



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

Ciudad de México a 04 de diciembre de 2020

OFICIO N° CCM/IL/DIP/ERA/064/2020

DocuSigned by:

Presidencia Mesa Directiva, Congreso CDMX - I Legislatura

5318C6AE94DA4FD...

DIPUTADA MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ

**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO, I LEGISLATURA**

P R E S E N T E

El suscrito, Diputado Eleazar Rubio Aldarán, integrante del Grupo Parlamentario Morena, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción 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, 13 y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 86, 94 fracción IV, 100, 101, 212 fracción VII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE INCLUSIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO COMO PARTE DE LA CULTURA DE MOVILIDAD** al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El potencial de las mujeres para lograr movilidad social en México se ve afectada por una serie de factores generadores de desigualdad, entre los que destacan los roles de género. La combinación de factores complica su situación de diversas



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

maneras, dependiendo de su posición en la escala socioeconómica, las características del hogar de origen o la región en la que habitan.

En diferente medida pero de manera consistente, las mujeres están sujetas a un cúmulo de desventajas. En términos generales, aquellas que se encuentran en los estratos más desfavorecidos tienen menores oportunidades de ascenso que los hombres; mientras que las mujeres en los estratos más altos, tienen más probabilidades de descender que sus contrapartes masculinas. Esta dinámica tiene variaciones entre las dimensiones de educación, ocupación y riqueza, pero la tendencia se mantiene.

Históricamente, el sector movilidad ha tenido una baja participación de las mujeres tanto en el diseño e implementación de políticas como en la operación de los servicios de transporte, lo que ha contribuido a la falta de atención a las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres en materia de movilidad.

A nivel global, son pocos los datos que se tienen disponibles acerca del empleo de las mujeres dentro del sector, pues muchos tienden a no estar desagregados, ni por sexo, ni por modo de transporte, lo que dificulta la realización de un diagnóstico preciso (Turnbull, Lear y Thomas, 2013). Sin embargo, un aspecto a destacar es que se trata de un fenómeno generalizado a nivel mundial. Si bien muchos países han adoptado medidas afirmativas para atraer más mujeres al sector transporte, éste continúa siendo uno de los más desiguales. Por ejemplo, la Comisión Europea reporta que únicamente el 22% de las personas empleadas en transporte son mujeres (European Commission, 2019).

Asimismo, en América Latina y el Caribe las mujeres representan menos del 15% en los sectores de construcción y operación de sistemas de transporte (Granada et al., 2016).

En el caso de México, a pesar del aumento histórico del porcentaje de mujeres en el mercado laboral, incluyendo el sector transporte, este sector forma parte de los sectores con mayor subrepresentación de las mujeres junto con la agricultura y la



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

construcción (Cruz, 2017). Una publicación técnica de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de 2017 informa que la participación de la mujer en el sector transporte aumentó de 0.35% en 1996 al 13.43% en 2012.

Al interior de la Secretaría de Movilidad, la baja participación de las mujeres se ve reflejada tanto a nivel administrativo como operativo. Durante la administración anterior, únicamente el 33% de los cargos de estructura estaban ocupados por mujeres, proporción que bajaba al 29.72% en cargos directivos (SEMOVI, 2019a). En la presente administración, la proporción de mujeres en la estructura representa el 36.18% y en cargos directivos corresponde al 32.26%. Sin embargo, como se puede apreciar en la

El porcentaje de mujeres al interior de la estructura cambia dependiendo del área a la que están adscritas. De esta manera, la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación tiene una mayoría de mujeres en cargos directivos (54.55%), lo cual contrasta con otras áreas (SEMOVI, 2019).

Al respecto, en el 2019, se creó un Plan Estratégico de Género y Movilidad, con miras a la integración de la perspectiva de género en las leyes de movilidad, como en el espacio público.

Para avanzar hacia esta visión, el plan define tres ejes estratégicos que responden a las tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres en materia de movilidad: a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva. Para cada uno de estos ejes, el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 plantea líneas de acción específicas, actividades, metas y responsables. Asimismo, el plan define las siguientes líneas transversales: 1) información, monitoreo y evaluación; 2) normatividad y gestión pública y 3) vinculación estratégica y espacios colaborativos multisectoriales.



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

Como se menciona en el Plan Estratégico de Movilidad 2019, la Ciudad de México cuenta con un sistema de transporte fragmentado e ineficiente que profundiza inequidades sociales de diversos tipos y que afecta a todas las personas. Sin embargo, quienes transitan por la Ciudad de México experimentan la ciudad de forma distinta. La forma y razones por las que viajamos, los medios que usamos, la percepción de inseguridad que sentimos y las barreras -visibles o invisibles- que enfrentamos para movernos, varían entre mujeres y hombres. Por tanto, si bien los problemas de movilidad afectan a todas las personas, se viven de manera diferenciada.

Ciertas problemáticas afectan específicamente a las mujeres y reducen sus posibilidades de moverse con libertad, seguridad y dignidad a través de la ciudad.

Se identifican tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres:

- a) Necesidades de movilidad derivadas de patrones de viaje específicos, que históricamente no han sido reconocidas y que las han excluido del uso y disfrute pleno del espacio público;
- b) Múltiples situaciones de violencia sexual y agresiones que vulneran sus derechos, tales como el acoso y el abuso sexual en el espacio público y en el transporte; y,
- c) Una participación tradicionalmente inequitativa en el sector movilidad, que inicia desde el ambiente escolar y trasciende hasta el laboral, la cual profundiza la ausencia de perspectiva de género en planes y proyectos de movilidad urbana.

Estas tres problemáticas son aún mayores para mujeres que enfrentan múltiples situaciones de vulnerabilidad que se intersectan, tales como su edad, su situación socioeconómica, si cuentan con alguna discapacidad, su modo de transporte, entre otras.

II. Problemática de la perspectiva de género en su caso

Para atender estas problemáticas se requieren políticas públicas de movilidad con



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

perspectiva de género transversal, así como acciones coordinadas y congruentes, que tomen en cuenta la inequidad entre hombres y mujeres, sus necesidades diferenciadas, así como las diferentes situaciones de vulnerabilidad que enfrentan. Con ese objetivo en mente, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) llevó a cabo de diciembre 2018 a marzo 2019 un proceso interdisciplinario (con participación de personas de diversas disciplinas) y multi-sectorial (incluyendo las perspectivas de diferentes sectores) para diseñar el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. En el marco de este proceso se consolidó un grupo transversal incluyendo personas expertas en materia de movilidad, perspectiva de género y violencias sexuales hacia las mujeres de las diferentes áreas de la Secretaría de Movilidad que diseñó y retroalimentó internamente este documento. Asimismo, se realizaron mesas de trabajo y se participó en espacios de diálogo con organismos de transporte, con otras Secretarías (en particular con la Secretaría de las Mujeres), así como con sociedad civil, personas académicas, expertas, organismos internacionales y miembros del poder legislativo, para escuchar sus opiniones y prioridades, dialogar sobre los contenidos de la estrategia y fortalecerla.

Más aún, a partir de los testimonios de sobrevivientes de violencia sexual y agresiones hacia mujeres en el transporte publicados en los últimos meses, la Secretaría de Movilidad reforzó sus esfuerzos y compromiso para desarrollar e implementar acciones integrales que permitan no solamente atender y contener en el corto plazo esta situación, sino también generar condiciones para que este tipo de situaciones y otras que contribuyen a la percepción de inseguridad en el transporte se prevengan y se atiendan de manera más efectiva. Lo anterior, a partir de invertir en esfuerzos de largo plazo para cambiar los entornos urbanos, las conductas sociales, los procedimientos y las dinámicas dentro del sector movilidad que refuerzan, normalizan y multiplican las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres al transitar por la Ciudad de México.



III. Argumentos que la sustentan

Las necesidades de movilidad de las mujeres en la Ciudad de México se construyen a partir de las características de los viajes que realizan para cumplir con sus actividades.

A estas características se les conoce como patrones de viaje e incluyen, entre otros aspectos:

- a) los motivos por los que se trasladan
- b) el tipo de viajes que realizan
- c) los horarios en los que se mueven
- d) los modos de transporte que usan

Existen ciertos roles sociales que asignan actividades y responsabilidades diferenciadas a mujeres y hombres. En particular, las labores de cuidado del hogar y la familia han sido históricamente asignadas a las mujeres, quienes destinan el doble de tiempo que los hombres a labores de cuidado a integrantes del hogar, en especial cuidado a personas de 0 a 14 años (3.38 veces más), (INEGI, 2014).

En consecuencia, uno de los principales motivos de los viajes de las mujeres es realizar actividades relacionadas con las labores de cuidado, tales como proveer acompañamiento a niñas y niños, personas con discapacidad o adultas mayores, ir de compras o realizar viajes con motivos médicos (ITDP, 2018; Steer, 2018). A estos viajes, dado el motivo que los genera, se les denomina “viajes de cuidado” o “movilidad de cuidado” (Steer, 2018). Los viajes de cuidado implican para las mujeres una interdependencia de viaje, lo cual significa la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las propias, aumentando con ello el número de viajes que realizan.

Debido a la realización de viajes de cuidado, además de los viajes que realizan con otros motivos (educación, trabajo...), las mujeres suelen llevar a cabo múltiples viajes de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocidos como viajes



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

Encadenados. En contraste, los hombres hacen menos viajes, pero recorren mayores distancias, llamados viajes pendulares. La necesidad de realizar más viajes o viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes, aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan.

Hay una disponibilidad limitada de información detallada y desagregada por género sobre las características de la movilidad de las mujeres en la Ciudad de México. A pesar de las limitaciones metodológicas, tales como la falta de una categoría explícita de movilidad del cuidado, la principal fuente de información desagregada referente a los tipos de viajes que mujeres y hombres hacen en la ciudad es la Encuesta Origen-Destino (INEGI, 2017).

La Encuesta Origen-Destino (EOD) 2017 corrobora la tendencia de la movilidad con motivos de cuidado de las mujeres y hace visibles los múltiples viajes o viajes encadenados que realizan

Restando el motivo de viaje “ir al hogar”, entre semana las mujeres realizan 12% más viajes que los hombres, diferencia que se reduce a 5% en sábado (Steer, 2018). Los datos de la encuesta indican que en un día laboral, mientras el principal motivo de desplazamiento entre hombres es ir al trabajo (28.9%), el principal motivo de desplazamiento entre las mujeres de la Ciudad de México es realizar viajes de cuidado (19.3%).

Asimismo, en sábado el 20% de los viajes de mujeres y 12% de los hombres están relacionados con el cuidado (Steer, 2018).

La naturaleza de las actividades de los viajes de cuidado implica que las mujeres realicen desplazamientos en horarios distintos a los hombres, quienes su motivo principal de viaje es ir al trabajo. De acuerdo a los datos de la Encuesta Origen-Destino, las usuarias viajan frecuentemente entre 7:00 y 15:00. Como muestra la



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

Figura 3, de 10.00 a 13.00 (horas valle) es el rango de horario en el que la mayoría de los viajes de las mujeres se realizan, mientras que para los hombres representa el rango de horario en el que realizan el menor número de viajes. El viajar en este rango de horas, que incluye horas valle donde existe una menor frecuencia de transporte público, deriva en una mayor inversión de su tiempo en el transporte. Esta inversión de tiempo en transporte se acrecenta dados los múltiples viajes que llevan a cabo o varias paradas que realizan en un mismo viaje. El tiempo que las mujeres gastan en el transporte se suma al tiempo dedicado a la doble jornada (laboral y de cuidado) que realizan, por lo que la alta inversión de tiempo en el transporte reduce su tiempo disponible para actividades de recreación y descanso, limitando su calidad de vida y bienestar (Carrasco, 2005; Freixa 2011; Pérez Haro 2018). Esto es aún mayor para mujeres que tienen intersecciones con otras condiciones de vulnerabilidad, tales como vivir en una situación de pobreza.

El principal modo de transporte para las mujeres entre semana es el transporte público no masivo (incluyendo microbuses, RTP, autobuses y trolebuses), correspondiente al 34.29% de sus viajes. En particular, las mujeres hacen un uso prioritario de microbuses: 32.14% de sus viajes (INEGI, 2017). Este comportamiento es similar al de los hombres, cuyo modo de transporte principal entre semana es también el microbús, que representa el 35.07% de los viajes que realizan (INEGI, 2017).

Además, las mujeres realizan un alto porcentaje de sus viajes a pie, 32.46% de sus viajes, mientras que sólo 19.46% de los viajes de los hombres son a pie.

Relacionando el modo de viaje con el motivo del mismo, el 58% de los viajes de cuidado que realizan las mujeres se hacen únicamente caminando (Steer, 2018).

Dadas las características de los viajes de las mujeres, que incluyen múltiples viajes cortos o con varias paradas, la movilidad en bicicleta podría ser una opción para reducir los tiempos que las mujeres destinan al transporte. No obstante, del



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

total de viajes que se hacen en la ciudad, 1.4% se hace en bicicleta y sólo el 22% de estos viajes es realizado por mujeres (INEGI, 2017). Si bien tanto hombres como mujeres enfrentan barreras de infraestructura y seguridad vial que limitan su uso de la bicicleta (ITDP & GIZ, 2018), la amplia brecha entre hombres y mujeres permite inferir que hay barreras específicas que limitan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Los datos de las Biciescuelas indican que el 65% de quienes acuden al curso para aprender a andar

en bicicleta son mujeres adultas que nunca aprendieron a andar en bicicleta, por lo que la falta de habilidades y capacidades es una de las barreras para que la bicicleta sea una opción de movilidad para las mujeres en la Ciudad de México. Como han señalado organizaciones de sociedad civil y colectivos que promueven el uso de la bicicleta, esto puede relacionarse con los estereotipos de género que limitan el desarrollo de ciertas habilidades y capacidades en la infancia, tal como el uso de la bicicleta, debido a los roles de género.

Finalmente, la revisión de los instrumentos de planeación en materia de movilidad indica que las necesidades de movilidad y los patrones de viaje específicos de mujeres no han sido incorporados de manera integral en la planeación de políticas, infraestructura y servicios de movilidad. Al no tomar en consideración las necesidades específicas de las mujeres en las políticas de movilidad, en particular aquellas derivadas de viajes de cuidado, se limita el acceso que tienen las mujeres a servicios y oportunidades que se ofrecen en la ciudad, incluyendo laborales, culturales, sociales, económicas y educativas. En este contexto, se reduce su libertad y autonomía e incluso la posibilidad de realizar ciertos viajes, lo que limita su ejercicio de otros derechos. Además, dada la interdependencia existente en los viajes de cuidado, las barreras en la movilidad de las mujeres también limitan el ejercicio de derechos de niñas y niños, personas con discapacidad y personas adultas mayores.



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

Por otro lado, los patrones de movilidad de las mujeres, así como su experiencia al moverse por la ciudad, se ven afectados por las violencias sexuales, agresiones y la percepción de inseguridad en el espacio público y en el transporte. El problema de violencias sexuales es una de las principales limitaciones para que las mujeres puedan moverse de forma autónoma, cómoda y segura a nivel global, lo cual limita sus oportunidades sociales, económicas y culturales.

En el caso de la Ciudad de México, la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), encuentra que en 2016, el promedio de mujeres que han sido sujetas a violencia comunitaria⁷ en los últimos 12 meses es mayor en la Ciudad de México que a nivel nacional. Este tipo de violencia ocurre principalmente en la calle y en el sistema de transporte público (ENDIREH, 2016).

La Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México realizada por ONUMujeres y la organización Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) enfocada en la problemática de la violencia sexual en el ámbito público de la Ciudad de México, encontró que de las 3,214 usuarias entrevistadas, el 88.5% había sido víctima de algún tipo de violencia sexual al transitar por el transporte o espacios públicos de la ciudad en los últimos 12 meses.

De acuerdo a la encuesta, los hechos de violencias sexuales tienen lugar principalmente en el metro (16.1%), en la calle (15.5%), en el microbus (11.4%) y en los paraderos (8.1%) y los principales agresores son hombres desconocidos (89.2%), operadores de algún transporte (4.7%) y en menor medida policías (3.3%). Las manifestaciones de violencia sexual más comunes por parte de los operadores de transporte son piropos obscenos u ofensivos sexuales, palabras despectivas, así como miradas morbosas (EPADEQy ONUMujeres, 2018).

La encuesta también hace visible la cifra negra que existe de casos de violencias sexuales no denunciados, así como diversas barreras que limitan la denuncia de estos hechos: el 84.5% de las usuarias encuestadas que sufrieron actos de



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

violencia sexual en el transporte no los denunciaron. Además de la falta de información sobre la posibilidad de denunciar (15.6%) y el sitio donde realizarlo (13.0%), existe desconfianza en las autoridades (20.4%), muchas mujeres no le ven la importancia a la denuncia (15.2%) o consideran que no tienen tiempo para el procedimiento (15.0%) (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).

Con respecto a los casos de violaciones y abuso sexual, la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México (PGJ-CDMX) registra que, de enero a octubre del 2018, tuvieron 333 carpetas de averiguaciones previas acontecidas en el transporte público. De estas carpetas, el 70% de las averiguaciones previas tuvieron lugar en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (incluyendo situaciones dentro y fuera del Metro), seguido por taxis (10%), autobús (6%), Metrobús (6%), microbús (6%) (PGJ-CDMX, 2018).

Es necesario tomar en cuenta que la afluencia es mayor en el Metro que en los otros medios de transporte, resultando en mayores registros, además de contar con módulos específicos para poder levantar las quejas y denuncias, lo cual abona a comprender los datos presentados. De acuerdo a las mujeres encuestadas por ONUMujeres, el 14.6% dieron aviso o denunciaron los hechos en un módulo de atención a mujeres de Viaja Segura (2018), los cuales se ubican dentro de las estaciones del STCMetro. En este sentido, la información permite inferir que estaciones de transporte público, en particular en el caso de Metro, son utilizadas como zonas donde las mujeres buscan un espacio seguro, así como espacios de denuncia, servicio inexistente en otros espacios y servicios de transporte tales como autobuses, microbuses y taxi.

Aunado a los casos registrados, existe una alta percepción de inseguridad por parte de las usuarias del transporte público de la Ciudad de México. Se ha documentado que el miedo a la violencia es uno de los factores que más influencia la movilidad de las mujeres (Soto, 2017). A partir de la encuesta realizada por ONUMujeres y EPADEQ, se encontró que el 54.4% de las 3,214 mujeres



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

entrevistadas se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte público (EPADEQ y ONUMujeres, 2018). Este miedo se agudiza al tratarse de agresiones sexuales, siendo las usuarias de entre 15 y 29 años las que expresan mayor temor (EPADEQ y ONUMujeres, 2018). Como manera de evitar dicha inseguridad, las mujeres modifican sus decisiones de viaje y llevan a cabo medidas específicas para enfrentar la inseguridad, tales como ir acompañadas o no salir de noche o muy temprano, lo que implica una barrera a su libre desplazamiento y trae como consecuencia un acceso desigual a la ciudad y un ejercicio de derechos limitado (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).

IV. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad.

PRIMERO: De conformidad con el artículo 5 fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de las y los diputados iniciar leyes y decretos.

SEGUNDO: De conformidad con los artículos 7 fracción XV ,337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de las y los diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes.

SOLUCIÓN DEL PROBLEMA

Para cumplir con esta visión, el Plan Estratégico de Movilidad 2019 está estructurado en torno a tres ejes estratégicos: PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD 2019 Se hará la integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la Ciudad, favoreciendo la



I LEGISLATURA

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

intermodalidad y promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público. Los ejes son: INTEGRAR, MEJORAR, PROTEGER.

En este sentido, se atenderá el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad, y hacer más eficiente el transporte de mercancías. Se cuidará la integridad de las mujeres que utilizan los distintos sistemas de transporte, a través de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

En cuanto acciones para prevenir y fortalecer la igualdad de género en el transporte, se fomenta Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia hacia las mujeres que trabajan en el sector movilidad.

Implementar un proceso de monitoreo y sensibilización interna hacia el personal de SEMOVI en materia de prevención y atención del acoso sexual dentro del sector y cultura institucional, a través de una publicación del protocolo de atención y respuesta al acoso sexual y otras formas de violencias sexuales para el personal que trabaja dentro del sector movilidad y la Implementación de curso de prevención del acoso sexual y conformación de Comité para prevenir, atender y sancionar el acoso sexual y hostigamiento.

Aunado a la comunicación institucional que se debe de tener con el poder legislativo.

Por lo anteriormente expuesto; se presenta la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSAS**



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:

PRIMERO.-Se reforma el artículo 224 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

SEGUNDO.-Se reforma el artículo 225, fracción I, II, III y IV de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

TERCERO.-Se adiciona la fracción XI al artículo 227 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

CUARTO.- Se modifica el artículo 230 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

IV. Ordenamiento a modificar

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA DE REFORMA
CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD	CAPÍTULO XV DE LA CULTURA DE LA MOVILIDAD
<p>Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorarlas condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.</p> <p>Artículo 225.- Los programas de cultura de movilidad se registrarán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito dese competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida;</p>	<p>Artículo 224.- La Secretaría promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorarlas condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.En este sentido, se promoverá la inclusión de la perspectiva de género, con el fin de promover un ambiente de respeto entre las y los usuarios de transporte público y particular.</p> <p>Artículo 225.- Los programas de cultura de movilidad se registrarán bajo los siguientes principios:</p> <p>I. La circulación en las vialidades de la Ciudad</p>



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA DE REFORMA
<p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p> <p>Artículo 226.-</p> <p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p> <p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones</p>	<p>será en condiciones de seguridad vial, las autoridades en el ámbito dese competencia deberán adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, así como la prevención de la violencia contra las mujeres en la vía pública y en el tránsito vehicular;</p> <p>II. La circulación en la vía pública será con cortesía, por lo que las personas deberán observar un trato respetuoso hacia el personal de apoyo vial, agentes de tránsito y prestadoras y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros;</p> <p>III. Dar prioridad del uso del espacio a las y los usuarios de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;</p> <p>IV. Las y los conductores de vehículos motorizados deberán conducir de forma prudente y con cautela;</p> <p>V. Promover la utilización del transporte público y no motorizado para mejorar las condiciones de salud y protección del medio ambiente.</p> <p>Artículo 226.-</p> <p>Artículo 227.- La Secretaría coordinará con las dependencias y entidades correspondientes e impulsará la vinculación con el sector social y privado para el diseño e instrumentación de programas de educación vial y campañas de comunicación para difundir:</p> <p>I. La cortesía entre los usuarios de la vía;</p> <p>II. La promoción de la elección consciente del modo de transporte más eficiente, con menor costo y que responda a las necesidades de desplazamiento de cada usuario;</p> <p>III. Las externalidades negativas del uso desmedido del automóvil particular y sus consecuencias en la salud y el medioambiente;</p>


LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA DE REFORMA
<p>contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p> <p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p> <p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p> <p>Artículo 228.-</p> <p>Artículo 229.-</p> <p>Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores deservicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad.</p>	<p>IV. La utilización de modos de transporte activo para abatir el sedentarismo;</p> <p>V. El respeto a las reglas de circulación, así como las infracciones y sanciones contemplados en el Reglamento de tránsito y demás ordenamientos;</p> <p>VI. Los riesgos que conlleva la utilización de vehículos motorizados en la incidencia de hechos de tránsito;</p> <p>VII. El respeto a los espacios de circulación peatonal, ciclista y de transporte público, así como a los espacios reservados a las personas con discapacidad;</p> <p>VIII. La preferencia de paso de peatones y ciclistas; en razón de su vulnerabilidad;</p> <p>IX. El significado y preservación de la señalización vial; y</p> <p>X. El cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente.</p> <p>Las campañas de comunicación en materia de educación vial, de manera enunciativa más no limitativa, deberán difundirse en el Sistema Público de Radiodifusión de la Ciudad de México, así como en las páginas electrónicas de las dependencias y entidades señaladas en el artículo 10 de la presente Ley.</p> <p>XI. La promoción de la perspectiva de género en la cultura vial.</p> <p>Artículo 228.-</p> <p>Artículo 229.-</p> <p>Artículo 230.- La Secretaría establecerá los requisitos y mecanismos para la impartición de cursos teórico prácticos sobre seguridad, educación vial, cultura de la movilidad, cursos de manejo para aspirantes a obtener licencias</p>



DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN **morena**

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTA DE REFORMA
	o permisos para conducir cualquier vehículo motorizado, cursos de capacitación vial y primeros auxilios para operadores o conductores deservicio de transporte en todas sus modalidades; así como cursos, seminarios y conferencias dirigidas a jóvenes y niños, con el fin de promover y difundir en la comunidad, una cultura de educación vial y movilidad con perspectiva de género .

TRANSITORIOS

PRIMERO: Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO: El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

Dado en la Ciudad de México el 04 de diciembre de 2020.

ATENTAMENTE

DocuSigned by:

Eleazar Rubio Aldarán

954CE5AD86AB405...

DIP. ELEAZAR RUBIO ALDARÁN