



Dip. Leonor Gómez Otegui

**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**

La que suscribe, Diputada Leonor Gómez Otegui, integrante del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo en el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en la fracción III de Artículo 71 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el inciso c), apartado D del Artículo 29 de la Constitución Política de la Ciudad de México; la fracción XII del Artículo 29 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; el Artículo 5, fracción II y el Artículo 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 EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOBRE LA INTEGRACIÓN DEL CONSEJO ASESOR DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, de conformidad a lo siguiente:

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Iniciativa con Proyecto de Decreto que reforma el Artículo 21 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México sobre la integración del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial.

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Promover la inclusión de la Secretaría de las Mujeres dentro del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de México con la finalidad de que, siendo un consejero permanente, se puedan tomar en consideración sus opiniones y recomendaciones en materia de perspectiva de género al interior de dicho órgano consultivo.



Dip. Leonor Gómez Otegui

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los niveles de inseguridad y violencia que se padecen en las grandes metrópolis han orillado a las autoridades a implementar diversas medidas y acciones para disminuir y erradicar las conductas agresivas que afectan la integridad física y el equilibrio emocional de las personas. En un escenario de ataques y asaltos constantes, el transporte público se ha convertido en un espacio y punto neurálgico de riesgo e inseguridad.

El sistema de movilidad de la Ciudad de México es una de las redes más extensas y complejas de América Latina. A través de sus diferentes modalidades, millones de personas se movilizan y transportan para acudir a sus actividades cotidianas, siendo numerosos los grupos y estratos sociales que utilizan el transporte concesionado, la red de transporte público o el sistema de transporte colectivo. Cada capitalina o capitalino vive su experiencia personal al hacer uso específico o combinado de estos medios de transporte y, en cada una de estas experiencias, se acumulan en su gran mayoría frustraciones, incomodidades y angustias dada la complejidad de los traslados en el territorio de la Capital.

Dentro de estos grupos, las mujeres viven desde hace décadas situaciones difíciles y estresantes como usuarias del transporte público, no sólo es el temor a un asalto, una violación o agresiones físicas, sino que tienen que lidiar con ambientes de acoso y hostigamiento sexual que van desde las miradas lascivas, las insinuaciones y los chillidos hasta ser tocadas, videograbas o fotografiadas sin su consentimiento. Ya sea en un autobús, microbús, taxi, vagón del metro o Metrobús, las mujeres viven expuestas a diferentes tipos de agresión, lo que convierte a cada viaje o traslado en un itinerario impregnado de temor y preocupación constante.

En un artículo del Banco de Desarrollo de América Latina se señala que un 70 por ciento de mujeres en América Latina se siente insegura en sus desplazamientos cotidianos, esto representa una forma de violencia de género que ha obligado a las mujeres a modificar sus rutas, horarios y desplazamientos.



Dip. Leonor Gómez Otegui

La Ciudad de México no es ajena a esta realidad ya que, de acuerdo con la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH), la violencia contra las mujeres en espacios públicos ocurre en segundo y tercer lugar dentro del transporte público: el 13.2% en autobús y microbús, y el 6.5% en el metro.¹ Estas cifras, desafortunadamente, colocan a la Capital en el segundo lugar dentro de las ciudades con los sistemas de transporte más peligrosos para las mujeres.

Ranking Internacional de ciudades con el sistema de transporte más peligrosos para las mujeres, 2014.²

Lugar	Posición
Bogotá	1
Ciudad de México	2
Lima	3
Delhi	4
Jakarta	5
Buenos Aires	6
Kuala Lumpur	7
Bangkok	8
Moscú	9
Manila	10
París	11
Seúl	12
Londres	13
Beijing	14
Tokio	15
Nueva York	16

En la Ciudad de México el “acoso sexual en los trayectos cotidianos afecta desproporcionadamente a las mujeres, quienes tienen 40% de probabilidad de ser víctimas de este delito. Las jóvenes de entre 18 a 25 y 26 a 35 años tienen una probabilidad mucho mayor de ser víctimas de acoso sexual”.³

De acuerdo con un estudio sobre “La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México 2009”, los resultados son

¹ Banco de Desarrollo de América Latina “Como impulsar un transporte público seguro para las mujeres en México y Latinoamérica publicado el 24 de mayo de 2019 consultado en <https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2019/05/como-impulsar-un-transporte-publico-seguro-para-las-mujeres-en-mexico-y-latinoamerica/>

² Reyes Flores Andrea (2018) “Atención y prevención del acoso sexual en el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). Senado de la República página 7.

³ Magaloni Beatriz “La Victimización en el Transporte en la Ciudad de México y la Zona Metropolitana” Stanford/CDDRL/Poverty Violence Governance Lab, pag 5 consultado en https://cddrl.fsi.stanford.edu/sites/default/files/inseg_transp_v.9_0.pdf



Dip. Leonor Gómez Otegui

preocupantes al descubrirse diversas formas de violencia sexual y aunque la encuesta se realizó específicamente en tres paraderos de alta afluencia, la generalidad se repite en casi todas las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo⁴, los resultados en el caso de los CETRAMS de Chapultepec, El Rosario y Constitución de 1917, nos dan un panorama desolador como se describe a continuación:

“A 1 de cada 2 usuarias (45.4 %) les han dicho palabras ofensivas o despectivas sobre su persona o sobre las mujeres, y esto le ha ocurrido al 39.6% de ellas en el último año. La mayor prevalencia de esta situación violenta se registra en Chapultepec (51%), seguida muy de cerca por El Rosario (48.4%) y Constitución de 1917 (43%), que es también el CETRAM con menor reflejo de esta situación.

Al menos a 900 mil mujeres, hombres desconocidos les han mirado morbosamente le cuerpo en el transporte público, lo que representa el 73.0% de las usuarias. 63.9% de ellas señalan que esta situación les ha sucedido en el último año. En Chapultepec esto les ha ocurrido al 77.9% de las mujeres, en El Rosario al 76.3% y en Constitución de 1917 al 70.8%.

A la mitad de las usuarias, 1 de cada 2, algún hombre desconocido las ha tocado o manoseado con intenciones de carácter sexual por lo menos una vez mientras usaban el transporte público, esto equivale al menos a 650 mil víctimas, 512 mil en el último año, es decir, el 37.7% de las usuarias.

Un poco más de una tercera parte de las usuarias (36.2%) han presenciado que algún hombre desconocido se toca los genitales frente a ellas (actos de exhibicionismo), el 29.7% en el último año. Esto equivale a que al menos a 400 mil usuarias les ha ocurrido esto, 340 mil en el último año.”

⁴ La violencia sexual hacia las mujeres en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México. 2009, CDMX Capital en Movimiento; Inmujeres-DF; Secretaría de Desarrollo Social consultado en https://www.epadeq.com.mx/wp-content/uploads/2014/05/ViolenciaSexualSTP_GDF.pdf

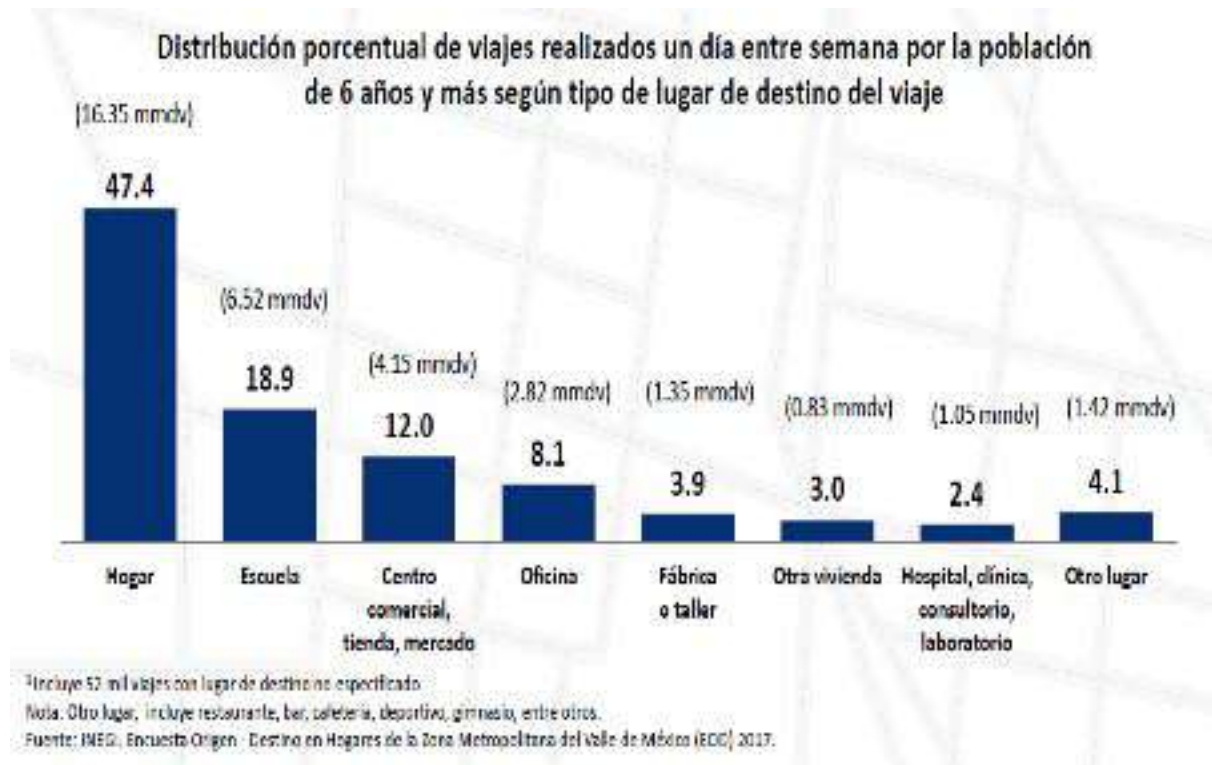


Dip. Leonor Gómez Otegui

Estos datos, como se ha mencionado son reiterativos sobre la situación de agresión, hostigamiento y acoso sexual que viven las mujeres en uno de los transportes mas utilizados por la población femenina de la Capital. El hecho es que todo el Sistema de Movilidad de la Ciudad de México tiene un escenario de similar al que se presenta en el Metro y, es de aquí, que resulta indispensable llamara la atención sobre esta problemática para identificar posibles soluciones.

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

El Transporte Público es uno de los servicios esenciales e indispensables para cubrir la necesidad de movilización de millones de personas que se desplazan a diferentes destinos en lo que es la Zona Metropolitana del Valle de México. De acuerdo con la encuesta Origen-Destino de INEGI (2017), destaca que el 47.7% de viajes se realiza al hogar, el 18.9% a escuelas; el 12.0% al centro comercial, tienda, mercado y el 8.1% a la oficina.⁵

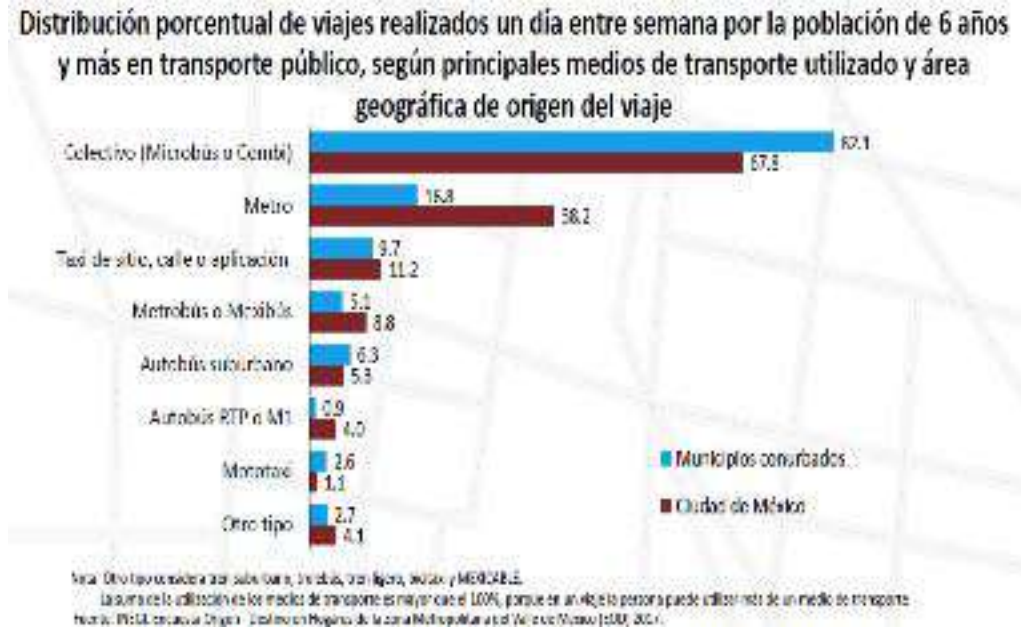


⁵ Encuesta Origen-Destino. En Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017) INEGI.



Dip. Leonor Gómez Otegui

En la Ciudad de México el principal medio de transporte utilizado es el colectivo (Microbús o Combi) con el 67.8%; le sigue el Metro con el 38.2% y el Taxi de sitio, calle o aplicación con el 11.2%.⁶



Datos de la encuesta sobre “Violencia Sexual en el Transporte y Otros espacios Públicos en la CDMX (2018)”, señala que la mayor parte de las mujeres que utilizan el transporte público se encuentran en un rango de edad de 15 a 29 años con un porcentaje de 57.9% y el 23.8% se encuentra en un rango de 30 a 44 años.

Porcentaje de Mujeres que utilizan de forma regular el transporte público en la CDMX 2018 ⁷

⁶ Ibidem

⁷ Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México. Programa Insignia Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas, CDMX, INMUJERES, Estudio Abierto A.C. EPADEQ y ONU MUJERES. Noviembre 2018, página 15.



Dip. Leonor Gómez Otegui

Años	Porcentaje válido ⁷
15 a 29	57.6
30 a 44	23.8
45 a 59	14.2
60 o más	4.3
No contestó	.1
Total	100.0

En la encuesta se menciona que 9 de cada 10 entrevistadas (89.3%), utilizan el transporte público por lo menos tres días a la semana y más de la mitad (51.5%) lo utiliza todos los días, lo cual genera una alta probabilidad de que las usuarias del transporte público en la Ciudad hayan vivido por lo menos en una ocasión algún acto de violencia, acoso u hostigamiento. En el siguiente cuadro destacan tres actos violentos que sufrieron las mujeres en el transporte público a lo largo de su vida como fueron: que le miraron morbosamente el cuerpo con el 81.7%; le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual con el 81.2% y se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual con 65.8%.

Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez por acto violento⁸

⁸ Ibidem



Dip. Leonor Gómez Otegui

Acto violento	Porcentaje de ocurrencia en el largo plazo	Porcentaje de ocurrencia en el último año	Le parece grave %
Le miraron morbosamente el cuerpo	81.7	71.4	86.1
Le dijeron piropos obscenos u ofensivos de carácter sexual	81.2	70.0	70.3
Se le recargaron con el cuerpo con intenciones de carácter sexual	65.8	51.1	95.9
Le dijeron palabras ofensivas o despectivas respecto de usted o de las mujeres	57.3	49.2	86.8
Le hicieron sentir miedo de sufrir un ataque o abuso sexual	53.0	39.9	97.5
La tocaron o manosearon el cuerpo sin su consentimiento	50.9	35.2	96.8
Le dieron una nalgada	37.1	23.0	96.5
Ellos le mostraron los genitales	25.8	13.5	96.6
Le susurraron cosas al oído	24.0	19.9	86.1
Ellos se tocaron los genitales o se masturbaron en frente de usted	23.5	14.1	95.8
La persiguieron con intención de atacarla sexualmente	22.4	13.9	99.1

El lugar donde han vivido los actos violentos que mencionan las mujeres son principalmente en el transporte público: el metro con el 72.9%; en la calle con el 70.4%; el microbús con el 57.9% y en los paraderos con el 36.7%; algunas mujeres para evitar este tipo de situación han optado por modificar sus rutas, horarios y modos de desplazamiento lo que ocasiona pérdida de tiempo y dificultad para armonizar sus actividades productivas.

Por otra parte, el 14 de julio de 2014, se publicó la Ley de Movilidad en el Distrito Federal que es el marco normativo que tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Esta Ley se considera un marco normativo de avanzada que busca el desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, apegándose al pleno reconocimiento y respeto del derecho humano a la movilidad.



Dip. Leonor Gómez Otegui

Dentro de este ordenamiento, se incluyó la figura del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial como un órgano colegiado de carácter consultivo y honorífico que además de promover la participación ciudadana en la elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, puede emitir opiniones respecto de las acciones que ponga a su consideración el titular de la Jefatura de Gobierno en la materia. El Consejo tiene también la atribución de plantear acciones o bien modificaciones a las políticas instrumentadas por la Administración Pública Local.

En concreto, las facultades del Consejo Asesor están establecidas en el artículo 20 de la Ley de Movilidad, siendo las siguientes:

Artículo 20.- Son facultades del Consejo Asesor:

I. Proponer políticas públicas, acciones y programas prioritarios que en su caso ejecute la Secretaría para cumplir con el objeto de esta Ley;

II. Emitir opinión acerca de proyectos prioritarios de vialidad y transporte, así como el establecimiento de nuevos sistemas, para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de carga;

III. Participar en la formulación del Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial y los demás programas específicos para los que sea convocado por la persona titular de la Jefatura de Gobierno y/o el Secretario de Movilidad; y

IV. Dar opinión sobre las herramientas de seguimiento, evaluación y control para la planeación de la movilidad. Los proyectos expuestos ante el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, serán evaluados con los estándares que garanticen la movilidad de acuerdo a esta Ley, dichas opiniones serán publicadas mediante un documento técnico, en el que se expondrán las resoluciones referidas en las fracciones anteriores, a efecto que sean considerados por la persona titular de la Jefatura de Gobierno.

De acuerdo con el artículo 21 de la Ley, el Consejo se integra por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien funge como Presidente; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio



Dip. Leonor Gómez Otegui

Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; y la Secretaría de Finanzas, en calidad de **consejeros permanentes**.

Asimismo, participan los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes y además deberán conformar Consejos Delegacionales (sic) Asesores de Movilidad en cada una de las demarcaciones territoriales que fungirán como órganos de asesoría y consulta de carácter honorífico y que propondrán recomendaciones en la materia, así como ser receptores de las peticiones y demandas ciudadanas.

Dentro de la norma se hace alusión a los grupos vulnerables, considerando a la población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños como sectores que por ciertas características pueden encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad. Para el caso de las mujeres, no sólo son las barreras sino un contexto de agresiones, violencia, acoso y hostigamiento como se ha expuesto y es evidente en los miles de trayectos de la red del sistema de transporte público y privado.

La Ley en comento, establece que la Administración Pública local está obligada a diseñar e implementar políticas, programas y acciones públicas en materia de



Dip. Leonor Gómez Otegui

movilidad que acaten los principios de seguridad, accesibilidad, igualdad, calidad y resiliencia, entre otros⁹. En este sentido, las mujeres ven limitado el ejercicio de su derecho a la movilidad cuando muchos de sus viajes son inseguros, peligrosos e incómodos; como se ha mencionado, 9 de cada 10 mujeres que usan el transporte público han padecido en al menos una ocasión un acto de violencia acoso u hostigamiento.

La Ley de Movilidad en su artículo 2º, fracción VI establece que se considera de utilidad pública e interés general “la promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual”. En este sentido, la Ley es limitada en cuanto a la disposición de medidas y acciones más amplias y precisas sobre la problemática que padecen a diario miles de mujeres.

Entre las atribuciones que tiene la Secretaría de las Mujeres están el velar por el pleno goce, promoción y difusión de los derechos humanos de las mujeres y las niñas; promover la erradicación de la discriminación y de todo tipo de violencia contra las mujeres y, en particular, promover y vigilar la integración de la perspectiva de género en los procesos de planeación, programación, presupuestación y seguimiento de las políticas públicas de la Administración Pública de la Ciudad.

En este sentido, la presente iniciativa busca que la Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México pueda integrarse como consejero permanente dentro del Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, y que sus conocimientos, experiencias y aportaciones puedan ser escuchadas y tomadas en cuenta dentro del órgano colegiado y, especialmente, en lo que respecta a los temas de violencia, acoso y hostigamiento sexual que padecen las mujeres diariamente en el transporte público.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

⁹ Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Artículo 7, fracciones I a X. Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014.



Dip. Leonor Gómez Otegui

Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 11, Apartado C señala que:

C. Derechos de las mujeres

Esta Constitución reconoce la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género. Las autoridades adoptarán todas las medidas necesarias, temporales y permanentes, para erradicar la discriminación, la desigualdad de género y toda forma de violencia contra las mujeres.

Que la Constitución Política de la Ciudad de México en su artículo 13, Apartado E, numeral 1 dispone que:

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

[...]

Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México en su fracción VI del artículo 2º establece que:

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

[...]

VI. La promoción del acceso de mujeres y niñas a transporte de calidad, seguro y eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual.

[...]

Que la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia de la Ciudad de México, en su artículo 23, señala que:



Dip. Leonor Gómez Otegui

Artículo 23. El Sistema de Transporte Público del Distrito Federal deberá:

- I. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia;*
- II. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte público;*
- III. Realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público; y*
- IV. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de esta Ley.*

A fin de dar claridad a la propuesta de la iniciativa, a continuación, se presenta el cuadro comparativo:

<p style="text-align: center;">LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p> <p style="text-align: center;">(Texto Vigente)</p>	<p style="text-align: center;">LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO</p> <p style="text-align: center;">(Propuesta de Modificación)</p>
<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los</p>	<p>Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; Secretaría de las Mujeres y la Secretaría de Finanzas, en calidad de</p>



Dip. Leonor Gómez Otegui

<p>titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> <p>...</p>	<p>consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.</p> <p>...</p>
--	--

Por lo expuesto, someto a la consideración de este Pleno la siguiente Iniciativa con proyecto de decreto por el que se **REFORMA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO SOBRE LA INTEGRACIÓN DEL CONSEJO ASESOR DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**, para quedar como sigue:



Dip. Leonor Gómez Otegui

DECRETO

Artículo 21.- El Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial se integrará por la persona titular de la Jefatura de Gobierno quien presidirá; la persona titular de la Secretaría, quien será suplente de la presidencia; las personas titulares de la Secretaría de Gobierno, Secretaría de Desarrollo Urbano, Secretaría del Medio Ambiente; Secretaría de Obras, Seguridad Ciudadana; **Secretaría de las Mujeres** y la Secretaría de Finanzas, en calidad de consejeros permanentes; los titulares de los organismos descentralizados de transporte público en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de las instituciones públicas de educación superior en calidad de consejeros permanentes; cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil en calidad de consejeros permanentes; las personas titulares de las Presidencias de las Comisiones de: Movilidad Sustentable, Preservación del Medio Ambiente, Protección Ecológica y Cambio Climático del Congreso de la Ciudad de México, así como una o un diputado que designe la Junta de Coordinación Política de dicho órgano legislativo en calidad de consejeros permanentes. Los titulares de las alcaldías de la Ciudad de México serán invitados permanentes. El Consejo deberá reunirse en sesiones cada tres meses, las cuales serán públicas y se levantará acta de sesión.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en Sesión Remota del Primer Periodo Ordinario del Tercer Año de Trabajos de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, el día 20 del mes octubre de 2020.



Dip. Leonor Gómez Otegui

ATENTAMENTE

DocuSigned by:
Leonor Gómez Otegui
72EE700702700722...

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI