **privado individual** mediante plataformas digitales.*

- Página 131:

- *Las mujeres con niveles de ingresos mayores utilizan más el taxi, **(incluidos servicios de transporte privado intermediado por ~~de~~ plataformas)** y el vehículo privado. A mayores niveles de ingreso, menores diferencias en los modos de transporte elegidos entre hombres y mujeres.
(...)*
- *Cuando se preguntó sobre qué modo de transporte elegirían si tuvieran la posibilidad de cambiar de elección: 6 de cada 10 mujeres modificaría su modo de transporte; de ese universo de mujeres, la mitad optarán por el vehículo privado y una cuarta parte por taxi o plataformas digitales. Las razones que manifestaron fueron por motivos de seguridad y comodidad. **Nota: Solicitamos diferenciar entre servicios de taxi y aquellos privados intermediados por plataformas digitales.***

² Accion de Inconstitucionalidad 63/2016, publicada 14 julio 2017

c. Lineamientos regulatorios establecidos por la SCJN y Cofece

Esta Comisión considera que el reconocimiento en el marco normativo de las ERT debería limitarse a tutelar objetivos públicos elementales en materia de seguridad y protección del usuario, por ejemplo, a través de la obligatoriedad de acreditar la existencia de seguros de cobertura amplia, para que exista responsabilidad frente a los usuarios, o mediante la revisión de las capacidades y antecedentes de los conductores. La verificación de estas obligaciones podría realizarse por terceros coadyuvantes de la autoridad y reconocidos por ésta, o bien podría permitirse a las propias ERT acreditar el cumplimiento a través de los medios que elijan para tal efecto en la medida que sean idóneos y suficientes.

En este sentido, el marco normativo debería privilegiar la competencia y la libre concurrencia, evitando restricciones tales como:

- a. Autorizar o registrar vehículos para prestar el servicio o limitar su número imponiendo requisitos adicionales como de placas especiales y/o cromáticas; y
- b. Regular los esquemas tarifarios, los cuales actualmente son determinados por las propias ERT en función de la oferta y demanda del mercado.

En sentido similar, la SCJN y Altos Tribunales han establecido lineamientos regulatorios básicos que deben seguir los reguladores estatales en el desarrollo del marco normativo aplicable a este tipo de servicio. Así, a nivel jurisprudencial se ha indicado que la regulación debe evitar los siguientes conceptos, so pena de ser considerados inconstitucionales:

- a. Límites máximos de oferta (conductores, vehículos)³
- b. Prohibición de pago en efectivo⁴
- c. Características especiales del vehículo (físicas mecánicas: i.e. distancia entre ejes, capacidad portaequipaje, vehículos de alta gama, etc.)⁵
- d. Titularidad de la plataforma⁶
- e. Límite de permisos (1 persona física, 10 persona moral, etc.)⁷
- f. Tarifas preferenciales para estudiantes⁸
- g. Conductores originarios del estado⁹

³ SCJN, Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, Colima - Sentencia de 16 de octubre de 2018. Querétaro y Guanajuato - Sentencias proferidas en Amparos Indirectos 90/2018, M.P. Rodrigo Mauricio Zerón de Quevedo, y 1208/2018 M.P. Pedro Esteban Penagos López

⁴ Ibid

⁵ Ibid

⁶ Ibid

⁷ SCJN, Acción de Inconstitucionalidad 13/2017, Colima - Sentencia de 16 de octubre de 2018.

⁸ Ibid

⁹ Ibid

- h. Residencia mínima para prestar el servicio¹⁰
- i. Obligación de conductores a certificarse como operadores de transporte
- j. Prohibición de prestar un servicio a la vez¹¹
- k. Restricción frente a antigüedad del vehículo¹²
- l. Valor factura vehículo¹³
- m. Prohibición placas de otros estados¹⁴
- n. Licencias especiales de conducción¹⁵
- o. Obligaciones especiales impuestas a las ERTs de compartir información¹⁶

Por cuenta de lo expuesto, de manera respetuosa solicitamos se sirvan tener en cuenta estos lineamientos regulatorios establecidos por Cofece y a nivel jurisprudencial, y, en consecuencia, ajustar en lo correspondiente las siguientes secciones de la Estrategia Nacional:

- Página 71:

En complemento y competencia a los servicios de taxi, en algunas ciudades del país comenzaron a ofertarse los servicios de las empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), que responden a la modalidad de transporte bajo demanda, sobre todo individual y que funcionan conectando proveedores con personas usuarias, a través de plataformas digitales privadas. De forma análoga al resto de los servicios de transporte, la regulación de las ERT es facultad de los estados ~~y/o municipios quienes establecen las características del servicio, requerimientos para personas conductoras, especificaciones de vehículos, tarifas, impuestos y modalidades, conforme a los lineamientos establecidos por Cofece y la jurisprudencia aplicable.~~

Al operar como empresas privadas y en algunos casos sin legislación que les obligue a compartir información, no existe certeza sobre la demanda, cantidad de vehículos o conductores registrados a nivel nacional por las ERT, ~~41~~ por lo que su caracterización resulta muy limitada.

- Página 168: Líneas de Acción - Objetivo Específico 2.3

2.3.7. Incluir en las legislaciones locales la regulación de las empresas de redes de transporte basadas en aplicaciones móviles (ERT), ~~estableciendo las características del servicio, requerimientos para personas conductoras, especificaciones de vehículos, tarifas, impuestos y otras modalidades, así como la necesidad de compartir información sobre la demanda, vehículos y conductores registrados, que permita crear bases de datos a nivel nacional por las ERT, conforme a los lineamientos establecidos por Cofece y la jurisprudencia aplicable.~~

¹⁰ Querétaro y Guanajuato - Sentencias proferidas en Amparos Indirectos 90/2018, M.P. Rodrigo Mauricio Zerón de Quevedo, y 1208/2018 M.P. Pedro Esteban Penagos López (Ambas sentencias fueron emitidas por un Tribunal Colegiado Especializado en Materia de Competencia Económica que tienen jurisdicción en todo el país)

¹¹ Ibid

¹² Providencia - Reglamento de la Ley de Movilidad de La ciudad de México - Ciudad de México, Amparo en Revisión: 304/2021, M.P. Ricardo Olvera García.

¹³ Ibid

¹⁴ Ibid

¹⁵ Ibid

¹⁶ Ibid

d. Principios y objetivos de la LGMR a tener en cuenta para la regulación de estos servicios

14. La LGMR establece principios y objetivos que son especialmente relevantes para la Estrategia Nacional, en particular en cuanto a la regulación de los Servicios de Transporte Privados intermediados por Plataformas Tecnológicas.

15. En efecto, conforme a la LGMR, en sus artículos 7 y 8, son principios y objetivos de la política de mejora regulatoria, entre otros:

Principios	Objetivos
<p>Mayores beneficios que costos y el máximo beneficio social</p> <p>Proporcionalidad, prevención razonable y gestión de riesgos</p>	<p>Procurar que las Regulaciones que se expidan generen beneficios superiores a los costos y produzcan el máximo bienestar para la sociedad;</p> <p>Coadyuvar en las acciones para reducir el costo económico derivado de los requerimientos de Trámites y Servicios establecidos por parte de los Sujetos Obligados, y</p>
<p>Seguridad jurídica que propicie la certidumbre de derechos y obligaciones</p>	<p>Generar seguridad jurídica, claridad y transparencia en la elaboración y aplicación de las Regulaciones, Trámites y Servicios;</p>
<p>Simplificación, mejora y no duplicidad en la emisión de Regulaciones, Trámites y Servicios</p>	<p>Simplificar y modernizar los Trámites y Servicios;</p>
<p>Fomento a la competitividad y el empleo</p> <p>Promoción de la libre competencia y competencia económica, así como del funcionamiento eficiente de los mercados</p>	<p>Procurar que las Regulaciones no impongan barreras al comercio internacional, a la libre competencia y la competencia económica;</p>
<p>Reconocimiento de asimetrías en el cumplimiento regulatorio</p>	<p>Facilitar a las personas el ejercicio de los derechos y el cumplimiento de sus obligaciones;</p> <p>Facilitar el conocimiento y el entendimiento por parte de la sociedad, de la Regulación, mediante la accesibilidad y el uso de lenguaje claro;</p>

16. La regulación emitida a nivel estatal debe sujetarse a tales objetivos y principios y, en desarrollo de tales, evitar imponer cargas excesivas, desproporcionadas y que desconozcan contextos socio-económicos aplicables, que se tornen en barreras de acceso tanto para la oferta como para la demanda de este tipo de servicio, o generen restricciones en niveles de cumplimiento de las obligaciones y requisitos establecidos en la regulación, por parte de los ciudadanos y entes morales destinatarios de los mismos. Restricciones tales como las señaladas en la **Sección c)** de este documento, en las que se evidencian notorias cargas regulatorias que atentan contra la proporcionalidad y constitucionalidad de tales medidas.
17. Por cuenta de lo expuesto, atentamente solicitamos se incluya referencia expresa a estos objetivos y principios para el ejercicio regulatorio del Servicio de Transporte Privado intermediado por Plataformas Tecnológicas, a ser implementado por las autoridades estatales competentes.

e. Consideraciones finales - Sobre el derecho al acceso a los beneficios del progreso científico y tecnológico

18. El ordenamiento jurídico mexicano es abanderado al consagrar expresamente en el Artículo 3 de la CPEUM, el derecho al acceso a los beneficios del progreso científico y tecnológico, derecho que si bien ha sido reconocido al menos desde 1948 con la expedición de la Declaración Universal de Derechos Humanos, ha sido de tímida adopción por parte de los ordenamientos latinoamericanos.
19. En efecto, la CPEUM, Artículo 3, establece que “V. Toda persona tiene derecho a gozar de los beneficios del desarrollo de la ciencia y la innovación tecnológica. El Estado apoyará la investigación e innovación científica, humanística y tecnológica, y garantizará el acceso abierto a la información que derive de ella, para lo cual deberá proveer recursos y estímulos suficientes, conforme a las bases de coordinación, vinculación y participación que establezcan las leyes en la materia; además alentará el fortalecimiento y difusión de nuestra cultura”.
20. La Declaración Universal de Derechos Humanos (la “Declaración Universal”), en su artículo 27, consagra el derecho humano a participar en el progreso científico y en los beneficios que de él resulten, entre otros el acceso a la tecnología.
21. Desde 1981 México es parte del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, (el “Pacto”). Este Pacto consagra en su artículo 15 el derecho de toda persona a gozar de los beneficios del progreso científico y sus aplicaciones. Para el efecto, los países signatarios -entre ellos México- se obligan a adoptar para asegurar el pleno ejercicio de este derecho, las medidas necesarias para la conservación, el desarrollo y la difusión de la ciencia y de la cultura. A su turno se comprometen a respetar la libertad para la investigación científica y la actividad creadora.

22. Este derecho al progreso científico a su turno, está consagrado a nivel de derecho interamericano. En efecto, tanto la Carta OEA como la Convención Americana de Derechos Humanos, y el Protocolo de San Salvador así lo disponen.
23. La Carta OEA señala en su artículo 38 que “los Estados miembros difundirán entre sí los beneficios de la ciencia y de la tecnología, promoviendo, de acuerdo con los tratados vigentes y leyes nacionales, el intercambio y el aprovechamiento de los conocimientos científicos y técnicos.”
24. La Convención Americana de Derechos Humanos, (la “Convención”) ratificada por México en 1977, por su parte, en su artículo 26 establece que “los Estados partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación, ciencia y cultura, contenidas en la Carta de la Organización de los Estados Americanos, reformada por el Protocolo de Buenos Aires, en la medida de los recursos disponibles, por vía legislativa u otros medios apropiados.”
25. Igualmente, en el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre derechos humanos en materia de derechos económicos, sociales y culturales, "Protocolo de San Salvador", México reconoció el derecho de toda persona a gozar de los beneficios del progreso científico y tecnológico (Cfr. Artículo 14). También reconoció que entre las medidas que los Estados partes en dicho Protocolo deberán adoptar para asegurar el pleno ejercicio de este derecho figurarán las necesarias para la conservación, el desarrollo y la difusión de la ciencia, la cultura y el arte.
26. Así, desde la propia Declaración Universal, pasando por el Pacto, que si se quiere define la esencia del derecho al progreso científico, y el derecho interamericano, especialmente la Carta OEA, la Convención, junto con el Protocolo de San Salvador, establece concretamente la obligación a los Estados parte, entre ellos a México, de adoptar las “providencias” o decisiones pertinentes, bien sea por vía legislativa, y otra como la judicial, “para lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos que se derivan de las normas económicas, sociales y sobre educación ciencia y cultura.”
27. De esta forma, nuestro ordenamiento jurídico consagra, protege y ordena expresamente la protección del derecho al progreso científico y tecnológico, protección a la que está llamada, además del Legislador, al Ejecutivo y a los jueces, a efectos de adoptar las decisiones que propendan por la protección de este derecho.

28. Según la Relatora de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de la ONU¹⁷, el derecho al progreso científico, está íntimamente ligado al derecho a la auto-determinación (i.e. libre desarrollo de la personalidad) y al derecho de toda persona a tomar parte en conductas involucradas con asuntos públicos. A su turno, considera que deberían tomarse medidas para promover el acceso a Internet, al conocimiento científico, la difusión de tal conocimiento, la implementación de programas para atender las disparidades en el acceso a los avances científicos, incluyendo especialmente a mujeres y a personas con discapacidad.
29. La Relatora también menciona diferentes decisiones adoptadas por la UNESCO, la WTO, WIPO entre otros organismos internacionales, las cuales culminaron en la Declaración de Venecia sobre el Derecho a Disfrutar de los Beneficios del Progreso Científico y sus Aplicaciones. La Relatora enfatiza que el acceso a los beneficios del progreso científico no sólo posibilitan mejorar la situación socio-económica de los individuos, sino que también otorgan la posibilidad de participar en la vida comunitaria. Como ejemplo presenta las nuevas tecnologías de la información, “que no sólo influyen la cultura, sino que se convirtieron en una parte intrínseca de la cultura actual. Así, señala, los derechos a la ciencia y a la cultura deberían ser entendidos como inclusivos del derecho a acceder y usar la información y comunicación y otras tecnologías en maneras de autodeterminación y empoderamiento.
30. Es más, la Relatora de la ONU vincula directamente este derecho al acceso al progreso científico, con la habilidad de las personas de “aspirar”. Aspirar a un mejor futuro, que no sea sólo deseable sino alcanzable. Así, indica, que “el nuevo conocimiento científico y las innovaciones incrementan las opciones disponibles, fortaleciendo de este modo, la capacidad de las personas de aspirar a un mejor futuro, para el cual el acceso a tecnologías específicas puede ser en oportunidades esencial.”
31. Precisamente plataformas tecnológicas como Uber permiten a personas aspirar a un mejor futuro, bien sea para generar ganancias, o para acceder a servicios confiables. Todo ello en ejercicio de sus derechos de autodeterminación, empoderamiento, y acceso al progreso científico y tecnológico. En ese orden de ideas, resulta de suma importancia que la regulación reconozca tales beneficios y sea lo suficientemente flexible para permitir la implementación adecuada de las constantes innovaciones tecnológicas que surgen en nuestra época.

Agradecemos de antemano la atención a las consideraciones expuestas.

Cordial saludo,

Diego Eduardo Martínez Cantú
Gerente Senior de Políticas Públicas de Uber

¹⁷ Report of the Special Rapporteur in the field of cultural rights, Farida Shaheed The right to enjoy the benefits of scientific progress and its applications* disponible en: <https://digitallibrary.un.org/record/730844?ln=es#record-files-collapse-header>