



II LEGISLATURA

ASOCIACIÓN PARLAMENTARIA MUJERES DEMÓCRATAS



Congreso de la Ciudad de México, a 29 de noviembre 2021

CCM-IIL/APMD/EMH/047/2021

DIP. HÉCTOR DÍAZ POLANCO,
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E .

ALFONSO VEGA GONZÁLEZ

A través del presente reciba un cordial saludo y al mismo tiempo aprovecho para enviarle un alcance al oficio No CCM-IIL/APMD/EMH/046/2021, solicitando, de la manera más atenta, se cambie el documento de la siguiente proposición con punto de acuerdo, para el orden del día de la sesión ordinaria de mañana 30 de noviembre del año en curso, de la Dip. Xóchitl Bravo Espinosa, por el que se anexa al siguiente oficio:

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE RESPETUOSAMENTE SE EXHORTA A LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA, LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y LA SECRETARÍA DE LAS MUJERES, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, DE MANERA COORDINADA, GENEREN ACCIONES EN FAVOR DE LA SEGURIDAD DE MUJERES CICLISTAS.

Sin otro particular, me despido reiterándole las más distinguidas de mis consideraciones.

ATENTAMENTE

DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ

**DIP. ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ
COORDINADORA**

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Plaza de la Constitución No. 7, Sexto Piso
Oficina 608 Col. Centro Histórico
Tel. 555130 1980 Ext. 2611
elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx



ALFONSO VEGA GONZÁLEZ

PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE RESPETUOSAMENTE SE EXHORTA A LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA, LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA Y LA SECRETARÍA DE LAS MUJERES, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, DE MANERA COORDINADA, GENEREN ACCIONES EN FAVOR DE LA SEGURIDAD DE MUJERES CICLISTAS.

La que suscribe, Diputada **XÓCHITL BRAVO ESPINOSA**, integrante de la Asociación Parlamentaria Mujeres Demócratas, II Legislatura del Honorable Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado A numeral 1, y Apartado D inciso k) de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 1, 3, 4 fracción XXXVIII 13 fracción IX y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; artículos 2 fracción XXXVIII, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, 100, 101, 123, 173 fracción II, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México someto a consideración el presente punto de acuerdo al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

La bicicleta es el medio de transporte con mayor presencia en el mundo, ya que aproximadamente un 42% de la población mundial, tiene una bicicleta en su casa, independientemente de su uso; los países que se encuentran con el mayor índice del uso de la bicicleta son China, Bélgica, Suiza, Japón, Finlandia, Noruega, Suecia, Alemania, Dinamarca, Holanda y España, quienes en su mayoría superan el 60% de uso de bicicleta en su población.

En la Ciudad de México, el 28% de los hogares cuenta con una bicicleta¹ y de acuerdo con la última *Encuesta Intercensal 2015* realizada por el INEGI, el uso de

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017). *Encuesta Origen- Destino en hogares de la zona Metropolitana del Valle de México*. México. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf



ésta es el preferido por los capitalinos que no optan por utilizar alguno de los servicios de transporte que pone a su disposición la ciudad para llegar a las escuelas o trabajos; encontrándose por encima incluso del Metro, metrobús o tren ligero, cuyo uso encuentra por debajo del 2%.²

Continuar incentivando el uso de la bicicleta en la capital resulta una pieza clave para hacer frente a los retos ambientales, sociales, económicos y de salud³ que enfrentan las personas que viven y transitan en esta metrópoli; pues de los 15.62 millones de personas que transitan cotidianamente en esta urbe, el 2.2% emplea la bicicleta, lo que representa cerca de 340 mil ciclistas ordinarios.⁴ De dicha cantidad de personas, 24% son mujeres: hay ya más de 80 mil ciclistas en dicha zona.⁵

De acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas:

“Practicar actividades deportivas de intensidad moderada, como caminar, montar en bicicleta o hacer deporte, tiene grandes beneficios para la salud. El deporte no tiene edad. Los beneficios son mayores que los posibles daños. Realizar cualquier tipo de actividad física es mejor que nada. Mantenerse activo a lo largo del día ayuda a mantener y alcanzar los niveles de actividad recomendados.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ofrecer una infraestructura segura para las actividades físicas, como

² Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2015), *Encuesta Intercensal 2015. Principales resultados*. México. Disponible en:

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/intercensal/2015/doc/eic_2015_presentacion.pdf

³ Cooperación Alemana al Desarrollo Sustentable y Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2019). *Ranking ciclociudades 2018. Evaluación de movilidad en bicicleta en ciudades mexicanas*. México. Disponible en:

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/466701/Ranking_Ciclociudades_2018.pdf

⁴ Universidad Nacional Autónoma de México (2019). *Aumentó el número de mujeres ciclistas en México*. México. Disponible en: <https://www.gaceta.unam.mx/aumento-el-numero-de-mujeres-ciclistas-en-mexico/>

⁵ *Ídem*.



cambiar o andar en bicicleta, es el camino para alcanzar una mayor equidad en materia de salud. Para los sectores urbanos más pobres, que no pueden permitirse vehículos propios, ir a pie o en bici se puede convertir en su medio de transporte. Al mismo tiempo pueden reducir el riesgo de contraer enfermedades cardíacas, accidentes cerebrovasculares, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte. La mejora del transporte activo (caminar, montar en bicicleta o usar el transporte público) no es por tanto solo una cuestión de salud, puede suponer una mayor equidad y eficacia en cuanto a los costes también.

Satisfacer las necesidades de estos ciclistas y peatones sigue siendo, por tanto, crucial para solucionar los problemas de movilidad de las ciudades, para mitigar el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero debido al crecimiento de la población y para mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.”[2]

Por lo que el uso de la bicicleta como medio de transporte ofrece beneficios en los usuarios pues reduce el tiempo de tránsito y mejora su condición física, a la vez que su inclusión como medio de transporte obliga a la toma de decisiones en favor de un mejor ordenamiento territorial, apegados a un desarrollo urbano amigable, incluyente y sustentable. (“Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos. Secretaría de Salud/STCONAPRA/ITDP. México, Distrito Federal. 2016.) Sin embargo, debido a que las mujeres y los hombres tienen pautas de movilidad diferenciadas, el género, debe ser crucial en dichos esfuerzos.⁶

El aumento de las mujeres que eligen la bicicleta como medio de transporte en la Ciudad de México ha crecido exponencialmente en los últimos años, como lo

⁶ de la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 112-126. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3605>



señaló la Gaceta UNAM en el artículo “AUMENTÓ EL NÚMERO DE MUJERES CICLISTAS EN MÉXICO”:

*“De acuerdo con un informe desglosado, presentado a finales de 2016 por la Dirección de Cultura, Diseño e Infraestructura Ciclista de la Secretaría del Medio Ambiente capitalina, había, en 2008, tres mil 900 mujeres ciclistas; la cifra continuó casi sin modificación hasta 2012 cuando se alcanzaron las cuatro mil; para 2013 superó las cinco mil; en 2014 llegó a seis mil, y para el año siguiente dio un gran salto a 14 mil; para finales de 2016, la cifra fue de **33 mil.**”*

Es importante resaltar que El derecho a la movilidad se encuentra consagrado en el artículo 13, E, de la Constitución Política de la Ciudad de México y en él se contempla que:

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.”⁷

Y su importancia para el tema que nos atañe es que ésta se encuentra fuertemente relacionada con el empoderamiento de las mujeres, ya que permite su incorporación al espacio público, dotándolas de la libertad necesaria para ejercer sus derechos humanos, tales como el derecho a la educación o al trabajo; mismos que son básicos para el desarrollo pleno de las mujeres capitalinas, que les permitirá romper con la posición subordinada que tienen asignada en este sistema patriarcal por medio de la ruptura de las relaciones de género tradicionales, en donde a la mujer se le relega al ámbito privado.⁸

⁷ Constitución Política de la Ciudad de México. Artículo 13. 31 de enero de 2017. México.

⁸ Hanson, S.(2010). Gender and mobility: new approaches for informing sustainability. Gender, Place & Culture. A Journal of Feminist Geography. Vol. 17. Núm. 1, pp. 5-23.



Se ha encontrado que el miedo a la violencia es una de las causas que modifica los patrones de viaje, especialmente en el caso de las mujeres, lo que restringe su movilidad, así como el tiempo y la ruta elegida;⁹ lo cual resulta violatorio al derecho a la movilidad, al espacio público y a la seguridad ciudadana y la prevención de la violencia y el delito, todos consagrados en la norma fundamental de esta ciudad.

De acuerdo con el Plan Estratégico de Género y Movilidad presentado por el gobierno de la Ciudad de México en marzo de 2019:

“La inseguridad vial es uno de los factores que más inhiben su uso -de la bicicleta-. Hay una percepción muy alta de inseguridad, 76 por ciento de las personas que andan en bici perciben que es muy probable o algo probable sufrir un percance en su traslado, situación que se ahonda cuando se trata de mujeres”

Lamentablemente, esto no es un caso aislado y ha sido una de las denuncias que los colectivos feministas, derivado de mi punto de acuerdo previo promoviendo el uso de la bicicleta han venido a presentarnos a este congreso y que más nos preocupan: el acoso callejero y las condiciones de inseguridad a los que están sujetas las mujeres ciclistas que viven y transitan por la Ciudad de México. Las manifestaciones de estas violencias van desde el acoso verbal hasta la agresión física y sexual, como tocamientos. Esto aunado al contexto sociopolítico que vivimos en la capital, donde se encuentra actualmente activa una Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres; así como la solicitud de otra Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres en las Demarcaciones Territoriales de Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Iztapalapa, Tlalpan, Xochimilco, Álvaro Obregón, Benito Juárez, Cuauhtémoc y Venustiano Carranza, lo que impacta negativamente la vida de las mujeres de varias de las Alcaldías y especialmente a Tlalpan, Demarcación que represento.

⁹ de la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 112-126. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3605>



Paloma Villanueva de Oxfam México en su artículo “LLAMAN MUJERES CICLISTAS A ERRADICAR VIOLENCIA” recoge testimonios de varias mujeres ciclistas que han vivido en carne propia el problema, como el de Natalia Cruz, quien utiliza la bicicleta para trasladarse en el Centro de la Ciudad de México:

“Uno de los problemas más grandes que enfrentas es el acoso, que es constante y además te pone en riesgo físico.

“Ya van varias veces que estoy a punto de ser atropellada porque los camiones te van siguiendo, los ‘cochistas’ se te cierran sólo para gritarte cosas”

Esta situación se ve agravada, ya que:

“En cuanto a los espacios construidos para el uso de la bicicleta (ciclovías y biciestacionamientos), todas las participantes consideran que la invasión por parte de los automovilistas, motociclistas y peatones, así como la falta de vigilancia, mantenimiento del pavimento (baches y topes), el mal diseño de ciclovías, la mala distribución de la infraestructura (construida en espacios que las participantes no frecuentan), la obstrucción de calles por las obras viales o inundaciones por las malas condiciones del drenaje, y la falta de iluminación en muchos espacios, se convierten en barreras que limitan el uso de la bicicleta como medio de transporte.”¹⁰

Sin embargo, las autoridades de esta ciudad han dirigido sus esfuerzos mayormente en la creación e implementación de políticas públicas que protegen a las mujeres que transitan nuestra urbe caminando, un ejemplo de esto son las acciones que se han tomado para incrementar el número de senderos seguros del Programa “Camina Libre, Camina Segura”, cuyo objetivo es erradicar la incidencia

¹⁰ de la Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte Y Territorio*, (16), 112-126. <https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3605>



delictiva, mejorar las condiciones de seguridad de las mujeres y fomentar el disfrute del espacio público. Pero aún no existen medidas diferenciadas para las mujeres ciclistas, ejemplo de esto son el grupo de cien mujeres policías que únicamente resguardan la ciclovía ubicada en Paseo de la Reforma, una acción que resulta evidentemente insuficiente para cubrir las necesidades de las ciclistas de toda la capital.

Reconocemos y celebramos que han habido iniciativas legislativas en este tema, en enero de 2021, el Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, Andrés Lajous, se posicionó durante una conferencia de prensa y declaró:

“Necesitamos romper la perspectiva de que los hechos viales son meros accidentes.”

Y presentó una iniciativa de reforma al Código Penal para añadir algunos agravantes al homicidio culposo por atropellamiento — como conducir en estado de ebriedad — como parte de un Plan de Cuidado al Ciclista.¹¹ Pero consideramos imperante darles seguimiento a este tipo de iniciativas de forma tal que se vean materializadas en un mecanismo eficaz de defensa para las y los ciclistas.

PROBLEMÁTICA

El uso de la bicicleta en el mundo ha traído grandes beneficios a la ciudadanía, dando un mejor acceso a la salud, en materia comercial, ha apoyado a la ciudadanía a ejercer sus oficios o trabajos, sin embargo, no se ha dado la promoción necesaria sobre la importancia de la cultura vial y cívica para la incorporación de este medio de transporte al espacio público de los capitalinos.

El gobierno de la Ciudad de México debe de asumir el compromiso de fortalecer la promoción y protección de la movilidad libre de las personas, garantizando su seguridad, generando el menor impacto negativo a los ciclistas que circulan en

¹¹ Acuña, C. (2021, 11 de febrero). La violencia vial también es una cuestión de género. The Washington Post. Disponible en: <https://www.washingtonpost.com/es/post-opinion/2021/02/11/violencia-vial-ciclistas-cdmx-protetas-machismo/>



nuestra ciudad, cabe señalar que el ciclismo es una actividad que genera grandes beneficios al medio ambiente, toda vez que el impacto que genera el no conducir un vehículo automotor, reduce considerablemente la emisión de gases de dióxido de carbono.

Más aún, el surgimiento de los ejes contenidos en el plan de protección al ciclista del 27 de enero de 2021, se han implementado diversos ejes rectores que son a saber: atención a las víctimas y acceso a la justicia, infracciones a conductores de vehículos particulares y seguros en unidades de transporte.

A pesar de que se han implementado programas que conllevan el uso de la bicicleta, la promoción que se ha dado a los mismos está focalizada en algunas zonas de la Ciudad, como el mencionado grupo de mujeres policías de la Subsecretaría de Control de Tránsito que vigila la ciclovía del Paseo de la Reforma; por lo cual es de suma importancia que se genere una cultura del uso de la bicicleta en toda la urbe, con el objetivo de incentivar a la ciudadanía a utilizar este medio de transporte.

Es por lo anterior expuesto, la importancia de generar acciones que incentiven el uso de este medio de transporte tan beneficioso, pero también proporcionar las medidas de seguridad necesarias para garantizarles a las y los ciclistas su derecho a la movilidad, a la integridad física y sobretodo a la seguridad ciudadana y a la prevención de la violencia y el delito.

Y atenta a las peticiones de los colectivos de personas ciclistas y las colectivas ciclistas mujeres, considero que una forma de contribuir en todos los sentidos a una mejor ciudad es fortalecer la cultura del uso de la bicicleta como medio de transporte en forma segura y con perspectiva de género. Derivado de lo anterior considero que puede ser una acción de extremo beneficio que todas las personas legisladoras nos coordinemos en función de ampliar los foros de discusión del tema de movilidad con perspectiva de género y que en el marco de nuestras atribuciones en sintonía con el poder ejecutivo local para reforzar las políticas públicas que



beneficien a las y los usuarios de la bicicleta para mitigar problemas como la falta de infraestructura, la movilidad, salud, la protección al medio ambiente, pero sobre todo, la prevención de violencia.

Por ello, en el entendido de que nuestra Fiscalía General de Justicia Implementa una estrategia transversal para abatir los delitos en función del género, y que la Secretaría de Movilidad de esta Ciudad es la encargada de salvaguardar el tránsito, y las mismas tienen una íntima coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana y la Secretaría de las mujeres de nuestra Ciudad, es idóneo que ambas instancias establezcan acciones tendientes a la generación de protocolos de seguridad hacia las mujeres ciclistas, y que las mujeres sean vistas con respeto y perspectiva de género por los usuarios de la vía pública.

CONSIDERANDOS

- I. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, en su artículo 4, párrafo 17;

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

- II. En materia de Derechos Humanos, la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en su numeral 3, Primer párrafo, menciona:

“Artículo 13. (1) Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”

- III. En materia de la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México. en sus artículos 2, 6 fracción II, 13, 14, 16 fracciones I, II, III, IV, VII, VIII, IX, XIII, XIV, 25 y 26 fracciones I, V, VII y IX

“Artículo 2. El objeto de la presente ley es establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el marco de los ordenamientos jurídicos aplicables de la Ciudad de México y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1ro de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetándose y garantizando los derechos humanos de las mujeres de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad establecidos en los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos de las Mujeres.

Artículo 6. Los tipos de violencia contra las mujeres son:

...

II. Violencia Física: Toda acción u omisión intencional que causa un daño en su integridad física;

Artículo 13. La prevención es el conjunto de acciones que deberán llevar a cabo las dependencias, entidades de la Ciudad de México y las Alcaldías para evitar la comisión de delitos y otros actos de violencia contra las mujeres, atendiendo a los posibles factores de riesgo tanto en los ámbitos público y privado. La prevención comprende medidas generales y especiales, entre las que deberán privilegiarse las de carácter no penal.

...

Artículo 14. Las medidas de prevención general, son aquellas que, desde los distintos ámbitos de acción de las dependencias, entidades de la Ciudad de México y las Alcaldías, están destinadas a toda la colectividad y tienen como propósito evitar la comisión de conductas delictivas y otros actos de violencia contra las mujeres, así como propiciar su empoderamiento.

Artículo 16. La Secretaría de las Mujeres, deberá:

I. Diseñar lineamientos, mecanismos, instrumentos e indicadores para el seguimiento y vigilancia de los objetivos de la presente Ley; así como para la capacitación y especialización de las y los servidores públicos del gobierno de la Ciudad de México en perspectiva de género y derechos humanos de las mujeres;

II. Coordinar y operar la Red de Información de Violencia contra las Mujeres;

III. Realizar diagnósticos, investigaciones, estudios e informes sobre el cumplimiento de los objetivos de esta Ley;

IV. Realizar acciones de prevención territorial y comunitaria para la promoción de los derechos de las mujeres y prevención de la violencia de género, a partir de las Unidades Territoriales de Atención, LUNAS;

...

VII. Promover una imagen de las mujeres libre de prejuicios y estereotipos, así como la eliminación del lenguaje sexista y/o misógino;

VIII. *Celebrar convenios de cooperación, coordinación y concertación con empresas, organizaciones patronales y sindicatos, para promover los derechos de las mujeres en los ámbitos público y privado;*

IX. *Promover y vigilar la integración de la perspectiva de género y enfoque de derechos humanos, en los programas, servicios y acciones que ejecuten las instituciones del Gobierno de la Ciudad de México;*

...

XIII. *Establecer mecanismos de coordinación interinstitucional con las Alcaldías para implementar acciones de prevención de la violencia contra las mujeres y niñas;*

XIV. *Las demás que señalen las disposiciones legales.*

Artículo 25. La Secretaría de Seguridad Ciudadana deberá:

I. Elaborar e implementar en coordinación con la Fiscalía, acciones de política criminal que incidan en la prevención de la violencia contra las mujeres, dando prioridad a las zonas de mayor incidencia delictiva, así como a aquellas donde residan un mayor número de personas inscritas en el Registro;

II. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia;

III. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en los ámbitos público y privado. Debiendo en todo momento estar actualizadas las consultas al Registro;

IV. Diseñar la política integral para la prevención de delitos violentos contra las mujeres;

VI. Formular acciones y programas orientados a fomentar la cultura del respeto a los derechos humanos de las mujeres;

Artículo 26. La Fiscalía deberá:

I. Elaborar e instrumentar en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana, acciones de política criminal que incidan en la prevención de la violencia contra las mujeres, dando prioridad a las zonas de mayor incidencia delictiva y en donde residen mayor número personas inscritas en el Registro;

...

V. Desarrollar campañas de difusión sobre los derechos que tienen las víctimas de delitos que atentan contra la libertad, la salud, la seguridad sexuales y el normal desarrollo psicosexual, así como de violencia familiar, y las agencias especializadas o Fiscalías que las atienden.

...

VII. Realizar estudios estadísticos e investigaciones referentes al acceso a la justicia de las mujeres víctimas de violencia, así como de los procedimientos penales y sentencias que se dictan en contra de las mujeres responsables de delitos;

...

XI. Elaborar, aplicar y actualizar Protocolos especializados con perspectiva de género en: la búsqueda inmediata de mujeres y niñas desaparecidas, para la investigación de los feminicidios y la violencia sexual;

...

XIII. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley."



IV. Dentro del marco legal la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en sus artículos 5; 6, fracción II; 7; 12, fracción XVII, 15, fracción I:

“Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.

Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.”

“Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

II. Ciclistas;”

“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. Seguridad. Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;*
- II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;*
- III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.*
- IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*
- V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;*

- VI. *Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;*
- VII. *Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;*
- VIII. *Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;*
- IX. *Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades, y*
- X. *Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.”*

“Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:



XVII. En coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente; en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables y sostenibles, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos, así como la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas y motorizadas no contaminantes;”

“Artículo 15.- Para el cumplimiento de la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Alcaldías tendrán, las siguientes atribuciones:

I. Procurar que la vialidad de sus demarcaciones territoriales, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a éstos, se utilicen adecuadamente conforme a su naturaleza, garantizando la accesibilidad y el diseño universal, procurando un diseño vial que permita el tránsito seguro de todos los usuarios de la vía, conforme a la jerarquía de movilidad y coordinándose con la Secretaría y las autoridades correspondientes para llevar a cabo este fin;”

RESOLUTIVOS

PRIMERO.- SE EXHORTA A LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES Y EN CONSULTA CON LAS COLECTIVAS CICLISTAS INTEGREN EN EL PLAN DE PROTECCIÓN AL CICLISTA PROTOCOLOS DE ATENCIÓN PARA PREVENIR Y ERRADICAR LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES CICLISTAS.



SEGUNDO.- SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EN COORDINACIÓN CON LA SECRETARÍA DE LAS MUJERES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, GENEREN UNA CAMPAÑA DE CONCIENTIZACIÓN EN FAVOR DE LA SEGURIDAD DE LAS MUJERES CICLISTAS.

TERCERA.- SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE, DE ACUERDO A LA SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, SE BRINDE CAPACITACIÓN A LAS Y LOS POLICÍAS PARA QUE ORIENTEN Y BRINDEN ATENCIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO A LAS MUJERES CICLISTAS.

CUARTA.- SE EXHORTA A LA SECRETARÍA DE LAS MUJERES DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES, COORDINE ACCIONES EN FAVOR DE LA SEGURIDAD DE MUJERES CICLISTAS.

Dado en la Ciudad de México, el día 30 del mes de noviembre de dos mil veintiuno.

Xóchitl Bravo Espinosa

DIP. XÓCHITL BRAVO ESPINOSA
Integrante de la Asociación Parlamentaria
Mujeres Demócratas

TÍTULO	Alcance a oficio de inscripción sesión del 30 Nov
NOMBRE DEL ARCHIVO	OFICIO DE A...OV 2021.pdf and 1 other
ID. DEL DOCUMENTO	0da3895f6162ae4b8a9b832d4ba3497e9e845083
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	DD / MM / YYYY
ESTADO	● Completada

Historial del documento



29 / 11 / 2021
20:13:53 UTC

Enviado para firmar a ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ (elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx) and SERVICIOS PARLAMENTARIOS (codieserparlamen.congresocdmx@gmail.com) por elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx.
IP: 189.146.179.104



29 / 11 / 2021
20:14:17 UTC

Visto por ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ (elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx)
IP: 189.146.179.104



29 / 11 / 2021
20:14:30 UTC

Visto por SERVICIOS PARLAMENTARIOS (codieserparlamen.congresocdmx@gmail.com)
IP: 189.146.179.104



29 / 11 / 2021
20:16:14 UTC

Firmado por SERVICIOS PARLAMENTARIOS (codieserparlamen.congresocdmx@gmail.com)
IP: 189.146.179.104

TÍTULO	Alcance a oficio de inscripción sesión del 30 Nov
NOMBRE DEL ARCHIVO	OFICIO DE A...OV 2021.pdf and 1 other
ID. DEL DOCUMENTO	0da3895f6162ae4b8a9b832d4ba3497e9e845083
FORMATO FECHA REG. AUDIT.	DD / MM / YYYY
ESTADO	● Completada

Historial del documento

 FIRMADO	29 / 11 / 2021 20:16:15 UTC	Firmado por ELIZABETH MATEOS HERNÁNDEZ (elizabeth.mateos@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.179.104
 COMPLETADO	29 / 11 / 2021 20:16:15 UTC	Se completó el documento.