



INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LOS ARTICULOS 56, 61, 85 Y 90 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, PARA IMPLEMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE SERVICIO FEMENINO.

Diputado presidente el que suscribe diputada **Sandra Esther Vaca Cortés**, integrante del Grupo Parlamentario del PRI en este Honorable Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en los artículos 122 apartado A fracciones I y II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartados A, D y 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 13 fracción LXIV, 26, 29 fracción XI de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 5, 76, 79 fracción VI, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de este pleno la presente **iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de los artículos 56, 61, 85 y 90 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para implementar el transporte público colectivo de servicio femenino**, al tenor de lo siguiente:

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El poder contar con un transporte público seguro y eficiente es un derecho a la que todos los ciudadanos debemos tener acceso, sin embargo la mayoría de las veces esto no es así, agravándose para diversos sectores vulnerables de la sociedad como lo son las mujeres, niñas y adultos mayores.

En este orden de ideas el Estado debe de garantizar que su población no vea perjudicada su integridad física, económica o emocional a causa de la delincuencia en el transporte público.

De acuerdo con información proporcionada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), que menciona “Específicamente, se trata de conductas que corresponden a prácticas de acoso y abuso sexual ejercidas mayoritariamente (pero no exclusivamente) sobre mujeres usuarias del transporte público. La información existente en las cuatro áreas metropolitanas incluidas en este estudio (Bogotá, Ciudad de México, Lima y Santiago) señala



DIP. SANDRA VACA CORTÉS



que al menos seis de cada diez mujeres y en los casos más extremos, nueve de cada diez mujeres, han sufrido actos de abuso o acoso sexual en el espacio público, especialmente en el transporte público” Asimismo dicha información de la Comisión antes mencionada refiere que “La agresión sexual en el transporte público es un problema que afecta principalmente a mujeres jóvenes y adolescentes, estudiantes y trabajadoras, de estratos medios y medios bajos, que usan diariamente los diversos medios de transporte público, la mayoría de las cuales no dispone de alternativas eficientes para desplazarse por la ciudad. Son estas mujeres las que están más expuestas, limitándose su movilidad y necesidad de ocupar el espacio público para desplazarse a su lugar de trabajo o de estudio”.

El hecho de que se logre tener en la capital un sistema de transporte seguro, eficaz y eficiente para los sectores vulnerables de la sociedad, es algo que se puede lograr de manera gradual, evaluando los avances una vez que se haya implementado el transporte público colectivo de servicio femenino en la capital.

Por su parte la CEPAL remarca que “En materia de las políticas sectoriales de transporte y de movilidad urbana, un desafío importante es que tanto el transporte público como los espacios designados a la movilidad lleguen a ser seguros para las mujeres y las niñas, lo que implica la necesidad de incorporar la perspectiva de género en todos los niveles y etapas de planificación y diseño de los sistemas de transporte. Asimismo, sería necesaria y no sólo aconsejable la aplicación de la perspectiva de género en las decisiones que se toman con respecto al transporte público y a la movilidad urbana. Con esta política, también se daría cuenta del cumplimiento de las obligaciones del Estado establecidas en los acuerdos internacionales, además de las demandas y expectativas de la ciudadanía”.



ARGUMENTOS

Estadísticas de inseguridad

Datos de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México, revelan que el 98% de robos ocurre cuando la persona viaja sola. El 58% son mujeres, 40% son hombres y sólo en 2% de los casos viajaban más de dos personas.

Las estadísticas señalan que los atracos son menos violentos, pues las denuncias muestran que sólo 5% de los casos hubo agresiones físicas y en 2% hubo agresión de tipo sexual.

En 58% de los asaltos participaron dos personas adicionales al chofer, lo que explica que se trata de bandas delictivas.

De acuerdo con la SSP, los días martes y viernes de las 18:00 horas a la media noche ocurre la mayor incidencia de robos.

Las Demarcaciones de Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Gustavo A. Madero concentran 66% de asaltos a bordo de taxis, lo cual se debe, a que ahí se encuentra una gran cantidad de población flotante, es decir, por el número de personas y actividades que se llevan a cabo.

En contraste, Magdalena Contreras, Cuajimalpa, Tláhuac y Milpa Alta, concentran sólo 2% de asaltos.

Los datos del GETS indican que cada semana los taxis y sus operarios están involucrados en la comisión aproximada de entre 14 y 17 delitos de alto impacto.

Si bien la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción Sobre Seguridad Pública, establece que los delitos de robo o asalto en calle o transporte público



alcanzaron el 44.2% en relación a otros delitos en la ciudad de México entre los años de 2017 y 2018, los números no detallan si se trata de transporte colectivo, taxis libres, de sitio, vía radio o a través de plataformas como Uber y Cabify.

A ello debe agregarse que en la capital es común que operen taxis sin matrícula, con “placa en trámite” o con un tarjetón que no coincide con la identidad del chofer, además de las unidades *pirata*. De este universo es imposible que la autoridad tenga registros, lo que repercute en la seguridad de los usuarios.

PROGRAMA DE TAXIS MANEJADOS POR MUJERES EN DURANGO

El Ex Gobernador de Durango, Ismael Hernández Deras en el año 2010, puso en marcha el servicio de Taxi Mujer.

El mandatario manifestó en esos momentos, que se trataba de 30 unidades -que se identifican como los taxis rosas representando una fuente de trabajo para igual número de mujeres jefas de familia y añadió que se trata de un servicio exclusivo para mujeres y niños, disponible desde las 7:00 de la mañana a las 10:00 de la noche.

El titular del Ejecutivo indicó que las unidades constan con un sistema de monitoreo GPS y botón de pánico, conectado en tiempo real a la Dirección de Transportes y al Centro de Control C4, con la finalidad de brindar protección a las conductoras quienes con anterioridad recibieron capacitación en mecánica, manejo, defensa personal, primeros auxilios, turismo, ley de transporte, manejo del estrés y próximamente se les darán cursos de inglés.

El proyecto inició como un transporte que ofrece mayor seguridad a las mujeres.



DIP. SANDRA VACA CORTÉS



Solamente mujeres con sus hijos pueden utilizar este taxi y en su caso también la pareja de la pasajera, pero lejos de aumentar en unidades el programa ha ido disminuyendo gracias a las condicionantes que existen para las mujeres al volante, la falta de concesiones para ella y también los roces que han tenido con los taxis manejados por hombres.

Hoy taxi mujer se mantiene con los clientes cautivos, es decir, mujeres que ya tienen pre contratado el servicio para que pasen por ellas y sus hijos para ir a la escuela o al trabajo, pero según las mismas choferes de estos taxis, necesitan que se les dé la oportunidad de tener sus propias concesiones, de mayor participación en lugares y eventos como la FENADU, así como ampliación en su horario de trabajo.

Quienes tuvieron su capacitación pasaron por varios filtros, desde la revisión de antecedentes penales, ver cómo respondieron al aprendizaje sobre los cursos de conocimiento de ley y reglamento de manejo y quien no aprobó fue rechazada.

Por ello se propone reformar el artículo **56, 61, 85 Y 90** de la ley de Movilidad para que se contemple en la clasificación de transporte de pasajeros al colectivo de servicio femenino, con el fin de que haya transporte exclusivo para mujeres, operado por mujeres.

Por las razones que ya se expusieron se propone la siguiente iniciativa que busca que las mujeres que habitan en la capital del país tengan la seguridad de viajar en un transporte seguro y eficaz, que esté regulado en la ley.



Ley de Movilidad del Distrito Federal

Texto actual	Texto propuesto
<p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p> <p>I. Público:</p> <p>a) Masivo;</p> <p>b) Colectivo;</p> <p>c) Individual; y</p> <p>d) Ciclo taxis.</p> <p>II. Mercantil:</p> <p>a) Escolar;</p> <p>b) De personal;</p> <p>c) Turístico; y</p> <p>d) Especializado en todas sus modalidades.</p> <p>III. Privado:</p> <p>a) Escolar;</p> <p>b) De personal;</p> <p>c) Turístico;</p> <p>d) Especializado en todas sus modalidades; y</p> <p>e) Seguridad Privada.</p> <p>IV. Particular.</p>	<p>Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:</p> <p>I.- Público:</p> <p>a) Masivo;</p> <p>b) Colectivo;</p> <p>c) Colectivo de servicio femenino;</p> <p>d) Individual; y</p> <p>e) Ciclo taxis.</p> <p>II. Mercantil:</p> <p>a) Escolar;</p> <p>b) De personal;</p> <p>c) Turístico; y</p> <p>d) Especializado en todas sus modalidades.</p> <p>III. Privado:</p> <p>a) Escolar;</p> <p>b) De personal;</p> <p>c) Turístico;</p> <p>d) Especializado en todas sus modalidades; y</p> <p>e) Seguridad Privada.</p> <p>IV. Particular.</p>
<p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos de la población mexicana para usuarios con discapacidad, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.</p> <p>La Secretaría emitirá los lineamientos para la</p>	<p>Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos de la población mexicana para usuarios con discapacidad y mujeres, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas</p>



DIP. SANDRA VACA CORTÉS



<p>cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.</p>	<p>oficiales mexicanas de la materia. La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.</p>
<p>Artículo 85.- El servicio de transporte concesionado se clasifica en:</p> <ul style="list-style-type: none">I. Corredores;II. Colectivo;III. Individual;IV. Metropolitano; yV. Carga.	<p>Artículo 85.- El servicio de transporte concesionado se clasifica en:</p> <ul style="list-style-type: none">I. Corredores;II. Colectivo;III. Colectivo de servicio femeninoIV. Individual;V. Metropolitano; yVI. Carga.
<p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en el Distrito Federal, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p>	<p>Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo de dicha actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.</p> <p>En el caso del Colectivo de servicio femenino, será operado exclusivamente</p>



	por mujeres
--	-------------

FUNDAMENTO LEGAL

Por lo que se expone con anterioridad y tomando en cuenta que el objetivo de esta iniciativa es implementar el transporte público colectivo de servicio femenino con el fin de salvaguardar la seguridad e integridad física y emocional de uno de los sectores vulnerables de la sociedad que son las niñas y las mujeres, a continuación se establece el marco jurídico para implementar lo que se plantea.

LEY GENERAL DE ACCESO DE LAS MUJERES A UNA VIDA LIBRE DE VIOLENCIA

“ARTÍCULO 1. La presente ley tiene por objeto establecer la coordinación entre la Federación, las entidades federativas, el Distrito Federal y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable que fortalezca la soberanía y el régimen democrático establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

En el ámbito local tenemos la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal que establece en su artículo 2 lo siguiente:

“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 al Distrito Federal y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetándose los derechos humanos de las mujeres de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad”.

En este sentido, hablando de transporte en la capital tenemos a la Ley de Movilidad del Distrito Federal, ahora Ciudad de México, que menciona lo siguiente:



“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”.

“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 revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;

II. Ciclistas;

III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

VI. Usuarios de transporte particular automotor.

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección”.

Por lo anteriormente expuesto, se presenta la siguiente iniciativa que **reforma y adiciona diversas disposiciones de los artículos 56, 61, 85 y 90 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal**, para quedar como sigue:

DECRETO

ARTÍCULO ÚNICO: se adiciona el inciso c) y se recorren los subsecuentes del artículo 56, se reforman los 2 párrafos del artículo 61, se adiciona la fracción III y se recorren las subsecuentes del artículo 85 y se reforma el



párrafo primero y se adiciona un segundo párrafo al artículo 90, todos de la Ley de Movilidad del Distrito Federal para quedar como sigue:

Ley de Movilidad del Distrito Federal

Artículo 1 a 55...

Artículo 56.- El Servicio de Transporte de Pasajeros se clasifica en:

I.- Público:

- a) Masivo;
- b) Colectivo;
- c) Colectivo de servicio femenino;**
- d) Individual; y
- e) Ciclo taxis.

II a IV...

Artículo 61.- Las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros, se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos de la población mexicana para usuarios con discapacidad y **mujeres**, y económicos correspondientes, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

La Secretaría emitirá los lineamientos para la cromática de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros. Con el propósito de afectar lo menos posible la economía de los concesionarios, ésta permanecerá vigente hasta por un periodo de diez años y sólo por causas justificadas se autorizará el cambio antes de este término, o cuando se



emitan los lineamientos para la cromática del Sistema Integrado de Transporte Público.

...

Artículo 85.- El servicio de transporte concesionado se clasifica en:

- I. Corredores;
- II. Colectivo;
- III. **Colectivo de servicio femenino**
- IV. Individual;
- V. Metropolitano; y
- VI. Carga.

...

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en **la Ciudad de México**, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo **de dicha** actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

En el caso del Colectivo de servicio femenino, será operado exclusivamente por mujeres.

Artículo 91 a 261...

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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



DIP. SANDRA VACA CORTÉS



Segundo: El presente decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

DADO EN EL RECINTO DE DONCELES EL DÍA 14 DE MARZO DE 2019.

Dip. Sandra Vaca Cortés