



PODER LEGISLATIVO FEDERAL
COMISION PERMANENTE

"2020, Año de Leona Vicario, Benemérita Madre de la Patria"

MESA DIRECTIVA

OFICIO No. CP2R2A.-144

Ciudad de México, 20 de mayo de 2020

**DIP. PILAR LOZANO MAC DONALD
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE
DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO,
ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD
P R E S E N T E**

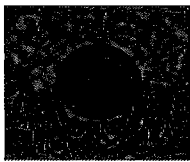
Me permito comunicar a Usted que en sesión celebrada en esta fecha, la Diputada Ana Priscila González García, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, presentó Iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

La Presidencia, con fundamento en los artículos 21, fracción III y 179 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, dispuso que dicha Iniciativa, misma que se anexa, se turnara a la Comisión de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados.

Atentamente



DIP. SERGIO CARLOS GUTIÉRREZ LUNA
Secretario



**CÁMARA DE
DIPUTADOS**
LXIV LEGISLATURA



**DIPUTADOS
CIUDADANOS**

20 MAY 2020 SE TURNÓ A LA COMISIÓN DE DESARROLLO METROPOLITANO, URBANO,
ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

Se ubica en el momento

**INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA
DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY GENERAL ASENTAMIENTOS
HUMANOS, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO EN
MATERIA DE MOVILIDAD DEL CUIDADO, A CARGO DE LA DIPUTADA ANA
PRISCILA GONZÁLEZ GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE
MOVIMIENTO CIUDADANO.**

90

La que suscribe, Ana Priscila González García, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano en la LXIV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 78, párrafo segundo, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y los artículos 116 y 122, numeral 1, de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, así como el artículo 55 fracción II del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, someto a la consideración de la Comisión Permanente la siguiente iniciativa con proyecto de decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en materia de Movilidad del Cuidado, al tenor de la siguiente:

Exposición de Motivos

a) Legislar con perspectiva de género

1. Con fecha 18 de diciembre de 1979, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW), que entró en vigor como tratado internacional el 3 de septiembre de 1981 tras su ratificación por 20 países. México suscribió la Convención el 17 de Julio de 1980.

En dicha convención, los Estados parte se comprometieron a cumplir con el objetivo de erradicar la discriminación contra la mujer en todas sus formas, garantizando la igualdad en el goce de todos los derechos económicos, sociales, culturales, civiles y políticos, mediante el reconocimiento en sus constituciones nacionales y en cualquier otra legislación apropiada, el acceso y aplicación del principio de la igualdad entre los géneros.¹

¹INMUJERES, Convención Sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la mujer, recuperado de http://cedoc.inmujeres.gob.mx/documentos_download/100039.pdf

2. Con fecha 9 de junio de 1994 el Pleno de la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, adoptaron la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer -Convención Belém Do Pará- en la que se establece por primera vez el derecho de las mujeres a vivir una vida libre de violencia, y que ha constituido una pauta para la adopción de leyes y políticas sobre la prevención, erradicación y sanción de la violencia contra las mujeres, así como la formulación de planes nacionales, organización de campañas e implementación de protocolos y de servicios de atención.

En la convención, los estados parte se comprometieron a adoptar medidas jurídicas para incluir en su legislación y política interna normas que aseguren el cumplimiento de su objetivo, así como asegurar a las mujeres víctimas de la violencia, mecanismos que protejan efectivamente a las mujeres de sus agresores, aboliendo o modificando normas y prácticas jurídicas que perpetúan la violencia contra las mujeres. México ratificó este instrumento el 19 de junio de 1998.²

3. En septiembre de 1995, en el marco de la Cuarta Conferencia Mundial sobre la mujer, la representación de 189 países, incluido México, se reunió en Beijing, China y en donde se acordaron compromisos para garantizar los derechos de las mujeres y avanzar hacia la igualdad de género, conocidos como Declaración y Plataforma de Acción de Beijing. La Declaración de Beijing es una agenda con visión para el empoderamiento de las mujeres, se constituye como una hoja de ruta y el marco de políticas internacional más exhaustivo para la acción, orientación e inspiración para lograr la igualdad de género y los derechos humanos de las mujeres y las niñas en todo el mundo.³

Es importante recalcar que en dicha Declaración se asumió el enfoque que se refiere a promover políticas públicas, activas y visibles, que analicen los impactos diferenciados del sistema de género en mujeres y hombres, e implementar medidas para corregir las desigualdades. Asimismo se asumió el objetivo de potenciar al máximo la capacidad de las mujeres y las niñas de todas las edades, garantizar su participación en condiciones de igualdad en la construcción de un mundo mejor para todos y promover su papel en el proceso de desarrollo.

² SEGOB, Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y erradicar la Violencia contra la mujer, "Convención Belém Do Pará", recuperado de http://www.gobernacion.gob.mx/work/models/SEGOB/comision/internacional/1_13.%20Convencion%20de%20Belem%20Do%20Para.pdf

³ ONU MUJERES, Declaración y Plataforma de Acción de Beijing, recuperado de <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/Publicaciones/2015/9853.pdf>

4. Con fecha 25 de septiembre de 2015, se llevó a cabo la Cumbre de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, con la finalidad de aprobar la Agenda para el Desarrollo Sostenible. El documento denominado “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, fue adoptado por los 193 estados miembros.

En dicho documento se incluyen los 17 Objetivos, con la finalidad de poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático sin que nadie quede rezagado para el 2030.⁴

Uno de los objetivos planteados es lograr, antes del año 2030, poner fin a la pobreza, la desigualdad, la injusticia que viven las mujeres, logrando alcanzar la igualdad de Género y su empoderamiento. Concretamente en las metas referentes al objetivo 5 se establece la de ***Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y niñas a todos los niveles.***⁵

Con fundamento en los instrumentos a que se ha hecho referencia, se sostiene que alcanzar la igualdad entre los géneros, implica la obligación ineludible de legislar con perspectiva de género como un compromiso central que nos conduzca hacia la igualdad sustantiva, visibilizando la brecha que existe entre hombres y mujeres, logrando una visión en nuestra sociedad hacia leyes incluyentes y sensibles a estas desigualdades.

En palabras de la Dra. Phumzile MlamboNgcuka, Secretaria General Adjunta, Directora Ejecutiva de ONU Mujeres, desde 1995, los gobiernos y sociedad civil han trabajado para eliminar la discriminación contra las mujeres y las niñas para alcanzar la igualdad en todos los ámbitos de la vida, en los espacios públicos y privados.

Los objetivos que nos marcan los instrumentos internacionales son claros y hoy debemos traducirlos en ir incorporando la perspectiva de género en nuestro marco jurídico y su posterior aplicación en políticas con un enfoque claro en su implementación.

b) Movilidad Sustentable

⁴ NACIONES UNIDAS MÉXICO, Agenda 2030, <http://www.onu.org.mx/agenda-2030/>

⁵ ONU, Objetivos de Desarrollo Sostenible, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/gender-equality/>

El derecho humano a la movilidad ha sido definido como el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.⁶

Hoy en día no podemos hablar de ciudades sustentables si no hablamos de movilidad como un elemento clave para su desarrollo y que se traduzca en un aumento en su productividad y competitividad. Tener un sistema integral de movilidad implica considerar una oferta de opciones accesibles y de calidad y por otro lado entornos adecuados y seguros para todas las personas.

No obstante, la exigencia debe ser que hablemos de modos sustentables de movilidad que impliquen la inhibición de automóvil particular por las externalidades negativas que este conlleva. Sólo por poner un ejemplo, el costo de los fallecidos y heridos por accidentes de tránsito en México se estima en 0.68% del PIB⁷. Pero el impacto social y familiar de esto es mucho mayor: aproximadamente 15 mil familias al año pierden a uno de sus miembros y muchos miles más son lesionados gravemente con discapacidades temporales y permanentes.

En cambio, los impactos positivos de una movilidad sustentable se alinean, de manera que sus beneficios se ven reflejados en diversos sectores y en este sentido representa una de las grandes oportunidades para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En la medida que se consideren acciones para promover una movilidad sustentable con la visión de igualdad de género, mayor conectividad e inclusión social, favorecer un acceso a la salud pública, la generación de empleos de calidad y promover un desarrollo con disminución de la huella ambiental, se promoverá el cumplimiento de diversos ODS. Este potencial puede incluso favorecer inversiones productivas que promuevan un gran impulso ambiental, dada la alta urbanización y motorización privada que existe en América Latina.⁸

⁶ CDHDF, Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012

https://piensadh.cd hdf.org.mx/images/publicaciones/Informe_especial/2013_Informe_esp_Movilidad.pdf

⁷ ITDP, Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre <http://mexico.itdp.org/noticias/externalidades/>

⁸ CEPAL, "Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina"

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44902/1/S1900406_es.pdf

Por lo anterior, debemos decir que hablar de movilidad es vital para las personas; la movilidad y los diferentes modos de transporte se han convertido en una herramienta indispensable para acceder a otros derechos humanos como son la educación, salud, trabajo, medio ambiente sano, entre otros, además de favorecer el desarrollo económico y la competitividad de las ciudades proveyendo de oportunidades en nuestros traslados.

No existe ninguna actividad profesional, de recreación, de estudio, de vida familiar, amistosa, asociativa o cultural que pueda realizarse sin una necesidad relativamente importante de movimiento. Casi todas las formas de vida social involucran indispensables combinaciones de proximidad y distancia que demandan diversas formas de movilidad.⁹

Pero es indispensable considerar que los viajes que realizamos varían dependiendo de la experiencia y objetivos que se pretenden alcanzar. Las mujeres, niñas, niños e incluso las personas adultas mayores y con discapacidad tienen demandas propias de movilidad mucho más amplias diversas que las consideradas tradicionalmente como de hogar- trabajo. Esta práctica social y la posibilidad que tiene cada persona para experimentar un determinado territorio van condicionando de modo notorio el estilo de vida dominante de una comunidad.¹⁰

Es por lo anterior que debemos afirmar que toda legislación o política pública en la materia, debe considerar el elemento de equidad ante las diversas necesidades sociales, económicas o de género, con la finalidad de cubrir cada una de ellas y estar en posibilidad de proporcionar opciones incluyentes y sustentables que garanticen cabalmente eliminar todo tipo de desigualdad en la movilidad.

c) Movilidad del Cuidado (Movilidad con perspectiva de Género).

Si hablamos de garantizar todos los elementos que el derecho a la movilidad conlleva, debemos reconocer que la movilidad entre los hombres y las mujeres es distinta. Esto se debe a los roles sociales que cada género desempeña y que llegan a determinar los patrones de movilidad de las zonas urbanas.

De acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, en América Latina y el Caribe, más del 50 por ciento de las personas usuarias de los sistemas de transporte público son mujeres. No obstante, las políticas y proyectos de movilidad para atender a esa mitad de la población han sido las mismas que para atender a

⁹ITDP, <http://mexico.itdp.org/documentos/informe-especial-sobre-el-derecho-a-la-movilidad-en-el-df/>

¹⁰ Ibidem

las necesidades de los hombres, considerándose así, políticas neutras al género, aun cuando internacionalmente se ha enfatizado que las políticas públicas de movilidad y transporte deben cuestionar el supuesto de la neutralidad en términos de género, debido a que las necesidades, patrones de viaje y problemáticas que enfrentan las mujeres al moverse son diferentes a las de los hombres.¹¹

Si bien muchas ciudades están desarrollando estrategias de mitigación y adaptación a los efectos del calentamiento global, solo en algunos casos se contemplan consideraciones de género en la formulación de programas y políticas de movilidad urbana sostenible¹², aun cuando esto contribuiría enormemente a transitar en materia de independencia de las mujeres y a la adopción de políticas públicas hacia este objetivo.

Considerar, por ejemplo, que los sistemas de transporte no son diseñados teniendo en cuenta las necesidades de las mujeres, incrementa la brecha de desigualdad entre ambos sexos, afectando sin duda la calidad y disponibilidad como elementos que deben considerarse en la implementación de dichos sistemas para garantizar el derecho a la movilidad.

Diversos estudios han demostrado que en los espacios urbanos las mujeres desarrollan patrones de viajes más complejos que los hombres quienes tienen desplazamientos de tipo “pendular”, es decir del punto de partida al punto de llegada, generalmente de la casa al trabajo. En cambio, las mujeres realizan desplazamientos “poligonales”, es decir, múltiples viajes por razones del trabajo doméstico no remunerado, viajes de acompañamiento a otros dependientes, mayor uso del transporte público, menor acceso a modos privados motorizados, viajes en horarios de baja demanda y por ende mayores tiempos de espera, mayores trasbordos que implican más tiempo y más gastos. Pero además de esto, el problema que más afecta a las usuarias del transporte público en América Latina es el acoso y la violencia sexual.¹³ Esto tiene como consecuencia para las mujeres de una movilidad restringida en comparación con los hombres, lo que limita su desarrollo en todos los ámbitos.

¹¹ BID, “Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México”, recuperado de, https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/An%C3%A1lisis_de_la_movilidad_accesibilidad_y_seguridad_de_las_mujeres_en_tres_Centros_de_Transferencia_Modal_CETRAM_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico_es.pdf

¹² CEPAL

¹³ Ibidem

Específicamente por lo que se refiere a viajes de acompañamiento a otros dependientes como pueden los que se realizan asistiendo a los hijos e hijas, o bien a terceras personas, se ha acuñado el concepto de Movilidad del Cuidado, para reconocer y apreciar mejor los viajes que las mujeres y hombres hacen con el objetivo de cuidar a otros, visualizando a la movilidad desde necesidades de viajes distintas a las laborales, ya que datos revelan patrones de viajes significativos que de otra forma están ocultos en variables de recolección de datos, donde en general, se evidencia que los hombres frecuentan más los viajes con propósitos laborales mientras que las mujeres muestran diferentes patrones de viaje, caracterizados como movilidad de cuidado.¹⁴

Ahora bien, para integrar la perspectiva de género y concretamente la movilidad del cuidado en las políticas de movilidad, debemos entender que el cuidado implica un trabajo no remunerado realizado por personas adultas para cuidar a niños y a personas dependientes y para asegurar el funcionamiento general del hogar.¹⁵

La Encuesta Origen- Destino (EOD)2017 señala que entre semana las mujeres realizan 12% más viajes que los hombres, diferencia que se reduce a 5% en sábado. Los datos de la encuesta indican que en un día laboral, mientras el principal motivo de desplazamiento entre hombres es ir al trabajo (28.9%), el principal motivo de desplazamiento entre las mujeres de la ciudad de México es realizar viajes de cuidado 19.3%. En sábado el 20% de los viajes de mujeres y 12% de los viajes de hombres están relacionados con el cuidado.¹⁶

Las mujeres recurren más frecuentemente que los hombres al uso del taxi para desplazarse. En un día laboral, el 6.25% de los viajes de las mujeres se realizan en taxis mientras que en los hombres sólo representa el 3.52%. Esto puede significar una necesidad de movilidad insatisfecha, o una percepción aumentada de inseguridad en el transporte público, asumiendo un mayor costo para traslados cómodos, rápidos y seguros.¹⁷

¹⁴CEPAL

¹⁵ De Madariaga, I. (2013). FROM WOMEN IN TRANSPORT TO GENDER IN TRANSPORT: CHALLENGING CONCEPTUAL FRAMEWORKS FOR IMPROVED POLICYMAKING. *Journal of International Affairs*, 67(1), 43-65. Retrieved May 6, 2020, from www.jstor.org/stable/24461671 <https://www.jstor.org/stable/24461671>

¹⁶ Steer (2018). Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México. Septiembre 2018, citado en Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019 de la CDMX, recuperado de <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/estrategia-de-genero-140319.pdf>

¹⁷ Steer

Asimismo, las mujeres realizan un alto porcentaje de sus viajes a pie, 32.46%, mientras que sólo 19.46% de los viajes de los hombres son a pie. Así, el 58% de los viajes de cuidado que realizan las mujeres se hacen únicamente caminando.¹⁸

Si bien aspiramos a que el reparto de responsabilidades sea equitativo, aún no se ha alcanzado dicho objetivo; los patrones de viajes son diferentes, y se requiere que dicha diferencia sea considerada y se traduzca en políticas que satisfagan todas las necesidades, por ejemplo, consideraciones en la infraestructura, horarios, costo, seguridad, entre otras. Si lo convertimos en algo tangible podemos mencionar: tener banquetas continuas que permitan caminar con seguridad al empujar una silla de ruedas o una carriola o bien al cargar bolsas o mochilas, operación de semáforos, iluminación, es decir, acciones que contribuyan a traslados seguros y accesibles.

Con base en lo anterior podemos afirmar que cualquier medida que se implemente para satisfacer las necesidades de las mujeres tendrá impactos positivos en todos los demás grupos, principalmente en los más vulnerables. Asimismo contribuirá al uso de modos sustentables de transporte, por ejemplo, viajes en bicicleta cuyo uso desde la perspectiva de la movilidad del cuidado puede limitarse, si no se cuenta con la infraestructura adecuada desde el punto de vista de disponibilidad y seguridad.

De acuerdo con el estudio Mujeres y Ciclismo Urbano¹⁹, a pesar de que en la última década el uso de la bicicleta ha tenido un crecimiento exponencial en gran parte de las ciudades latinoamericanas, la participación de la mujer en el boom de este modo de transporte sigue siendo minoritaria. La explicación del bajo porcentaje de mujeres que utilizan regularmente la bicicleta en las ciudades de la región obedece a una serie de factores que varían dependiendo el contexto, sin embargo hay dos claramente identificados.

1. La bicicleta asociada a la idea de inseguridad. Las mujeres tienen mayor aversión al peligro, y por ello evitan el uso de un modo que es percibido como altamente riesgoso para la integridad física.
2. Uso de la bicicleta incompatible con los patrones de viaje de la mujer, debido a que las mujeres hacen más viajes relacionados con responsabilidades del hogar que los hombres. Estos viajes muchas veces incluyen el traslado de

¹⁸ Steer

¹⁹ IADB, Mujeres y Ciclismo Urbano, Promoviendo Políticas Inclusivas de Movilidad en América Latina, recuperado de <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Mujeres-y-ciclismo-urbano-Promoviendo-pol%C3%ADticas-inclusivas-de-movilidad-en-Am%C3%A9rica-Latina.pdf>

otros miembros de la familia y el acarreo de pesados bultos, tareas para las que la bicicleta es concebida como un modo de transporte poco apropiado.

No obstante, el uso de la bicicleta entre las mujeres traería consigo una serie de beneficios económicos, de salud, de independencia, disponibilidad y de accesibilidad que conllevan aspectos positivos desde una perspectiva de género que finalmente se traducen en una sociedad más igualitaria.

Contar con infraestructura e implementación de servicios enfocados a cubrir los requerimientos de las mujeres en el plano de movilidad, sin duda coadyuva al tratamiento de otro problema en el que debemos centrarnos y que es la erradicación de la violencia hacia las mujeres y niñas tanto en el espacio público como en el transporte. Las ciudades al no tener implementada una movilidad con verdadera perspectiva de género, convierte a las mujeres en un blanco vulnerable a diversos tipos de violencia.

De acuerdo con la “Encuesta sobre la violencia sexual en el transporte y otros espacios públicos en la ciudad de México” realizado por la ONU Mujeres en el año 2018 respecto al transporte público, el 96.3% de las mujeres usuarias del transporte y los espacios públicos de la CDMX han vivido por lo menos en una ocasión, actos de violencia sexual.²⁰ Además señala la citada encuesta que el 54.4% de las mujeres se sienten muy inseguras en el transporte público y el 69.1% se sienten muy inseguras o inseguras en las calles y espacios públicos.

Asimismo, de acuerdo con el estudio “*Acoso sexual y otras formas de violencia sexual en el transporte público: área metropolitana de Monterrey*” Realizado por ONU mujeres México, existe una ausencia importante de datos institucionales sobre la prevalencia de violencia sexual en el transporte público. No obstante, ante la carencia de información se realizó una encuesta levantada por ONU Mujeres que arrojó como resultado una alta prevalencia de acoso y violencia sexual en el transporte público del Área Metropolitana de Monterrey, al evidenciar que el 91.6% de las mujeres usuarias ha enfrentado por lo menos una manifestación de violencia

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

sexual a lo largo de su vida mientras transitaba por algún medio de transporte público.²¹

Abordar el problema de violencia en el transporte público es una de las principales medidas que en nuestro país se han implementado para resolver los problemas de movilidad de las mujeres, como ejemplos tenemos el uso exclusivo de vagones en el metro o en autobuses articulados, los taxis rosas, entre otros, que si bien focalizan un grave problema, los datos mencionados indican la falta de otro tipo de políticas para que los sistemas de transporte público en nuestro país no sean considerados por su peligrosidad.

Las políticas de movilidad con perspectiva de género sin duda deben estar enfocadas a erradicar la violencia contra las mujeres, sin embargo, hay otros aspectos que asientan las desigualdades existentes entre hombres y mujeres, como son las necesidades cotidianas de la mujer a las que se ha hecho mención.

La CEPAL en el estudio *Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina*, establece diversas recomendaciones que pueden ser incorporadas en el diseño de políticas de movilidad y que contribuyan a contar con su regulación en el desarrollo de las ciudades con la finalidad de erradicar las desigualdades en cuanto al género en esta materia. Así son señalados las siguientes:

1. Es fundamental incorporar en el diseño de los sistemas de transporte la diferencia entre los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, incluyendo a los Mecanismos para el Adelanto de la Mujer en el diseño y definición de instrumentos estadísticos de medición de las desigualdades en cuanto a género y transporte, lo cual redundará en servicios de transporte más inclusivos y sostenibles y en una movilidad que acompañe de mejor forma el desarrollo de las ciudades atendiendo debidamente las necesidades de toda la población.
2. Es perentorio emprender esfuerzos por incorporar más mujeres, tanto en puestos directivos como técnicos, en las agencias de transporte, tradicionalmente en manos de hombres, cuyas visiones y necesidades de viaje consciente o inconscientemente tienden a permear las políticas del sector.

²¹ ONU Mujeres México, <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20mexico/documentos/publicaciones/2019/diagnostico%20y%20programa%20ciudades%20seg%20monterrey-amm.pdf?la=es&vs=1435>

3. Lo anterior necesariamente debe ir acompañado de la producción de datos y llenar los vacíos de información sobre género y transporte impulsando la realización periódica de estudios interdisciplinarios que ayuden entender patrones de viaje y necesidades específicas por género manteniendo información sistemática y comparable sobre patrones diferenciados de movilidad, movilidad del cuidado e impacto de las medidas que se apliquen. En este sentido, es importante explorar las limitaciones que presentan las Encuestas de Origen Destino para realizar un análisis de género, particularmente dada la falta de información detallada acerca de viajes no lineales y no relacionados con propósitos laborales, así como lograr una homologación de datos en todas las encuestas y evitar la disgregación de los datos en las diferentes instituciones.
4. Coordinar distintas acciones dispersas en distintos estamentos del Estado y del sector privado para favorecer una transformación productiva, una movilidad más sostenible y la transversalización de las consideraciones de género. Por ejemplo, acciones coordinadas entre una política de suelo integral que promueva el desarrollo orientado al transporte público y la cercanía de estos a servicios como centros de salud y centros educativos se observan en Curitiba en Brasil y recientemente en Quito, donde en importantes puntos de transbordo en la ciudad se ubican centros de cuidado infantil y otros servicios sociales o de atención a la ciudadanía, facilitando su acceso.
5. De igual forma, incorporar la perspectiva de género y movilidad del cuidado en estudios de integración tarifaria, permitiría reducir la carga económica de viajes múltiples, generalmente realizados por mujeres con propósito de cuidado.
6. El uso de la tecnología permitiría acercar a las personas usuarias, sobre todo mujeres, en la prevención, denuncia y atención de situaciones de acoso y violencias de distinto tipo en el sector, así como a entender de mejor forma sus patrones de viaje. Utilizar la información disponible en los teléfonos móviles junto con las oportunidades que brinda el big data, permitiría generar más oportunidades de mejora en el uso de los sistemas de transporte público, brindar servicios de mayor calidad en función de las necesidades de cada usuario/a y asociarlo a factores cuantitativos de mitigación y reducción de emisiones. Junto a ello, se puede desarrollar una estrategia de espacio público para asegurar que todos los espacios tengan una iluminación y señalización adecuadas, incluyendo acceso wifi u otros servicios

tecnológicos, brindando de esta forma una infraestructura que sea segura y de calidad para todos los usuarios, promoviendo el transporte público y su combinación con otros modos de transporte.

Es en este sentido y con fundamento en las recomendaciones realizadas que se basa la presente iniciativa, convencidos de que la movilidad con perspectiva de género implica garantizar que las mujeres gocen de sistemas de movilidad de calidad, aceptables, suficientes, seguros y accesibles.

Asimismo se fundamenta en que nuestro marco jurídico debe reconocer las necesidades de desplazamiento de las mujeres y garantizar su participación en la toma de decisiones y en la planeación de dichos sistemas de movilidad, lo anterior convencidos de que esta inclusión coadyuvará a la implementación de políticas públicas transversales que disminuyan la inequidad y vulnerabilidad con la que el día de hoy contamos.

Debemos sostener que mientras más seguro, eficaz y asequible sea el sistema de movilidad para las mujeres, mayores serán sus oportunidades para acceder a bienes servicios, por lo que se consolidará una herramienta para alcanzar otros derechos como pueden ser la educación, un mejor trabajo, calidad de vida e incluso salvaguardar de su vida e integridad.

d) Respeto de la Ley General de Asentamientos Humanos

Actualmente, el Derecho a la Movilidad no está reconocido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, aunque está en marcha el proceso legislativo para consolidarlo. Sin embargo y como ya se mencionó, no podemos dejar de reconocer el papel determinante que la movilidad tiene en la vida de las personas, por lo que es impostergable su reconocimiento y los mecanismos para su cumplimiento.

El 28 de noviembre de 2016, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que abroga a la Ley General de Asentamientos Humanos de 1993.

La LGAHOTDU establece por primera vez un marco jurídico para regular a la movilidad urbana como parte del desarrollo de ciudades sustentables y equitativas y destina un Título a su regulación que corresponde a los artículos 70, 71, 72 y 73 en donde establece principalmente lo siguiente:

1. Se establece que la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales deberán promover y priorizar en la población la adopción de nuevos hábitos de Movilidad Urbana Sustentable y prevención de accidentes encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular, promover el uso intensivo del transporte público y no motorizado
2. El reconocimiento y respeto a la siguiente jerarquía que por ley se debe dar a los usuarios de la movilidad sustentable en cuanto al uso y construcción de la infraestructura urbana:
 - Peatones y personas con movilidad limitada;
 - Ciclistas o usuarios de cualquier otro medio de transporte no motorizado;
 - Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
 - Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
 - Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías
 - Usuarios de transporte particular automotor.

Por lo que respecta a la Movilidad con perspectiva de género la Ley establece:

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. a VII...

VIII. 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;

Artículo 72. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género;

...

Si bien debe reconocerse la inclusión de la regulación del Derecho a la Movilidad en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, atendiendo a que ha sido un arduo trabajo que involucra a distintos sectores, también debemos reconocer como necesario transitar hacia su correcta legislación como un tema clave que coadyuve a garantizar otros derechos, y por tal motivo es necesario que el mismo sea reconocido a través de la transversalidad de la perspectiva de género que contribuya a la igualdad entre hombres y mujeres, pero sobre todo a través de reglas claras sobre su posterior implementación.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a la consideración de esta soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de

DECRETO

Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo Único.- Se reforman los artículos 4 fracción X; 8 fracciones XXXI y XXXII; 10 fracciones XXVI y XXVII, 37, fracción VIII; 71 fracción VIII; 72 fracción I; 74, segundo párrafo; 89 fracción I; 101, fracción XIII; **Se adicionan** la fracción XXV bis del artículo 3; la fracción XXXIII y XXXIV del artículo 8; la fracción XXVIII del artículo 10; , todos de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, en los siguientes términos:

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. a XXV. ...

XXV. Movilidad: capacidad, facilidad y eficiencia de tránsito o desplazamiento de las personas y bienes en el territorio, priorizando la accesibilidad universal, así como la sustentabilidad de la misma;

XXV bis. Movilidad del cuidado: Desplazamientos diarios asociados con el acompañamiento a dependientes, como pueden ser niños y niñas o bien personas de la tercera edad, el cual no es remunerado y en el que se incluye el relacionado con el mantenimiento del hogar;

...

Artículo 4. ...

I. a IX. ...

X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado, reconociendo y atendiendo en su implementación las diferentes necesidades de movilidad entre hombres y mujeres, específicamente las asociadas con la movilidad del cuidado.

Artículo 8. Corresponden a la federación, a través de la Secretaría las atribuciones siguientes:

I. a XXX. ...

XXXI. Elaborar programas y acciones para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, en el ámbito de las competencias de la presente Ley y de conformidad con el marco legal vigente, los tratados internacionales aprobados y demás disposiciones jurídicas aplicables, e informará anualmente de sus avances;

XXXII. Fomentar el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género en los procesos de planeación de los sistemas de movilidad y que coadyuven a entender los patrones de viaje y necesidades específicas por género y a mantener información sistemática y comparable sobre patrones asociados con la movilidad del cuidado;

XXXIII. Emitir los criterios y lineamientos de carácter técnico y normativo para garantizar la seguridad, accesibilidad y comodidad de los entornos escolares, de los servicios de salud y de los mercados públicos, y

XXXIV. Las demás que les señale esta Ley y otras disposiciones jurídicas.

Artículo 10. Corresponde a las entidades federativas:

I. a XXV. ...

XXVI. Atender las consultas que realicen los municipios sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus planes y programas municipales en materia de Desarrollo Urbano;

XXVII. Emitir y, en su caso, modificar la legislación local con la finalidad de incorporar la perspectiva de género en materia de movilidad, a través del reconocimiento de los diversos patrones de movilidad entre hombres y mujeres, fomentar la participación de las mujeres en el diseño y planeación de los sistemas de movilidad; implementar acciones para garantizar la generación de datos que ayuden a entender las necesidades de movilidad específicas por género y las relacionadas con el cuidado de terceras personas; y la implementación de protocolos de actuación en contra de la violencia de género y acoso sexual en el transporte público, y

XXVIII. Las demás que les señalen esta Ley y otras disposiciones jurídicas federales y locales.

Artículo 37. Los programas de las zonas metropolitanas o conurbaciones deberán tener:

I. a VII...

VIII. Las acciones de Movilidad, incluyendo los medios de transporte público masivo, los sistemas no motorizados y aquellos de bajo impacto ambiental; **así como acciones que faciliten la planeación, implementación, evaluación y seguimiento de la transversalidad del principio de género en las políticas de movilidad.**

IX. a XIII...

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán:

I. a VII...

VIII. Establecer acciones con el fin de garantizar el acceso de mujeres y niñas a espacios públicos y modos de transporte sustentables, de calidad, seguros y eficientes; reconociendo en todo momento las diferentes necesidades de movilidad que existen entre hombres y mujeres y las asociadas con el cuidado a terceras personas; así como las encaminadas a eliminar la violencia basada en género y el acoso sexual;

IX. a XI.

Artículo 72. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, en el ámbito de sus competencias, establecerán los instrumentos y mecanismos para garantizar el tránsito a la Movilidad, mediante:

I. El diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas y programas de Movilidad, incorporando entre otras, la perspectiva de género, **como herramienta que impulse la recopilación de datos para el entendimiento de los patrones de viaje y necesidades específicas por género, el mantenimiento de información sistemática y comparable sobre movilidad del cuidado, y la valoración del impacto en las medidas que se apliquen.**

II. y III. ...

Artículo 74. ...

Los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano, de conurbaciones y de zonas metropolitanas definirán la dotación de Espacio Público en cantidades no menores a lo establecido por las normas oficiales mexicanas aplicables. Privilegiarán la dotación y preservación del espacio para el tránsito de los peatones y para las bicicletas, y criterios de conectividad entre vialidades que propicien la Movilidad **y el desarrollo orientado a la cercanía del transporte público con servicios como centros de salud, educativos, de cuidado infantil y otros servicios sociales;** igualmente, los espacios abiertos para el deporte, los parques y las plazas de manera que cada colonia, Barrio y localidad cuente con la dotación igual o mayor a la establecida en las normas mencionadas.

...

Artículo 89. Los mecanismos a que alude el artículo anterior atenderán a las prioridades que establece la Estrategia Nacional y los planes y programas de Desarrollo Urbano aplicables, y podrán dirigirse a:

I. Apoyar el desarrollo de acciones, obras, servicios públicos, proyectos intermunicipales, de Movilidad urbana sustentable **y de Movilidad del cuidado;**

II. ...

III. ...

Artículo 101. La Federación, las entidades federativas, los municipios y las Demarcaciones Territoriales, sujetos a disponibilidad presupuestaria, fomentarán la coordinación y la concertación de acciones e inversiones entre los sectores público, social y privado para:

I. a XII...

XIII. Promover la construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los Servicios Urbanos que requiera toda la población en condición de vulnerabilidad, así como de los sistemas de Movilidad, que promuevan la inclusión **e igualdad sustantiva entre hombres y mujeres.**

XIV. ...

TRANSITORIOS:

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO. La Federación, las entidades federativas y el gobierno de la Ciudad de México, dentro de los 180 días siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, deberán realizar las adecuaciones necesarias a las disposiciones jurídicas de su competencia.



Atentamente

Diputada Ana Priscila González García

**Dado en el salón de sesiones de la Comisión Permanente del Congreso de la
Unión, a 14 de mayo de 2020.**