

Diputada Laura Cristina Márquez Alcalá

Presidenta de la Mesa Directiva

LXV Legislatura

Segundo Periodo Ordinario del Segundo Año de Ejercicio

Diputadas Dessire Ángel Rocha, Yulma Rocha Aguilar y Martha Lourdes Ortega Roque, de la LXV Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Guanajuato, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 56 fracción II de la Constitución Política para el Estado de Guanajuato, y el 167 fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, me permito poner a la consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA** con proyecto de Decreto que **reforma diversos artículos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, en materia de movilidad con perspectiva de género.**

Dando cumplimiento al último párrafo del artículo 168 de la Ley que nos rige, lo hago en los siguientes términos:

Exposición de Motivos

La movilidad ya es un derecho humano consagrado en la Constitución Política de los Estados Unidos y en la Constitución Política para el Estado de Guanajuato. El derecho a la movilidad es un derecho en sí mismo, pero además es el acceso para ejercicio de otros. En esencia, el derecho a la movilidad está íntimamente relacionado con la libertad como la piedra angular del Estado constitucional.

La movilidad es mucho más que la suma de los diversos desplazamientos que realiza una persona hacia su lugar de residencia, su trabajo, sus lugares de ocio y esparcimiento, su educación, su salud y los cuidados, y los medios que utiliza para llegar a esos sitios. La movilidad permite que las personas puedan desarrollarse libremente en los diversos ámbitos de su vida, pero es necesario que esto se haga en igualdad de oportunidades y con seguridad.

Colocar en el centro de la movilidad a las personas y sus necesidades es una tarea compleja, más cuando se trata de positivar este derecho en un instrumento normativo. De ahí que la Ley General de Movilidad y

Seguridad Vial (LGMSV), publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de mayo de 2022, sea de los esfuerzos más loables que haya hecho el Estado mexicano como pionero en la materia.

La LGMSV otorgó en su segundo transitorio un plazo no mayor a 180 días, a partir del 18 de mayo de 2022, para que las Legislaturas de las entidades federativas aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia para efectos de armonizarlas.

Hasta la fecha de la presentación de esta iniciativa, sólo nueve entidades federativas han armonizado su marco normativo: Aguascalientes, Colima, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Nuevo León, Quintana Roo, Tamaulipas y Yucatán (Cuadro 1). Lo anterior muestra la complejidad legislativa que significa el reto de armonizar los marcos legales locales con el marco general.

Cuadro 1: Reformas por entidad federativa a partir publicación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Entidad	Ley vigente	Fecha de última reforma publicada a la Ley de Movilidad y Seguridad Vial de la entidad federativa
Aguascalientes	Ley de Movilidad del Estado de Aguascalientes	03 de febrero de 2023
Baja California	Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California	27 de marzo de 2020
Baja California Sur ¹	Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur	31 de octubre 2016
Campeche	Ley de Vialidad, Tránsito y Control Vehicular del Estado de Campeche	30 de junio de 2022
Chiapas	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Chiapas	28 de octubre de 2020
Chihuahua	Ley de Transporte del Estado de Chihuahua	16 de julio de 2022
Ciudad de México	Ley de Movilidad de la Ciudad de México	29 de septiembre de 2020
Coahuila	Ley de Transporte y Movilidad Sustentable para el Estado de Coahuila de Zaragoza	14 de agosto de 2020
Colima	Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Colima	14 de enero de 2023
Durango	Ley de Transportes para el Estado de Durango	31 de marzo de 2022
Estado de México	Ley de Movilidad del Estado de México	07 de octubre de 2022

¹ El estado de Baja California Sur cuenta con un plan de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para 2024. Revisar: <https://www.cbcs.gob.mx/index.php/boletines-2023-1/6701-la-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial-contara-con-techo-financiero-para-el-2024-diputado-denny-manuel-guerrero>

Guanajuato	Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios	08 de diciembre de 2022
Guerrero	Ley de Transporte y Vialidad del Estado de Guerrero	17 de agosto de 2021
Hidalgo	Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Hidalgo	29 de marzo de 2023
Jalisco	Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco	29 de octubre de 2022
Michoacán de Ocampo ²	Ley de Tránsito y Vialidad del Estado de Michoacán de Ocampo	22 de enero de 2021
Morelos	Ley de Transporte del Estado de Morelos	09 de marzo de 2022
Nayarit	Ley de Movilidad del Estado de Nayarit	06 de agosto de 2021
Nuevo León	Ley de Movilidad Sostenible y Accesibilidad para el Estado de Nuevo León	24 de enero de 2023
Oaxaca	Ley de Movilidad para el Estado de Oaxaca	23 de octubre de 2021
Puebla	Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Puebla	04 de noviembre 2021
Querétaro	Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro	30 de septiembre de 2021
Quintana Roo	Ley de Movilidad del Estado de Quintana Roo	28 de abril de 2023
San Luis Potosí	Ley de Tránsito del Estado de San Luis Potosí	13 de mayo de 2022
Sinaloa	Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa	24 de septiembre de 2021
Sonora	Ley de Tránsito del Estado de Sonora	27 de diciembre de 2019
Tabasco	Ley de Movilidad para el Estado de Tabasco	30 de noviembre de 2019
Tamaulipas	Ley de Movilidad del Estado de Tamaulipas	27 de abril de 2023
Tlaxcala	Ley de Comunicaciones y Transportes en el Estado de Tlaxcala	23 de abril de 2021
Veracruz	Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave	22 de marzo de 2021
Yucatán	Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán	12 de septiembre de 2022
Zacatecas	Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas	23 de noviembre de 2019

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados de las respectivas Leyes Estatales en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

² En Michoacán se aprobó el decreto para expedir una nueva Ley de Movilidad y Seguridad Vial. Revisar: <http://congresomich.gob.mx/aprueba-75-legislatura-ley-de-movilidad-y-seguridad-vial/>

Reconociendo esta complejidad legislativa, la **Coalición Movilidad Segura**, integrada por diversas organizaciones de la sociedad civil, personas, especialistas y profesionales de la movilidad y seguridad vial, emitió el documento titulado *Código Abierto para Leyes Estatales de Movilidad y Seguridad Vial. Elementos para una elaboración colaborativa*³.

El documento tiene como premisa fundamental que el trabajo colaborativo es un ejercicio democrático que posibilita la construcción de mejores productos legislativos en beneficio de la ciudadanía. En este sentido, es que esta iniciativa pretende expandir el diálogo y el debate público inaugurado con el esfuerzo legislativo del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional⁴, al presentar en tribuna el día 25 de mayo una iniciativa en la materia. Se trata de sumar esfuerzos, de incluir a la ciudadanía, expertos, especialistas, académicos, profesionales y operadores jurídicos de las normas involucradas.

Las diputadas que suscribimos, integrantes de la Bancada Feminista, concebimos a la movilidad humana como un fenómeno complejo y diverso, que es un instrumento esencial para el libre desarrollo de las personas (en su dimensión individual y colectiva), el cuidado ambiental y los aspectos económicos. Los esfuerzos deben estar orientados hacia la construcción de condiciones de movilidad que no reproduzcan las desigualdades de género, clase, raza o edad. Al contrario, que la movilidad sea un factor que impulse la igualdad de oportunidades considerando la perspectiva de género como herramienta indispensable de las políticas públicas del siglo XXI.

Perspectiva de género y la movilidad. La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha planteado la necesidad de que los Estados promuevan tres autonomías de género: la autonomía física, la autonomía económica y la autonomía en la toma de decisiones⁵. Esas tres autonomías constituyen las condiciones concretas para que las mujeres puedan decidir libremente sobre su vocación y trayectoria de vida.

En este sentido, la movilidad analizada desde una perspectiva de género debe implicar un escrutinio sobre cómo los roles de género influyen en la forma en la que las mujeres se desplazan. También, implica analizar cómo el género y su intersección con otras características (edad, origen, nivel de ingresos, capacidades, unidad de convivencia, etc.) condiciona las opciones que se tienen para realizar desplazamientos.

Por lo tanto, la perspectiva de género en cuanto herramienta científica debe permitir que las políticas públicas en movilidad garanticen la visión completa e integral de la movilidad cotidiana; se ensanche el concepto de seguridad en la movilidad de las mujeres evitando, atendiendo y erradicando las violencias y percepciones

³ Coalición Movilidad Segura (2022). *Código Abierto para Leyes Estatales de Movilidad y Seguridad Vial. Elementos para una elaboración colaborativa*, México, octubre 2022. Disponible en: https://coalicionmovilidadsegura.mx/wp-content/uploads/2022/10/Codigo_abierto_Leyes_Movilidad_y- Seguridad- vial V1.0 Oct 2022.pdf

⁴ Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional (2023). *Iniciativa 509/LXV-I*. Disponible en: https://www.congresogto.gob.mx/expedientes_legislativos_digitales/iniciativas/5886

⁵ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2019). *La autonomía de las mujeres en escenarios económicos cambiantes* (LC/CRM.14/3). Santiago de Chile. Disponible para su consulta en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/450324/S1900723_es.pdf

de seguridad diferenciadas; y se avance hacia la igualdad a través de la planificación, diseño y gestión de la movilidad.

Movilidad cotidiana. La planificación de la movilidad en América Latina se ha realizado priorizando un modelo de masculinidad hegemónica y de desplazamientos lineales por motivos laborales y utilizando vehículos de automotor.

La perspectiva de género interseccional en la movilidad implica tener una visión diferente de los desplazamientos de las personas, pues estos no son unidireccionales ni individuales, sino que son prácticas que reflejan la complejidad de la vida cotidiana y, por lo tanto, en los ámbitos productivos, reproductivos, comunitarios, recreativos, atravesados además por componentes culturales específicos de cada lugar. Esta nueva visión implica priorizar la vida cotidiana de las personas como núcleo de las decisiones en materia de política pública de movilidad. Las mujeres se desplazan de manera diferenciada que los hombres:

[Las mujeres] tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado, trabajo doméstico y de gestión del hogar y las relaciones afectivas y comunitarias. Sus desplazamientos son poligonales y se producen por mayor número de motivos, encadenando diferentes actividades y trayectos. A su vez, las mujeres recorren menos distancia en cada viaje y optimizan el tiempo de sus recorridos haciendo viajes más cortos y más próximos. Pero al final del día, recorren más kilómetros por la cantidad de actividades que entrelazan debido a su doble y triple jornada, e invierten más tiempo en los viajes por la falta de mejores conexiones intermodales vinculadas a la movilidad activa sostenible⁶.

Para América Latina existe la tendencia de que las mujeres se desplazan mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres; también las mujeres reducen su movilidad por las noches en contraste con los hombres, y otro dato más: los hombres son quienes utilizan más vehículos de automotor a pesar de que tienen una carga menor de tareas reproductivas⁷. Sin embargo, es imposible conocer estos datos para México o más específico para Guanajuato y sus municipios precisamente porque las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial no tienen perspectiva de género.

Concepto de seguridad de la movilidad desde la perspectiva de género. En esta dimensión es necesario reconocer que las mujeres enfrentan diversos tipos y ámbitos de violencias y, además, se debe de incorporar las percepciones de seguridad de las personas, las cuales dependen de la identidad de género y orientación sexual.

Adicional a que las personas hayan vivido episodios agresiones o delitos mientras se desplazaban, las percepciones de seguridad condicionan los movimientos de las personas y su accesibilidad a sitios, lo cual

⁶ Banco de Desarrollo de América Latina, CAF (2020). *Movilidad Cotidiana con Perspectiva de Género: Guía metodológica para la planificación y el diseño del sistema de movilidad y transporte*. Buenos Aires, Argentina.

⁷ Palacios, Angie (2018). *Oportunidades y desafíos para la movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe ¿Dónde estamos y cómo avanzamos?*. Presentación realizada en la Segunda Conferencia de las Ciudades: Hacia una Movilidad Segura, Asequible y Sostenible en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile.

limita la movilidad libre y autónoma. Esto afecta de manera diferenciada a las mujeres, puesto que existe un temor al espacio público y desplazarse solas por la noche. Estos temores son alimentados por las experiencias de acoso verbal y sexual que viven en la calle las mujeres en su vida cotidiana.

En la percepción de seguridad de las personas influyen factores sociales, políticos, económicos y culturales, pero la configuración física y social del espacio puede contribuir a mejorarla⁸.

Las violencias contra las mujeres también acontecen en el transporte público:

Más del 60% de las mujeres en Quito, Guadalajara, Lima, y Bogotá han vivido algún tipo de acoso o agresión sexual en el transporte público. En Buenos Aires el 72% de las mujeres que residen en el Área Metropolitana de Buenos Aires se sienten inseguras al viajar en transporte público, en comparación al 58% de hombres⁹.

En Guanajuato hay algunos datos al respecto sin que haya un documento diagnóstico integral emitido por el Gobierno del Estado de Guanajuato o por alguna entidad académica.

El Instituto para las Mujeres Guanajuatense publicó el documento “Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato”¹⁰ con datos de 2018 que mostraron, acorde al Banco Estatal de Datos e Información sobre Casos de Violencia contra las Mujeres, que durante ese año se presentaron setenta casos de acoso sexual y doce casos de hostigamiento sexual. Además, la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública, reveló que, respecto a la población de mujeres de 18 años y más, que el 77.7% se sienten inseguras en la calle, mientras que el 70.5% se sienten inseguras en el transporte público. Este contexto ha provocado que, según los datos mostrados en el documento del IMUG, entre las mujeres mayores de 18 años y más, en Guanajuato, el 57% han dejado o evitado salir de noche por temor a ser víctima de algún delito; el 38.1% han dejado o evitado tomar taxi por temor a ser víctima de algún delito; y el 17.2% han dejado o evitado usar el transporte público por temor a ser víctima de algún delito.

La percepción de inseguridad y el miedo a ser víctimas de delitos ha privado a las mujeres de ejercer su derecho a la libre movilidad y al uso de los lugares públicos y las calles. Los espacios en donde se ejercen violencias contra las mujeres son diversos, por ello es necesario la intervención en el diseño de sistemas e infraestructuras de movilidad que, adicional, reduzcan la percepción de inseguridad de las mujeres y personas no binarias.

Planificación, diseño y gestión con perspectiva de género. Es necesario que las mujeres tengan una participación sustancial al interior de la gestión del sistema de movilidad y transporte. Los órganos de

⁸ *Ibidem*, Banco de Desarrollo de América Latina, CAF (2020), pág. 19.

⁹ Allen, Helen., Cárdenas, G., Pereyra, L., Sagaris, L. (2018), *Ella se mueve segura (ESMS) – Un estudio sobre la seguridad personal de las mujeres y el transporte público en tres ciudades de América Latina*. Caracas: CAF and FIA Foundation. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1405>

¹⁰ IMUG. (2022). Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato. Gobierno del Estado de Guanajuato. Consultar en: <https://imug.guanajuato.gob.mx/wp-content/uploads/2022/09/Acoso-callejero-a-mujeres-en-el-estado-de-Guanajuato-1.pdf>

participación de los consejos de movilidad, las autoridades operadoras de la normatividad, las organizaciones de la sociedad civil deben ser espacios para que las mujeres tomen decisiones.

En una sociedad democrática y participativa, las mujeres desde sus diferentes espacios, pueden aportar su experiencia como mujeres políticas, mujeres profesionistas, mujeres mayores, jefas de familia, cuidadoras, trabajadoras del hogar, deben de ser incluidas para participar en todo el ciclo de la política pública en materia de movilidad y seguridad vial. Pero además de la participación directa de las mujeres, se debe de incorporar permanentemente la perspectiva de género para analizar los procesos de desplazamiento, las trayectorias, los horarios, los espacios y las estrategias de movilidad de las mujeres.

La participación de las mujeres no sólo debe de quedarse en esos rubros, pero es necesario primero avanzar en ellos. Solamente teniendo sólidos cimientos en la materia podremos aspirar a que en unos años próximos, las mujeres puedan incorporarse en el ámbito laboral de la movilidad. Experiencias internacionales como las de *Women in Transport*¹¹ impulsada por la Comisión Europea, o bien el proyecto *DIAMOND*¹² - Proyecto financiado por el programa Horizon 2020 de la Unión Europea dentro de la convocatoria MG-4-3-2018- promueven la equidad de género en el ámbito del transporte, tanto de personas pasajeras como de mercancías y en toda la cadena, desde la gestión, la operación a la construcción de infraestructuras.

Estas tres dimensiones deben de construirse sobre bases sólidas brindadas por la perspectiva de género como herramienta científica. Al respecto, es necesario recalcar que son pocos los instrumentos diagnósticos o estadísticos con los que se cuenta para disponer de información que sustente la política pública. Hay una ausencia de datos que debe ser primero, evidenciada y luego, comenzar con la construcción de banco de datos que permitan análisis sometidos a metodologías científicas.

Por citar un ejemplo, precisamente el documento emitido por el IMUG como “Acoso callejero a mujeres en el estado de Guanajuato” referido antes, ha sido un esfuerzo incompleto para atender el cumplimiento del segundo párrafo del artículo 50 de la Ley de Movilidad vigente de manera que surja una coordinación efectiva con autoridades estatales y municipales competentes en la materia, por lo que se propone que sean las propias autoridades quienes tomen las acciones necesarias para documentar, sistematizar, diseñar los sistemas de movilidad y las acciones diferenciadas aplicables.

Para contribuir a que la reforma de armonización en materia de movilidad y seguridad vial cuente con normas específicas y agrupadas sobre perspectiva de género además de transversalidad que debe imprimirse al resto de este cuerpo normativo, se propone la inclusión del Capítulo I-A titulado La movilidad bajo la perspectiva de género, el cual incluye:

Planeación e información desagregada por género: la que implica que las autoridades operadoras de la ley implementen mecanismos para que haya información diagnóstica desagregada por género para que

¹¹ Consultar en: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport_en

¹² Consultar en: <https://eurecat.org/es/portfolio-items/diamond/>

haya datos confiables que soporten el diseño y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

Participación de las mujeres: se propone un artículo específico que establezca que las autoridades estatales y municipales garanticen la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y diseño de los componentes de movilidad y seguridad vial así como en la evaluación de sus impactos.

Movilidad con perspectiva de género: los sistemas de movilidad deberán de orientarse hacia la mejora continua en la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, además que se prevengan y erradiquen las violencias contra las mujeres en los sistemas de movilidad.

Movilidad de cuidados y acciones afirmativas: se deberá de fomentar la inclusión de las mujeres incorporando criterios que reconozcan los patrones de movilidad diferencias por géneros, y que esta inclusión está incorporada en el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad. Adicional, las autoridades podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados, a través de excepciones a las tarifas generales.

Diseño vial con perspectiva de género: las calles deberán de estar diseñadas y equipadas adecuadamente para garantizar que cualquier persona usuaria, pero preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres y diversas identidades de género, puedan transitar libremente el espacio público sin discriminaciones ni violencias.

Comparativo de adiciones propuestas

Ley de Movilidad para el Estado de Guanajuato y sus Municipios	Iniciativa Bancada Feminista
<p>Viene de: Título Segundo, Movilidad, Capítulo I Derechos y Obligaciones de las personas en materia de movilidad.</p> <p><i>Acciones en materia de Equidad de Género</i></p> <p>(F. DE E., P.O. 12 DE ABRIL DE 2016)</p> <p>Artículo 50. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia podrán establecer en las diferentes modalidades de transporte e infraestructura para la movilidad, los espacios, servicios, acciones, programas, y demás mecanismos de control y organización que resulten necesarios para coadyuvar en la equidad, seguridad, respeto, integridad y la libertad de desplazamiento de las mujeres, enfocado a la perspectiva de género.</p>	<p>Título Segundo Movilidad</p> <p>Capítulo I-A La movilidad bajo la perspectiva de género</p> <p><i>Planeación e información desagregada por género</i></p> <p>Artículo 50. En la planeación de la movilidad la seguridad vial y sus componentes, las autoridades estatales y municipales competentes implementarán mecanismos para disponer de información diagnóstica desagregada por género que sustente el diseño y la evaluación de las políticas públicas y presupuestos aplicados o aplicables.</p>

<p>(F. DE E., P.O. 12 DE ABRIL DE 2016)</p> <p>Para tal efecto se realizarán los acuerdos y acciones de coordinación correspondientes con el Instituto para las Mujeres Guanajuatenses y las áreas de seguridad pública estatal y municipal, a efecto de canalizar todas aquellas acciones que limiten los derechos de las mujeres y en general que impacten de forma negativa en la equidad de género.</p>	
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Participación de las mujeres</i></p> <p>Artículo 50 Bis. Las autoridades estatales y municipales competentes garantizarán la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y toma de decisiones sobre el diseño de la movilidad y la seguridad vial, en los componentes de los sistemas de movilidad y en la evaluación de sus impactos.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Movilidad con perspectiva de género</i></p> <p>Artículo 50 Ter. Los sistemas de movilidad y sus componentes deberán orientarse a mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, por lo que las autoridades estatales y municipales competentes promoverán políticas públicas y ejecutarán presupuestos con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias hacia las mujeres en los sistemas de movilidad.</p> <p>La sensibilización y capacitación en materia de género tendrán carácter obligatorio para las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.</p>
<p>Sin correlativo</p>	<p><i>Movilidad de cuidados</i></p> <p>Artículo 50 Quáter. En el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad, las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar la inclusión de las mujeres e incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros.</p>

	<p>Deberán también implementar mecanismos de generación de datos que ayuden a entender la movilidad del cuidado y las necesidades diferenciadas de las mujeres y su relación con el cuidado de terceras personas, dependientes o con necesidades específicas.</p> <p style="text-align: center;">Acciones afirmativas en la movilidad de cuidados</p> <p>Artículo 50 Quinquies. Las autoridades estatales y municipales competentes podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados mediante excepciones a las tarifas generales, estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas. O bien, podrán diseñar otras políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados.</p>
Sin correlativo	<p style="text-align: center;">Diseño vial con perspectiva de género</p> <p>Artículo 50 Sexies. Las calles deberán contar con los elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias.</p>

De acuerdo con el artículo 209 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Guanajuato, manifestamos que la presente iniciativa con proyecto de decreto contiene los siguientes impactos:

Impactos

- I. **Impacto jurídico:** se reforma el artículo 50; y se adicionan los artículos 50 Bis, 50 Ter, 50 Quáter, 50 Quinquies y 50 Sexies, todos ellos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios.

- II. **Impacto administrativo:** la presente iniciativa no tiene impacto administrativo pues no crea o modifica estructuras administrativas.
- III. **Impacto presupuestario:** la presente iniciativa no genera ningún impacto presupuestario directo, aunque los sujetos obligados de la ley y los operadores de la norma deberán de generar presupuestos con perspectiva de género.
- IV. **Impacto social:** contribuir a que las mujeres pueden acceder a la movilidad y seguridad vial en condiciones de igualdad; previniendo, atendiendo, sancionando y erradicando las violencias que se ejercen en contra de las mujeres durante sus desplazamientos en los sistemas de movilidad.

Alineación con los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La igualdad de género no solo es un derecho humano fundamental, sino que es uno de los fundamentos esenciales para construir un mundo pacífico, próspero y sostenible.

Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas.

Específicamente en las siguientes metas:

- 5.1 Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo.
- 5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado.
- 5.5 Asegurar la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de oportunidades de liderazgo a todos los niveles decisorios en la vida política, económica y pública.

En virtud de lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Honorable Asamblea, esta propuesta legislativa de

Decreto

Único.- Se reforma el artículo 50 y se adicionan los artículos 50 Bis, 50 Ter, 50 Quáter, 50 Quinquies y 50 Sexies, todos ellos de la Ley de Movilidad del Estado de Guanajuato y sus Municipios, para quedar como sigue:

**Título Segundo
Movilidad**

**Capítulo I-A
La movilidad bajo la perspectiva de género**

Planeación e información desagregada por género

Artículo 50. En la planeación de la movilidad la seguridad vial y sus componentes, las autoridades estatales y municipales competentes implementarán mecanismos para disponer de información diagnóstica desagregada por género que sustente el diseño y la evaluación de las políticas públicas y presupuestos aplicados o aplicables.

Participación de las mujeres

Artículo 50 Bis. Las autoridades estatales y municipales competentes garantizarán la participación de las mujeres, así como las diversas identidades de género, en la planeación y toma de decisiones sobre el diseño de la movilidad y la seguridad vial, en los componentes de los sistemas de movilidad y en la evaluación de sus impactos.

Movilidad con perspectiva de género

Artículo 50 Ter. Los sistemas de movilidad y sus componentes deberán orientarse a mejorar la experiencia de movilidad de las mujeres y su seguridad, considerando la movilidad de cuidados, por lo que las autoridades estatales y municipales competentes promoverán políticas públicas y ejecutarán presupuestos con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias hacia las mujeres en los sistemas de movilidad.

La sensibilización y capacitación en materia de género tendrán carácter obligatorio para las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.

Movilidad de cuidados

Artículo 50 Quáter. En el diseño, planeación y evaluación de los sistemas de movilidad, las autoridades estatales y municipales competentes deberán fomentar la inclusión de las mujeres e incorporar criterios que garanticen el reconocimiento de los diversos patrones de movilidad diferenciados por géneros.

Deberán también implementar mecanismos de generación de datos que ayuden a entender la movilidad del cuidado y las necesidades diferenciadas de las mujeres y su relación con el cuidado de terceras personas, dependientes o con necesidades específicas.

Acciones afirmativas en la movilidad de cuidados

Artículo 50 Quinquies. Las autoridades estatales y municipales competentes podrán fijar subsidios o subvenciones a la movilidad de cuidados mediante excepciones a las tarifas generales, estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas. O bien, podrán diseñar otras políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género para disminuir las desigualdades de las mujeres en materia de cuidados.

Diseño vial con perspectiva de género

Artículo 50 Sexies. Las calles deberán contar con los elementos urbanos adecuados que garanticen que cualquier persona usuaria, preferentemente las niñas, adolescentes, mujeres, así como las diversas identidades de género, puedan acceder, usar y ocupar el espacio público en plenitud, sin discriminaciones ni violencias.

Transitorios

Artículo Primero. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de Guanajuato.

Artículo Segundo. El poder Ejecutivo y los Municipios contarán con 180 días a partir de la publicación del presente decreto para hacer las adecuaciones reglamentarias correspondientes.

Congreso del Estado de Guanajuato, 22 de junio de 2023.


Dessire Ángel Rocha
Diputada

Yulma Rocha Aguilar
Diputada

Martha Lourdes Ortega Roque
Diputada