



DIPUTADO RICARDO RUIZ SUÁREZ
DIPUTADO DISTRITO 30



DocuSigned by:

Ciudad de México a 5 de febrero de 2021.

Presidencia Mesa Directiva, Congreso CDMX - I Legislatura

5318C6AE94DA4FD...

MTRO. ALFONSO VEGA GONZÁLEZ
COORDINADOR DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

El que suscribe, Diputado Ricardo Ruiz Suárez, en mi calidad de integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, por medio del presente y en cumplimiento a lo establecido por el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II, 13 fracción LXIV y 95 de la Ley Orgánica del Congreso; 76, 82, 95 fracción II; 5 fracción I, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y numeral 34 de Reglas para Desarrollar las Sesiones Vía Remota para el Pleno, Mesa Directiva, Junta, Conferencia, Comisiones, Comités y la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México **de manera que sea leída en la sesión señalada**, remito para su inscripción en la sesión ordinaria del martes 9 de febrero del año en curso:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 16, APARTADO H, NUMERAL 1 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XII AL ARTÍCULO 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

DocuSigned by:

Ricardo Ruiz Suarez

649D52AF6C2A4A2...

DIPUTADO RICARDO RUIZ SUÁREZ
INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA
EN EL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO I LEGISLATURA.



DIPUTADO RICARDO RUIZ SUÁREZ
DIPUTADO DISTRITO 30



Ciudad de México a 9 de febrero de 2021

DocuSigned by:

Presidencia Mesa Directiva, Congreso CDMX - I Legislatura

5318C6AE94DA4FD...

Dip. 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

DocuSigned by:

Ricardo Ruiz Suarez

649D52AF6C2A4A2...

Por medio de la presente, el que suscribe, Dip. Ricardo Ruiz Suárez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 29, Apartado A, numeral 1, Apartado D inciso b) e i), así como 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 4 fracciones I, VI, XXI, XXX, XXXIV y XLV, 12 fracción II, 13 fracciones VIII y LXXIV, además del 29 fracción XX de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II, 96, 103 fracción I, 106, 118, 313 fracción XI, 333 y 335 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México someto a consideración la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN SEGUNDO PÁRRAFO AL ARTÍCULO 16, APARTADO H, NUMERAL 1 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, Y SE ADICIONA LA FRACCIÓN XII AL ARTÍCULO 37 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

ANTECEDENTES

A pesar de los esfuerzos que se han hecho en materia de movilidad, la Ciudad de México cuenta desde hace muchos años, con un sistema de transporte fragmentado, que profundiza inequidades sociales de diversos tipos y que afecta a todas las personas. Sin embargo, quienes transitamos por la Ciudad de México experimentamos la ciudad de forma distinta. La forma y razones por las que



viamos, 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. Por tal motivo, y con ese objetivo en mente, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) llevó a cabo de diciembre 2018 a marzo 2019 un proceso interdisciplinario y multi-sectorial 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.

Asimismo, este plan busca orientar las prioridades en materia de género para la colaboración de la Secretaría de Movilidad y el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México con otras áreas y órdenes de gobierno, con la zona metropolitana, con el poder legislativo, así como con la sociedad civil, la academia, las agencias de cooperación, organismos multilaterales y el sector privado. Lo anterior, para sumar esfuerzos y avanzar hacia el ejercicio pleno del derecho a la movilidad y la igualdad sustantiva para todas las personas.

De acuerdo con el estudio realizado por la Secretaría de Movilidad en el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 , 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.¹

El Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, plantea la siguiente visión a 2024: La perspectiva de género es transversal a las políticas de movilidad urbana en la Ciudad de México y se fortalece la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a que las mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado. 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;
- 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.

Este documento permitirá orientar las prioridades en materia de género y movilidad de la Secretaría de Movilidad y del Sistema Integrado de Transporte,

¹ Secretaría de Movilidad (2019). Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019. Recuperado de: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>



para contribuir a que las mujeres se muevan con libertad, seguridad y comodidad en la Ciudad de México.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La importancia del género en el estudio de los patrones de movilidad de las personas, de conocer los motivos que dan lugar a los diferentes comportamientos de hombres y mujeres frente a sus desplazamientos y, sobre todo, en la necesidad de tenerlo en cuenta a la hora de diseñar políticas de implementación y gestión de planes de movilidad sostenible, nos lleva al planteamiento de la presente iniciativa, que centra su mirada en una conducta tan cotidiana y habitual, como son los desplazamientos diarios en las ciudades.²

Para atender estas problemáticas se requieren políticas públicas de movilidad con perspectiva de género, 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.

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.

Para contextualizar esta problemática global, de acuerdo con una encuesta del Banco Asiático de Desarrollo (2015) en las ciudades de Karachi (Pakistán), Tbilisi (Georgia) y Bakú (Azerbaiyán) se reportó que un 69% de un total de 630 mujeres

² Olmo, I. (2015). La perspectiva de género en el análisis de la movilidad y el transporte: una aproximación cuantitativa. *Universidad de Málaga*. Recuperado de: <https://riuma.uma.es/xmlui/handle/10630/10413>



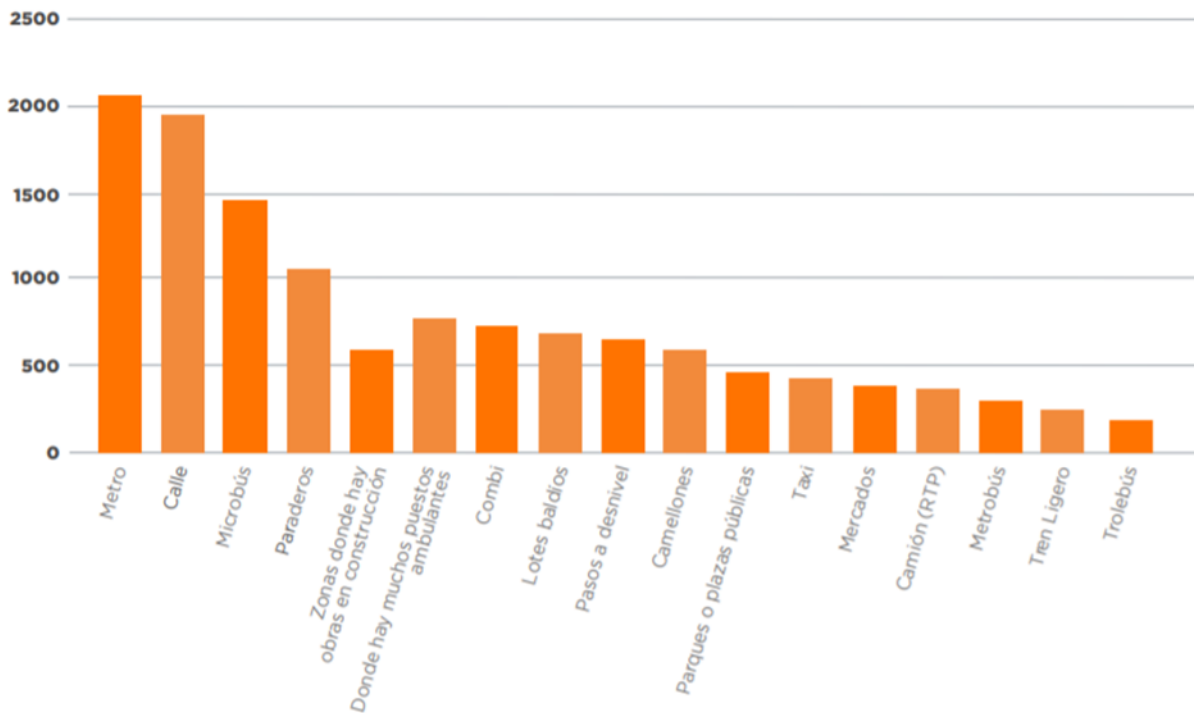
encuestadas afirmaron haber sufrido algún tipo de acoso sexual en el transporte público (Banco Asiático de Desarrollo, 2015). En la ciudad de Quito (Ecuador), en 2011 un estudio mostró que el 68% de las mujeres experimentó alguna forma de violencia sexual en espacios públicos durante el año anterior mientras que el 84% sostuvo que el transporte público era inseguro debido a la violencia sexual experimentada (ONU Mujeres, 2018). Inclusive en ciudades como Nueva York, una encuesta de 2007 señala que el 63% de las mujeres encuestadas experimentó acoso sexual en el transporte público (Gekoski et. al., 2015).

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 comunitaria 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 . En la siguiente tabla se enlistan los tipos de actos violentos incluidos en la encuesta y el porcentaje de ocurrencia calculado para cada uno de ellos en los últimos 12 meses. Los porcentajes indican el porcentaje de mujeres que en el último año han enfrentado por lo menos una vez el acto violento en cuestión, por lo que cada mujer pudo sufrir múltiples actos violentos:

ACTO VIOLENTO	PORCENTAJE DE OCURRENCIA EN 2017- 2018 DE CADA ACTO VIOLENTO DEL TOTAL DE VIOLENCIAS SUFRIDAS POR MUJERES
• Miradas morbosas al cuerpo	71.4
• Piropos sexuales obscenos u ofensivos	70.0
• Se le recargaron en el cuerpo con intenciones de carácter sexual	51.1
• Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto a ellas u otras mujeres	49.2
• Le hicieron sentir miedo a sufrir un ataque o abuso sexual	39.9
• La tocaron o manosearon e cuerpo sin su consentimiento	35.2
• Le dieron una nalgada	23.0
• Le susurraron cosas al oído	19.9
• Le hicieron propuestas sexuales indeseadas	14.4
• Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron frente a ellas	14.1
• La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	13.9
• Ellos le mostraron los genitales	13.5
• Le han tomado fotos a su cuerpo sin su consentimiento	6.7
• Eyacularon en frente de usted	1.3
• La obligaron o forzaron a tener relaciones sexuales	1.1

Tabla: Porcentaje de ocurrencia de actos de violencia sexual en el transporte público de acuerdo a mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018.

De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), 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 (EPADEQ y ONUMujeres, 2018).



Gráfica: Número de incidentes de violencia sexual en espacios públicos y transporte reportados por las mujeres encuestadas. Fuente: EPADEQ y ONU Mujeres 2018.



La Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (ENDIREH), 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 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 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) registró 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).

Adicionalmente, el Sistema de Transporte Colectivo Metro reportó durante 2018 un total de 608 incidentes de abuso sexual. De estos, 338 acontecieron dentro del vagón, 129 en el andén, 59 en las escaleras, 36 en el pasillo y 14 en el exterior (STC-METRO, 2018). La principal ofensa registrada dentro del metro entre el 2016 y 2018 es el tocamiento de glúteos (51.5%), otros (12.7%), tocamiento de senos (2.7%) y masturbarse (2.9%) (STCMETRO, 2018).

A partir de la encuesta realizada por ONUMujeres y EPADEQ, se encontró que el 54.4% de las 3,214 mujeres entrevistadas se sienten inseguras o muy inseguras en el transporte público (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).

MEDIDAS QUE IMPLEMENTAN LAS MUJERES PARA ENFRENTAR LA INSEGURIDAD

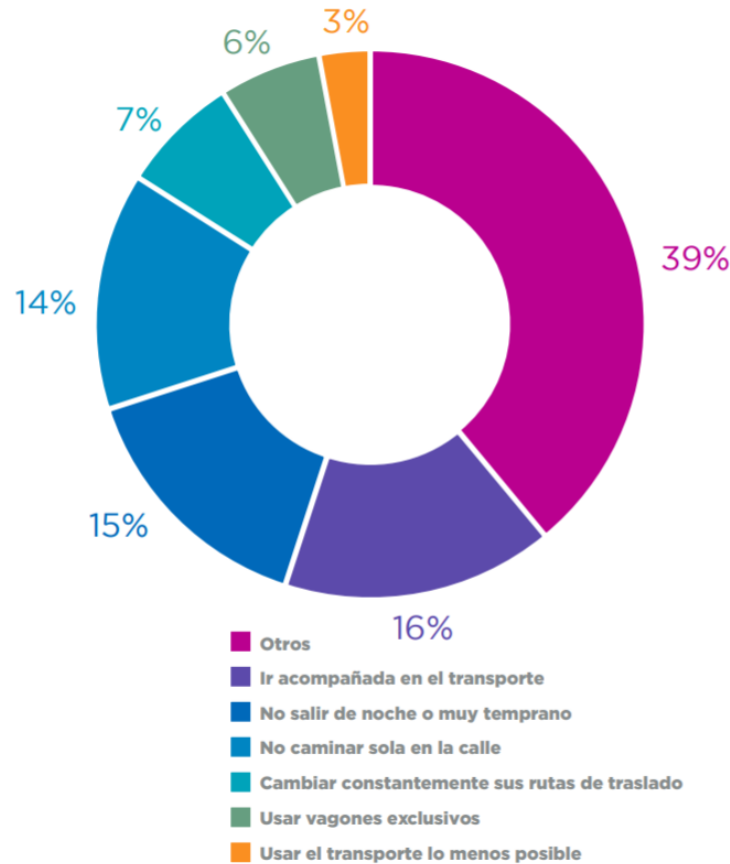


Figura: Medidas que implementan las mujeres para enfrentar la inseguridad. Fuente: EPADEQ y ONUMujeres, 2018.

CONSIDERANDOS

PRIMERO: La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos: La Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13 establece el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad

SEGUNDO: De acuerdo con la Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres, la perspectiva de género se refiere a la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, así como las acciones que deben emprenderse para actuar sobre los factores de género y crear las condiciones de cambio que permitan avanzar en la construcción de la igualdad de género.

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO:

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
LEGISLACIÓN VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 16 Ordenamiento territorial</p> <p>H. Movilidad y accesibilidad</p> <p>1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.</p>	<p>Artículo 16 Ordenamiento territorial</p> <p>H. Movilidad y accesibilidad</p> <p>1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.</p> <p>Para garantizar que la movilidad urbana cuente con perspectiva de género se deberán adoptar, priorizar e impulsar mecanismos y acciones para que los programas y proyectos estén siempre orientados a que las mujeres realicen sus traslados en la Ciudad con accesibilidad, comodidad, calidad, funcionalidad y seguridad</p>

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
LEGISLACIÓN VIGENTE	PROPUESTA DE REFORMA
<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>I-XI</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>I-XI</p> <p>XII. Perspectiva de género: Contenida en el artículo 16 inciso H de la Constitución Política de la Ciudad de México</p>

TRANSITORIOS

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

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

Dado en el Recinto de Donceles, a los 9 días del mes de febrero del año 2021.

DocuSigned by:

Ricardo Ruiz Suarez

649D52AF6C2A4A2...

Diputado Ricardo Ruiz Suárez

Grupo Parlamentario de MORENA