



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

1

La que suscribe, Diputada Leonor Gómez Otegui, integrante del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en la fracción III del 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 Honorable Congreso, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LOS ARTÍCULOS 5, 37 Y 40 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, de conformidad a lo siguiente:

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Iniciativa con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo al artículo 5, se adiciona una fracción XII al artículo 37 y un párrafo al artículo 40, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Fortalecer los principios, enfoques y políticas sobre el derecho a la movilidad de los grupos vulnerables y, particularmente, de las mujeres mediante la instrumentación de planes, programas y acciones encaminados a garantizar la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de niñas y mujeres.



Dip. Leonor Gómez Otegui

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Gran parte de la población que vive fuera de la zona central de la Ciudad de México depende del transporte colectivo de baja capacidad, formal e informal, que, aunque no ofrece un servicio óptimo, resulta la opción más conveniente (y en ocasiones, la única opción disponible) de movilidad. Con ello, los tiempos y costos de traslado aumentan con la consabida disminución en la calidad de vida. Esto es preocupante y no sólo en términos de movilidad, pues incide de forma transversal en cómo se vive la ciudad. En la periferia viven mayoritariamente personas de ingresos medios y bajos, situación que además se intersecta con otras variables que intensifican las brechas sociales como son el género o tener alguna discapacidad.¹

Las mujeres hoy en día, tienen una representación importante dentro de la fuerza laboral y son un acelerador en el crecimiento y desarrollo de la ciudad, sus necesidades de movilidad tienen un impacto significativo en el número de viajes y traslados que se hacen, no sólo en el territorio de la Ciudad sino además en los Estados circunvecinos. Aunque no se tiene una estadística de estos viajes en cada uno de ellos por su condición de grupo vulnerable existe una probabilidad muy alta de riesgos y peligros de diversa índole.

Todos los días miles de mujeres se trasladan en el transporte público y concesionado, ya sea por trabajo, viajes de acompañamiento o para asistir a sus centros de estudio, sin embargo, al realizar dichos viajes se enfrentan a complejidades y dificultades para abordar las diferentes modalidades de transporte y, adicionalmente, a diversas agresiones como son toqueteos, frases obscenas y acoso.

¹ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diagnostico-tecnico-de-movilidad-pim.pdf>



Dip. Leonor Gómez Otegui

En México, según la Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH), casi una de cada tres mujeres (27.4%) a lo largo de su vida ha sido objeto de piropos o frases de carácter sexual que la molestan o incomodan y 12.6% han sufrido tocamientos o han sido manoseadas sin su consentimiento. Estos actos violentos contra las mujeres tienen mayor prevalencia en la calle y en el transporte público, que son los lugares donde las mujeres son más violentadas²

De acuerdo con la Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México 2018, el 41% de las mujeres que usan el transporte público lo hacen para llegar a su empleo y otro 30.8%, son estudiantes. Del universo de mujeres que usan las distintas modalidades de transporte, por lo menos el 51.5% lo utilizan los 7 días de la semana y el 37.8% solo de lunes a viernes, lo que represente que más del cincuenta por ciento de las mujeres que se trasladan lo hacen por dicho medio.³

El principal medio de movilidad que utilizan entre semana es el transporte público no masivo (incluye RTP, autobuses y trolebuses), correspondiente al 34.29% de sus viajes.⁴

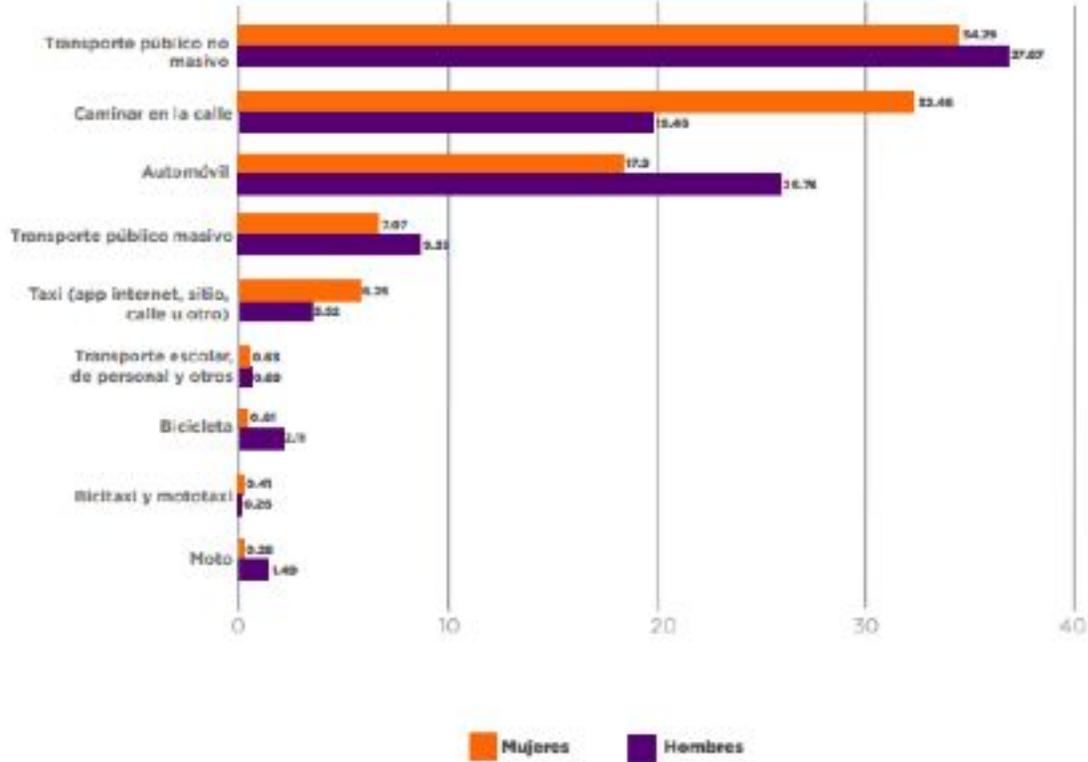
² Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares (2016). Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016 (ENDIREH). Tabulados básicos. México:INEGI

³ <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>

⁴ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>



Dip. Leonor Gómez Otegui



4

Figura 4. Modos de transporte de mujeres y hombres. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI 2017

La anterior gráfica muestra que el 32.14% de las mujeres usan como principal medio de transporte al microbús y de acuerdo con la Encuesta Origen-Destino, las mujeres viajan entre las 7:00 y 15:00.⁵

⁵ Ibídem.



Dip. Leonor Gómez Otegui

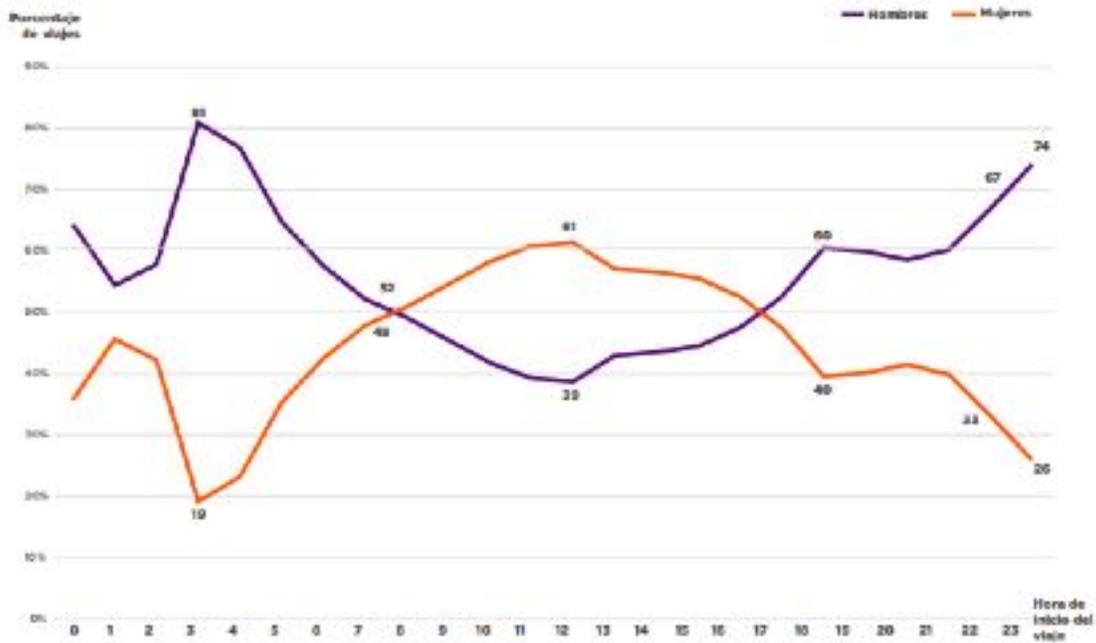


Figura 3. Hora de inicio de viaje. Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI, 2017.

Lo anterior, revela que las mujeres tienen dos puntos de encuentro con los horarios de los hombres, es decir a las 8:00 y las 17:00 horas y son horarios en donde el transporte está más saturado. En estos horarios, es donde se da una frecuencia mayor sobre diversos hechos y actos de violencia en contra de las mujeres y otros grupos vulnerables.

Por ello, es que debemos buscar mecanismos que ayuden a que las mujeres y demás grupos vulnerables tengan acceso a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente en donde se privilegie 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.



Dip. Leonor Gómez Otegui

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Hoy en día, las agresiones físicas, sexuales y verbales hacia las mujeres, adolescentes y niñas van en aumento, esto sin importar, edad, grupo social u ocupación, es decir una joven estudiante que va hacia su centro de estudio puede ser víctima de alguna agresión, así como aquella mujer adulta que se dirige hacia su trabajo.

Estos actos, son ahora reiterativos y constantes y pueden ser en la calle, en el transporte o algún otro espacio público, pues el objetivo de las personas que buscan acosar, molestar o agredir ya no tiene límites, siendo que en muchos de los casos se ha extendido una nefasta permisividad que tolera y, hasta festeja, las agresiones en contra de cualquier mujer.

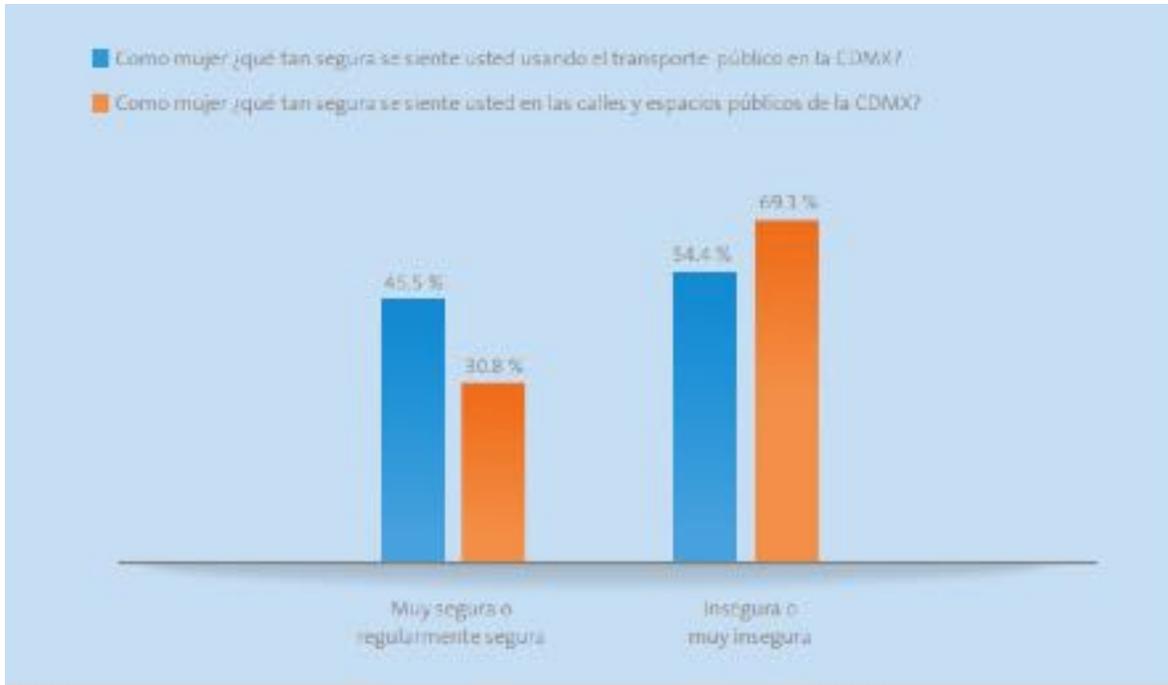
En términos de seguridad, más del 50% de las mujeres que salen a la calle para dirigirse a su trabajo o escuela utilizando el transporte público, no se sienten seguras ni en el mismo transporte ni en cualquier lugar la calle, estas cifras abrumadoras, son un ejemplo evidente del gran temor y miedo que se ha extendido en el segmento femenino, como se muestra a continuación⁶:

6

<https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2018/safe%20cities/analisisresultadosencuesta%20cdmx%20f.pdf?la=es&vs=2419>



Dip. Leonor Gómez Otegui



Es de resaltar el elevadísimo porcentaje de mujeres que manifestaron tener miedo a sufrir un ataque sexual en los transportes y espacios públicos de la CDMX, siendo nuevamente más elevada la percepción de temor en calles y espacios públicos (81.3%) respecto del transporte público (77.4%) (Gráfica 2).

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), ha hecho hincapié en la necesidad de incorporar una perspectiva de género en las políticas de transporte público y de identificar formas que ayuden a mejorar las condiciones en las que se movilizan las mujeres.

Para poder cambiar el modelo y esquema de la movilidad de las mujeres y otros grupos vulnerables, se requiere la adopción de medidas integrales que puedan garantizar un transporte público que incluya diversas medidas y acciones que, desafortunadamente, no se encuentran hoy contemplados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, que tiene la característica de ser un ordenamiento de avanzada, pero que adolece de una perspectiva de género y de protección a los grupos vulnerables.



Dip. Leonor Gómez Otegui

ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La movilidad segura para las mujeres es un derecho humano que difícilmente se ha garantizado, pues de manera cotidiana se viven escenarios de agresiones, violencia y acoso; ya sea física, verbal o sexual, lo cual constituye una práctica lamentable y contraria a los principios básicos de respeto y de sana convivencia comunitaria.

La Ciudad padece actualmente un sistema de transporte público desarticulado e ineficiente, en el que abundan diversas formas de inequidad y arbitrariedades, pues inseguridad y las barreras a las que las personas se enfrentan en este sistema de movilidad urbana son desproporcionados entre mujeres y hombres, cada persona experimenta la ciudad de forma distinta, y el género es una variable de suma relevancia.⁷

Con todo y que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, es una Ley de avanzada en dicha materia, adolece de disposiciones y mandatos relacionados con el derecho a la movilidad de grupos vulnerables, sobre la perspectiva de género, la protección y seguridad de las mujeres, así como la erradicación de las violencias y el acoso sexual.

De acuerdo al *Programa Global Ciudades y Espacios Públicos Seguros para Mujeres y Niñas* de ONU Mujeres, señala que por acoso sexual se entiende a las "acciones realizadas de manera intencional por parte del perpetrador y sin el consentimiento, acuerdo o permiso de la persona quien lo recibe e incluye comentarios sexuales no deseados, acciones o gestos, e incluye las siguientes formas:

⁷ <https://wrimexico.org/blog/integra-cdmx-la-perspectiva-de-genero-en-su-plan-estrategico-de-movilidad>



Dip. Leonor Gómez Otegui

- Verbales o sin contacto físico. Comentarios sexuales sobre las partes del cuerpo o apariencia de una persona, silbidos, piropos, ofertas sexuales, insinuaciones sexuales, comentarios de doble sentido.
- No verbales. Gestos, miradas lascivas, exposición de los órganos sexuales, señas, sonidos, seguimiento o acecho.
- Contacto físico. Roces, manoseo, apretones y pellizcos, empujones, frotos contra la persona de una manera sexual⁸.

9

Lo anterior denota que las mujeres no se sienten seguras, ya que no existe ninguna barrera, mecanismo o protocolo que garantice que no sufrirán algún tipo de acoso o violencia en alguno espacio público o privado, pues de acuerdo con la ONU, nueve de cada diez mujeres han sufrido actos de violencia o acoso sexual en un momento de su vida.⁹

En la Ley de Movilidad de nuestra Ciudad, se contempla mínima y escuetamente la identificación de los grupos vulnerables, sin embargo, no existe una referencia explícita y precisa para garantizar la seguridad e integridad física de las niñas y mujeres, así como de los grupos vulnerables como lo son niños, personas adultas mayores o discapacitados por mencionar algunos.

Dentro del rubro de la planeación y las políticas de movilidad instrumentadas por las autoridades, se busca promover que estos tengan una perspectiva de género, además de estrategias y acciones que atiendan la problemática que padecen las mujeres al utilizar el transporte público integrado y el servicio de transporte público concesionado (corredor, colectivo, individual y metropolitano)

⁸ Consejo de Europa, *Convenio del Consejo de Europa sobre prevención y lucha contra la violencia contra las mujeres y la violencia doméstica*. Council of Europe Treaty Series, Estambul, 2011. Disponible en: <https://rm.coe.int/1680462543>

⁹ <https://www.greenpeace.org/mexico/blog/4223/90-de-mujeres-sufre-violencia-en-el-transporte-publico-y-nadie-lo-combate/>



Dip. Leonor Gómez Otegui

La Secretaría de Movilidad de Ciudad de México, actualmente maneja el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 como un instrumento que “busca complementar y profundizar las acciones definidas en el Plan Estratégico de Movilidad 2019 con el fin de facilitar la planeación, implementación, evaluación y seguimiento de la transversalidad del principio de género en las políticas de movilidad”.

Dicho Plan, fue diseñado a partir de un proceso interdisciplinario y multi-sectorial y define tres ejes estratégicos: a) Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte; b) Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte; y c) Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.

Para cada uno de estos ejes, se plantean además líneas de acción específicas, actividades, metas y autoridades 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, busca orientar las prioridades en materia de género y movilidad de la Secretaría de Movilidad y del Sistema Integrado de Transporte, para contribuir a que las mujeres se muevan con libertad, seguridad y comodidad en la Ciudad de México.¹⁰

Lo anterior, nos demuestra que ya existen diversas políticas, programas y acciones que tienen como objetivo garantizar el derecho a una movilidad segura para las mujeres, y que deben sentar las bases de una nueva cultura y de una convivencia segura y respetuosa. La presente iniciativa, busca incluir en la Ley de Movilidad local principios y disposiciones que visibilicen la problemática que

¹⁰ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>



Dip. Leonor Gómez Otegui

enfrentan los grupos vulnerables y las mujeres en todo el sistema transporte público de nuestra Ciudad.

En específico, se busca garantizar el derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente de los grupos vulnerables que identifica la Ley; que dentro de los instrumentos de planeación de la movilidad y de la seguridad en la Ciudad se promueva e incluya el criterio de perspectiva de género para garantizar la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres además de estrategias que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.

Asimismo, que dentro del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México, se contemple la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.

FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos mandata:

Artículo 1. En los Estados Unidos Mexicanos **todas las personas gozarán** de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como **de las garantías para su protección**, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.



Dip. Leonor Gómez Otegui

Las **normas relativas a los derechos humanos se interpretarán** de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia **favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia**

12

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, **el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos,** en los términos que establezca la ley.

Que en su artículo 21 dice:

Artículo 21. (...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

(...)

La seguridad pública es una función del Estado a cargo de la Federación, las entidades federativas y los Municipios, cuyos fines son salvaguardar la vida, las libertades, la integridad y el patrimonio de las personas, así como contribuir a la generación y preservación del orden público y la paz social, de conformidad con lo previsto en esta Constitución y las leyes en la materia. **La seguridad pública comprende la prevención, investigación y persecución de los delitos, así como la**



Dip. Leonor Gómez Otegui

sanción de las infracciones administrativas, en los términos de la ley, en las respectivas competencias que esta Constitución señala. La actuación de las instituciones de seguridad pública se regirá por los principios de legalidad, objetividad, eficiencia, profesionalismo, honradez y respeto a los derechos humanos reconocidos en esta Constitución.

13

El artículo 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos reconoce el derecho a la seguridad de las personas.

El artículo 1° de la Declaración sobre la Eliminación de la Violencia contra las Mujeres establece:

Artículo 1°. La violencia contra la mujer se entiende como todo acto de violencia basado en la pertenencia al sexo femenino que tenga o pueda tener como resultado un daño o sufrimiento físico, sexual o psicológico para la mujer, así como las amenazas de tales actos, la coacción o la privación arbitraria de la libertad, tanto si se producen en la vida pública como en la vida privada.

En el **artículo 2** menciona que:

Artículo 2°. Se entenderá que la violencia contra la mujer abarca los siguientes actos, aunque sin limitarse a ellos:

a) [...]

b) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada dentro de la comunidad en general, inclusive la violación, el abuso sexual, el acoso y la intimidación sexuales en el trabajo, en instituciones educacionales y en otros lugares, la trata de mujeres y la prostitución forzada;



Dip. Leonor Gómez Otegui

c) La violencia física, sexual y psicológica perpetrada o tolerada por el Estado, dondequiera que ocurra

Que la **Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano** en el artículo 71, fracción VIII, dispone que las políticas sobre movilidad deberán "**Promover el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y transporte de calidad, seguro y eficiente, incluyendo acciones para eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual**".

14

La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, dice.

ARTÍCULO 4.- Los principios rectores para el acceso de todas las mujeres a una vida libre de violencia que deberán ser observados en la elaboración y ejecución de las políticas públicas federales y locales son:

- I. La igualdad jurídica entre la mujer y el hombre;
- II. El respeto a la dignidad humana de las mujeres;
- III. La no discriminación, y
- IV. **La libertad de las mujeres.**

ARTÍCULO 15.- Para efectos del hostigamiento o el acoso sexual, los tres órdenes de gobierno deberán:

- I. Reivindicar la dignidad de las mujeres en todos los ámbitos de la vida;
- II. Establecer **mecanismos que favorezcan su erradicación en escuelas y centros laborales privados o públicos**, mediante acuerdos y convenios con instituciones escolares, empresas y sindicatos;



Dip. Leonor Gómez Otegui

El **Artículo 11, inciso C de la Constitución Política de la Ciudad de México, reconoce** la contribución fundamental de las mujeres en el desarrollo de la ciudad, promueve la igualdad sustantiva y la paridad de género. Asimismo, señala que **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.**

15

En su **Artículo 13**, mandata:

D. Derecho al espacio público

e) Permitir la convivencia, el esparcimiento, descanso, disfrute del ocio, la movilidad y el desarrollo de actividades físicas y de expresiones artísticas y culturales.

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 el **Artículo 16**, dice:

Ordenamiento territorial

H. Movilidad y accesibilidad

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**



Dip. Leonor Gómez Otegui

los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, **seguridad**, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

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

16

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (VIGENTE)	LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO (PROPUESTA DE MODIFICACIÓN)
<p>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.</p> <p>Sin correlativo</p>	<p>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.</p> <p><u>Los grupos vulnerables tendrán el 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.</u></p>
<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>[...]</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con</p>	<p>Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:</p> <p>[...]</p> <p>X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con</p>



Dip. Leonor Gómez Otegui

<p>objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad; y</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.</p>	<p>objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;</p> <p>XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos,<u>y</u></p> <p><u>XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.</u></p>
<p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>Corresponde a la Secretaría en coordinación las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.</p>	<p>Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.</p> <p>Corresponde a la Secretaría en coordinación las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.</p> <p><u>Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que</u></p>



Dip. Leonor Gómez Otegui

	<u>deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.</u>
<p style="text-align: center;">ARTÍCULOS TRANSITORIOS</p> <p>PRIMERO. Remítase a la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p> <p>SEGUNDO. El Presente decreto entrará en vigor al día natural siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.</p>	

18

Por lo expuesto, someto a la consideración de este Pleno la siguiente iniciativa con proyecto de decreto por el que **SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LOS ARTÍCULOS 5, 37 Y 40 DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, para quedar como sigue:

DECRETO

ÚNICO. Se adiciona un párrafo al artículo 5, se adiciona una fracción XII al artículo 37 y un párrafo al artículo 40, todos de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

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



Dip. Leonor Gómez Otegui

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 vulnerables tendrán el 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 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:

[...]

X. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad de la Ciudad, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás usuarios del sistema de movilidad;

XI. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos, y

XII. Promover políticas y planes con perspectiva de género que promuevan y garanticen la igualdad sustantiva, la equidad, la seguridad e integridad física de las mujeres en materia de movilidad, así como estrategias y acciones que prevengan y erradiquen la violencia sexual, el acoso y las agresiones dentro del sistema de transporte público integrado y concesionado.



Dip. Leonor Gómez Otegui

Artículo 40.- El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Corresponde a la Secretaría en coordinación las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Dentro de este programa, deberá contemplarse la elaboración y aplicación de un programa estratégico de género y movilidad que establezca metas, estrategias y acciones específicas en materia de género y que deberá integrar criterios de accesibilidad, igualdad sustantiva, equidad y seguridad, además de acciones para eliminar todo tipo de violencia y de acoso sexual.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El Presente decreto entrará en vigor al día natural 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 26 del mes de noviembre de 2020.



Dip. Leonor Gómez Otegui

ATENTAMENTE

DocuSigned by:
Leonor Gómez Otegui
22E70070470472...

DIP. LEONOR GÓMEZ OTEGUI