

**DIPUTADOS SECRETARIOS DE LA MESA DIRECTIVA DEL
H. CONGRESO DEL ESTADO DE PUEBLA
P R E S E N T E S**

La suscrita Diputada Geraldine González Cervantes, integrante del Grupo Legislativo del Partido Verde Ecologista de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 63 fracción II y 64 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 44 fracción II, 144 fracción II, 147, 148 y 149 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado Libre y Soberano de Puebla; y demás relativos aplicables, someto a consideración de esta Soberanía la siguiente **INICIATIVA DE DECRETO** de conformidad con los siguientes:

CONSIDERANDOS

La necesidad de proyectar atenciones especiales a un sector tradicionalmente vulnerado como lo son las mujeres, no es preocupación exclusiva de nuestra nación o estado.

A lo largo del mundo se han identificado y atendido sus necesidades, tal es el caso de la movilidad, la cual permite a la sociedad misma atender sus compromisos y obligaciones, dinamizar al estado en beneficio propio y de sus integrantes.

Gran parte de las mujeres de la entidad ocupan su tiempo en las labores domésticas, actividad que les demanda, entre otras cosas, el uso del transporte público. Aunado a esto, dicha actividad no es ajena a los sectores laboral, público y social, donde la mujer ha demostrado de manera importante su participación.

Lo anterior nos obliga a reconocer y atender las circunstancias en que este se presta. Aquello tomando en cuenta que es justamente en este medio donde con frecuencia se transgrede la dignidad e integridad femenina, motivando aquello la toma de decisiones que les devuelvan el respeto que cualquier ser humano merece.

A lo largo del mundo la proyección y prestación del servicio de transporte público ha sufrido diversas variaciones, entre las cuales es de resaltarse la prestación exclusiva para la mujer.

En esta medida es oportuno proponer la atención preferencial en un servicio tan necesario e irremplazable como lo es el transporte público,

en beneficio de la mujer, dadas las condiciones de violencia y discriminación en que tradicionalmente han vivido.

De acuerdo a la revista Forbes, la ciudad de México es la segunda más peligrosa en transporte para mujeres. Situación que se replica sin duda en gran parte del territorio nacional, sin ser excepción nuestra entidad.

Dentro de las principales molestias reportadas por la mujer respecto al servicio de transporte se encuentran el tocamiento, insinuaciones, miradas lascivas, toma de fotografías, piropos y acoso en general, actos de violencia que pueden desembocar en consecuencias más graves.

En vista de lo anterior resulta determinante y necesario ajustar nuestro marco legal a las circunstancias que la propia dinámica social nos impone.

Las mujeres han sorteado retos importantes y definitorios en la lucha social. Tal es el caso que la relevancia de su participación pública y privada ha dejado huella en cada etapa de nuestra evolución, resultando la necesidad de reconocerlas e incluirlas como motores determinantes del desarrollo social. Por ejemplo, del total de personas ocupadas en la entidad, el 44% (384 mil 993) son mujeres y el 29% de hogares poblanos cuentan con jefatura femenina.

La desigualdad entre hombres y mujeres provoca cotidianamente situaciones de discriminación y violencia. Esta problemática impacta en el desarrollo, la salud, la vida pública y el acceso a la justicia de las mujeres.

La violencia contra las mujeres se observa en cualquier etapa de su ciclo de vida y se experimenta tanto en lugares públicos como privados.

La violencia puede ser física, sexual y psicológica y puede vivirse de manera cotidiana u ocasionalmente en el **transporte público**, en el trabajo, escuelas, centros deportivos, mercados, calles, universidades, hospitales, espacios culturales, instituciones religiosas y otras instituciones sociales, como el propio hogar.

Una de las formas de violencia contra las mujeres y niñas de las que pueden ser víctimas en los espacios públicos es la violencia sexual y, en particular, el abuso sexual, considerado de esta manera cuando una persona es tocada sin su consentimiento en genitales, glúteos, senos,

pubis, es obligada a observar algún acto sexual o a realizar una acción de esta naturaleza.

Para la salvaguardia de la integridad de las personas y el respeto de sus derechos no hay esfuerzo que resulte exagerado.

Muestra de ello son los esquemas que operan a nivel internacional para garantizar el transporte público en unidades exclusivas para el uso de la mujer.

Tal es el caso de ONU Mujeres, quien trabaja en la implementación del programa de Transporte Público Seguro para Mujeres, Niñas y Niños conjuntamente. El programa, que comenzó en 2015 y durará hasta 2017, modernizará la infraestructura de transporte incorporando consideraciones de género, que incluirán instalaciones en los autobuses por medio de regulaciones públicas y dotaciones presupuestarias que apoyen las acciones destinadas a poner fin al acoso sexual contra las mujeres en espacios públicos, y garanticen a éstas un mejor acceso a oportunidades económicas. Por otra parte, el programa brinda capacitación a las autoridades del área de transporte público y a los conductores de autobuses con miras a evitar hechos de violencia contra las mujeres en el transporte público

Algunos ejemplos de lo anterior los encontramos en el Sistema del Metro de Brasil, el cual cuenta con un “coche” exclusivo para el uso de las mujeres desde el año 2006; Japón en donde además se han establecido días y horas para la aplicación de este esquema; Taiwán, con vagones funcionando bajo este criterio en horas punta; Egipto, operando desde la década de los 90; Malasia, donde además de la aplicación en el sistema del metro, cuenta con buses y taxis funcionado bajo esta modalidad; India, donde de igual forma opera en el servicio de taxi; Israel, donde con colaboración de la iniciativa privada se han adaptado parte de los autobuses para uso exclusivo de las mujeres; e Indonesia, el cual cuenta con vagones así como con un tren exclusivo para las mujeres.

Caso especial merece la Ciudad de México, donde se ha valorado y aplicado la prestación de servicio de transporte exclusivo para las mujeres en las modalidades del metro, autobús e incluso vehículos de alquiler (taxis). Lo anterior, opera desde el 2008 a través del programa Atenea, con el cual, mediante 67 unidades que recorren 23 rutas, se han transportado a más de 6.5 millones de usuarias a la fecha, evitando así el acoso contra ellas.

Es así, que este tipo de medidas se han convertido en acciones permanentes para avanzar en el rubro de la no violencia contra la mujer. Atienden situaciones que tristemente son una realidad cotidiana para las mujeres y es, en esta medida, que debe observarse y atenderse. No así como una cuestión exagerada o radical, sino como una forma de garantizar la seguridad femenina, en primer término, y con el transcurso del tiempo, concientizar a la sociedad en su conjunto respecto a la importancia del respeto de los derechos e integridad de sus semejantes.

Sumado a lo antes expuesto, la gran mayoría de las labores domésticas son realizadas por la mujer, sin importan si cuentan o no con un empleo formal.

Lo anterior, impone la necesidad del traslado y movilidad. Siendo justamente las mujeres uno de los sectores que mayor uso hacen del servicio público de transporte y, en consecuencia, se encuentran más expuestas a la violencia que en él se práctica.

De acuerdo al Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014 – 2015, elaborado por ONU – HABITAT, las mujeres, niñas y niños, resultan más afectados por los sistemas de transporte ineficiente, ya que no consideran sus necesidades específicas, como lo es la exclusividad y seguridad.

Visto lo anterior, consideramos pertinente y necesario integrar los programas de servicio público de transporte bajo esquemas de género que permitan la igualdad y la no violencia hacia las personas, con especial atención a la mujer. Considerando, para el efecto, que las estadísticas ubican a nuestra nación como una de las más inseguras para la mujer, en cuanto al uso del servicio público de transporte.

En vista de ello, las reformas propuestas tienen como fin la promoción, integración y operación de esquemas de transporte público que permitan atender a la mujer en unidades, o parte de estas, exclusivas para su uso, así como de niños menores de 13 años de edad.

Aquello, proyectado con orden e inteligencia, en base a los estudios técnicos que permitan identificar horarios, zonas o regiones para su aplicación.

Por lo anteriormente expuesto propongo la siguiente Iniciativa de:

DECRETO

ÚNICO.- Se **REFORMAN** la fracción III del artículo 7, el artículo 34 ter, la fracción V del artículo 65 y el 125, y se **ADICIONAN** un párrafo a la fracción II del artículo 6 y al artículo 10 bis, todos de la Ley del Transporte para el Estado de Puebla, para quedar como a continuación se indica:

LEY DEL TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE PUEBLA

Artículo 6

El Secretario de Infraestructura y Transportes y el Director General de Carreteras de Cuota-Puebla, en el ámbito de sus respectivas competencias, tendrán las siguientes atribuciones:

II. Establecer las bases para el mejoramiento, ampliación y ejecución de los programas del Servicio de Transporte, creando y regulando nuevos servicios e incrementando los ya establecidos, previa emisión de los estudios técnicos y los demás que sean necesarios;

Procuraran, además, dentro de la prestación de estos servicios en sus modalidades público de transporte y mercantil de personas para alquiler o taxi, la aplicación de modelos de género que permitan diferenciar la atención en unidades y/o partes de estas, según sea el caso, de uso exclusivo para mujeres y menores de trece años de edad. Para lo cual, en base a los estudios señalados en el párrafo anterior, se tomaran en cuenta zonas, regiones y horarios de aplicación para su mayor efectividad.

...

Artículo 7

Carreteras de Cuota-Puebla y el Subsecretario de Transportes, en el ámbito de su respectiva competencia, tendrán las siguientes atribuciones:

III. Vigilar el cumplimiento de las tarifas, itinerarios, recorridos, horarios, **modalidades** y frecuencias de paso estipuladas para la prestación del Servicio Público de Transporte y del Servicio Mercantil, según corresponda, **tomando en cuenta para esto la prestación diferenciada por edad y género;**

Artículo 10 Bis

La Secretaría y Carreteras de Cuota-Puebla, de conformidad con la legislación aplicable en la materia y en coordinación con las autoridades que sean competentes, procurarán la plena inclusión e integración de las personas con discapacidad con relación a la prestación del servicio de transporte en cualquiera de las modalidades.

De igual forma, promoverán y facilitarán la prestación de dicho servicio, aplicando modelos de género que permitan diferenciar la atención en unidades y/o partes de estas de uso exclusivo para mujeres y menores de trece años de edad.

Artículo 34 Ter

La Secretaría a través de la autoridad competente, determinará las características, colores y especificaciones que deberán portar los vehículos que prestan el Servicio Público de Transporte y el Servicio de Transporte Mercantil de Personas, **considerándose, entre estas, las necesarias para identificar el servicio diferenciado por edad y género a que hace alusión esta ley.**

Artículo 65

El "TITULO DE CONCESION" a que se refiere el artículo anterior, contendrá lo siguiente:

I. a IV. ...

V. Tipo de vehículo, marca, número de motor, número de serie, número de placas, capacidad de pasajeros **y otras características especiales necesarias;**

VI. ...

Artículo 125

La autoridad competente reglamentará todo lo relativo a los itinerarios y a su ampliación, así como respecto al incremento en las frecuencias de paso, los horarios de servicio de cada ruta, **los servicios y/o modalidades especiales prestados, así como** el aumento de las unidades asignadas a cada ruta mediante ampliación de parque vehicular a través de la incorporación de concesiones de rutas consideradas como no rentables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. – El presente Decreto entrara en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. – Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

TERCERO. –Una vez que entre en vigor el presente Decreto, se deberán realizar las modificaciones reglamentarias correspondientes dentro del término de treinta días naturales.

A T E N T A M E N T E
CUATRO VECES HEROICA PUEBLA DE ZARAGOZA A
21 DE NOVIEMBRE DE 2016