

**ANÁLISIS DE
“LOS RETOS Y PENDIENTES QUE
SE ENFRENTAN EN LA CIUDAD DE
MÉXICO EN MATERIA DE
IGUALDAD DE GÉNERO Y
ACCESO A LAS MUJERES A UNA
VIDA LIBRE DE VIOLENCIA EN EL
MARCO DE LA NUEVA LEY
GENERAL DE MOVILIDAD Y
SEGURIDAD VIAL”**



CELIG

Centro de Estudios Legislativos
para la Igualdad de Género



CONGRESO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



III LEGISLATURA

**Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de
Género del Congreso de la Ciudad de México**

celig@congresocdmx.gob.mx

CELIG Gante 15, colonia Centro, alcaldía Cuauhtémoc,
C.P 06000, Ciudad de México.



DIRECTORIO CELIG

Mtra. Alin Mara López Ledezma
Titular

Lic. Alba Peña Robles
Coordinación Ejecutiva "A"

Lic. María Isabel Meunier Rocha
Jefatura de Departamento de Datos e Indicadores Estadísticos

Lic. Sofia Margarita Provencio O'Donoghue
Subdirección de Estudios Legislativos y Comisiones

Lic. Claudia Carla Hernández Ledesma
Jefatura de Departamento de
Monitoreo Legislativo y Comisiones

Lic. Marely Briseño Castellanos
Jefatura de Departamento de Apoyo de Investigación

Lic. Jacqueline Tello Serrano
Subdirección de Estudios Comparados y Acuerdos Internacionales

Ing. Daniel Hernández Soto
Jefatura de Departamento de Apoyo a Investigación

Adriana Vicario Medina
Apoyo Técnico

Mtra. Karla Roxette Nuñez Hernandez
Subdirección de Estudios Legislativos sobre Políticas Públicas



ÍNDICE

1. Introducción.....	5
2. Armonización con perspectiva de género.....	10
a) Concepto de perspectiva de género.....	11
3. Observaciones generales.....	31
a) Progresividad, lenguaje incluyente e interseccionalidad.....	31
b) Movilidad del cuidado.....	40
c) Seguridad vial con perspectiva de género.....	43
d) Seguridad personal: percepción de inseguridad violencia y abuso sexual.....	48
e) Instrumentos de planeación para la igualdad de género.....	52
4. Conclusión.....	56
5. Bibliografía.....	58

Noviembre de 2024



I. INTRODUCCIÓN

El Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de Género (CELIG), con base en los artículos 104 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y el artículo 508 del Reglamento del Congreso, en su calidad de área técnica de apoyo a las actividades legislativas en materia de derechos humanos de las mujeres, que tiene a su cargo realizar investigaciones y estudios sobre la situación de las mujeres y los hombres de la Ciudad de México a fin de que la legislación que expida el Congreso de la Ciudad promueva la igualdad de género y los derechos humanos de las mujeres, elabora el presente análisis con la intención de brindar insumos técnicos desde la perspectiva de género para la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México conforme a lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

En el marco jurídico mexicano tenemos contemplados desde la Carta Magna los derechos humanos fundamentales de todas las personas que se encuentran en el territorio nacional y el derecho a la movilidad es uno de ellos, este se reconoce en el párrafo 17 del artículo 4 el cual establece:

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



A su vez los tratados internacionales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), , la Organización de los Estados Americanos (OEA), las Organizaciones de la Sociedad Civil (OSC), mencionan que:

“Los Estados deberán asegurar que las mujeres gocen de condiciones de vida adecuadas, particularmente de transporte y comunicaciones.” Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14, inciso h (ONU, 1979).

“La legislación y la planificación deben tomar en cuenta la capacidad funcional de las personas mayores para facilitarles un entorno adecuado y la movilidad y la comunicación mediante medios de transporte adecuados.” Observación General núm. 6: Los derechos económicos, sociales y culturales de las personas mayores, párrafo 33 (ONU, 1995)

“Los Estados deben proporcionar sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todas las personas y “mejorar la seguridad vial [...] mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”. Agenda 2030, Objetivo 11 “Ciudades y comunidades sostenibles”, meta 11.2 (ONU, 2015).

“Los Estados se comprometen a promover opciones de transporte y movilidad, apoyando el crecimiento de la infraestructura de transporte público y de opciones no motorizadas; a mejorar la seguridad vial y a fortalecer la movilidad y el transporte entre zonas rurales y urbanas.” Nueva Agenda Urbana, párrafos 34, 50, 54, 113, 114 (ONU, 2016).

“Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho a la movilidad a través de un sistema de transporte público accesible, conforme a un plan de desplazamiento urbano e interurbano, y medios de transporte adecuados a las necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales.” Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, artículo XIII (OSC, 2004, revisión 2005)



“Todos los seres humanos y comunidades tienen derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, que incluye el derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad.” Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.10 (OSC, 2007).

Entonces entendemos que la movilidad es un derecho humano y como tal es esencial para la vida de las personas, lo podemos definir como el conjunto de desplazamientos que realizan las personas entrelazando las actividades de la vida cotidiana en un territorio concreto en un tiempo determinado.

El derecho a la movilidad es considerado un derecho llave[1] ya que complementa el acceso a otros derechos humanos como la salud, la educación, el trabajo, entre otros, los derechos humanos son progresivos, es decir van evolucionando de acuerdo a las necesidades humanas con el fin de garantizar su dignidad. Los procesos de movilidad también han evolucionado derivado de nuevas dinámicas sociales que tienen que ver con la densidad demográfica, la creación de asentamientos urbanos en vertical y periferias, así como la inclusión de las mujeres en la vida laboral de nuestro país[2].

Es importante entender la movilidad de manera integral, es decir, reconocer que este derecho se relaciona con el lugar donde viven las personas, las opciones viales de desplazamiento, los medios de transporte para su realización, la sostenibilidad ambiental de dichos medios y la perspectiva de género. Es en ese sentido la pertinencia de armonizar nuestra ley local, a fin de extender un sistema de movilidad de vanguardia que considere los derechos humanos particularmente de las mujeres. (OISEVI, 2023).

[1] Los derechos llave son aquellos derechos que abren la puerta a la garantía de otros derechos.- Abrir todas las puertas:

Inclusión en la seguridad social como derecho llave para la garantía de otros derechos de las personas LGBTIQ+ en México.

[2] Género y movilidad en la Ciudad de México, SEMOVI, 2024

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

La movilidad en la Ciudad de México fue reconocida en la **Ley de Movilidad de la Ciudad de México** emitida el 14 de junio de 2014. Posteriormente la Constitución local, promulgada en el 2017, como instrumento normativo de vanguardia, fue la primera constitución local en reconocer desde entonces a la movilidad como un derecho de las y los capitalinos, en su artículo 13 inciso E .

“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”.

2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”



En el año 2020, se reconoció el derecho a la Movilidad a nivel nacional en la Constitución Mexicana, lo cuál incentivó al Congreso de la Unión a redactar y emitir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo del 2022.

Artículo 73, XXIX-C.- Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, así como en materia de movilidad y seguridad vial.” CPEUM.

La nueva Ley General de Movilidad y Seguridad Vial faculta a las entidades federativas en su artículo 67, fracción XVI a;

“armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en su territorio, con lo establecido en la presente Ley; igualmente en su transitorio segundo, indica que: el Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta Ley.”



Es entonces responsabilidad del Congreso de la Ciudad de México actualizar y armonizar la Ley de Movilidad de la entidad para reflejar lo plasmado en el instrumento General, ya que como se mencionará en los apartados siguientes la legislación de la Ciudad de México en esta materia, carece de perspectiva de género.

2. ARMONIZACIÓN CON PERSPECTIVA DE GÉNERO

Para que la legislación en materia de movilidad de la Ciudad de México, se armonice con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y además sea un referente para otros estados debemos dilucidar el término género y a su vez la perspectiva de género.

Entonces tenemos que el género es la construcción social que se hace en razón del sexo, con ideas y prejuicios sociales que se traducen en una afectación en la esfera personal conllevando discriminación en cualquier espacio público o privado, más no solo discriminación sino violencias, que no solo es hacia las mujeres es también a todo lo que no sea relacionado con lo masculino, es decir, de igual forma se discrimina y se violenta a la comunidad LGBTTIQA+ y a todo aquello que sea diferente o que difiera de los cánones masculinos establecido por la sociedad. En otras palabras:

Género se refiere a los atributos sociales y las oportunidades asociadas a ser hombre o mujer, y las relaciones entre mujeres y hombres, niñas y niños. Estos atributos, oportunidades y relaciones se establecen y se aprenden en la sociedad, son específicos al contexto o tiempo, y pueden cambiar, por ejemplo: el hecho de que las mujeres hagan más tareas del hogar que los hombres. (CONAVIM 2016).



a) Concepto de perspectiva de género

Lo fundamental de entender qué es el género y la importancia de tener una perspectiva de éste para poder legislar con el objetivo de llegar a establecer la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres, en tal sentido la Ley General para la Igualdad entre hombres y Mujeres define perspectiva de género como:

“Concepto que se refiere a la metodología y los mecanismos que permiten identificar, cuestionar y valorar la discriminación, desigualdad y exclusión de las mujeres, que se pretende justificar con base en las diferencias biológicas entre mujeres y hombres, 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”.

Teniendo como base que la movilidad se ha pensado e implementado con una visión androcéntrica, dejando de lado las necesidades y realidades de mujeres, niñas, adolescentes, personas adultas mayores y de la comunidad LGBTTIQA+, siendo el caso que nos ocupa la Ciudad de México estos grupos de atención prioritaria, enfrentan barreras para el ejercicio de su derecho a la movilidad. La perspectiva de género nos permite identificar cuáles son estas barreras, tomando en cuenta primordialmente sesgos de género en la planificación del transporte[3], estos obstáculos traen como consecuencia; mayor costo y tiempo de traslado y limitación en el acceso a oportunidades laborales.

[3] Exploración sobre moviidades del cuidado: un análisis preliminar en Ciudad de México, Paula Soto-Villagrán, Profesora investigadora del Departamento de Sociología Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa (México)

Los obstáculos relativos al género en la movilidad tienen que ver, primeramente, con un diseño de infraestructura y operación del transporte público que ha sido históricamente ciego a las diferencias en la movilidad de mujeres y hombres (CESPAP,2007). Globalmente, el desarrollo de infraestructuras y servicios de transporte público tiende a invisibilizar que las mujeres tienen necesidades y pautas de movilidad diferentes a los hombres. Esta situación genera costos mayores para las mujeres al moverse, tanto monetarios como no monetarios.[4]

Repensar la movilidad desde la perspectiva de género, sugiere el reconocimiento de que históricamente se diseñó un sistema de transporte y vialidades desde una mirada segregada y androcentrista[5], en donde las mujeres eran reconocidas únicamente como usuarias ocasionales, sin embargo, actualmente se señala que “de los viajes realizados en transporte público de la Ciudad de México, se estima que aproximadamente el 49% son realizados por mujeres y niñas” (INEGI, 2017).



[4] Género y movilidad en la Ciudad de México

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Genero-y-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

[5] Término que proviene del griego Andros(hombre) y define lo masculino como medida de todas las cosas y representación global de la humanidad, ocultando otras realidades, entre ellas, la de las mujeres. Las prácticas androcéntricas han estado presentes en todas las sociedades de distintas maneras, siendo relevantes aquellas vinculadas con el sexismo en el lenguaje y los sesgos epistemológicos de la investigación, ya que tienen efectos directos en las representaciones sociales de la diferencia sexual, así como en la interpretación de sus condiciones de vida y las iniquidades presentes entre mujeres y hombres. Recuperado en <https://cinig.dgb.unam.mx/index.php/bibliotecas-unam-con-perspectiva-de-genero/glosario/234androcentrismo>

Es por lo anterior, que uno de los ejes relevantes de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial es la inclusión de la perspectiva de género y la movilidad de las mujeres y personas de la comunidad LGBTTIQA+. Esto se sustenta en un sólido marco jurídico internacional, nacional y local, como son;

- La Convención para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Mujeres.
- La Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.
- La Ley de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres de la Ciudad de México.
- Agenda 2030, Objetivo II “Ciudades y comunidades sostenibles”, meta II.2 y Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas
- Observación General núm. 17: Los derechos del niño, párrafos 17, 34 y 58 (onu, 2013)

La movilidad y seguridad vial para las mujeres en la Ciudad de México debe considerarse un tema prioritario, y su legislación deberá reflejar los principios señalados en los tratados internacionales de que México es parte, en la Constitución Mexicana y en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

De acuerdo análisis elaborado por el Banco Mundial en su texto Género y Movilidad en la Ciudad de México, existen dos problemáticas centrales respecto a la movilidad de las mujeres, niñas, adolescentes y personas LGBTTIQA+ en la ciudad:



a) La violencia y acoso sexual que enfrentan al moverse.

b) La falta de perspectiva de género para entender los patrones de movimiento y las necesidades específicas que se tienen para ejercer libremente y en condiciones de igualdad el derecho a la movilidad.

Según la Encuesta Sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en La Ciudad De México realizada por ONU Mujeres en 2018[6], 9 de cada 10 mujeres han vivido violencia sexual en espacios relacionados al transporte público. A continuación un desglose al respecto de estos datos:

Tabla 15. Porcentaje de mujeres que vivieron el acto violento por lo menos una vez, por acto violento

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	97.6
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

[6] Encuestasobre la violencia sexual en el transporte y otros epacios públicos en la ciudad de México, ONU Mujeres, 2018. <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2018/Safe%20Cities/AnalisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf>

Si bien la percepción de inseguridad en el transporte público en general es muy alta, como puede observarse las mujeres viven además distintos tipos de violencia en razón de su género.

De acuerdo con la ONU Mujeres y EPADEQ (2018) indicó que las mujeres, utilizan diversas estrategias para reducir su inseguridad como:

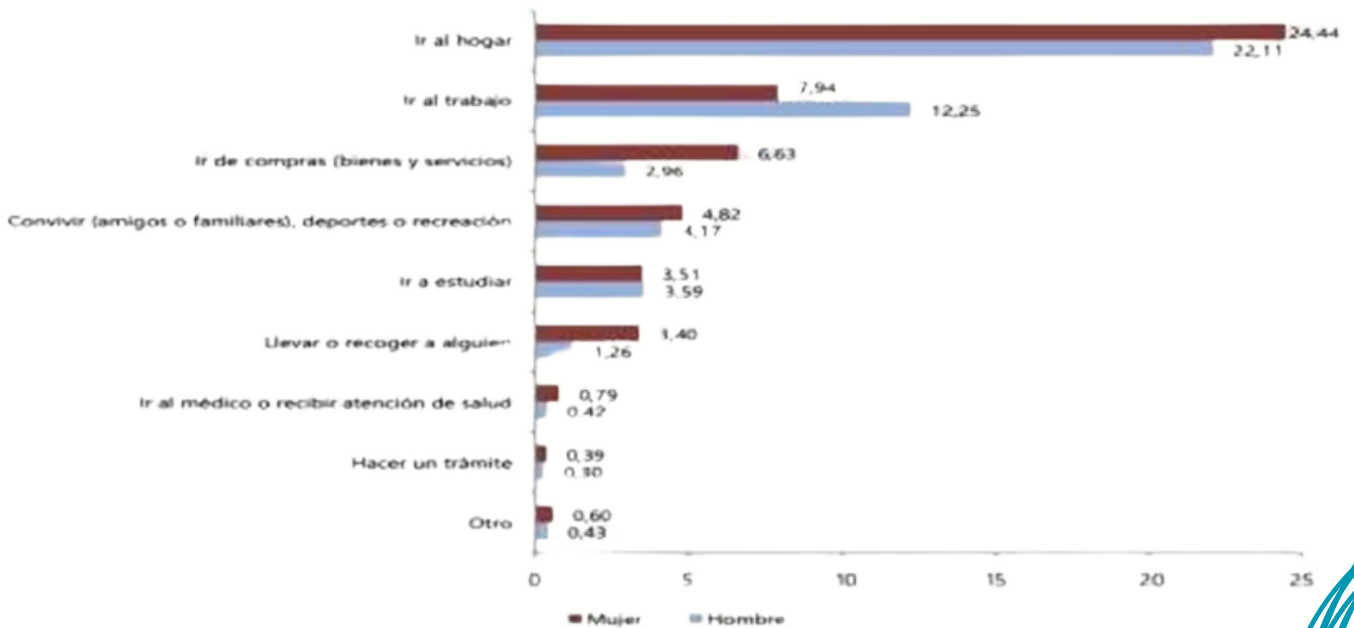
- Viajar acompañadas
- No salir muy noche o muy temprano
- Cambiar constantemente de ruta
- Utilizar espacios exclusivos
- Utilizar el transporte público lo menos posible

Además de las problemáticas de violencia contra mujeres, niñas, adolescentes y personas adultas mayores y de la comunidad LGBTTIQA+, diversos organismos nacionales e internacionales, señalan que la movilidad de las mujeres requiere ser atendida de forma específica con el propósito de reconocer que la finalidad de sus traslados y sus características son distintas a aquellas de los hombres. Esto se observa claramente en los resultados de la encuesta Origen y Destino 2017 (EOD) desglosados a continuación para el informe Políticas de Movilidad y Consideraciones de Género en América Latina[I] elaborado por la CEPAL.

[7] Pérez Gabriel, Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina, CEPAL, 2019. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/45670ca3-9bfa-48d6-b3e0-eb7ffda908/content>



Gráfico 4
Distribución de viajes por propósito y género en la Ciudad de México, 2017
(En porcentajes)



Fuente: Elaboración propia con base en la Encuesta de Origen Destino del Valle de México 2017

A partir de esta distinción se han acuñado términos relevantes como la Movilidad del Cuidado[8]. Al respecto se ahondará en las observaciones de el presente análisis; sin embargo, de forma introductoria la Agencia de Cooperación Alemana GIZ elaboró, junto con el Instituto Nacional de las Mujeres, la Guía para una Movilidad con Igualdad Centrada en los Cuidados en la cual se incluye la siguiente tabla, misma que define la división entre la movilidad como actividad productiva y aquella que se realiza con la finalidad de llevar a cabo tareas de cuidados. Estas últimas influyen particularmente en las mujeres, debido a los roles de género socialmente impuestos.

[8] Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

Cuadro 2
Movilidad del cuidado vs movilidad productiva

Movilidad productiva	Movilidad del cuidado
Realizados por hombres y mujeres	Viajes realizados principalmente por mujeres
Viajes de casa al trabajo y del trabajo a casa	Viajes con destinos dispersos o encadenados
Viajes largos en tiempo y distancia	Viajes más cortos en tiempo y distancia
Se realizan en su mayoría, en transporte público o en automóvil	Mayoritariamente caminando o en transporte público y en automóvil (según nivel socioeconómico)
	Suelen involucrar a más de una persona y usualmente los viajes incluyen además bolsas con compras, coches de bebés, etc.

Fuente: GIZ, 2018.

Como referencias de política pública enfocada en la Movilidad de las Mujeres, en la Ciudad de México se han emitido diversos planes, programas y lineamientos. Algunos ejemplos de ello son:

- **Viaja Segura.** Servicios Exclusivos para Mujeres, Niñas y Personas con Discapacidad en diversas opciones del Sistema de Integral de Transporte Público (SITP).
- **Senderos seguros.** Camina libre, camina segura. Programa que busca contribuir positivamente a la erradicación de la violencia de género en la vía pública mediante el mejoramiento del espacio y generar una identidad visual positiva a través de diversos tipos de intervenciones artísticas.
- **Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México 2019 - 2024.**



- **Lineamientos de actuación, atención y seguimiento para casos de violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.** Protocolo de detección y respuesta efectiva ante casos de violencia contra mujeres y niñas en el SITP elaborado a partir de un diagnóstico sobre las problemáticas para la detección y respuesta efectiva de primeros respondientes y personas de primer contacto.

Es en ese sentido que se puede justificar la necesidad de legislar la movilidad con perspectiva de género, debido a las características que diferencian el acceso al derecho a la movilidad para mujeres y hombres. La armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México presenta una gran oportunidad para brindar a las personas que habitan y se mueven en la urbe condiciones de mayor igualdad, inclusión y justicia. Es la intención de este análisis brindar las herramientas necesarias para llevar a cabo dicha armonización en los criterios señalados.

A continuación, se presenta un ejercicio comparativo del marco normativo federal y local en cuanto a su contenido dirigido a la movilidad con perspectiva de género.



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Contenidos enfocados en la igualdad de género:

ART.
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.

ART.
9

Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

XLI. Grupo Vulnerable: Sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

ART.
9

LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;



ART. 7

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

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión

ART. 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 y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.



ART. 158

La solicitud para la portación de la publicidad deberá acompañarse de la siguiente documentación:

III. La publicidad deberá conducirse en todo momento con respeto, trato digno y honradez, garantizando la no discriminación, violencia de género, civismo, en apego a los derechos humanos.

ART. 167

Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficiente o acreditar el servicio de transporte público, la persona titular de la Jefatura de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.

En el transporte público de pasajeros colectivo, las niñas y niños menores de cinco años no pagarán ningún tipo de tarifa.

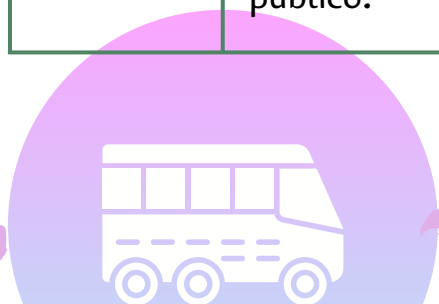
Los sistemas de transporte masivo de pasajeros exentan del pago de cualquier tarifa a los niños menores de cinco años y a los adultos mayores de sesenta años



LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Contenidos enfocados en la igualdad de género:

<p>ART.3</p>	<p>Para efectos de esta Ley, se entenderá por:</p> <p>II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;</p> <p>XXVI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;</p> <p>XXVIII. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;</p> <p>XXXIV. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;</p> <p>XLI. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio</p> <p>XLII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;</p> <p>XLVIII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;</p> <p>LXX. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.</p>
--------------	--



ART. 4

La Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad; VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad,

ART.6

Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de

vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías,

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.



<p>ART. 21</p>	<p>De la inclusión e igualdad. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.</p>
<p>ART. 22</p>	<p>Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:</p> <p>III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.</p> <p>V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.</p>
<p>ART. 27</p>	<p>Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.</p> <p>El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, pública y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.</p> <p>La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.</p>



ART. 31

Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de los tres órdenes de gobierno, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

ART. 32

Movilidad con perspectiva de género.

En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.



	<p>Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.</p> <p>III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.</p>
<p>ART. 39</p>	<p>Espacios públicos de diseño universal.</p> <p>La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.</p>



<p>ART. 62</p>	<p>De la sensibilización, educación y formación.</p> <p>La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.</p> <p>Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.</p>
<p>ART. 63</p>	<p>De la sensibilización.</p> <p>La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.</p> <p>Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:</p> <p>V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.</p>



<p>ART. 64</p>	<p>De la educación.</p> <p>La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.</p> <p>Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:</p> <p>IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;</p> <p>V. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;</p>
<p>ART. 65</p>	<p>De la formación.</p> <p>La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.</p>
<p>ART. 67</p>	<p>De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas:</p> <p>IX. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;</p> <p>XXI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;</p> <p>XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y</p>



<p>ART. 68</p>	<p>De los municipios. Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:</p> <p>V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;</p> <p>VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;</p> <p>VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad de las entidades federativas, en los términos que establece esta Ley, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;</p> <p>XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;</p> <p>XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;</p>
<p>ART. 72</p>	<p>Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana. Corresponden a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, las siguientes atribuciones:</p> <p>V. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y</p>



Con relación a lo vertido en Ley de Movilidad de la Ciudad de México y la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se pueden observar diferentes áreas de oportunidad para la armonización del instrumento local, con una visión con perspectiva de género.

Actualmente la Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala únicamente tres veces a las mujeres: haciendo mención de su inclusión, y como grupo vulnerable y personas con movilidad limitada (por embarazo). Sin embargo, existen conceptos de vanguardia propuestos desde la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial que permitirían una verdadera incorporación con perspectiva de género al ser tomados en cuenta para la armonización. Al respecto, este Centro de Estudios Legislativos realiza las siguientes observaciones generales.



3. OBSERVACIONES GENERALES

Para la adecuada armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de Género (CELIG), emite las siguientes observaciones generales. Esta propuesta atiende las áreas de oportunidad más relevantes en materia de igualdad de género de acuerdo al texto de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

a) Progresividad, lenguaje incluyente e Interseccionalidad.

Uno de los principios rectores de los Derechos Humanos es la Progresividad, este implica;

“el gradual progreso para lograr su pleno cumplimiento, es decir, que para el cumplimiento de ciertos derechos se requiera la toma de medidas a corto, mediano y largo plazo, pero procediendo lo más expedita y eficazmente posible.”

La movilidad como derecho humano se debe instrumentar de manera progresiva, de acuerdo a las diferentes problemáticas que las personas enfrentan para su ejercicio pleno, la Constitución Política de la Ciudad de México señala en su Artículo 5;

“Las autoridades adoptarán medidas legislativas, administrativas, judiciales, económicas y las que sean necesarias hasta el máximo de recursos públicos de que dispongan, a fin de lograr progresivamente la plena efectividad de los derechos reconocidos en esta Constitución. El logro progresivo requiere de una utilización eficaz de los recursos de que dispongan y tomando en cuenta el grado de desarrollo de la ciudad.”



El reconocimiento de este principio rector nos permitirá instrumentar leyes con perspectiva de derechos humanos y género, comprendiendo la complejidad social de nuestra urbe, en este sentido, es importante garantizar una armonización legislativa de fondo que priorice a los grupos en situación de vulnerabilidad, en particular de las mujeres, niñas, adolescentes, personas adultas mayores y LGBTTIQA+, que viven y/o transitan por la ciudad.

La movilidad es un derecho en constante evolución, entenderla desde su integralidad y relación con otros derechos permitirá constituir principios base que la re formulan de acuerdo a las exigencias sociales de la época.

Al respecto, es importante destacar que el lenguaje es una expresión de nuestro pensamiento, refleja las prioridades y valores de nuestra sociedad, cultura y relaciones de poder, es así como el lenguaje expone las profundas desigualdades que las mujeres, las niñas, las adolescentes y personas adultas mayores y de la comunidad LGBTTIQA+ han vivido históricamente, es en ese sentido que la utilización del lenguaje incluyente debe ser prioritario en la armonización de las leyes.

“El lenguaje incluyente y no sexista se refiere a toda expresión verbal o escrita que hace explícito el femenino y el masculino, pero que además se refiere con respeto a todas las personas. Es importante saber que la manera en que nos expresamos y comunicamos, también puede constituir formas de discriminación, reforzando y transmitiendo los estereotipos de género, denostando las reivindicaciones sociales y ejerciendo violencia simbólica contra las mujeres y las personas de la diversidad sexual. La reeducación en el lenguaje significa un medio para transitar a una cultura en favor de la igualdad y el reconocimiento de los derechos de las mujeres”[9]

[9] <https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos/lenguaje-incluyente-y-no-sexista>



En su redacción, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial retoma las sugerencias incluidas en la Guía para la Incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México emitida por el CELIG en Septiembre de 2019. Dicha guía indica que:

Se debe reconocer que gran parte del marco normativo vigente fue concebido aún antes de que la metodología de la perspectiva de género estuviera presente en la agenda pública. Para las nuevas legislaciones y para las modificaciones a las normas legales, las y los legisladores, y el cuerpo técnico que apoya en esa labor deben tener siempre presentes esta nueva realidad. La reflexión internacional sobre la igualdad de género en las últimas décadas ha desarrollado algunos conceptos que, para el trabajo parlamentario, deben hoy de estar presentes: género, igualdad de género, perspectiva de género, no discriminación, paridad, transversalidad de la perspectiva de género, lenguaje incluyente, entre otros (p.17).

Al respecto del lenguaje incluyente y la perspectiva de género se agrega:

Al mismo tiempo que se han diseñado mecanismos institucionales para promover una mayor igualdad en el reparto de las posiciones, se deben ir promoviendo otros elementos que impulsen desde el trabajo legislativo, cambios culturales que desplacen a las instituciones de un androcentrismo heredado, hacia un trabajo incluyente con mayor participación, visibilidad y de reconocimiento de equidad hacia las mujeres. Uno de los elementos que en mayor medida pueden controlarse para desarrollar esos cambios es el de la utilización de un lenguaje incluyente, no sexista. El trabajo legislativo es uno de los lugares clave para la promoción de esa estrategia que puede resultar muy eficaz en provocar cambios culturales con el objetivo de desarrollar una auténtica igualdad de género. (p.34)



La Guía emitida por el CELIG explora con mayor profundidad las razones por las cuales el lenguaje incluyente debe de ser un eje prioritario para el quehacer legislativo y propone una serie de herramientas prácticas de redacción como el ejemplo incluido a continuación. Se sugiere revisar la Guía en su totalidad para la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Otros ejemplos básicos para un lenguaje incluyente y no sexista

Término no sugerido	Término sugerido
Los legisladores	Legisladora y Legislador
Los diputados	Diputada y diputado
Los ciudadanos	La ciudadanía
Los jefes	La jefatura
Los directores	La Dirección/ Las y los directores
Los hombres y las mujeres	La población / Personas
Los empleados	Las empleadas y los empleados
Los servidores públicos	Las servidoras públicas y los servidores públicos
Los usuarios	Las y los usuarios
Ciudadanos	Ciudadanía
Jóvenes	Las y los jóvenes / Las personas Jóvenes
Estimado:	Estimado (a) / Estimadora
Los niños	La niñez
Los funcionarios	Funcionarias / Funcionarios
El asesor	Asesorías y asesorías
El que solicita	La o el solicitante
El habitante	Las y los habitantes
Los migrantes	Las y los migrantes
Los coordinadores	La coordinación



Al respecto del lenguaje incluyente, a continuación algunos ejemplos referenciales para distinguir la redacción de ambas leyes:

Ley de Movilidad de la CDMX	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
<p>Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:</p> <p>LIX. Peatón: Persona que transita por la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos.</p>	<p>Artículo 3. Glosario.</p> <p>XXXVII. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no</p>



recreativos no motorizados; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

motorizado; persona usuaria, persona permissionaria, persona con discapacidad etc.

Artículo 7.-

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

II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perro de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;



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 semajuste 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 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

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

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas



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

I. Peatones, prioritariamente 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

Usuarios de transporte particular automotor

con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Para continuar con la construcción de leyes con perspectiva de género se debe de tomar en cuenta la interseccionalidad, la cual es una mirada analítica que permite reconocer la diversidad de factores que confluyen y dan como resultado una mayor desigualdad y procesos de discriminación múltiple en un mismo caso;

“La interseccionalidad es una categoría de análisis para referir componentes que confluyen en un mismo caso, multiplicando las desventajas y discriminaciones. Este enfoque permite contemplar los problemas desde una perspectiva integral, evitando simplificar las conclusiones y, por lo tanto, el abordaje de dicha realidad”.



Bajo la óptica de la interseccionalidad, por ejemplo, cualquier persona puede sufrir discriminación por el hecho de ser adulta mayor, ser mujer, provenir de alguna etnia indígena, tener alguna discapacidad o vivir en una situación de pobreza; y todas las posibilidades de desigualdad antes mencionadas, pueden coexistir en una sola persona, lo que le pone en un mayor riesgo de vulnerabilidad. A esta circunstancia también se le denomina discriminación múltiple, expresión definida por primera vez en el 2001, en la Conferencia de Naciones Unidas contra el Racismo, la Discriminación Racial, la Xenofobia y la Intolerancia, celebrado en Sudáfrica.”

La interseccionalidad nos permite analizar de manera compleja las categorías sociales como el género, la posición social, la discapacidad, el origen étnico entendiendo las diversas realidades de las mujeres, niñas, adolescentes, personas adultas mayores y de la comunidad LGBTTIQA+, que ejercen su derecho a la movilidad.

“El análisis interseccional no busca sumar estas categorías, sino comprender cómo se da forma a la experiencia de las personas, particularmente de las mujeres en el transporte, de tal manera que nos permita identificar las necesidades.”[10]

[10]Guía para una Movilidad con Igualdad centrada en los cuidados, Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES), Pág. 23. Recuperado en:
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/945200/Gui_a_para_una__movilidad_centrada_e_n_los_cuidados.pdf



b) Movilidad del Cuidado

El concepto de Movilidad del Cuidado, como lo indica la investigadora Paula Soto en su artículo Exploración sobre movilidades del cuidado: un análisis preliminar en Ciudad de México fue acuñado por Inés Sánchez de Madariaga como:

“Categoría analítica paraguas que permite cuantificar, agrupar, nombrar y visibilizar los viajes realizados por personas adultas para el cuidado de personas dependientes y el mantenimiento del hogar”. (Sánchez de Madariaga, 2009; 2013a; 2013b).

El cuidado se entiende como el trabajo no remunerado realizado por las personas adultas para las infancias y adolescencias u otras personas dependientes, incluido el trabajo relacionado con el mantenimiento del hogar:

“estas actividades, en su mayoría no remuneradas, implican viajar a lugares específicos de la ciudad, a horas específicas del día, utilizando los sistemas de transporte disponibles, bajo ciertas condiciones de precio, ergonomía y seguridad” (Sánchez de Madariaga & Zucchini, 2020, p. 91).

En México y la mayoría del mundo los cuidados recaen principalmente en las mujeres, como lo comprueban los Indicadores de Cuidados[I] del Instituto Nacional de las Mujeres.



En el rubro Distribución de los trabajos no remunerados de los hogares de la CDMX por sexo se reporta que en el año 2022 el 68% de la carga recayó sobre mujeres versus el 32% sobre hombres. La misma información se puede ver reflejada en los resultados de la Encuesta Nacional sobre el Uso del Tiempo 2019 (ENUT), la cual indica que para el trabajo doméstico no remunerado del propio hogar, las mujeres de 12 años y más reportaron 30.8 horas promedio a la semana mientras que los hombres en el mismo rango de edad registraron 11.6 horas semanales[12]. A nivel nacional, 40 de cada 100 hogares reconocen a las mujeres como jefa de hogar, siendo la Ciudad de México la que ocupa el primer lugar en el país por su porcentaje de hogares con mujeres como persona de referencia (INEGI, 2020).

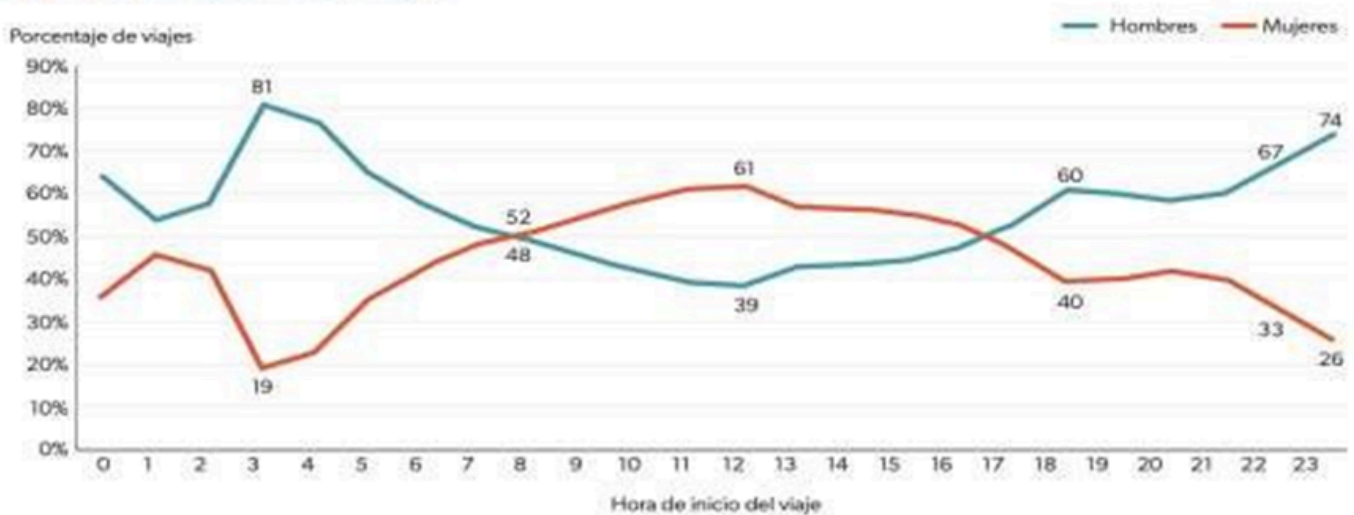
De acuerdo con la Encuesta Origen Destino (EOD) realizada en 2017 los principales propósitos de viaje de los hombres en la Ciudad de México son: ir trabajo e ir a la escuela, mientras que, para las mujeres los motivos tienden a estar más diversificados siendo más frecuentes los viajes relacionados con “llevar o recoger a alguien”, “ir de compras” y “hacer un trámite” (INEGI, 2017).

[12] https://www.indicadoresdegenero.semujeres.cdmx.gob.mx/indicadores/indicadores-decuidados/distribucion-de-los-trabajos-no-remunerados-de-los-hogares-de-la-cdmx-por-sexo%2012%20https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/ENUT/Enut_Nal20.pdf



A su vez, la Encuesta muestra que las usuarias viajan frecuentemente entre las 7:00 y 15:00 horas siendo el rango entre las 10:00 y 13:00 horas (conocidas como horas valle) cuando mayor cantidad de viajes son realizados por mujeres en contraste con el mismo horario siendo el de menos viajes de hombres reporta (Semovi, 2019). Moverse en horas valle implica aumentar los tiempos de espera del transporte ya que es cuando más intermitente es el servicio debido a la baja en la demanda.

Figura 1. Hora de inicio de viaje



Fuente: PEGM 2019, con base en datos de INEGI, 2017.

Por lo anterior, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial retoma el concepto de la Movilidad del Cuidado y lo define como:



“Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas”.

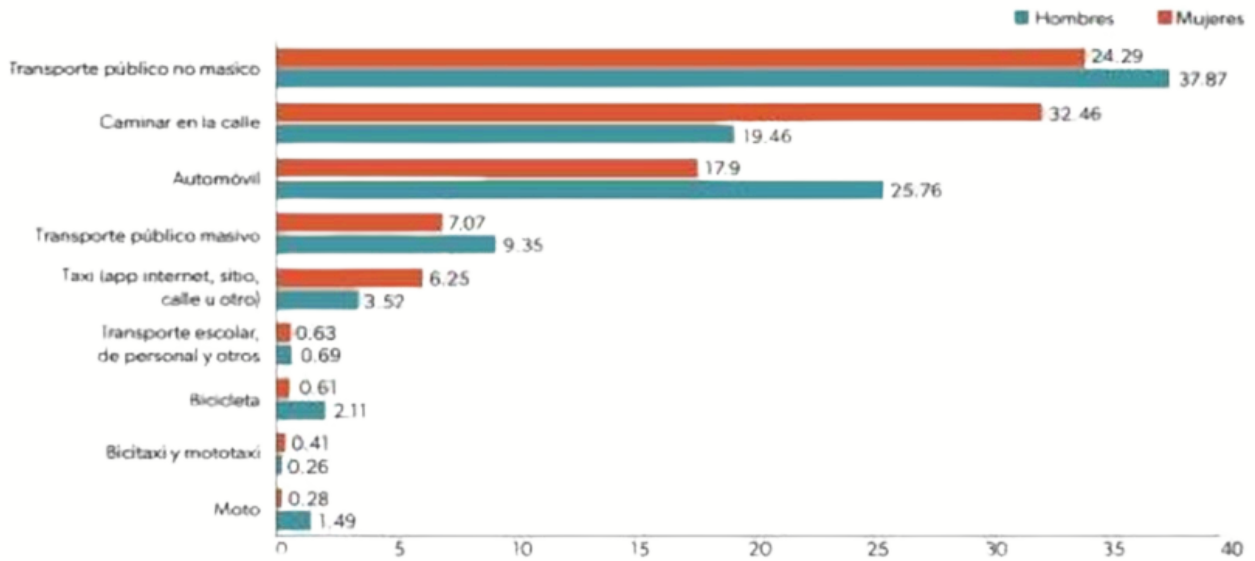
La inclusión de dicho concepto, sería un paso importante para reconocer que la movilidad requiere de perspectiva de género ya que hombres y mujeres no se mueven de la misma forma y con los mismo objetivos en nuestra Ciudad.

c) Seguridad Vial con perspectiva de género

La jerarquía de la movilidad propuesta en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial coloca en su primer escalafón y como prioridad a las “Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada” (LGMSV 2022). Esta redacción toma particular prioridad cuando se analiza la distribución de usuarios de diferentes modos de transporte como se puede observar en la tabla de Distribución porcentual del uso de cada modo de transporte entre mujeres hombres incluida en del documento Género y Movilidad en la Ciudad de México elaborado por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las Mujeres:



Figura 2. Distribución porcentual del uso de cada modo de transporte entre mujeres y hombres



Fuente: PEGM 2019, con base en datos de INEGI, 2017

Las mujeres tienden a caminar mucho más que los hombres (19.46 hombres vs 32.46 mujeres), mientras que estos últimos usan mucho más el automóvil (25.76 hombres vs 17.9 mujeres). Además de caminar más, las mujeres hacen mayor uso de servicios individuales de transporte como taxi, aplicaciones, bicitaxi y mototaxi. Los hombres son más propensos a utilizar las demás formas de transporte, incluidos los coches particulares, las motos y las bicicletas.

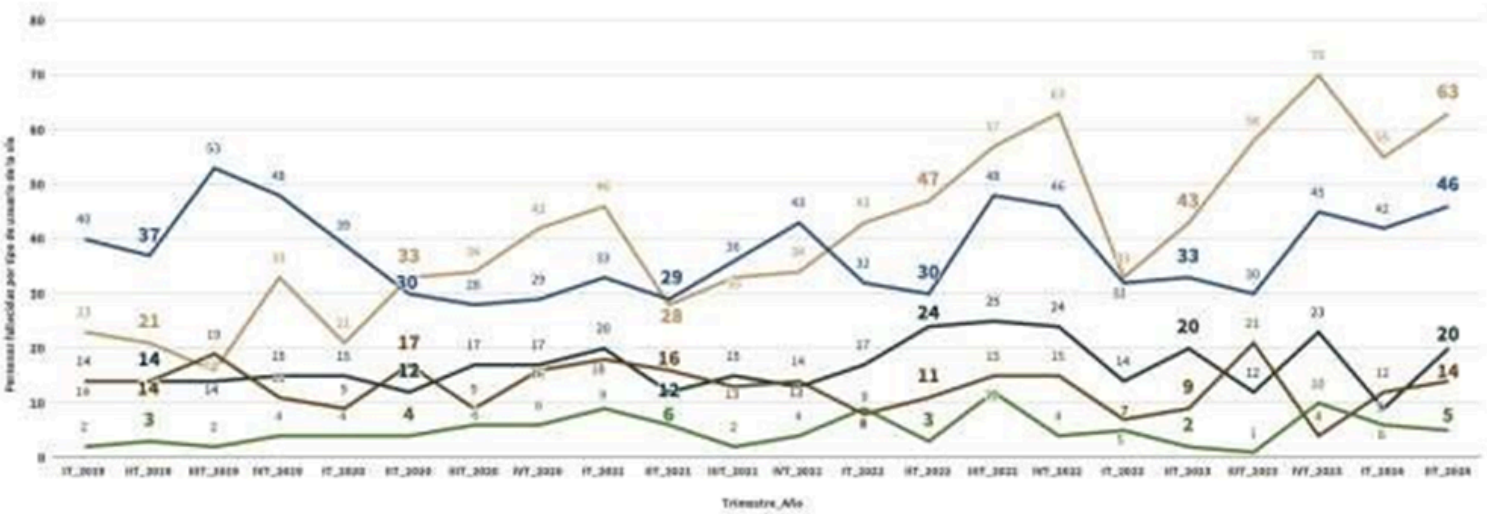
Respecto a este último punto sobresale una brecha de género respecto del uso de la bicicleta, la cual podría ser un medio de transporte eficiente en términos de costos y tiempos y sustentable para llevar a cabo el tipo de viajes que realizan las mujeres: cortos y con varias paradas (SEMOVI 2024).



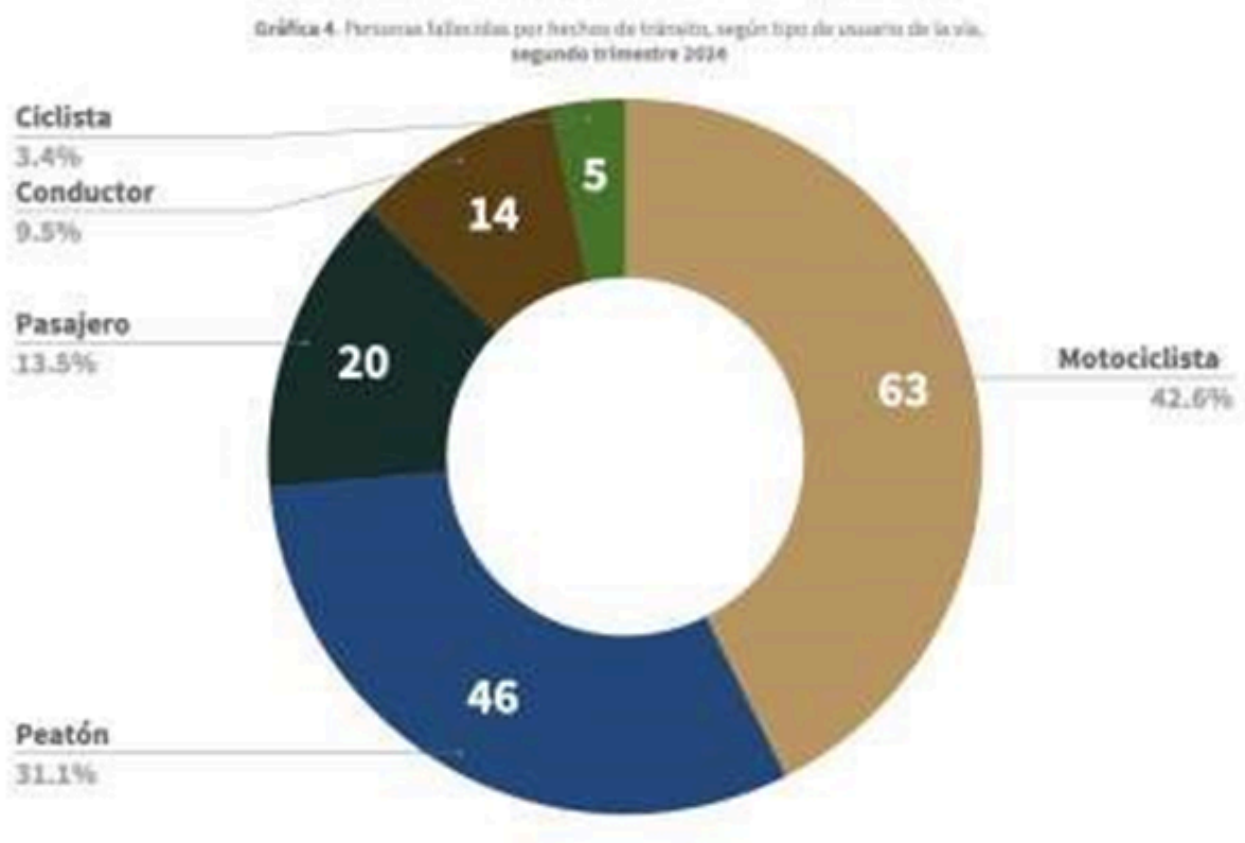
A pesar de que según el último Reporte Trimestral de Hechos de Tránsito (abril - junio 2024) de la SEMOVI el 81% de víctimas mortales por siniestros viales fueron hombres (120 de 148), es importante considerar que el segundo lugar en cuanto a víctimas mortales es ocupado por las personas peatonas, las cuales se ha establecido son mayormente mujeres, y superado únicamente en años recientes por el aumento en la demanda de motociclistas. Los datos históricos de personas fallecidas por tipo de persona usuaria de la vía que reporta la SEMOVI se ven de la siguiente manera:

Gráfica 5. Personas fallecidas por tipo de usuario de la vía, primer trimestre de 2019 al segundo trimestre de 2024*

— Motociclista — Peatón — Pasajero — Conductor — Ciclista



Y así los del último trimestre reportado:



Tomando en cuenta la información anterior, si las leyes y políticas de movilidad utilizan los patrones de los hombres como si fueran universales el sesgo desfavorece a las mujeres. Al respecto de la recolección de información y datos, la SEMOVI reporta que:



“Se detecta que aún existe una falta de datos desagregados por sexo y estudios

específicos que permitan dar seguimiento a las necesidades de movilidad de las mujeres y a las problemáticas que enfrentan. Hay algunos casos en STE, Metrobús, Ecobici y los biciestacionamientos, donde se han desarrollado encuestas específicas o se tienen datos desagregados de registro y uso que son de utilidad para entender el uso diferenciado de este tipo de servicios, así como para contar con líneas base respecto de la problemática de VCMN en el transporte, pero no ha sido algo implementado de forma general y sistemática en el SITP.

La tarjeta única de la red de Movilidad Integrada, si bien hasta ahora no diferencia si las personas usuarias de la red son hombres o mujeres, al ser tarjetas anónimas de uso general, sí cuenta con el potencial tecnológico para llevar a cabo este tipo de identificación a futuro, el cual ya se utiliza, por ejemplo, en el caso de Ecobici. Asimismo, hacen falta estudios con datos desagregados por sexo en los proyectos específicos de infraestructura y transporte, que aporten en la toma de decisiones sobre su diseño, por ejemplo, en el marco de los estudios de oferta y demanda para nuevas empresas de transporte público.”
Género y Movilidad en la Ciudad de México. P. 27. SEMOVI, 2024



Es importante entonces armonizar la Ley de Movilidad local contemplando la obligatoriedad de reportar datos desagregados por género. Esto se refuerza en la Ley General a través de lo indicado en el Artículo 27. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU). Uno de los objetivos más relevantes del SITU es “promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.” (LGMSV 2022)

d) Seguridad Personal: Percepción de inseguridad, violencia y abuso sexual

La percepción de inseguridad marca una diferencia fundamental en las experiencias de movilidad de las mujeres. La Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública indica que la percepción de inseguridad de las mujeres en los espacios públicos como parque o centro recreativo es de un 60,4%, la calle con el 69,5% y el transporte público con el 73,8%. Como respuesta a ello, en la CDMX, 28% de las mujeres encuestadas procura estar acompañada en el transporte, 25% no sale de noche o muy temprano por la mañana y 13% cambia constantemente de ruta de traslado. (ENVIPE, 2021).



La seguridad además impacta negativamente el tiempo y el costo invertido por las mujeres en la movilidad. Al respecto, este Centro retoma datos vertidos en en el documento Género y Movilidad en la Ciudad de México elaborado por la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de las mujeres al respecto del costo generalizado del transporte para las mujeres:

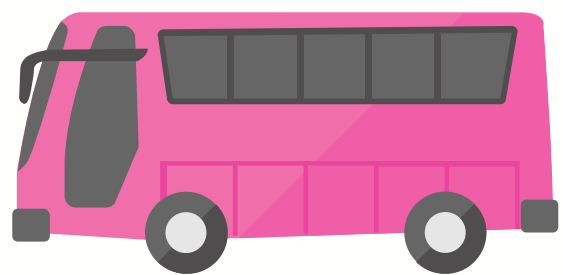
“Debido a las problemáticas de violencia sexual y acoso sexual y el miedo que generan, las niñas y mujeres también enfrentan un mayor costo no monetario al moverse. Para contabilizar este costo, algunos estudios están empezando a demostrar que las mujeres están dispuestas a pagar más para aumentar su sensación de seguridad. Incluso en las zonas de bajos ingresos, debido a las preocupaciones relacionadas con la seguridad, las mujeres que están relativamente mejor en ese estrato financiero también están dispuestas a pagar por servicios más caros o tomar rutas más largas, que son más costosas, lo cual se denomina un “impuesto rosa” (Domínguez et al, 2020).” Género y Movilidad en la Ciudad de México”. (P. 27. SEMOVI, 20248).

Como respuesta a la inseguridad la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial (ENAMOV) 2023 - 2024, gestada a partir de la directriz de la LGMSV en su artículo séptimo para normar el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, establece que la movilidad debe abordarse desde un enfoque de género en su intersección con desigualdades como la edad, la territorialidad, el nivel socioeconómico y etnicidad, en los desplazamientos de la movilidad cotidiana y en la provisión de los servicios de transporte.



Para ello, la Estrategia contempla un eje exclusivo para “Género e inclusión” con objetivos específicos, líneas de acción e instrumentos que permitan integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres[13].

El Objetivo Específico 5.2 de la ENAMOV es: Integrar las necesidades de seguridad personal y vial en los traslados cotidianos de mujeres y niñas, desarrollando infraestructuras de movilidad que integren los principios de seguridad de las mujeres (vital, vigilado, visible, señalizado y equipado). (p. 238). Las líneas de acción e instrumentos de dicho objetivo específico se enlistan a continuación. Este Centro considera relevante contemplar las directrices de política pública de la ENAMOV como parte del proceso de armonización con particular énfasis en el Eje 5.



[13] Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. SEDATU, SICT, 2023
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_20232042..pdf



#	LÍNEAS DE ACCIÓN E INSTRUMENTOS	RESPONSABLE	PLAZO
5.2.1	Armonizar e implementar políticas integrales para prevenir y responder eficazmente al acoso sexual y otras formas de violencia sexual contra mujeres, niñas y niños en la red de movilidad.	Instituto Nacional de las Mujeres SSPC SNMVS Estados Municipios Institutos Municipales de las Mujeres	Corto
5.2.2	Diseñar lineamientos y/o directrices de actuación existentes para fortalecer la respuesta institucional en materia prevención, atención y sanción del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte.	Instituto Nacional de las Mujeres SSPC SEDATU Estados Institutos Municipales de las Mujeres	Corto
5.2.3	Promover la elaboración de indicadores, registros y/o bases de datos estandarizado sobre la incidencia del acoso sexual y otras formas de violencia sexual en los diferentes modos de transporte, que pueda ser incluido al SITU.	SEGOB SSPC SEDATU Sistema Instituto Nacional de las Mujeres Institutos Municipales de las Mujeres	Mediano
5.2.4	Realizar auditorías de seguridad personal que identifiquen factores de riesgo en la infraestructura y equipamientos de movilidad, identificando lugares de mayor incidencia del acoso sexual con el fin de diseñar rutas y espacios seguros en el transporte público.	SSPC Estados Institutos Municipales de las Mujeres	Corto
5.2.5	Promover el diseño de campañas de comunicación con enfoque de género interseccional para diversas audiencias y medios de comunicación (tradicionales y redes sociales) para difundir información respecto al derecho de las mujeres a una vida libre de violencia e impulsar cambios culturales: <ul style="list-style-type: none"> ● Campañas dirigidas a hombres y/o niños, para desnaturalizar el acoso sexual y otras formas de violencia sexual en espacios públicos, así como a construir otros modelos de masculinidad. ● Campañas dirigidas a quienes observan las distintas formas de violencia sexual para destacar su papel en la prevención de estos delitos. ● Campañas orientadas al empoderamiento de las mujeres y a promover sus derechos y los mecanismos para denunciar el acoso y otras formas de violencia sexual. 	Instituto Nacional de las Mujeres Sistema SEGOB SSPC	Corto



#	LÍNEAS DE ACCIÓN E INSTRUMENTOS	RESPONSABLE	PLAZO
5.2.6	Incluir la gestión de la velocidad en los reglamentos y normativas correspondientes de operación vial en los entornos educativos, en particular durante horarios de entrada y salidas, aplicables a conductores de vehículos particulares motorizados, incluyendo el transporte público.	Sistema SICT SEDATU SEP Estados Municipios	Corto
5.2.7	Impulsar el diseño e implementación de capacitación para el uso de la bicicleta a mujeres, niñas y niños para garantizar el acceso al derecho a la movilidad autónoma y segura.	SEDATU SICT SEP Estados Municipios	Corto
5.2.8	Generar y aplicar criterios de diseño para todos los equipamientos de servicios de transporte (accesibles, dignos, seguros, vigilados y bien iluminados) que consideren una perspectiva de género en corresponsabilidad entre los tres órdenes de gobierno.	Sistema SICT SEDATU Estados Municipios	Mediano

e) Instrumentos de Planeación para la Igualdad de Género

Para que en la Ciudad de México se implementen políticas públicas en materia de movilidad con perspectiva de género para alcanzar una igualdad sustantiva entre mujeres y hombres de la es fundamental que se legisle en esta materia para que con base en la ley, la administración pública pueda implementar estas políticas, como instrumentos de planeación; no obstante desde 2019 la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México publicó el primer Plan Estratégico de Género y Movilidad el cual fue diseñado a partir de un proceso interdisciplinario y multisectorial con la finalidad de plantear líneas de acción específicas, actividades metas y responsables atendiendo tres problemáticas principales que enfrentan las mujeres en materia de movilidad:



- Se reducen las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte,
- Se fortalece la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, y
- Se atienden las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva

Como parte de la evaluación del Plan, al cierre del sexenio se emitió el documento antes mencionado Género y Movilidad en la Ciudad de México: Avances, Retos y Recomendaciones. En la sección de recomendaciones de dicho instrumento se reitera la necesidad de “contar desde el inicio de una administración con un instrumento específico para la planeación y el seguimiento en materia de género y movilidad” (SEMOVI 2024).

Lo anterior concuerda con las directrices de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial la cual indica en su artículo 31. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial que la planeación de la movilidad y de la seguridad observará diversas acciones entre las cuales se incluye el definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad (LGMSV, artículo 31, Fracción XIII.), así como las directrices del artículo 32 Movilidad con perspectiva de género, así como la perspectiva de género mencionada en la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial entre otras facultades otorgadas a las Entidades Federativas en el artículo 67.



Desde la visión del legislativo los instrumentos son las leyes que emanan del mismo; sin embargo, para la administración pública en este caso la SEMOVI, plantea que los instrumentos de planeación, la SEMOVI indica que si bien es relevante y útil contar con un instrumento de planeación en materia de género y movilidad, destaca como lección la importancia de que este tipo de planes se mantengan como documentos vivos que se revisen, ajusten y complementen de forma iterativa a partir de los cambios del contexto, nueva recolección de datos, estudios, así como con las nuevas ideas e iniciativas de quienes los impulsan (SEMOVI 2024).

Otras recomendaciones alineadas con las directrices de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial plasmadas en el documento Género y Movilidad en la Ciudad de México incluyen:

- Coordinar desde la cabeza del sector movilidad, en coordinación con los organismos de transporte, las dependencias a cargo de los temas de igualdad sustantiva entre mujeres y hombres y a cargo de la implementación de obras y del personal de seguridad, los procesos de diseño, implementación y seguimiento de las acciones para avanzar en materia de género y movilidad.
- Trabajar en el fortalecimiento de la transversalización de la perspectiva de género en los datos, estudios, normas, programas y planes generales, así como en los proyectos específicos de infraestructura y operación de los organismos de transporte.
- Avanzar en la institucionalización y fortalecimiento de las estrategias, acciones y mecanismos enfocados en la prevención y atención efectiva de las violencias sexuales y acoso sexual dentro de los organismos de transporte.



- Institucionalizar, reforzar y dar continuidad a los esfuerzos para cerrar la brecha de género dentro del sector movilidad, así como para combatir y atender efectivamente las violencias y el acoso sexual que persisten.
- Incorporar la perspectiva de género en la normatividad en materia de movilidad de la Ciudad de México.

Al respecto de la última recomendación se indica que en el caso de la Ciudad de México “se observa como una oportunidad la inclusión de criterios en materia de género y prevención de violencias sexuales y acoso sexual en el marco de la Ley de Movilidad de la ciudad. Esto permitiría orientar y respaldar jurídicamente el avance de esta agenda, dotarla de mayor obligatoriedad, de marcos institucionales y normativos, y promover su sostenibilidad en el tiempo a pesar de los cambios de administración”. (p. 39).

Resulta entonces primordial la sincronización de la ley general y la ley local así como los datos fundamentales establecidos en el plan de la SEMOVI.



5. CONCLUSIÓN

Al respecto de las observaciones realizadas en este análisis con los objetivos de promover la igualdad de género y los derechos humanos de las mujeres, niñas, adolescentes y personas adultas mayores y LGBTTIQA+, así como brindar insumos técnicos desde la perspectiva de género, para la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México conforme a lo establecido en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de Género ofrece las siguientes conclusiones a manera de fácil lectura:

1. Considerar que en la redacción de la ley se ajuste con un lenguaje incluyente para que quede la armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial por lo que se sugiere utilizar para ello las directrices y herramientas propuestas en la Guía para la Incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México emitida por este Centro y la Guía Práctica para el Uso del Lenguaje Incluyente y No Sexista del Instituto Nacional Electoral.

2. Tomar en consideración al momento de legislar los principios rectores de los derechos humanos en especial la progresividad así como la interseccionalidad, necesaria para hacer de la Movilidad de la Ciudad de México un derecho que se pueda ejercer en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad como lo señala la Constitución Mexicana y sin violencia buscando en todo momento la igualdad sustantiva. .



3. Establecer en la redacción de la ley los conceptos de vanguardia con relación a la movilidad con perspectiva de género contemplados en el artículo 3 Glosario y el artículo 4 Principios de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, tales como las acciones afirmativas, la movilidad de los cuidados, la equidad y la transversalidad.

4. Tener en el cuerpo del instrumento jurídico un apartado específico de movilidad con perspectiva de género, así como se establece en el artículo 32 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

5. Retomar para el desarrollo del articulado de la ley el Eje 5 de la Estrategia Nacional para la Movilidad tomando en cuenta los objetivos específicos que podrán proveer una perspectiva amplia para políticas públicas que garanticen la seguridad vial y personal de las mujeres en nuestra Ciudad.

6. Considerar desde la Ley de Movilidad de la Ciudad de México las directrices necesarias para integrar el Sistema de Información Territorial y Urbano datos desagregados por sexo y estudios específicos que permitan dar seguimiento a las necesidades de movilidad de las mujeres y a las problemáticas que enfrentan.



6. BIBLIOGRAFÍA

1. Agencia de Cooperación Alemana GIZ y el Instituto Nacional de las Mujeres. (2024). Guía para una Movilidad con Igualdad Centrada en los Cuidados. GIZ y INMUJERES, México. Disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/945200/Gui_a_para_una__movilidad_centrada_en_los_cuidados.pdf
2. Guia para una Movilidad con Igualdad centrada en los cuidados, Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES), Pág 23 https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/945200/Gui_a_para_una__movilidad_centrada_en_los_cuidados.pdf
3. CELIG. (2019). Guía para la Incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México. Congreso de la Ciudad de México, México. Disponible en <https://genero.congresocdmx.gob.mx/wpcontent/uploads/2019/12/Gui%CC%81a-para-la-Incorporacio%CC%81n-dela-perspectiva-de-ge%CC%81nero-en-el-trabajo-legislativo-del-Congresode-la-Ciudad-de-Me%CC%81xico-2.pdf>
4. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT) 2020. Disponible en https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2020/ENUT/Enut_Nal20.pdf
5. Encuesta sobre la Violencia Sexual en el Transporte y Otros Espacios Públicos en la Ciudad de México. ONU Mujeres, 2018, México. Disponible en <https://mexico.unwomen.org/sites/default/files/Field%20Office%20Mexico/Documentos/Publicaciones/2018/Safe%20Cities/AnalisisResultadosEncuesta%20CDMX%20f.pdf>
6. OISEVI. (2023). Informe Sobre Seguridad Vial con Perspectiva de Género. Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, Madrid, 2023.
7. Pérez, Gabriel. (2019). Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Disponible en <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/45670ca3-9bfa-48d6b3e0-eb7ffda908/content>



8. Género y movilidad en la Ciudad de México: Avances, Retos y Recomendaciones. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, 2024, México.

Disponible en

<https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Publicaciones/Generoy-Movilidad-en-la-Ciudad-de-Mexico.pdf>

9. Soto-Villagrán, Paula. Exploración sobre movilidades del cuidado: un análisis preliminar en Ciudad de México. Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa, Ciudad y Territorio Estudios Territoriales, Junio

2024, México. Disponible en

https://www.researchgate.net/publication/381617754_Exploracion_sobre_movilidades_del_cuidado_un analisis_preliminar_en_Ciudad_de_Mexico

10. Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México. Indicadores de Género: Distribución de los Trabajos No Remunerados de los Hogares de la CDMX por Sexo. Disponible en

<https://www.indicadoresdegenero.semujeres.cdmx.gob.mx/indicadores/indicadores-de-cuidados/distribucion-de-los-trabajos-no-remunerados-de-los-hogares-de-la-cdmx-por-sexo>

11. Guía Práctica para el Uso del Lenguaje Incluyente y No Sexista, Instituto Nacional Electoral, 2021. Disponible en

<https://igualdad.ine.mx/wpcontent/uploads/2023/04/GUIA-PRACTICA-DE-LENGUAJE-INCLUYENTEY-NO-SEXISTA-1.pdf>

12. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial. SEDATU, SICT, 2023.

Disponible en

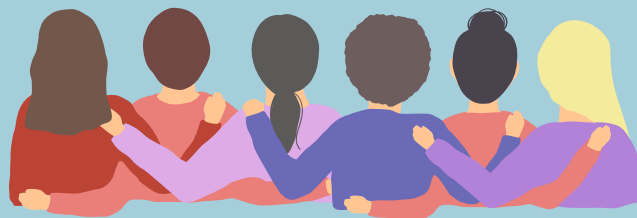
https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042..pdf

13. Glosario para la Igualdad.

[delhttps://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos/lenguajeincluyente-y-no-sexista](https://campusgenero.inmujeres.gob.mx/glosario/terminos/lenguajeincluyente-y-no-sexista)

14. CONAVIN. <https://www.gob.mx/conavim/articulos/a-que-nos-referimoscuando-hablamos-de-sexo-y-genero>





Centro de Estudios Legislativos para la Igualdad de Género del
Congreso de la Ciudad de México
celig@congresocdmx.gob.mx
CELIG Gante 15, colonia Centro, alcaldía Cuauhtémoc, C.P
06000, Ciudad de México.

Noviembre de 2024

