



Género y movilidad en la Ciudad de México

Avances, retos y recomendaciones



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
LAS MUJERES

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



MOVILIDAD
INTEGRADA



BANCO MUNDIAL



UMBRELLA FACILITY
FOR GENDER EQUALITY



MEMBER OF
WORLD BANK GROUP

Este documento fue dirigido por **Bianca Bianchi Alves, Abel López Dodero y Karla Domínguez González** desde el Banco Mundial y coordinado para su elaboración y desarrollo por **Nadjeli Babinet Rojas**. El mismo fue realizado en dos fases. En la **Fase 1** se implementó un diagnóstico participativo y dos proyectos piloto sobre violencia contra mujeres y niñas, se realizó un análisis sobre costos del transporte con perspectiva de género y un informe donde se recuperaron los principales antecedentes y aprendizajes obtenidos. En la **Fase 2** se complementaron dichos contenidos e incorporaron las acciones y aprendizajes del Plan Estratégico de Género y Movilidad (PEGM) de la Ciudad de México (2019-2024).

La **Fase 1** (2014-2019) fue dirigida por **Karla Domínguez González** y contó con la participación de **Aldo Tudela, Alejandro Hoyos, Blanca Domine, Felipe Targa, Filiz Tamer, Max Hamrick y Shomik Mehndiratta**. Asimismo, se incluyeron aportaciones del Instituto de Recursos Mundiales (WRI México), el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP-México) y el Instituto de Liderazgo Simone de Beauvoir. Se agradece el apoyo financiero de la Umbrella Facilitation for Gender Equality (UFGE).

La **Fase 2** (2024) fue coordinada por **Nadjeli Babinet Rojas**, contó con la revisión de **Karla Domínguez González, Rebekka Bellman, y Cecilia Escalante**, del Banco Mundial, y de **Rodrigo Díaz** (Director de Movilidad de WRI México), así como el apoyo de **Joselyne Ramírez y Andrea Padilla**. Agradecemos la participación del equipo de la **Secretaría de Movilidad**, de los organismos de transporte público de la **red de Movilidad Integrada** de la Ciudad de México (Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros y Organismo Regulador del Transporte), así como de la **Secretaría de las Mujeres**, para compartir documentos, bases de datos, así como sus experiencias y reflexiones. Se agradece la dedicación de personas del equipo actual y pasado de estas dependencias que participaron en el fortalecimiento de este documento: **Abigail Martínez Salas, Alberto Serdán, Angélica Lau, Arturo Pérez, Adriana Cardona, Berenice Solano, Brando Flores, Brenda Montserrat Pérez, Celeste Hernández, Diana Lucía Contreras, Dulce Colín, Dulce Lizet Flores, Elizabeth Pérez Cadena, Enrique Munguía, Estefania Martínez, Fiorga María Jasso, Gabriela del Carmen Rodríguez, Guillermo Ávila, Gustavo Ruiz del Olmo, Isabel Viana, Jessica Martínez, Jennifer Miranda, Karina Aguilar, Karla Portales, Laura Ponce, Lídice Rocha, María Fernanda Rivera, Mariana Ramírez Mendoza, Marianely Patlán, Mónica Muñoz, Patricia Pérez Sadoval, René Bastida, Roxana de Jesus Ayala, Sandra Mejía, Sheila Arzate y Susana Mendoza**. Un agradecimiento particular al trabajo de coordinación y seguimiento dentro de SEMOVI y el SITP a: **Berenice Carrizales, Elia G. Villegas L., Ileri Brumón, María José Zacarías, Paola Olivares Ramos y Vianney Rosales** y a **Gisela Zaremberg** (FLACSO) por sus sugerencias sobre las recomendaciones.

Respecto del proceso de diseño e implementación del PEGM, además de las personas que participaron directamente en la elaboración de este documento, el equipo involucrado quisiera reconocer el trabajo de: **Ana Villarreal, Andrea Bustamante, Daniel Díaz, Fabiola Samaniego, Fabiola Zermeño, Gabriela Rodríguez, Mauricio Sosa (q.e.p.d.), Mayra Cabrera, Nayelly Gutiérrez Mena, Paula Soto, Roberto Mendoza, Rosario Castro, Sharon Rojas, Tatiana Kopelman, Tatiana Revilla y Yazmin Pérez Haro**.

Asimismo, agradecemos el apoyo de los titulares de la Secretaría de Movilidad, **Andrés Lajous**, de la Secretaría de las Mujeres, **Ingrid Gómez Saracibar**, y de los organismos del SITP, para llevar a cabo este proceso en coordinación y diálogo con ellos y con sus equipos.

Finalmente, se reconoce todo el **trabajo de las personas, organizaciones, redes y movimientos feministas que históricamente han luchado para avanzar la agenda de género a nivel global, nacional y en la Ciudad de México**.

Índice

Introducción	4
Diagnóstico	6
Las problemáticas de género y movilidad	6
El SITP en la Ciudad de México: panorama general	10
Antecedentes	12
Instituciones de mujeres en México	12
Antecedentes de iniciativas preventivas de la VCMN	13
<i>Espacios exclusivos para mujeres y niños en el transporte público</i>	13
<i>Campañas de comunicación y sensibilización</i>	15
<i>Infraestructura y espacios públicos</i>	15
Antecedentes de iniciativas de respuesta ante la VCMN	15
<i>Personal de vigilancia</i>	15
<i>Protocolos de respuesta</i>	16
<i>Botones de pánico en el transporte público</i>	16
Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México (2019-2024)	17
Origen y contenidos del PEGM de la Ciudad de México	17
Acciones implementadas del PEGM de 2019 a 2024	18
<i>Eje 1: Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales</i>	19
<i>Eje 2: Atención de los patrones y necesidades de viaje de las mujeres en los planes, políticas y proyectos de movilidad</i>	26
<i>Eje 3: Equidad de género en la red de Movilidad Integrada</i>	31
Recomendaciones	35
Referencias	40
Anexo	43
Análisis detallado de las acciones implementadas (2019-2024) del PEGM: avances, retos y pendientes	43
Introducción	44
Eje 1: Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales	45
Eje 2: Atención de los patrones y necesidades de viaje de las mujeres en los planes, políticas y proyectos de movilidad	56
Eje 3: Equidad de género en la red de Movilidad Integrada	62



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: ALBERTO PICHARDO/SONIDEAS

Introducción

Las niñas y las mujeres enfrentan barreras para moverse con libertad y seguridad. Además, existen brechas de género sustantivas entre mujeres y hombres que trabajan en el sector transporte que aún no han sido superadas. Esto se traduce en un mayor costo al moverse para mujeres y niñas, limitaciones en el acceso a oportunidades laborales equitativas en el sector transporte y otras afectaciones en la garantía de sus derechos (Dominguez et.al, 2020).

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.

Además, persisten **problemáticas de Violencia contra las Mujeres y las Niñas (VCMN)**, en particular acoso sexual y violencia sexual, que se viven en diversos espacios, entre ellos, los sistemas de transporte público que utilizan. Este tipo de barreras para la movilidad segura, efectiva y digna de mujeres y niñas se ve reforzada por normas sociales relativas al género y a otras identidades que se intersectan (ej. edad, estrato social, diversidades culturales). El contexto de VCMN y las normas sociales limitan la agencia de niñas y mujeres y sus posibilidades de acceder a oportunidades económicas, educativas y recreativas. Esto también puede traducirse como un costo adicional, no monetario, en el que incurren al moverse.

Finalmente, la tercera barrera para las mujeres en materia de movilidad es la **brecha en la participación de mujeres como trabajadoras del sector**. A nivel global, la participación de las mujeres ha sido históricamente menor que la de los hombres y persisten problemáticas derivadas de la masculinización del sector transporte. Esto puede interpretarse como un costo extra de las mujeres o un “impuesto rosa” que deben pagar al trabajar en el sector transporte.

Este informe utiliza a la Ciudad de México como estudio de caso para analizar las problemáticas de género y movilidad y las principales iniciativas realizadas para abordarlas. Constituye un excelente caso de estudio para este informe por tres razones principales:

- 1. Diversidad de modos de transporte:** Esta ciudad ofrece una mezcla excepcionalmente diversa de modos de transporte dentro de su red de transporte público. Además, existen esfuerzos para la consolidación de esta red como un solo Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) que resultan relevantes de analizar.
- 2. Problemas prevaletentes:** En segundo lugar, hay niveles persistentes de VCMN en los sistemas de transporte de la ciudad a pesar de los esfuerzos históricamente realizados para abordarlos, los cuales han sido documentados en numerosos estudios.
- 3. Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019-2024:** Finalmente, la actual administración de la Ciudad de México publicó en 2019 un Plan Estratégico de Género y Movilidad (PEGM) implementado de 2019 a 2024. Al ser una iniciativa pionera para la ciudad y con pocos casos equiparables en América Latina, resulta un caso central a ser evaluado para aprender de las lecciones derivadas de dicha experiencia.

El informe aborda las problemáticas de género y movilidad en la Ciudad de México y analiza algunas de las principales políticas implementadas para superarlas. Para proporcionar algo de contexto, en la **sección II** el informe describe las principales problemáticas que enfrentan las mujeres al moverse en la ciudad y al trabajar en el sector transporte, y presenta una fotografía general de los modos de transporte de la Ciudad de México. En la **sección III**, el informe relata los principales antecedentes respecto de iniciativas realizadas en la Ciudad de México para abordar estas problemáticas. En la **sección IV**, se describen los contenidos del PEGM y se analizan las acciones llevadas a cabo en el marco de su implementación por parte de la actual administración (2019-2024). Finalmente, en la **sección V** se presentan las principales recomendaciones derivadas del análisis del caso de la Ciudad de México, con el objetivo de seguir avanzando en la agenda de género y movilidad, tanto en esta ciudad como en otras que trabajan para impulsar esta agenda en México y en Latinoamérica.



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: ALEJANDRO ESPINOSA/SONIDEAS

Diagnóstico

Las problemáticas de género y movilidad

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). En el marco de estos viajes, resaltan dos problemáticas centrales: 1) las violencias sexuales y el acoso sexual que enfrentan niñas y mujeres al moverse¹ y 2) la invisibilización de sus necesidades y patrones de movilidad en los servicios públicos de movilidad que se ofrecen en la ciudad.

¹ A lo largo del texto nos referiremos a las mismas como "Violencia contra Mujeres y Niñas" (VCMN).

Si bien vivir una vida libre de violencia en todos los ámbitos es reconocido como un derecho humano, las **mujeres de todo el mundo siguen siendo víctimas de la violencia en el transporte público**. Aproximadamente el 80% de las mujeres a nivel global afirman tener miedo a ser acosadas en espacios públicos (Salek y Humanves, 2018). Esto impone graves limitaciones a su movilidad y a su acceso a empleos, educación y otros servicios. Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), estas problemáticas son de las principales barreras que limitan la participación de las mujeres en el mercado laboral, reduciendo sus posibilidades de participar en el mismo en 16.5 puntos porcentuales (OIT, 2017).

En el caso de la Ciudad de México, entre el 60% y el 96%² de las mujeres declaran haber sufrido acoso sexual en vehículos de transporte público o en espacios públicos relacionados con el transporte en la Ciudad de México. La amenaza de la VCMN tiene importantes efectos negativos en las mujeres y es una de las principales limitantes para su movilidad. Por ejemplo, un estudio de ONUMujeres y EPADEQ (2018) indicó que las mujeres modifican su comportamiento a través de diversos métodos para reducir su inseguridad como: viajar acompañadas, no salir muy noche o muy temprano, cambiar constantemente de ruta, utilizar espacios exclusivos, o utilizar el transporte público lo menos posible. Por otra parte, en el caso de sectores de mayores recursos, se traduce también en una temprana adquisición de automóviles. Este tipo de decisiones de cambio de comportamientos y formas de movilidad por motivos de inseguridad, refleja la reducción de la libertad de las mujeres para moverse por la ciudad y tener acceso a oportunidades económicas, educativas y de recreación³.

En segundo lugar, resalta como problemática el **enfoque ciego al género en los estudios, políticas, proyectos e infraestructura de movilidad**. Los estudios y políticas de movilidad tienden a utilizar los patrones de movilidad de los hombres como si fueran los mismos en toda la población. Este sesgo deja de lado las necesidades y patrones particulares de viaje que tienen las mujeres y genera un costo diferenciado del transporte para las mujeres que es superior en tiempo y dinero al de los hombres. Esto se ha convertido en un problema cada vez más importante, ya que los sistemas de transporte público han experimentado un aumento en la proporción de usuarias (González y Muneza, 2018). Esto se refleja en particular en servicios locales que cubren distancias cercanas al hogar. Por ello, los sistemas de transporte buscan cada vez más estrategias para incorporar esta perspectiva en su planificación.

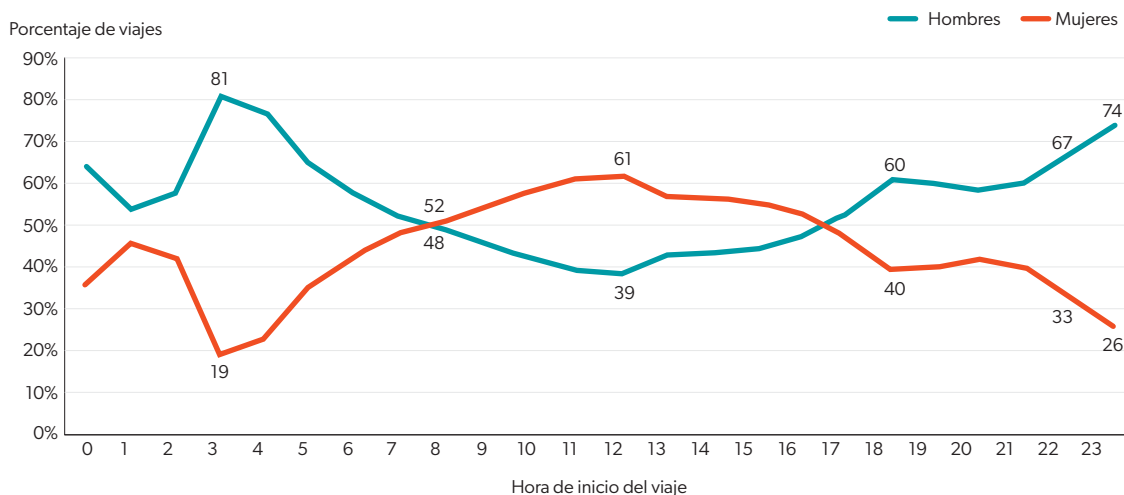
En el caso de la Ciudad de México, los datos de la última Encuesta Origen-Destino (EOD) ilustran **diferencias claras en los patrones de movilidad de mujeres y hombres**. Por ejemplo, las mujeres son más propensas que los hombres a viajar en horas valle, lo que aumenta sus **tiempos de espera** del transporte (*Figura 1*). Además, las mujeres **tienden más a caminar y a hacer uso de servicios individuales de transporte** (taxi, aplicaciones, bicitaxi y mototaxi), mientras que los hombres son más propensos a utilizar las demás formas de transporte, incluidos los coches particulares, las motos y las bicicletas (*Figura 2*).

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). Esta brecha de género puede relacionarse con barreras sociales y culturales, tales como estereotipos y roles de género, que limitan el acceso de niñas y mujeres al uso de este medio de transporte (SEMOVI, 2019; ITDP y GIZ, 2018). Por ejemplo, los datos de la biciescuela muestran consistentemente una mayor proporción de participación de niñas y mujeres, por lo que persisten inequidades de acceso a este tipo de capacidades y herramientas.

2 La cifra varía de acuerdo a la metodología utilizada, sin embargo, la conclusión es consistente y clara: un alto nivel de VCMN está presente en el SITP de la Ciudad de México. Por ejemplo, de una muestra de 2,952 mujeres 96.3% reportan que a lo largo de su vida han vivido, por lo menos en una ocasión, algún acto de violencia sexual y esto le ha ocurrido a 88.5% de ellas durante el último año cuando transitaban por el transporte o espacios públicos (ONU, 2018). Asimismo, de acuerdo a un estudio del BID (2019), 6 de cada 10 mujeres han sido víctimas de agresiones sexuales en el transporte público dentro de los CETRAM. Por su parte, en otro estudio, de las 3,214 usuarias entrevistadas, el 88.5% había sido víctima de algún tipo de violencia sexual al moverse en el SITP o en espacios públicos de la ciudad en los últimos 12 meses (EPADEQ y ONU Mujeres, 2018).

3 En el caso de niñas y mujeres jóvenes, esto también se refleja en una alta dependencia de los padres como acompañantes al moverse, lo cual reduce su autonomía para desplazarse y realizar diversas actividades.

Figura 1. Hora de inicio de viaje



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

Finalmente, la información de la EOD resalta que **la mayoría de los viajes realizados por motivos de cuidado en la Ciudad de México son realizados por parte de mujeres** (INEGI, 2017). Esto se vincula con roles socialmente asignados a las mujeres respecto de cuidados del hogar y de otras personas (ej. infancias, personas con discapacidad, personas adultas mayores y personas con alguna enfermedad) (ITDP, 2018; Steer, 2018). Los roles sociales asignan ciertas actividades y responsabilidades de manera prioritaria a mujeres, lo que hace que destinen del doble al triple de tiempo a labores de cuidado comparado con los hombres y se reduzcan sus oportunidades laborales, educacionales y de recreación (INEGI, 2014).

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.

Además de las problemáticas relacionadas con las mujeres usuarias del transporte público, resulta clave visibilizar también aquellos desafíos que enfrentan las mujeres que trabajan dentro del sector movilidad. A nivel global y en la Ciudad de México en particular, se identifica que persiste una **brecha en la participación de mujeres como trabajadoras del sector movilidad** (SEMOVI, 2019). Por ejemplo, en Europa se reporta que sólo el 22% de las personas que trabajan en el sector transporte

son mujeres (European Commission, 2019) y en América Latina y el Caribe el porcentaje es menor al 15% en los sectores de construcción y operación del transporte (Granada et al., 2016). En México el sector transporte es uno de los sectores con mayor subrepresentación de mujeres (Cruz, 2017). Estos datos coinciden con el diagnóstico para la Ciudad de México, donde se observa una brecha significativa en materia de género (SEMOVI, 2019). Además, el que este sector esté históricamente dominado por hombres, favorece una cultura institucional que normaliza inequidades de género y la VCMN.

Costo generalizado del transporte para las mujeres

Para entender los costos asociados a la movilidad, puede utilizarse una adaptación del Coste Generalizado del Transporte⁴ (GCT, por sus siglas en inglés) con perspectiva de género⁵.



Costos monetarios: Las mujeres enfrentan mayores costos monetarios al usar el SITP debido a sus labores de cuidado. Para realizar este tipo de viajes, las mujeres realizan viajes multimodales y polivalentes que resultan más caros al no existir tarifas integradas del transporte (Peters, 2002). Además, algunos estudios sugieren que las mujeres gastan un porcentaje mayor de sus ingresos en transporte público aunque sus viajes sean más cortos por término medio (Lecompte y Bocarejo, 2017).



Costos de tiempo (de viaje y traslados): Las mujeres gastan más tiempo para trasladarse debido a sus pautas de viaje, al tener más paradas en el camino, viajar cuidando a otras personas y trasladarse en horas valle (con menos frecuencia de transporte y por tanto más tiempos de espera). Además, cuando eligen qué modo de transporte utilizar, consideran variables como la seguridad, a veces en detrimento de la asequibilidad o el tiempo. Por ejemplo, mujeres y hombres pueden tener tiempos de viaje similares por trayecto, pero durante ese tiempo las mujeres realizan viajes más cortos, a velocidades más lentas y en distancias más cortas (Peralta et al, 2014). Además, enfrentan mayor “pobreza de tiempo” al compaginar las responsabilidades del hogar y del trabajo remunerado (Duchene, 2011).



Costos de seguridad: 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 seguridad⁶. 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).

4 El Coste Generalizado del Transporte se refiere al costo total de viaje de una persona usuaria desde su origen hasta su destino, y considera costos monetarios y no-monetarios (Vuchic, V. R., 2005).

5 Se puede estimar el valor del tiempo de los distintos usuarios utilizando encuestas de preferencias declaradas o reveladas y observar las diferencias por género para estimar el coste adicional al que se enfrentan las usuarias.

6 De 2,952 mujeres encuestadas al preguntar qué medidas han tomado en el transporte público o al transitar en espacios públicos, 4.2% indican que no se suben a taxis en la calle y 0.2% prefieren usar uber (ONU Mujeres, 2018).

El SITP en la Ciudad de México: panorama general

La introducción de medidas que atiendan las problemáticas de género y movilidad es un reto en una ciudad con una zona metropolitana tan extensa y con una gama diversa de medios de transporte. La Ciudad de México cuenta con 9 millones de habitantes y forma parte de la **zona metropolitana más poblada de Norteamérica** (22 millones). En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), formada por la Ciudad de México, 59 municipios del Estado de México y uno del estado de Hidalgo, se realizan **34.6 millones de viajes diarios, de los cuales 15.6 millones son en transporte público** (INEGI, 2017). **Actualmente, la red de transporte público de la Ciudad de México incluye los siguientes sistemas⁷:**



Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro - El primer y mayor sistema de transporte masivo es el STC Metro, un organismo público descentralizado, puesto en marcha en 1969. Actualmente consta de 12 líneas de trenes con una extensión de más de 220 km. En 2023 dio servicio a 3.4 millones de pasajeros diarios en día laboral. (Esta cifra alcanzó hasta 5.55 millones en 2019, pero se redujo después de la pandemia y por ciertos cierres de línea implementados).



Metrobús - Metrobús es un organismo público descentralizado inaugurado en 2005 que opera el sistema de transporte rápido en autobús (BRT) de la ciudad. Actualmente consta de 7 líneas y 3 servicios emergentes complementarios, y transporta alrededor de 1.6 millones de pasajeros diarios en día laboral en 2023.



Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE) - STE es un organismo público descentralizado creado en 1947. Consta de 10 líneas de trolebús y una línea de tren ligero. El tren ligero en 2023 transportó a 79,260 y los trolebuses a 275,670 personas usuarias al día.



Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) - RTP es un organismo público descentralizado creado en el 2000. Opera una red de 99 rutas de autobuses más servicios emergentes. En 2023, los servicios de RTP transportaron a casi 408,410 personas usuarias por día (en día laboral).



Cablebús - Cablebús empezó operaciones en 2021, cuenta con 2 líneas, la línea 1 (con una longitud de 9.2 km), en la Alcaldía Gustavo A. Madero y la línea 2 (de 10.6km) en Iztapalapa. El promedio de personas usuarias transportadas en día laboral para 2023 fue de 120,737 y su operación está a cargo del STE.



ECOBICI (sistema de transporte individual en bicicleta pública) - Inició operaciones en 2010 y a partir de 2019 SEMOVI asumió su operación. Al cierre de 2023 cuenta con 643 estaciones en 6 alcaldías (Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo) y registra más de 65 mil viajes diarios (37% de las personas registradas en Ecobici son mujeres, pero solo el 27.6% de los viajes son de mujeres y niñas).



Servicio de transporte público colectivo concesionado (peseros, microbuses y combis) - Empezó a operar desde los 1970 informalmente y mediante concesiones desde los 1980. Se les conoce como *hombre-camión* ya que cada concesionario maneja la operación de una unidad y dichos concesionarios individuales se unen para acceder a "rutas" de servicio. Su seguimiento y supervisión es complejo debido a su fragmentación y estatus semirregular.

⁷ Los datos sobre el SITP y el total de personas transportadas diariamente fueron provistos por la Dirección General de Coordinación de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos de SEMOVI con base en la información de 2023.



Corredores y servicios zonales - Actualmente existen 28 rutas de autobús operadas por empresas que tienen una concesión para prestar el servicio en recorridos específicos, a los cuales se denomina como “corredores” (24) y “servicios zonales” (4). Tienen mayor organización, supervisión y estructura formal comparado con los servicios de ruta. El Organismo Regulador del Transporte (ORT), como entidad del gobierno, supervisa dichos servicios.



Centros de Transferencia Modal (CETRAM) - Los CETRAM son espacios que conectan estaciones del STC Metro y otras formas de transporte público. Se crearon en 1969 y fueron administrados inicialmente por el STC Metro y a partir de 1993 pasaron a ser administrados por diferentes dependencias. Actualmente es el ORT quien gestiona los 37 CETRAM de la ciudad.



Taxis - La ciudad cuenta con un amplio sistema de taxis compuesto por aproximadamente 140.000 concesiones registradas por la SEMOVI. En Ciudad de México, en 2023, se realizan casi 1,000.000 viajes diarios en taxi.



Servicios de movilidad de barrio (bicitaxis, mototaxis, golfitaxis) - Este tipo de servicios utilizan bicis, motos u otros vehículos modificados para prestar el servicio de transporte a nivel barrial. Son servicios informales y no cuentan con una autorización del gobierno para prestar su servicio, salvo por el caso de ciclotaxis, cuya regularización dio inicio recientemente. Su presencia se concentra en seis alcaldías: Tláhuac, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y Xochimilco.

Históricamente, cada uno de los sistemas de transporte ha operado de forma independiente, no obstante, a partir de la **publicación de la Ley de Movilidad en 2014, se hace explícita la necesidad de conformar un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)** en la ciudad, estructurando a los diferentes servicios de pasajeros en una sola red que los articule en términos físicos, operativos, informativos, de imagen y medio de pago (GODF, 2014).

Si bien esto se establece en la ley desde 2014 y hubo avances en la última década para la integración, por ejemplo del medio de pago por tarjeta entre Metro y Metrobús, no es hasta 2019 que se llevó a cabo la **formalización y operación del Comité del SITP**, la creación de la **Dirección General de Coordinación de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos (DGCOPPE)**. Además, se estableció una **imagen integrada** bajo la identidad de “**Movilidad Integrada**” con un diseño realizado por Lance Wyman, diseñador del logo original del STC Metro (dicho diseño es el que se incluye en las imágenes usadas en esta sección). Asimismo, se implementó una **tarjeta única**, utilizada actualmente en STC Metro, Metrobús, tren ligero, trolebuses, unidades de RTP, Cablebús, Ecobici, en las nuevas empresas de transporte concesionado denominados servicios zonales que fueron conformadas en la actual administración y en algunos corredores que la han incorporado progresivamente.

Si bien las intervenciones en materia de género y movilidad pueden aplicarse en uno o varios sistemas, **la implementación de estrategias en toda la red han sido difíciles debido a la variada naturaleza de los modos de transporte y la complejidad de coordinación** institucional. Los avances descritos respecto de la conformación de un SITP resultan clave para entender las posibilidades de llevar a cabo de manera más articulada este tipo de acciones en el SITP de la Ciudad de México. Para entender dichos avances, también resulta clave conocer los antecedentes principales respecto de los esfuerzos para incorporar la perspectiva de género en el transporte en la ciudad, los cuales se detallan en la siguiente sección.



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: ALBERTO PICHARDO/SONIDEAS

Antecedentes

Instituciones de mujeres en México

La creación de instituciones para abordar las cuestiones de género y, en concreto, la violencia contra las mujeres y niñas, tiene una larga historia tanto a nivel internacional como en México⁸. A partir del activismo feminista a principios del siglo XX (organizaciones, colectivos, activistas, Congresos feministas), la presión internacional (convenciones, tratados y conferencias globales), y los procesos de democratización en México, se crearon instituciones permanentes relacionadas con el tema de género a partir de la década de los 1990 (Tarres, 2010; Beer, 2017; CEPAL, 1994; INMUJERES, 2017; INMUJERES, 2021). Primero, a partir de la creación del Programa Nacional de la Mujer (PRONAM) en 1995, la Comisión Nacional de la Mujer (CONMUJER) en 1998 y la creación del Instituto Nacional de las Mujeres (INMUJERES) en 2001 (INMUJERES, 2021). Paralelamente, se llevó a cabo la creación de Institutos de la Mujer a nivel estatal, iniciando desde 1987 en Guerrero y finalizando en 2007, momento en el cual cada estado del país ya había establecido su propio Instituto (INMUJERES, 2021, p. 55).

⁸ Para una revisión detallada respecto de los antecedentes internacionales, nacionales e hitos sobre los derechos de las mujeres ver: INMUJERES (2021).

En la Ciudad de México, el Instituto de las Mujeres (InMujeres) fue creado por ley en 2001 y puesto en marcha en 2002. El InMujeres era un organismo público independiente dentro del Gobierno de la Ciudad de México encargado de desarrollar iniciativas para promover los derechos de las mujeres y la igualdad de género en la ciudad, incluyendo el desarrollo de programas para abordar la violencia sexual en el transporte público (INMUJERES, 2018). Un programa emblemático diseñado por InMujeres para abordar la VCMN en el transporte público fue el **Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público** (en adelante, el Programa). Lanzado en 2008 desde el InMujeres, pero implementado por las autoridades de los distintos sistemas de transporte y por las autoridades policiales que prestan servicio en esos sistemas. El Programa incluye diversas actividades destinadas a abordar la violencia sexual en el transporte público desde una perspectiva de acciones afirmativas, principalmente en los sistemas de transporte colectivo masivo y semi-masivo no concesionados. Sus principales iniciativas implementadas dentro del SITP incluyen:

1. espacios exclusivos para mujeres y niños en el transporte público y vehículos exclusivos para mujeres (sistema Atenea de RTP y algunos taxis rosa);
2. campaña de comunicación contra la violencia;
3. instalación de quioscos de asistencia a supervivientes en algunas de las estaciones del STC Metro; y
4. línea telefónica para dar asistencia a las víctimas las 24 horas del día.

En 2018, el InMujeres se disolvió y se creó la **Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México** (SEMujeres). La Secretaría continúa la misión del InMujeres, pero cuenta con una autoridad ampliada al convertirse en una dependencia del gabinete central, al cual “le corresponde el despacho de las materias relativas al pleno goce, promoción y difusión de los derechos humanos de las mujeres y niñas; la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres; la transversalización de la perspectiva de género en la Administración Pública de la Ciudad; la erradicación de la discriminación y todo tipo de violencia contra las mujeres, y el impulso al sistema público de cuidados” (G.O. CDMX, 2018). Una de las principales diferencias entre el InMujeres y la SEMujeres a resaltar, es que ahora esta dependencia es responsable de operar servicios con mucho mayor alcance, tales como 27 Unidades Territoriales de Atención y Prevención de la Violencia de Género, Lunas, abogadas de las mujeres con presencia en todas las agencias del Ministerio Público y tres espacios de refugio, servicios que antes no existían o estaban adscritos a otras secretarías (SEMujeres, 2024).

Antecedentes de iniciativas preventivas de la VCMN

En gran parte del mundo se han probado varias medidas para prevenir y responder a la VCMN en el transporte público, particularmente desde los años 1970. Algunas de ellas se concibieron como soluciones temporales inmediatas, por ejemplo, vagones segregados, mientras que otras persiguen un cambio de comportamiento a más largo plazo, por ejemplo, intervenciones en infraestructura, formación de conductores y campañas de sensibilización y comunicación. Asimismo, se han desarrollado diversas acciones para dar una respuesta más efectiva y pronta a la VCMN en los sistemas de transporte.

Espacios exclusivos para mujeres y niños en el transporte público

La estrategia más comúnmente adoptada a nivel global es designar uno o dos vagones de metro (o trenes enteros en horas pico) sólo para mujeres y niños, así como servicios de autobús exclusivos para mujeres o con asientos exclusivos (Newman, 1973; Tudela, 2013). Este tipo de medidas de separación de personas usuarias en función del género se ha llevado a cabo en ciudades como Río de Janeiro (Brasil), Guangzhou (China), Shenzhen (China), Bogotá (Colombia), Mumbai (India), Yakarta (Indonesia), Tokio (Japón), Lahore (Pakistán), Bangkok (Tailandia) y también en la Ciudad de México (México), teniendo una acogida y resultados desiguales en cada contexto.

En el caso de la Ciudad de México, **reservar los primeros vagones del tren de metro sólo para mujeres fue la primera política adoptada en el sector movilidad que intentó abordar cuestiones de género (primero dos vagones y posteriormente tres)**. La política es casi tan antigua como el propio STC Metro, ya que se introdujo de forma no oficial aproximadamente

un año después de la inauguración del sistema a finales de 1969, como respuesta a quejas y protestas de mujeres sobre la incomodidad de viajar en el sistema. **El STC Metro introdujo vagones separados por sexo, uno de los primeros del mundo en hacerlo**, primero de manera informal (1970) y posteriormente oficializándolo (2000).

Este tipo de medidas se han introducido también en otros sistemas de transporte como **Metrobús, el sistema de BRT de la ciudad, que desde 2007 funciona con una cabina reservada para mujeres e infancias** (con posibilidad de ingreso para personas con discapacidad). A partir del *Programa* en 2008 también se incorporaron **unidades de autobús exclusivas para mujeres a través del servicio Atenea (autobuses rosas) operado por RTP** (Dunckel-Graglia, 2013; INMUJERES, 2017). El objetivo de las unidades Atenea era abordar la seguridad dentro de unidades y dar visibilidad -por el color- a la necesidad de avanzar en los derechos de las mujeres en el SITP. No obstante, nunca hubo suficiente oferta de este servicio para cubrir una proporción significativa de las necesidades de transporte de las mujeres.

Existe un **debate en curso a nivel nacional y global sobre si la política de introducir vagones, espacios o unidades sólo para mujeres en el transporte público ayuda realmente a reducir los incidentes de violencia**. Lo anterior, dado que estos espacios: a) no abordan ni impactan en la solución de la problemática de VCMN de raíz; b) ponen la carga de la seguridad en las víctimas en lugar de en los agresores; y c) pueden reforzar narrativas sociales y estereotipos respecto de que las mujeres tienen poca agencia y de que los hombres carecen de autocontrol (Dunckel-Graglia, 2013). Además, como los vagones exclusivos para mujeres tienen una capacidad limitada, no todas las mujeres pueden utilizarlos, lo que puede aumentar su inseguridad en el uso de espacios mixtos (Kondylis et al, 2019). Por ejemplo, un estudio sobre este tipo de medidas implementadas en Río de Janeiro (Brasil) ha demostrado que, aunque esta medida ha tenido un efecto positivo, quienes se desplazan al trabajo asocian a las mujeres que no viajan en las zonas exclusivas para mujeres como más abiertas a las insinuaciones sexuales, lo que normaliza el acoso sexual en otros espacios (Kondylis et al, 2019). Por su parte, una evaluación de impacto llevada a cabo por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) del Programa Viajemos Seguras indica que la segregación puede prevenir algunas incidencias de acoso sexual en casos asociados a la congestión -como tocamientos no deseados- pero hay otras formas de VCMN que pueden ocurrir a cualquier hora del día y en cualquier espacio (Soto et al, 2017).

Iniciativas desde el Banco Mundial (Hazme el Paro, Fase I)

A partir de 2014, el Banco Mundial ha explorado intervenciones para prevenir y responder a la VCMN en los sistemas de transporte público de la Ciudad de México. El primero de estos estudios exploratorios se centró en **abordar la violencia sexual dentro de los vehículos** de transporte público concesionado que trabajan en el esquema de corredores. Este proyecto piloto se denominó Hazme el Paro y exploró **métodos alternativos para abordar el acoso sexual en el transporte público -distintos del transporte segregado-** que se centraban en cambiar comportamientos.

Constaba de tres componentes principales: (i) una **aplicación móvil** para facilitar la denuncia de incidentes de acoso sexual; (ii) **formación de operadores** para que se convirtieran en interventores utilizando acciones no confrontativas; y (iii) una **campaña de comunicación** que invitaba a la comunidad del transporte a intervenir con acciones bien probadas, específicas y no confrontativas (que no les pusieran en riesgo). Esto se implementó en un proyecto piloto con una empresa privada de corredores, COREVSA, que opera en Av. Revolución, una importante vía de comunicación norte-sur.

En su evaluación se vieron **resultados positivos sobre el aumento de la sensibilización** sobre el acoso sexual entre personas usuarias del corredor intervenido y se identificó un **aumento de hombres jóvenes que querían intervenir ante casos de VCMN**. Los resultados fueron limitados al tratarse de un piloto con una escala temporal (cuatro meses) y espacial (un corredor) acotada y no haber podido formar a los usuarios de los transportes en estrategias no conflictivas para responder al acoso sexual, lo cual aumentaría su impacto. Asimismo, se observa como un potencial para este tipo de iniciativas la colaboración con las autoridades (ej. SEMUJERES, SEMOVI y ORT) para mayor replicabilidad.

Más allá de las cuestiones de igualdad, **el transporte segregado por sexos también puede reducir la calidad general de los sistemas de transporte**. Designar espacios para mujeres reduce la oferta global de transporte. Las ciudades pueden intentar compensar este problema proporcionando más vehículos, pero esto impone un costo adicional que no siempre pueden cubrir. En el caso de RTP, debido a la falta de oferta disponible, los tiempos de espera de las unidades Atenea y de las unidades ordinarias ha llegado a ser de más de 30 minutos, por lo que se amplían los tiempos de espera para las personas usuarias, tanto mujeres como hombres, que a veces deben esperar el doble de tiempo una unidad.

Campañas de comunicación y sensibilización

En 2008, cuando InMujeres lanzó su programa Viajemos Seguras, un objetivo importante era el tener un impacto en cambiar actitudes y comportamientos respecto de la VCMN (INMUJERES, 2017). Con este fin, el programa lanzó una campaña de sensibilización sobre los derechos de las mujeres en el transporte, incluyendo tanto el color rosa en las unidades Atenea de RTP y una campaña de comunicación dirigida especialmente a jóvenes, hombres y niños, mediante redes sociales, videoclips, carteles, audios, etc. El trabajo se realizó en colaboración con socios de organizaciones de la sociedad civil, líderes de opinión, medios de comunicación e incluso el sector empresarial. El trabajo también tuvo como objetivo promover el cambio social para superar los estereotipos de género con nuevas formas de masculinidad, ayudando a revertir las causas de la discriminación y la VCMN. Desde que se puso en marcha el programa inicial Viajemos Seguras, también se han lanzado nuevas campañas de comunicación para concienciar sobre los problemas de las mujeres en el transporte.

Si bien las campañas de comunicación eficaces pueden ser una herramienta potencialmente poderosa para reducir la VCMN y son consideradas como relevantes por parte de las mujeres usuarias, resulta fundamental la evaluación de las mismas para poder medir su impacto y realizar un proceso de ajustes iterativos que permitan mejorar la respuesta social a las mismas (Soto et al, 2017). Además, las evaluaciones de este tipo de medidas indican que no hay pruebas suficientes sobre su eficacia y es necesario que este tipo de acciones formen parte de un paquete más completo de medidas de prevención y atención (Arango et al, 2014; Kerr-Wilson et al, 2020).

Infraestructura y espacios públicos

En 2007, el Gobierno de la ciudad puso en marcha el Programa Comunitario de Mejoramiento Barrial (PCMB) cuyo objetivo era apoyar la revitalización de muchos de los barrios de la ciudad, promoviendo los espacios públicos como espacios seguros y fomentando su uso y apropiación, a través de la participación ciudadana. En los proyectos desarrollados como parte del PCMB se incluyó el requisito de considerar criterios de equidad de género desde su diseño, por ejemplo, considerando aumentar el porcentaje de mujeres involucradas en cada proyecto, lo cual llevó al aumento de la participación de mujeres en los mismos (SIBISO, sf). Este programa recibió un premio del BID por “Liderazgo y Participación Ciudadana de las Mujeres” (BID, 2016).

Antecedentes de iniciativas de respuesta ante la VCMN

Personal de vigilancia

Con respecto al fortalecimiento de las medidas de vigilancia, muchas de las funciones de seguridad y la aplicación de las políticas de segregación de género en las estaciones de Metro y Metrobús son realizadas por parte de personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, con elementos de la Policía Bancaria e Industrial (PBI) y/o la Policía Auxiliar (PA). Casi todas las estaciones de Metro y Metrobús tienen al menos una persona miembro de la policía que se mantiene con un cargo fijo en áreas como torniquetes y áreas para abordar espacios exclusivos para mujeres, al menos, durante las horas pico de operación. Una auditoría realizada en 2017 por el BID sobre la seguridad en dos líneas de Metro (líneas 1 y 3) demostró la presencia policial en el 90% de estos puntos de separación (Soto et al, 2017). Si bien se espera que los agentes de PBI y PA proporcionen seguridad a mujeres y niñas, la efectividad y la percepción de efectividad de estos policías es desigual. La

posible falta de cobertura en las horas valle puede generar una percepción de inseguridad en las mujeres en un horario que utilizan de forma prioritaria. Además, algunas mujeres dudan en acercarse a la policía ante casos de VCMN, debido a falta de confianza e incluso percepción de inseguridad respecto de los mismos. En el mismo estudio del BID se observó que la presencia de mujeres policías podría afectar positivamente la percepción de la seguridad.

Protocolos de respuesta

En la Ciudad de México existen diferentes puntos de entrada para la atención directa y la denuncia de casos de VCMN en el transporte público. Algunos organismos del SITP cuentan desde hace varias administraciones con mecanismos de respuesta establecidos (en particular el STC Metro y Metrobús) y en InMujeres (ahora SEMUJERES) también se cuenta con personal para brindar asesoría legal y psicológica. Sin embargo, la red de transporte público ha carecido históricamente de un protocolo o lineamientos uniformes para recibir, registrar y responder a los casos de acoso sexual y otras violencias en el transporte público. La aplicación y el cumplimiento de un protocolo uniforme se enfrenta a obstáculos difíciles de superar debido a la diversidad de modos de transporte y tipos de operadores existentes en la ciudad.

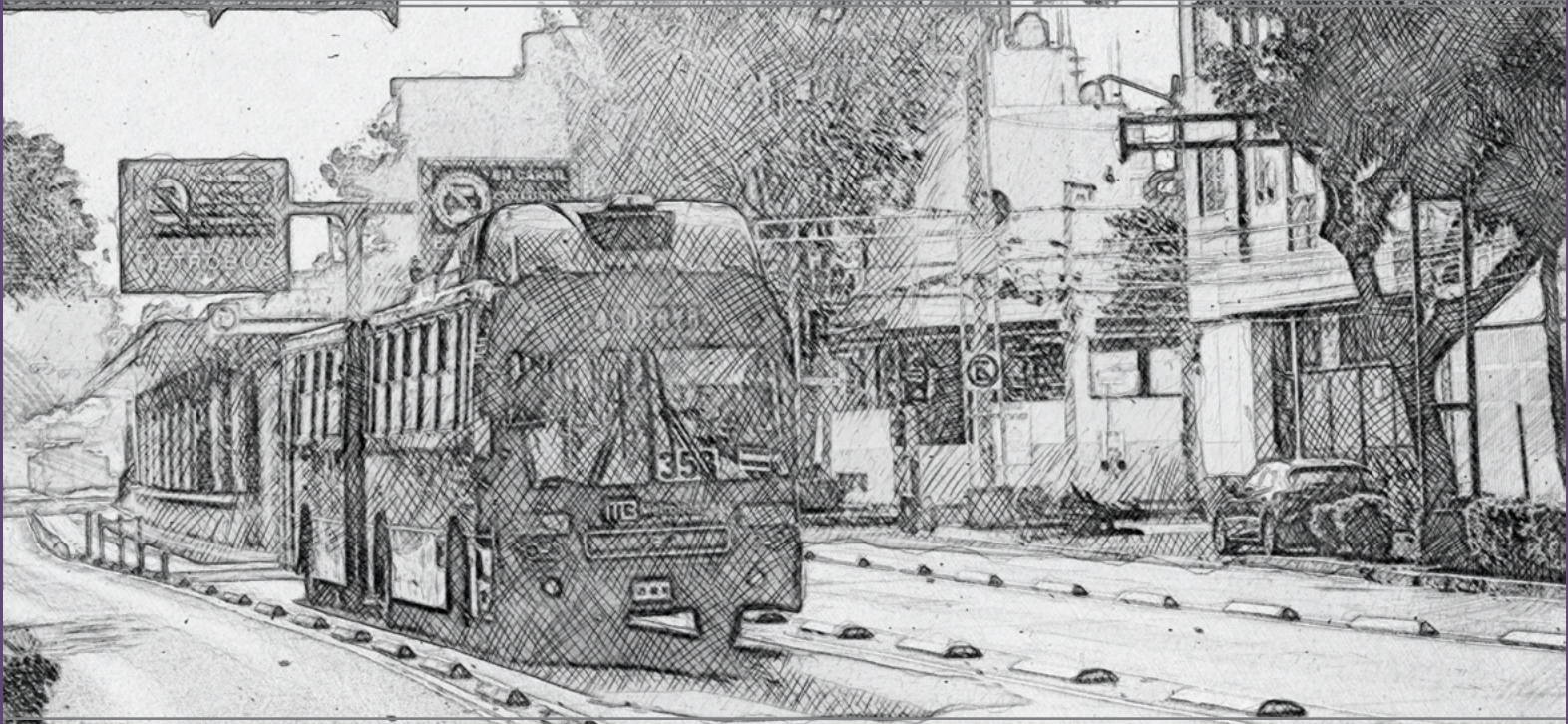
Botones de pánico en el transporte público

La introducción de botones de pánico en el transporte público es otra iniciativa destinada a abordar la seguridad en los vehículos de transporte público. A diferencia de otras iniciativas, los botones de pánico se han dirigido al transporte público no masivo generalmente. En 2017, el Gobierno de Ciudad de México anunció un proyecto de inclusión de localizadores GPS y botones de pánico en el servicio de taxi para mejorar la seguridad en traslados. Sin embargo, no existe información documental que demuestre la implementación o evidencia de la operación de la medida presentada en el periodo 2017-2018 en los taxis de la Ciudad de México⁹.

Iniciativas desde el Banco Mundial (Hazme el Paro, Fase II)

En la fase II de "Hazme el Paro" se buscó identificar: (i) mejores prácticas de participación ciudadana en el diseño de los espacios públicos que rodean las estaciones de transporte, (ii) métodos para evaluar los lugares públicos en aspectos de seguridad, (iii) análisis de las diferencias de género en los lugares públicos y auditorías de seguridad realizadas por mujeres, y (iv) nuevas tecnologías que podrían mejorar las auditorías de seguridad sin dejar de centrarse en la seguridad de las mujeres. Algunos de los nuevos métodos analizados incluyen tecnologías como la realidad virtual (RV) y la geovigilancia, así como metodologías menos costosas, como grupos de discusión separados para mujeres y hombres, y las consideraciones éticas que deben tenerse en cuenta. Finalmente, se desarrolló una metodología para evaluar el diseño de las estaciones de BRT y su entorno, una caja de herramientas y una estimación de los posibles beneficios medioambientales, sociales y económicos de una infraestructura ciclista en un entorno intermodal de BRT incluyendo criterios de seguridad de las mujeres. El proyecto ha sido uno de los primeros de su clase en abordar múltiples fases del TGV en el transporte público mejorando la accesibilidad y desarrollando este tipo de herramientas.

9 En el marco del PEGM en el periodo 2019-2024 sí se identifican acciones implementadas respecto de kits de videovigilancia y botones de auxilio en unidades (ver: Eje 1, línea de acción 1), las cuales son diferentes de las señaladas en esta sección de antecedentes, sobre las cuales no se encontró evidencia sobre su implementación.



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: ALBERTO PICHARDO/SONIDEAS

Plan Estratégico de Género y Movilidad de la Ciudad de México (2019-2024)

Origen y contenidos del PEGM de la Ciudad de México

En marzo de 2019, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) de la Ciudad de México publicó, por primera vez en la historia de esta secretaría, un Plan Estratégico de Género y Movilidad (PEGM). En el mismo, incorporó estrategias y acciones a implementar desde SEMOVI y los organismos de transporte, en coordinación con otras dependencias como la Secretaría de las Mujeres (SEMUJERES), la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) y la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), para avanzar en mejorar la movilidad de las mujeres, fortalecer su seguridad y cerrar las brechas de género del sector transporte. El PEGM es producto de un diagnóstico realizado por la SEMOVI, en colaboración con los organismos de transporte, SEMUJERES y otras dependencias, así como con otros sectores sociales, tales como academia, sociedad civil y organismos internacionales (SEMOVI, 2019, p.6).

En el marco de este plan, se establecen **tres ejes estratégicos** conformados por **8 líneas de acción** para avanzar en superar las principales barreras que enfrentan las mujeres al moverse y al trabajar en este sector movilidad en la Ciudad de México:

Eje 1 - Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales: Este eje aborda los problemas de VCMN al hacer uso del SITP. Sus líneas de acción se centran en acciones preventivas (infraestructura, vigilancia y sensibilización) y de respuesta (protocolos y sistemas de información). Cabe destacar que la implementación de este eje se reforzó a partir de la “*Declaratoria de Alerta por Violencia contra las Mujeres*” (DAVM) publicada el 25 de noviembre de 2019 (G.O. CDMX, 2019).

Eje 2 - Necesidades de viaje no reconocidas: El segundo eje se centra en atender las necesidades y patrones de viaje de las mujeres en el SITP. Las líneas de acción abordan la creación de infraestructura, planes y políticas que consideren las características de los viajes que realizan mujeres y niñas y la promoción de alternativas de movilidad efectivas y sustentables para ellas, tales como la movilidad en bicicleta.

Eje 3 - Equidad de género en la red de Movilidad Integrada: El último eje se enfoca en fortalecer la paridad de género y fomentar una cultura institucional incluyente y no violenta dentro del sector transporte, a partir de acciones afirmativas que promuevan mayor equidad de género, fomentar una cultura de no violencia y dar respuesta pronta y efectiva a los casos de acoso sexual y hostigamiento que se presentan dentro de las instituciones del sector.

Acciones implementadas del PEGM de 2019 a 2024

En este apartado **se resumen los avances y pendientes**, de 2019 a enero de 2024, respecto de los tres ejes del PEGM y las 8 líneas de acción que engloba (ver *figura 3*). Asimismo, **se señalan 17 recomendaciones para fortalecer el seguimiento de estas acciones a futuro**.

Figura 3. Acciones implementadas del PEGM de 2019 a 2024.



Elaborado por SEMOVI.

Los insumos de esta sistematización parten de un proceso de revisión documental, cinco talleres de reflexión participativa y diálogos con personas en cargos directivos y técnicos de SEMOVI, los organismos de transporte y la SEMUJERES. Se incluye de forma complementaria a esta sección el **Anexo 1**, el cual desarrolla con mayor detalle cada una de las acciones. Para visibilizar el progreso en cada línea de acción, se indica con un color su **nivel de avance**¹⁰:

Nivel alto: Línea de acción implementada de forma prioritaria, con buenas prácticas identificadas en su aplicación o con avances más allá de los planificados.

Nivel medio: Línea de acción con un avance moderado, que si bien muestra avances clave también cuenta con pendientes o hay niveles de avance divergentes en el SITP.

Nivel bajo: Línea de acción con un bajo nivel de avance en su implementación, con pendientes clave que no han sido ejecutados y/o barreras considerables a superar.

Eje 1: Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales

1. Infraestructura y vigilancia para la prevención de violencias y acoso sexual

Implementación de mejoras en iluminación y sistemas de videovigilancia

Con el objetivo de mejorar la percepción de seguridad de las mujeres y prevenir situaciones de acoso y violencia sexual, se planificó y llevó a cabo la **colocación y mantenimiento de cámaras y luminarias** dentro y alrededor de las estaciones de Metro y Metrobús, así como en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM). Adicionalmente, **Metrobús realizó una renovación tecnológica** para mejorar su sistema de videovigilancia (*Anexo 1, acción 1.1*).

De manera complementaria a las acciones planificadas en el PEGM en materia de mejora de sistemas de videovigilancia en estaciones y CETRAM, se llevó a cabo la **colocación de 13,400 kits de GPS, botones de auxilio y cámaras dentro de las unidades de transporte público concesionado de ruta**, de los cuales el Organismo Regulador de Transporte (ORT) indica que aproximadamente 8 mil reportan su operación cada mes.¹¹ A estas tecnologías de vigilancia se les brinda **monitoreo en tiempo real** por parte del ORT en conjunto con el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), logrando así dar atención a emergencias en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Finalmente, se implementó por parte de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) la **AppCDMX**, que incluye el módulo de MI TAXI. En la AppCDMX y en el módulo específico del servicio de taxi, **se incorporaron medidas de seguridad** tales como funciones para compartir un viaje, verificar las placas, conocer los datos de quién opera la unidad y contar con un botón de auxilio directamente conectado al C5 (*Anexo 1, acciones 1.C1 y 1.C2*).

¹⁰ La definición del color y el nivel de avance tiene fines orientativos y se basa en un análisis de las acciones planeadas e implementadas, así como en la comparativa del avance de todas las líneas.

¹¹ La diferencia encontrada entre las instalaciones y la operación se puede explicar por rotación de unidades para su operación en este sector debido a la demanda, a las características de las unidades que requieren mantenimiento constante, así como a los procesos de chatarrización y conversión a empresas promovidos en esta administración.

Recomendación Específica (RE) 1: Reforzar las líneas base y la evaluación del impacto de proyectos de iluminación, vigilancia y botones de auxilio en materia de VCMN.

Para que las intervenciones en iluminación y videovigilancia tengan un mayor impacto en la seguridad de las mujeres, sería recomendable incorporar un mayor énfasis en materia de planeación y evaluación con perspectiva de género. Para ello, se recomienda cruzar información respecto de los puntos de mayor incidencia de VCMN y usarlos desde la planificación y para la evaluación de este tipo de infraestructura. Por otra parte, resulta central realizar una evaluación del funcionamiento de los kits de vigilancia en las unidades de ruta, en los corredores, así como de la aplicación MI TAXI, para entender y mejorar su conexión con los procedimientos de respuesta ante casos de VCMN. Además, es necesario conectar los sistemas de videovigilancia de corredores al C5 para reforzar el seguimiento de casos.

Remodelaciones de infraestructura para prevenir el acoso y otras violencias

Se llevó a cabo un **diagnóstico con perspectiva de género de tres CETRAM** en colaboración con SEMUJERES, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el equipo de investigación de la Dra. Paula Soto, experta en género y movilidad¹². El diagnóstico sirvió como base para entender el tipo de problemáticas y medidas pertinentes a implementar para incorporar la perspectiva de género en los CETRAM. Con base en lo anterior, se implementaron **acciones de mantenimiento y remodelación de los 37 CETRAM**, para mejorar su infraestructura, señalamiento, limpieza, ordenamiento, operación y robustecer con ello la percepción de seguridad al moverse. Como parte de estas acciones, destaca la instalación de macro-postes de iluminación en la mayoría de los CETRAM y la asignación de espacios específicos y mayor visibilización a los módulos de atención del personal de seguridad (*Anexo 1, acción 1.2*). Adicionalmente, las recomendaciones derivadas de este estudio fueron utilizadas en el marco del diseño de las líneas del Cablebús, donde se incorporaron mejoras para la movilidad de cuidados (mayor detalle en *Eje 3* de este documento, así como en el *Anexo 1, acción 5.3*).

RE 2: Evaluar y sistematizar las experiencias de CETRAM respecto de la inclusión de la perspectiva de género para mejorar la implementación de proyectos de infraestructura.

Respecto de los tres CETRAM que ya cuentan con un diagnóstico que incorporó explícitamente la perspectiva de género, resulta pertinente evaluar qué tanto las medidas realizadas responden al mismo y los impactos generados. Además, es posible retomar algunas de las metodologías de dicho estudio como la identificación de focos rojos percibidos por las usuarias en el espacio con el uso de cartografías participativas en otros procesos de planificación. Esta información podría cruzarse con los datos del registro de hechos de VCMN denunciados para complementar los vacíos de información por el subregistro. Adicionalmente, sería útil realizar procesos participativos, como auditorías de seguridad o encuestas de percepción antes y después de las intervenciones, para evaluar el impacto de las medidas. Por otra parte, respecto de la visibilización del personal de seguridad para brindar una mayor percepción de seguridad, resulta central evaluar y trabajar en fortalecer la confianza de personas usuarias hacia dicho personal. La presencia de mujeres como parte de dicho personal de seguridad puede ayudar a mejorar dicha percepción. Finalmente, un elemento a considerar para futuras intervenciones, con un alto nivel de complejidad, es la regulación y ordenamiento del comercio ambulante para mejorar la percepción de seguridad.

¹² Este estudio se encuentra disponible en el repositorio del micrositio de género en la página de SEMOVI.

Revisión y fortalecimiento de la medida de espacios y servicios exclusivos

En 2019 se realizó una evaluación de dichos espacios, su señalización y las percepciones de las personas usuarias sobre su funcionamiento. A partir de este proceso, se homologó la información sobre espacios exclusivos entre organismos del SITP (Metro y Metrobús), los cuales contaban con información contrastante. Se homologaron y difundieron las reglas de quiénes pueden usar los espacios, para qué sirven, así como las sanciones en caso de incumplimiento. Finalmente, se realizó la inclusión del STE a dicha señalética homologada, a partir de una nueva política de asientos preferentes. En el caso de RTP, se identificó operativamente como inviable conservar el uso de las unidades Atenea, dados los altos tiempos de espera, por lo que se reemplazó este servicio por asientos preferentes. Cabe destacar que en la actualidad, se identifica que aún persisten ciertas dudas de personas usuarias respecto al uso de los espacios por parte de hombres adultos mayores y hombres acompañantes de mujeres con alguna discapacidad o acompañantes de niños, que han derivado en quejas e incluso en amparos, por lo que resulta necesario continuar dando seguimiento a este tema para ajustar cuestiones de información, capacitación y operación. Por otra parte, la implementación de asientos rosa en trolebuses y unidades de RTP es de difícil observancia en términos operativos al no contar con accesos independientes, como ocurre en autobuses articulados, que permitan la circulación (Anexo 1, acción 1.3).

Si bien en el PEGM se planificó esta medida exclusivamente para los organismos de transporte público del SITP, se llevó a cabo desde 2023 un **proyecto piloto de servicio exclusivo para mujeres en transporte concesionado en horas pico**, las cuales son identificadas por la saturación de unidades como aquellas con mayores casos de VCMN. Este servicio piloto fue diseñado a partir de la iniciativa de rutas participantes en un foro de sensibilización sobre temas de género (para mayor información de este piloto, véase. Anexo 1, acción 1.C.3).

RE 3: Realizar una evaluación a profundidad de las medidas temporales como espacios exclusivos y asientos preferentes y reforzar las acciones encaminadas al cambio de comportamientos que aborden las problemáticas de fondo de VCMN.

Se considera necesario un seguimiento y evaluación de estas medidas temporales, así como del impacto de los cambios realizados a las mismas en la última administración, en particular a raíz de la implementación de asientos preferentes para mujeres en STE y RTP y a partir del piloto de servicio exclusivo en transporte concesionado de ruta. Además, resulta clave continuar y reforzar la implementación de acciones para cambiar comportamientos que normalizan el acoso sexual, toda vez que estas medidas de segregación llevan más de 50 años y es importante transicionar a un enfoque preventivo y que no refuerce estereotipos (ver más información de estos antecedentes en la sección III de este documento). Por tanto, se debe trabajar en fortalecer las medidas enfocadas en cambiar conductas y mejorar la seguridad de las mujeres para no requerir dichos espacios ni servicios exclusivos a futuro.

Intervenciones en infraestructura segura para la movilidad peatonal

Destaca la implementación de “**Senderos Seguros: camina libre, camina segura**” (en adelante Senderos Seguros) en el periodo 2019-2024 para reforzar la seguridad para la movilidad peatonal. Esta medida no fue considerada originalmente en el PEGM en 2019, pero sí fue incluida en el Programa Integral de Movilidad (PIM), cuya meta era construir 700 km de Senderos Seguros y se superó dicha meta logrando un 131% de cumplimiento con corte al 31 de julio del 2023. Dichos senderos se implementaron tanto a nivel general como específicamente para conectar las estaciones del nuevo sistema Cablebús, como iniciativa originalmente de la alcaldía Iztapalapa. Esta medida se ejecutó por parte de SOBSE, con participación de SEMUJERES en su seguimiento y evaluación. En el caso de SEMOVI, los Senderos Seguros con conexión a Cablebús se evaluaron, después de construidos, utilizando criterios como la incidencia de delitos a mujeres a nivel calle, incluyendo criterios como abuso y acoso sexual, feminicidio, violación, y violencia familiar. Cabe resaltar que estos criterios se aplicaron en el marco de la evaluación de la medida exclusivamente por parte de SEMOVI.

Asimismo, en el contexto de **construcción de los biciestacionamientos**, se llevaron a cabo procesos de recuperación y rehabilitación de espacios en las zonas que ahora ocupan. Se instalaron luces, cámaras y juegos en espacios como Escuadrón 201 y Tláhuac, permitiendo que la gente los use y aumente la percepción de seguridad para personas peatonas y ciclistas. No obstante, si bien este tipo de medidas pueden mejorar aspectos de prevención de VCMN y para tener una mejor movilidad de cuidados, no fueron planeadas de origen considerando estos objetivos. Para mayores detalles ver *Anexo 1 (acción complementaria 1.C.4 y 1.C.5)*.

RE 4: Diseñar criterios comunes, líneas base, mecanismos de coordinación y evaluación de proyectos de infraestructura peatonal con perspectiva de género.

Para futuros proyectos que busquen fortalecer la seguridad de las mujeres y niñas al desplazarse a pie y hacer uso de espacios públicos, sería conveniente la generación de líneas base que contemplen la perspectiva de género de forma explícita desde el diseño de los proyectos. Esto permitiría reforzar la implementación e impacto de estos proyectos y orientar su crecimiento. Asimismo, es necesario reforzar la coordinación interinstitucional para que este tipo de proyectos peatonales y de espacio público, a pesar de ser implementados por SOBSE, cuenten con coordinación y retroalimentación de SEMOVI y SEMUJERES desde su planeación. Finalmente, es necesario fortalecer la inclusión explícita de objetivos como la prevención de VCMN, así como la consideración de los viajes de cuidado en las intervenciones que se realizan, así como la capacitación en este sentido no solo en SEMOVI sino también en SOBSE, con apoyo y acompañamiento de SEMUJERES.

2. Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia y acoso sexual

Protocolo de detección y respuesta efectiva ante casos de VCMN en el SITP

Durante 2019-2020 se llevó a cabo un **diagnóstico sobre las problemáticas para la detección y respuesta efectiva** de primeros respondientes y personas de primer contacto ante casos de VCMN en la red de Movilidad Integrada. Con base en dicho diagnóstico, así como en un proceso de diálogo interinstitucional sobre cómo fortalecer la atención y seguimiento a casos y la coordinación entre dependencias, se diseñaron entre SEMOVI, SEMUJERES y los organismos del SITP, y se aprobaron por parte del Comité del SIT, los **"Lineamientos de actuación, atención y seguimiento para casos de violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México"** y dos **guías de actuación**, una para modos de transporte con estaciones y otra para los modos de transporte que no cuentan con estaciones. En 2023 se inició el proceso con SEMUJERES para la **capacitación y sensibilización de primeros respondientes (policía) y al personal operativo y gerencial de los organismos y Semovi (primer contacto)** con base en los lineamientos y guías establecidas, el cual se planea finalizar durante 2024 con personal de todos los organismos de transporte que funge como primer contacto. Además, se planea implementar en 2024 una campaña para dar a conocer los pasos a seguir por parte de personas víctimas o testigos de acoso o violencia sexual (Ver *Anexo 1, acción 2.1 y 2.2*).

RE 5: Reforzar, ajustar y dar continuidad al proceso de capacitación e implementación respecto de los lineamientos y guías de atención de casos de VCMN en el SITP.

Resulta fundamental dar seguimiento a la implementación de los lineamientos y guías y a la capacitación de personas con un rol de primer contacto (ej. personas operadoras) y de primer respondiente. A su vez, es necesario contar con mecanismos iterativos para la mejora y adaptación de los mismos para asegurar su funcionamiento oportuno, incluyendo tanto la evaluación del funcionamiento de las guías del SITP como la guía para transporte concesionado de ruta. Asimismo, se requiere asegurar que los mecanismos de respuesta sean accesibles, incluyendo a mujeres que cuentan con alguna discapacidad y considerando las diferentes interseccionalidades que generan barreras de acceso a estos mecanismos.

Por su parte, si bien en el marco del PEGM se dio prioridad a contar con guías de actuación para personas que actúan como primer contacto en el SITP, también se avanzó en una “**guía de actuación ante casos de violencia sexual en el transporte público concesionado para personas usuarias y personas testigo**”. Esta guía ya se encuentra finalizada y en proceso de implementación con las rutas de transporte concesionado (Véase: *Anexo 1, AC 2.C.1*)

RE 6: Desarrollar e implementar una guía de respuesta homologada para el transporte concesionado de corredores y empresas zonales y asegurar la funcionalidad y uso oportuno de los sistemas de videovigilancia en concesiones individuales y empresas.

Respecto del transporte concesionado, es prioritario generar una guía de respuesta homologada para concesionarios privados de corredores y empresas zonales, dado que hasta el momento, si bien cuentan con medidas de atención, éstas no están homologadas ni cuentan con criterios claros de supervisión por parte del ORT. Además, en el caso del transporte concesionado de ruta y corredor, es central analizar la funcionalidad de los kits de videovigilancia, capacitar para su uso a personas operadoras como primer contacto en casos de VCMN y asegurar su conexión con el C5 para dar una respuesta oportuna. A su vez, es necesario trabajar de la mano con SSC para fortalecer la sensibilización de los primeros respondientes que dependen de dicha secretaría y su vinculación y respuesta ante los responsables de supervisar el SITP. Finalmente, a futuro es pertinente realizar una revisión y reformulación de los objetivos y el funcionamiento de los “Módulos de Viaja Segura” dentro del Metro, considerando su alcance limitado a ciertas estaciones, los cambios normativos en materia de seguridad y justicia, los nuevos lineamientos establecidos en el SITP, así como el nuevo diseño de la gobernanza para la atención y acompañamiento de casos.

3. Capacitación y sensibilización para la prevención y atención de violencias

Proceso de capacitación y sensibilización para la prevención y atención de VCMN en el SITP

Los organismos públicos de la red de Movilidad Integrada avanzaron en procesos de capacitación y sensibilización de su personal y operadores en los temas de género y prevención de violencias sexuales. Si bien se observan avances en incorporar este tipo de capacitaciones, se observa que aún existen resistencias respecto de este tipo de procesos de sensibilización en el personal debido a la preponderancia de presencia de hombres operadores en el sector, la cultura machista históricamente prevaleciente y la normalización de ciertas prácticas de discriminación o acoso. Una buena práctica detectada, con potencial de continuidad y ampliación, es la **colaboración con otras instancias como SEMUJERES y el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación (COPRED) para llevar a cabo los procesos de sensibilización y capacitación** interna del personal de los organismos y operadores. Para mayor detalle de las capacitaciones realizadas en cada organismo de transporte sobre estos temas y retos encontrados consultar el *Anexo 1 (acción 3.1)*.

Campañas para modificar actitudes e informar sobre pasos a seguir ante casos de VCMN

Se llevaron a cabo campañas orientadas a la visibilización de la problemática y al cambio de conductas para la prevención del acoso y la violencia sexual en el transporte. Dichas campañas, coordinadas desde la Jefatura de Gobierno, SEMOVI y SEMUJERES con los organismos de transporte, fueron denominadas “date cuenta” y “paremos la violencia hacia las mujeres.” Estas campañas se centraron en concientizar sobre qué es la violencia sexual en el transporte y dar un mensaje en contra de dicho tipo de prácticas. Asimismo, en los organismos de transporte se llevaron a cabo acciones informativas para sensibilizar sobre las problemáticas de violencia sexual en el transporte y las sanciones asociadas a este delito. Finalmente, se implementó una campaña en las unidades y estaciones para difundir de forma generalizada el teléfono de apoyo ante situaciones de acoso y violencia sexual (*765). Este número se vincula con un espacio específico dentro de LOCATEL en el C5, con personal capacitado por SEMUJERES para su atención y acompañamiento. (Véase: *Anexo 1, acciones 3.2 y 3.3*).

Acciones de sensibilización y capacitación dentro del transporte concesionado

Las acciones de capacitación y sensibilización contempladas en el PEGM 2019 se centraban exclusivamente en los organismos de transporte público del gobierno. No obstante, también se llevaron a cabo avances en la sensibilización del transporte concesionado de ruta. Por ejemplo, se implementó un **foro de sensibilización** en colaboración con el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la SSC con 31 rutas de la ciudad; se llevó a cabo la colocación de **materiales visuales** para la sensibilización sobre los temas de acoso sexual y violencias; y se dio inicio a un proyecto de **brigadas** de concientización sobre la problemática de violencia y acoso sexual a bordo del transporte en colaboración con alcaldías (*Anexo 1, acción 3.C.1*).

Algunos de los principales **retos identificados en torno a la capacitación y sensibilización de personas concesionarias y operadoras del transporte concesionado de ruta**, a diferencia de los organismos de transporte público del SITP y las empresas de corredores, los cuales deben considerarse en los procesos de diseño e implementación de capacitaciones son: a) la falta de obligatoriedad y capacidades de supervisión para la capacitación de operadores de ruta; b) los retos logísticos para capacitarlos sin afectar el servicio, dada la conexión directa de su trabajo diario con su ingreso al no tener un salario fijo; c) la inexistencia de una relación formal directa entre personas concesionarias y operadoras registrada por parte de SEMOVI que permita la vinculación de una persona operadora a una unidad; y d) su alta rotación.

A partir de la identificación de dichos retos, se buscó avanzar por parte de SEMOVI hacia una institucionalización de procesos de capacitación generalizada de operadores del transporte concesionado, por lo que se inició un proceso de **revisión y actualización de contenidos de capacitación obligatoria ya existente en los lineamientos para la obtención de licencias** de conducir de personas operadoras del transporte. En el marco de dicho proceso, aprovechando la inclusión en el Convenio vigente de SEMOVI con quienes imparten dichos cursos de los temas de género, ya se impartió capacitación por parte de SEMUJERES al personal a cargo de dar los cursos para la obtención de licencias de conducción del SITP, quienes tendrán que replicarlos con personas operadoras. No obstante, hasta el momento dichos cambios en la impartición de cursos no han sido aplicados. Adicionalmente, SEMUJERES está trabajando en la elaboración de un curso virtual dirigido a los operadores del sector transporte, con base en los aprendizajes de los lineamientos del SITP, que será parte de la oferta permanente de capacitación de SEMUJERES para evitar la posible pérdida de capacidades de seguimiento a partir de rotación del personal (*Anexo 1, acción 3.C.1*).

RE 7: Dar seguimiento a la aplicación de los contenidos en materia de género y atención de VCMN en los cursos para la obtención de licencias del SITP.

Resulta central dar seguimiento e impulsar la implementación y evaluación del proceso de inclusión de los temas de género y prevención de VCMN en el marco de los contenidos de los cursos y evaluaciones para la obtención de licencias con quienes los imparten (en estos momentos CENFES A.C.), al ser un espacio formal y obligatorio para realizar dichos procesos que permite superar los retos existentes en el concesionado. Asimismo, es fundamental aprovechar la institucionalización de los corredores y empresas zonales, así como las facultades y capacidades de supervisión del ORT, para llevar a cabo este tipo de acciones con las personas responsables de la operación y supervisión de dichas empresas.

4. Sistema homologado de información de casos de violencia y acoso

Homologar el procedimiento de registro de información de casos de VCMN

Respecto a la homologación e integración de información sobre casos de VCMN, se tuvo un avance dentro del SITP coordinado SEMOVI y un progreso en paralelo por parte de las dependencias del sector seguridad y justicia dirigido por SEMUJERES. Primero, dentro del SITP, se diseñó e implementó un procedimiento de **reportes homologados que se integran de manera mensual por parte de SEMOVI** respecto de casos de violencias y acoso sexual en todos los organismos del SITP. Anteriormente, esta información era exclusiva de cada organismo y no existían formatos homologados ni un seguimiento como SITP por parte de la SEMOVI. Actualmente, SEMOVI está trabajando para agilizar y mejorar el proceso de entrega y análisis de la información a partir de su automatización en el micrositio del SITP.

Paralelamente, se inició un **proceso para avanzar hacia sistemas homologados y compartidos de información** sobre violencias y acoso entre dependencias de diversos sectores por parte de SEMUJERES. Sobre este punto, se ha avanzado en la integración de datos a partir de un nuevo sistema de información de violencia contra las mujeres. Actualmente en este sistema se integran los datos diariamente de C5, SSC, Fiscalía General de Justicia (FGJ), Unidades Territoriales de Atención y Prevención de la Violencia de Género, Lunas y Secretaría de Salud (SS). El objetivo es tener un clasificador para hechos sucedidos en transporte desde C5 para los casos reportados a 9-1-1 y *765. No obstante, **sigue pendiente la finalización de este proceso para poder realizar como siguiente etapa la conexión de datos que actualmente se recopila en el nuevo sistema de información de VCMN de SEMUJERES y la información que ya ha consolidado SEMOVI por parte del SITP**. Durante el primer semestre de 2024 SEMUJERES planea trabajar con el C5 para que en los reportes del C5 se pueda desagregar qué casos de VCMN acontecen en el SITP, para poder hacer los cruces de información correspondientes y su seguimiento (*Anexo 1, acciones 4.1 y 4.2*).

RE 8: Continuar avanzando en el proceso de integración de los sistemas de información entre SEMUJERES, C5, SEMOVI y el SITP sobre VCMN en el transporte.

Para continuar fortaleciendo la información con la que cuenta el Gobierno de la Ciudad de México para la prevención, el seguimiento y la atención oportuna de la violencia y el acoso sexual en el transporte público, resulta clave seguir avanzando en generar sistemas de información integrada, que mantengan la confidencialidad de la persona sobreviviente, no solo dentro de los organismos de transporte y de éstos con SEMOVI, sino también en coordinación con SEMUJERES y con otras dependencias del gobierno de la Ciudad de México. En este marco, dar seguimiento a las acciones que se planea llevar a cabo en 2024 respecto de la integración de la información del C5 y del SITP resulta un paso fundamental.

Eje 2: Atención de los patrones y necesidades de viaje de las mujeres en los planes, políticas y proyectos de movilidad

5. Inclusión de las necesidades específicas de viaje de las mujeres en el SITP

Monitoreo y capacitación para transversalizar la perspectiva de género en la movilidad

Con el objetivo de que la perspectiva de género se integrase de manera transversal y sistemática en estudios, planes, políticas y proyectos de SEMOVI, se consideró en el PEGM implementar un proceso de capacitación y monitoreo dentro de la Subsecretaría de Planeación. Durante 2019, se llevó a cabo un **proceso intensivo de capacitación y sensibilización a las diferentes áreas de la Subsecretaría de Planeación en materia de género y movilidad**, así como sobre temas de VCMN en el sector transporte. Asimismo, se llevó a cabo una **auditoría externa por parte de SEMUJERES** al área de Planeación para reforzar la transversalización de la perspectiva de género en esta Subsecretaría (*Anexo 1, acción 5.1*).

Como buena práctica complementaria a lo establecido en el PEGM, se identificó la existencia de **espacios de seguimiento y reflexión con las diferentes áreas de SEMOVI y de los organismos de transporte** en 2022, sobre cómo se ha avanzado en aplicar la perspectiva de género y las acciones del PEGM en cada una de las áreas. Este tipo de espacios contribuyeron a reforzar la sensibilidad, entendimiento y compromiso respecto de la agenda de género y movilidad y detonaron procesos de coordinación e innovación por parte de quienes participaron, quienes se apropiaron de esta agenda y la buscan impulsar desde sus áreas.

RE 9: Diseñar e implementar mecanismos de sensibilización y capacitación continua, focalizada a las necesidades y atribuciones de cada área y dependencia, para la transversalización de la perspectiva de género en políticas y proyectos de movilidad.

Si bien se realizaron esfuerzos de monitoreo y capacitación para la transversalización de la perspectiva de género, se identifica como reto la rotación de personal en SEMOVI y la falta de obligatoriedad de dichas capacitaciones y su adaptación respecto del trabajo de cada área. Resulta necesario incorporar mecanismos de sensibilización y capacitación continua al nuevo personal y tener claridad de cómo cada Dirección General, y su personal, requiere implementarlo de forma específica con base en sus atribuciones. Se recomienda mantener espacios de reflexión y seguimiento con mayor frecuencia sobre cómo se están implementando este tipo de planes de género y movilidad, para poder sumar a las reflexiones y evaluaciones al nuevo personal y que con ello los planes de género y movilidad puedan ser documentos vivos que se mantengan y se adapten a las nuevas personas, prioridades, lecciones y realidades dentro y fuera del sector movilidad y que sigan motivando a la acción.

Datos y estudios para entender y atender las necesidades específicas de viaje de las mujeres

Con relación al uso, desarrollo, apertura de datos y estudios en materia de género y movilidad, la meta establecida en el PEGM en 2019 fue la generación de un **micrositio con datos y estudios en materia de género y movilidad en la página web de la SEMOVI**. Esta meta fue cumplida dado que se elaboró y se hizo público dicho micrositio a la ciudadanía, el cual se ha ido actualizando con los nuevos estudios y reportes sobre el tema.

Adicionalmente, **la desagregación de datos de la EOD pudo ser utilizada tanto en el marco del PEGM como de otros programas, planes y proyectos**, tal como el PIM, para entender las diferencias en términos de los patrones de movilidad de las mujeres y los hombres en la Ciudad de México. Esta caracterización incluye los modos de transporte más utilizados, horarios de viaje, duración estimada de los trayectos, así como las zonas de atracción y generación de viaje de acuerdo con los propósitos de viaje recabados en la EOD. Para lograr un entendimiento diferenciado de los patrones de movilidad entre hombres y mujeres, ya que la EOD no incluye una categoría para “viajes de cuidado”, para la elaboración del PEGM se hizo una agrupación de diversos propósitos de viaje asociados con dicha categoría, incluyendo “ir de compras” y “llevar o recoger a alguien”.

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 (ver más información en el *Anexo 1, acción 5.2*). 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. Algunos retos para implementar este tipo de desagregación de datos, se vinculan con los costos de los estudios, su magnitud y los tiempos para llevarlos a cabo.

RE 10: Desarrollar estudios con datos desagregados por sexo, edad y otras variables, que informen las líneas base, el diseño y evaluaciones de las políticas de movilidad.

Se considera necesaria la generación de estudios con datos desagregados por sexo y otras variables interrelacionadas (ej. edad, grupo socioeconómico) para la elaboración de los programas, planes y políticas. Además, es clave el establecimiento de líneas base con criterios replicables, una temporalidad establecida y que incorporen perspectiva de género de proyectos diseñados, implementados y supervisados por parte de la SEMOVI y el SITP, para facilitar la comparación de resultados antes y después de las intervenciones. Esto permitiría evaluar qué tanto las medidas están teniendo un impacto en las problemáticas a atender.

Finalmente, existe un potencial en la tecnología utilizada en la tarjeta única del SITP para, en un futuro, poder contar con datos desagregados de movilidad. Una alternativa posible a explorar es el diseño de programas de incentivos para que las personas usuarias registren sus datos de forma anónima y mantener solo aquellos como sexo y edad en la tarjeta única, para desgregarlos y usarlos para cuestiones de planeación y mejora de la operación del SITP, tomando en cuenta la regulación en torno al tema de protección de datos personales.

Transversalizar la perspectiva de género en el diseño de planes y programas

El **diseño y publicación del PEGM** en 2019 se considera desde la SEMOVI y los organismos de transporte como un **proceso que ayudó a reflexionar y hacer explícito cómo se debería avanzar en empezar a incorporar la perspectiva de género** de manera más sistemática en el sector transporte. Además, en el marco del PEGM, se incluyó como meta que los documentos del Programa Integral de Seguridad y Vial (PISVI) y el PIM incluyesen la perspectiva de género de manera transversal. Respecto a este punto, se logró un avance en el proceso de diseño y publicación de dichos documentos, que fue la inclusión de manera específica de la perspectiva de género en ciertas líneas directamente relacionadas con la seguridad de las mujeres, pero no se incluyó de manera amplia en los documentos, por ejemplo, a partir de estrategias para atender la movilidad de cuidados (*Anexo 1, acción 5.3*).

RE 11: Reforzar la inclusión de la perspectiva de género en la ley de movilidad de la ciudad, así como en los programas integrales generales de movilidad y seguridad vial.

Además de contar con un PEGM, resulta clave fortalecer a futuro la inclusión de la perspectiva de género en los programas de movilidad y seguridad vial (PIM y PISVI) que están mandados en la norma. Para ello, es necesario continuar fortaleciendo las capacidades y las directrices para una inclusión más sistemática de la perspectiva de género en estudios, planes, programas, presupuestos, normas y proyectos de movilidad.

Asimismo, es necesario generar lineamientos dentro de la SEMOVI y otras dependencias, como SOBSE, sobre cómo integrar esta perspectiva en la práctica y contar con procesos de capacitación sobre los mismos. Finalmente, cabe resaltar como una oportunidad a aprovechar durante 2024 el proceso de armonización de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la cual contempla temas como la movilidad del cuidado, el género y otras interseccionalidades. Lo anterior, podría permitir servir como marco guía de cómo implementar la perspectiva de género y considerar los viajes de cuidado en la planeación e implementación de estudios, planes y proyectos.

Proyectos de infraestructura y transporte con perspectiva de género

Con respecto al diseño e implementación de infraestructura para la movilidad con perspectiva de género, se identifican ciertas buenas prácticas, que trascienden lo establecido en el PEGM, tales como la **inclusión de la perspectiva de género en la infraestructura y operación del nuevo sistema de transporte Cablebús**. Por ejemplo, en términos de infraestructura, dicho sistema cuenta con señalética homologada que fomenta la inclusión de género y la accesibilidad en sus instalaciones y en su iconografía; medidas relacionadas con la movilidad de cuidados y con la seguridad de las mujeres, tales como baños universales, espacios públicos y de espera habilitados; su integración virtuosa con otras intervenciones como los Senderos Seguros y los PILARES alrededor de las estaciones, así como Utopías y mercados en el caso de la alcaldía Iztapalapa. Con respecto a su operación, la disponibilidad de góndolas en el servicio de Cablebús es permanente, lo que beneficia los tiempos de traslado de las mujeres en horas valle. Estudios recientes de este sistema muestran que las mujeres son las personas usuarias más satisfechas con este sistema, al cual perciben como seguro y con un impacto positivo en su calidad de vida, principalmente por la reducción en el tiempo y costo de sus traslados¹³. Para más detalles sobre Cablebús y su evaluación ver *Anexo 1* (acción 5.3).

Asimismo, en el caso de **Metrobús se fortaleció la accesibilidad en todas sus estaciones**, lo cual abona a mejorar la calidad de los viajes de cuidado. En el STC Metro también se avanzó en materia de accesibilidad a partir del uso de elevadores, pero esta iniciativa se encuentra aún incompleta. Finalmente, **la compra de 442 trolebuses de entrada baja y la habilitación de espacios libres de asiento en los mismos**, también permitió avanzar en facilitar el ascenso y descenso y el uso del sistema, tanto para personas con discapacidad y adultas mayores, como para mujeres embarazadas, con carriolas, o acompañando por sus labores de cuidados a niñas y niños, personas con discapacidad y/o adultas mayores (véase *sección II: Diagnóstico*). **No obstante, estos son avances específicos de ciertos proyectos y no se detecta una institucionalización general para incluir la perspectiva de género en los proyectos de infraestructura de forma sistemática y obligatoria en todos los proyectos del SITP**. Además, hay ciertos proyectos que por sus características presentan retos particulares, como es el caso del transporte concesionado de ruta, que en la Ciudad de México tiene un amplio rezago en la edad de la flota, en particular en las zonas periféricas de la ciudad (de más bajos recursos y con menor demanda acumulada). En estos casos, se implementaron de 2019 a 2024 empresas zonales en las cuales se reemplazó la flota, y si bien hay medidas de accesibilidad como asientos para personas con discapacidad y placas braille, no se compraron unidades de entrada baja, debido a barreras de disponibilidad de opciones y costos de mercado, tiempos de entrega y fabricación, así como retos de operación en zonas montañosas y con pendientes pronunciadas de la periferia de la ciudad (*Anexo 1, acción 5.3*).

¹³ En particular esto se observa en los resultados del estudio: Capron, Guénola y Pérez L., Ruth (Coord.) (2024). *Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdad a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México* (México: UAM). En el Anexo se describe este caso con mayor detalle.

RE 12: Complementar y fortalecer los procesos de sensibilización y capacitación para aplicar la perspectiva de género en la infraestructura diseñada, implementada y supervisada tanto por SEMOVI y el SITP como por SOBSE.

Se considera recomendable para fines del diseño e implementación de proyectos de infraestructura para la movilidad, fortalecer la sensibilidad y herramientas en los equipos que diseñan y supervisan esta infraestructura de SEMOVI, SOBSE y el SITP, para que consideren las necesidades de los viajes de las mujeres. Por ejemplo, considerando en el marco de su diseño cuestiones como: a) mejorar la experiencia de viajes de cuidado (ej. zonas de descanso, baños con cambiadores, accesibilidad); b) mejorar la percepción de seguridad y agilizar la respuesta al acoso (ej. iluminación, evitar puntos y áreas ciegas, señalización clara, presencia institucional y ordenamiento del comercio); y c) reducir los tiempos de espera, eficientar y hacer más asequibles los viajes encadenados de las mujeres (ej. mejora de frecuencias en horas valle como en el caso de la buena práctica de Cablebús, políticas tarifarias que permitan transbordos entre sistemas en un margen de tiempo limitado, regulaciones de uso de suelo mixto para reducir tiempos de viaje).

Por su parte, en cuanto a los proyectos de transporte, es necesario evaluar cómo mejorar la calidad de viajes de las mujeres en el SITP considerando sus patrones y necesidades de viaje, las cuales incrementan sus costos en tiempo y recursos. Hasta el momento, no se ha logrado implementar ningún tipo de política tarifaria, diseño de paradas o de programación de viajes en horas valle que tomen en consideración de forma explícita y directa las necesidades y patrones de movilidad de las mujeres. La principal barrera identificada para ello es el rezago existente en transporte público concesionado y el fortalecimiento de su operación y calidad. No obstante, con base en los avances alcanzados, es pertinente abrir estas reflexiones y buscar alternativas para darles viabilidad técnica, operativa y financiera.

6. Alternativas de movilidad para las mujeres efectivas y sustentables

Acciones para reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta

En 2019, como previsto en el PEGM, se llevó a cabo el curso denominado “**Nosotras en Bicis**”, específicamente diseñado para las mujeres que quieren usar la bicicleta como modo de transporte. Asimismo, en el marco de las **biciescuelas** implementadas de 2019 a 2023 permaneció una proporción de más mujeres y niñas de asistentes, siendo 52.9% en 2019 y para 2023 un 55.4% (*Anexo 1, acción 6.1*). La presencia de más mujeres y niñas que toman clases para aprender a usar la bici se relaciona con la brecha de género existente respecto del uso de la bicicleta (ver *sección II: Diagnóstico*). Esta brecha también es visible en los datos de registro y uso de Ecobici, donde de 2019 a 2023 permanece una brecha visible tanto en el registro (del total de personas usuarias 37% son mujeres) como en el uso (27.6% de los viajes son hechos por mujeres) de este sistema de bicicleta pública (*Anexo 1, acción 5.2*).

Por otra parte, se ha detectado que la **infraestructura es un incentivo clave para fomentar el uso de bicicletas en mujeres**. En este marco, se puede inferir un impacto positivo del aumento en los km de ciclovías para fomentar la movilidad ciclista de mujeres. De 2019 a diciembre de 2023 se han construido 239.7 kilómetros de infraestructura vial ciclista (véase *Anexo 1, acción 6.C.1*). No obstante, no ha habido una línea base o evaluaciones sistemáticas del impacto de dicha infraestructura ciclista en la movilidad de las mujeres y la reducción de estas brechas.

RE 13: Considerar en los proyectos de infraestructura ciclista y de bicicletas públicas (Ecobici) el establecimiento de líneas base, evaluaciones y campañas, que permitan avanzar en reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta y su medición.

Resulta necesario fortalecer en los proyectos de infraestructura ciclista, al igual que en otro tipo de proyectos de movilidad, el establecimiento de líneas base en las calles y zonas previo a implementar las ciclovías sobre el uso de las mismas para transitar por parte de hombres y mujeres en bici, así como encuestas de percepción o evaluaciones sobre el uso de las ciclovías por parte de las niñas y mujeres a partir de los proyectos que se han implementado en la ciudad. Esto permitiría entender mejor su impacto desde una perspectiva de género y fortalecer el potencial de incentivar el uso de la bicicleta por parte de niñas y mujeres. Asimismo, sería conveniente a partir de la información con la que cuenta Ecobici de la brecha de género entre usuarias, sobre todo relativa al uso activo del sistema, desarrollar campañas que incentiven su uso y espacios de capacitación para reducir dicha brecha vinculando los esfuerzos de las biciescuelas con las campañas y acciones de Ecobici.

Proyectos para mejorar la Movilidad de Barrio

Con base en el diagnóstico sobre movilidad de las mujeres, se identificó que los modos de **movilidad de barrio (ej. bicitaxi, mototaxi) son algunos de los medios más utilizados por mujeres**, en particular para llevar a cabo viajes de cuidado en las zonas periféricas y en la zona central de la Ciudad de México. Asimismo, se detectó que no han sido lo suficientemente explorados ni atendidos este tipo de medios como alternativas de movilidad, dada la situación de informalidad con la que cuentan, por lo que se identificó una falta de datos, indicadores de uso y acciones preliminares implementadas para la mejora del servicio. Originalmente, no se incluyeron en 2019 medidas sobre este tipo de servicios en el PEGM, dada la falta de datos, su complejidad operativa y por ser una primera iteración de dicho plan. No obstante, cabe resaltar algunas acciones en las que se avanzó a las cuales podría dárseles seguimiento para mejorar este tipo de alternativas de movilidad para las mujeres que hacen uso de ellas.

En este sentido, se implementó un **proceso para ordenar y regular los ciclotaxis como tipo de transporte, y para fomentar la transición de mototaxis a ciclotaxis, al ser más seguros, ambientalmente sustentables y de uso prioritario de mujeres.**

En este marco, la Secretaría de Movilidad decidió impulsar un piloto para la renovación de ciclotaxis eléctricos o de pedaleo asistido en el Centro Histórico. Como parte de esta convocatoria, se apoyaron proyectos piloto para la mejora tecnológica, se elaboraron lineamientos con las características técnicas mínimas en términos de seguridad, accesibilidad y cromática, tomando en consideración las necesidades de los viajes de cuidado que realizan las mujeres, y se implementó un programa de sustitución. Adicionalmente, desde finales de 2020 se inició una estrategia de diagnóstico del servicio de Transporte de Pasajeros Público en Ciclotaxi, Mototaxi y Golfitaxi en el resto de las alcaldías. Sobresale de los resultados de dicho ejercicio el hecho de que en Xochimilco, la mayoría de las unidades son ciclotaxis, mientras que en alcaldías como Tláhuac o Iztapalapa casi la totalidad de las unidades son mototaxis. Con corte a diciembre de 2023, se ha terminado de censar todas las alcaldías salvo Xochimilco. A partir de 2024 se planea por parte de SEMOVI llevar a cabo la regularización de ciclotaxis en estas alcaldías, lo cual sienta las bases para acciones a futuro que permitan la mejora y ordenamiento de este transporte que tiene un uso prioritario de mujeres sobre todo en las zonas periféricas de la Ciudad de México. Para mayor detalle véase el *Anexo 1 (acción 6.C.2)*.

Eje 3: Equidad de género en la red de Movilidad Integrada

7. Promover la paridad de género en el sector movilidad

Visibilizar, dar seguimiento y atención a las brechas de género en el sector transporte

Desde enero de 2019, en el marco de la elaboración del diagnóstico del PEGM, y posteriormente de manera continua de 2019 a 2024, se realizó un **seguimiento y cortes anuales en materia de la distribución por género de los puestos directivos en la estructura de SEMOVI**. Con base en lo anterior, pudo evaluarse de manera constante el avance en materia de paridad de género existente en la secretaría e identificar los focos rojos donde menos del 30% de las personas de un área eran mujeres, o no tenían acceso a cargos directivos. A partir de dicha información, fue posible en 2019 realizar acciones dirigidas específicamente a dichas áreas para impulsar la sensibilización de cargos directivos sobre temas de género y prevención del acoso. Con respecto a la **estructura de los organismos de transporte**, se generó también un proceso de seguimiento anual respecto de la información desagregada por sexo de los equipos que forman parte de la estructura de dichos organismos y las personas operadoras y supervisoras de los servicios del SITP (*Anexo 1, acción 7.1*).

Búsqueda de paridad de género en la estructura de SEMOVI y los organismos del SITP

A partir de la información desagregada por sexo de SEMOVI de 2019 a la fecha, se observan aspectos positivos dentro de la estructura de esta dependencia para avanzar hacia la paridad. **El principal avance se observa en el equipo directivo de estructura de la Subsecretaría de Planeación**, la cual contó con un 53% de mujeres en 2019 y 57% en 2023 y ha mantenido una situación de paridad en los niveles más altos de su estructura. Con respecto a la **Subsecretaría del Transporte se observan avances significativos hacia la paridad de género** de 2019 a 2023, pasando de tener 38% de mujeres en 2019 a 46% en 2023 en cargos directivos de su estructura. No obstante, se identifican algunos focos de alerta en materia de paridad de género respecto de los cargos más altos de la Dirección General de Registro Público del Transporte que requieren seguimiento (mayor detalle en *Anexo 1, acción 7.2 y 7.3*).

En el caso de los **organismos de transporte, se identifica un avance en la mayoría de los organismos para fomentar equidad de género en su personal de estructura**, observando un aumento del porcentaje de mujeres de 2019 a 2024 de 11% en Metrobús, 7% en RTP y 7% en STE. Destaca en Metrobús la inclusión de la primera Directora General mujer en la historia de este organismo. No obstante, el porcentaje de mujeres en la estructura de los tres organismos sigue por debajo del 40% en Metrobús y RTP y debajo del 30% en el caso de STE, por lo que la brecha de género sigue siendo un desafío prioritario. Además, preocupa la reducción del porcentaje de mujeres en la estructura del Metro que pasó de 30% en 2019 a 16% en 2023 y en el caso del ORT que cambió de 40% de mujeres en 2019 a 34% en 2023. Para ver el detalle de la distribución de la estructura del SITP ver *Anexo 1 (acción 7.2 y 7.3)*.

RE 14: Implementar medidas para institucionalizar el avance hacia el objetivo de reducir la brecha de género en el sector transporte en todos los organismos del SITP.

Se identifican acciones clave a mantener a futuro, tales como el seguimiento y visibilización de la composición desagregada por sexo dentro de la estructura y la sensibilización de cargos directivos respecto de la meta de paridad. No obstante, se observa que los principales avances han sido impulsados por personas en cargos altos con sensibilidad y compromiso hacia el tema de equidad de género, pero no se encuentra institucionalizada esta meta, ni los mecanismos para alcanzarla y darle seguimiento. Por tanto, sería conveniente sentar bases institucionales para avanzar hacia dicho objetivo y fortalecer su seguimiento, sobre todo en los organismos que cuentan con un menor porcentaje de mujeres (ej. A partir de acuerdos del Comité del SITP, lineamientos internos, criterios en convocatorias de contrataciones).

Paridad de género en la operación y supervisión de los servicios de transporte público

Por su parte, con **respecto a las personas operadoras y supervisoras de los sistemas de transporte, se identifica un aumento generalizado de las mujeres que trabajan en estos puestos en todos los organismos**. En Metro, el organismo que históricamente ha tenido un mayor porcentaje de mujeres operadoras, destaca un aumento 30% mujeres a 35% de mujeres. En Metrobús hubo un aumento de 0.61% de mujeres (11 operadoras) en 2019 a 0.94% de mujeres (16 operadoras) en 2023. En STE el porcentaje de operadoras de 2019 a 2023 se mantuvo en 2%, pero hubo un aumento de 16% a 33% de mujeres supervisoras de trolebús. En el caso del nuevo sistema Cablebús, se observa actualmente paridad en la cantidad de hombres y mujeres que supervisan como monitoristas este sistema y un porcentaje cercano a la paridad en el resto del personal operativo (46% de mujeres en 2023). En el caso de RTP, también se observa una mejora tanto en el porcentaje de mujeres operadoras (de 5% a 7%) como en el de controladoras (de 21% a 35%) y supervisoras (de 29% a 39%) entre 2019 y 2023. Una buena práctica específica detectada en RTP, que ayudó a aumentar significativamente el porcentaje de controladoras, fue una contratación masiva de controladoras de tiempo en 2019. Asimismo, en el STC resalta la práctica de capacitar 129 mujeres que trabajaban como taquilleras en el organismo para acceder al puesto de conductoras de trenes, como mecanismo de crecimiento laboral en este sistema. Para detalles de distribución por sexo y acciones de paridad aplicadas en cada organismo del SITP ver Anexo 1 (acción 7.2 y 7.3).

Finalmente, como acciones complementarias a las establecidas en el PEGM, se realizaron esfuerzos para incentivar una mayor presencia de mujeres como operadoras del transporte concesionado. Por ejemplo, en 2022 se implementó un **50% de condonación de licencias de taxi para mujeres**, con el objetivo de fomentar la inclusión de mujeres conductoras. No obstante, no se tuvo un impacto considerable con esta medida. Por otra parte, en 2023 dio inicio la campaña denominada **“Mujeres Moviendo tu Ciudad”**. Como primer paso se difundieron materiales informativos tales como videos testimoniales y fotografías de las colaboradoras de los diferentes modos de transporte del SITP. Estos materiales audiovisuales buscaron reconocer a las actuales colaboradoras del sistema, visibilizar los esfuerzos para aumentar la paridad de género e incentivar a más mujeres para que sean parte del sector movilidad de la Ciudad de México. Finalmente, se ha iniciado un proceso de diseño y diálogo con actores clave como SEMUJERES para la implementación de una posible **“Escuela de Operadoras”**, que permita la capacitación y acompañamiento de mujeres operadoras para integrar el SITP. Para profundizar en estas iniciativas ver el Anexo 1 (acciones 7.C.1 y 7.C.2).

RE 15: Implementar mecanismos institucionalizados que permitan fomentar la contratación, retención y promoción de mujeres como trabajadoras del SITP.

En el caso de los puestos de operación y supervisión en organismos como RTP, STC Metro y STE, dadas las barreras de entrada, resulta clave aprovechar los momentos de apertura de nuevas contrataciones para incentivar el uso de criterios de paridad, así como incorporar medidas de retención de trabajadoras mujeres (ej. licencias de maternidad, horarios flexibles, mecanismos para la presentación de quejas por acoso sexual) y promoción (ej. mentorías y capacitaciones). Resulta clave recuperar aprendizajes obtenidos de este tipo de iniciativas, como es el caso de la contratación masiva de controladoras en RTP y la capacitación de taquilleras del Metro para su conversión a operadoras (Anexo 1, acciones 7.2 y 7.3). Por su parte, en Metrobús dado que las personas operadoras son parte de las empresas de transporte y no del organismo, se requiere evaluar alternativas viables para fomentar la capacitación y contratación de mujeres operadoras y fomentar avances hacia la paridad.

8. Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia

Prevención, atención y respuesta al acoso sexual al interior de SEMOVI y el SITP

Como establecido en el PEGM, se llevó a cabo el diseño, difusión y puesta en marcha de la **“Guía de actuación para la prevención, atención y seguimiento para casos de hostigamiento sexual y/o acoso sexual en la SEMOVI”** (en adelante, Guía). Esta Guía surge ante la necesidad de contar con un mecanismo para que las víctimas de hostigamiento o acoso sexual pudieran recibir atención inmediata e información confiable. Dicha Guía se realizó en colaboración con la SEMUJERES y la Secretaría de Administración y Finanzas (SAF). El proceso de elaboración, aprobación y sus contenidos se especifica en el *Anexo 1 (acción 8.1)*. Respecto de los **organismos de transporte**, la mayoría de ellos cuentan con protocolos internos de atención de casos, pero no se han homologado dentro del SITP y existen vacíos de información y difusión de los mismos en ciertos organismos (*Anexo 1, acción 8.1*).

Cabe destacar la relevancia de estas acciones, dado que en los primeros años de la administración en los que no se contaba con ningún tipo de guía, lineamiento ni orientación sobre qué hacer ante este tipo de casos, si bien podía existir buena fe para la atención de los casos, se identificaron **vacíos de información, sensibilidad, capacidades y procedimientos claros** por parte de las personas servidoras públicas que enfrentaron o dieron respuesta a los mismos. Por tanto, resultó fundamental realizar esta Guía para cubrir estos vacíos y con ello, avanzar hacia una respuesta más inmediata, reforzar la seguridad, orientación y acompañamiento de las personas sobrevivientes de estas situaciones. Asimismo, destacan las lecciones aprendidas respecto a la importancia de sensibilizar y capacitar a las áreas que deben estar involucradas en el diseño, aprobación e implementación de este tipo de instrumentos, como áreas administrativas y jurídicas, para superar los desafíos legales.

RE 16: Dar continuidad a la estrategia para prevenir, atender y dar seguimiento a casos de hostigamiento y/o acoso sexual en SEMOVI y ampliar su aplicación al SITP.

El avance de la estrategia para prevenir, atender y dar seguimiento a casos de hostigamiento y/o acoso sexual resulta una buena práctica central a dar continuidad. El mayor foco de alerta es la viabilidad de darle continuidad a esta estrategia, particularmente respecto a la difusión, capacitación y aplicación de la Guía de Actuación y los mecanismos de asesoría y acompañamiento institucional a quienes viven estas violencias en SEMOVI. A partir de la base existente, la próxima administración puede evitar partir de cero en la búsqueda de dar atención efectiva, seguridad y respaldo a las personas víctimas. Asimismo, es necesario dar seguimiento a la implementación de la Guía para perfeccionar su contenido y aplicación de forma iterativa en el futuro. A su vez, es clave replicar este proceso en el SITP, particularmente donde no cuentan con procedimientos claros de atención de este tipo de casos que pongan al centro a las personas víctimas y sean conocidos por el personal.

Además de la implementación de la Guía, se llevó a cabo el diseño, difusión y puesta en marcha de una **estrategia para prevenir, atender y dar seguimiento a casos** de hostigamiento y/o acoso sexual en esta Secretaría. En el marco de esta estrategia, **se designó a una persona de estructura como responsable** clara y especialista para coordinar las acciones para la atención a casos. Dicha acción es clave para dar respaldo a las personas que son víctimas de este tipo de hechos y que desde la institución se sientan acompañadas y se evite que carguen solas con el proceso de denuncia. Adicionalmente, se vio como prioritario el establecer medidas de seguridad que fueran más allá y sean independientes de los procedimientos de denuncia. En este sentido, **se implementó un espacio seguro** para la contención y resguardo de personas víctimas, así como para brindarles información y acompañamiento en un entorno donde puedan sentirse seguras (*Anexo 1, acción 8.C.1*).

Por otra parte, **SEMUJERES diseñó e implementó un proceso de capacitación** en materia de perspectiva de género y prevención del acoso desde 2019, en el que participó el 30% del personal de SEMOVI en ese año y que se reforzó de 2020 a 2022. Posteriormente, resalta que a partir de la publicación de la Guía se fortaleció el proceso de capacitación y sensibilización para prevenir y atender el hostigamiento y acoso sexual y para la aplicación de la Guía de actuación. Cabe destacar, que para

diciembre de 2023, se completó el **95% de la estructura de la SEMOVI**, iniciando por el Secretario, los Subsecretarios y Direcciones Generales. Actualmente, se cuenta con un plan de capacitación para personal de base, nómina 8, confianza y demás denominaciones, que dará inicio en 2024 (*Anexo 1, acción 8.2 y 8.3*).

Adicionalmente, **el Secretario de Movilidad realizó pronunciamientos explícitos de “Cero Tolerancia”** ante conductas de hostigamiento y acoso en la dependencia, se difundieron **materiales informativos** sobre qué constituye el acoso y hostigamiento sexual y posteriormente, se llevó a cabo la **firma de cartas compromiso** por parte del funcionariado. En el marco de los procesos de capacitación, así como a partir de la asesoría de la persona encargada para el seguimiento del tema, también se ha orientado a personas servidoras públicas sobre cómo tratar situaciones que potencialmente pudieran derivar en hostigamiento y/o acoso sexual al interior de sus equipos (*Anexo 1, acción 8.C.1*).

RE 17: Mantener personas definidas y áreas responsables claras y capacitadas para el seguimiento de las estrategias de prevención y atención al acoso y dar seguimiento a los procesos de capacitación y sensibilización del personal.

Destaca como aprendizaje la importancia de que existan estrategias dentro de las instituciones en materia de acoso sexual y hostigamiento, con personas responsables claras y capacitadas en estos temas, que permitan dar un respaldo a las personas víctimas de estos hechos. Asimismo, dichas estrategias requieren ser integrales, incorporando tanto un enfoque en el cambio de conductas para la prevención del acoso y el hostigamiento dentro de las instituciones, como guías claras para la atención de este tipo de violencias y brindar acompañamiento y seguridad a las víctimas.

De forma complementaria, se considera vital contar con procesos de capacitación, sensibilización y difusión tanto en materia preventiva como de respuesta, que sean de asistencia obligatoria para la totalidad del personal y sean preferentemente presenciales. Finalmente, para lograr una participación activa del personal y un avance de estas agendas dentro de las instituciones, resulta útil que estas estrategias sean priorizadas y respaldadas desde los cargos más altos de las dependencias.



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: ALEJANDRO ESPINOSA/SONIDEAS

Recomendaciones

En este informe se describieron las principales problemáticas de género y movilidad en la Ciudad de México y se exploraron los antecedentes de acciones implementadas para superar dichas problemáticas. Asimismo, se profundizó en las acciones y pendientes respecto del diseño e implementación (2019-2024) del Plan Estratégico de Género y Movilidad. Con base en este análisis, a continuación se resumen las **principales lecciones y recomendaciones generales para la elaboración de políticas públicas con perspectiva de género en el sector movilidad desde una perspectiva institucional**. Cabe aclarar que en esta sección no se desarrollan propuestas o recomendaciones respecto a proyectos específicos, dado que las mismas se abordan en los 17 cuadros de recomendaciones específicas de la *sección IV*.

1. Contar desde el inicio de una administración con un instrumento específico para la planeación y el seguimiento en materia de género y movilidad, que aborde las problemáticas de las mujeres usuarias y de las trabajadoras del sector transporte.

- **En el caso de la Ciudad de México, se observa que el proceso de diseño e implementación del Plan Estratégico de Género y Movilidad permitió:** a) hacer explícito qué significa avanzar en esta agenda para la ciudad y para cada sistema de transporte; b) identificar las problemáticas específicas que deben atenderse y contar con una línea base; y c) orientar el avance coordinado de las acciones a implementar.
- **Resalta como lección en el caso de la Ciudad de México, la incorporación en el PEGM no sólo de los temas de VCMN, sino también la integración de los temas de la movilidad de cuidados y la paridad de género dentro del sector.** La inclusión de temas de movilidad de cuidados y equidad de género dentro del sector, permitió cuestionar la ceguera en los planes, políticas y proyectos de movilidad sobre las diferencias entre mujeres y hombres al moverse, así como hacer visibles problemáticas que enfrentan las mujeres que trabajan dentro del sector y avanzar en poder atenderlas.

2. Promover que dentro los planes de género y movilidad para las ciudades se incorporen acciones de corto, mediano y largo plazo, que dialoguen con otros instrumentos generales de movilidad y que se mantengan como documentos vivos.

- **Se observa como una lección aprendida del caso de la Ciudad de México, que los PEGM incluyan estrategias, acciones, metas e indicadores específicos de corto, mediano y largo plazo en materia de género y movilidad que complementen y dialoguen con los programas generales de movilidad.** En el caso de la Ciudad de México, se priorizó llevar a cabo una planificación estratégica que orientara las acciones en materia de género y movilidad desde el inicio de la administración, por lo que el PEGM tuvo una temporalidad anual, considerando posteriormente la inclusión de esta perspectiva en los programas integrales de movilidad. Si bien tener una línea clara a inicios de la administración permitió avanzar de manera sustantiva en esta agenda, resulta necesario a futuro, con base en las bases existentes, integrar además de acciones de corto plazo, estrategias de mediano plazo (sexenales) y mecanismos para su sostenibilidad en el tiempo, que permitan trascender los cambios de gobierno.
- **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. Un pendiente a futuro en este tipo de instrumentos es reforzar el tema de asequibilidad y disponibilidad de acceso al transporte para mujeres, partiendo de los costos más altos que enfrentan, tanto monetarios como no monetarios (véase el recuadro sobre “Costo generalizado del transporte para las mujeres” en la sección II: Diagnóstico).

3. 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.

- **La coordinación de este plan desde la SEMOVI, incorporando a los organismos SITP y en colaboración estrecha con SEMUJERES y otras dependencias, permitió avanzar de manera sustantiva en acciones relacionadas con las problemáticas de VCMN, los patrones de movilidad de las mujeres y la atención de las brechas de género en el sector transporte.** En este sentido, una virtud del PEGM es que avanza en el objetivo de transversalizar la perspectiva de género en el sector movilidad, sensibilizando a los equipos para incorporar acciones en los proyectos estratégicos de transporte. Esto contrasta con programas previos llevados a cabo en la ciudad coordinados desde entidades comprometidas y especialistas en el tema, como fue el caso de InMujeres, pero sin atribuciones directas para la implementación de acciones en el sector transporte. La sensibilización y capacitación sobre los temas de género y movilidad desde la persona titular de la SEMOVI para priorizar esta agenda e incentivar la colaboración entre todas las dependencias desde los niveles más alto de las estructuras resulta para ello fundamental.
- **El tener un proceso participativo, intra e interinstitucional en todas las etapas del PEGM detonó la sensibilización y compromiso personal y colectivo con la agenda de género y movilidad, así como la creación de redes** de coordinación dentro de SEMOVI, el SITP, SEMUJERES, y otras dependencias y sectores, que permitieron el avance de acciones consideradas con altos niveles de complejidad. Esto quedó de manifiesto en el proceso de diseño de lineamientos y guías de atención del acoso sexual homologados para todos los organismos del SITP e incluso la posibilidad de incorporar avances homologados dentro del transporte concesionado de ruta.
- **Sin embargo, destaca como lección que si bien es clave incorporar a las diferentes áreas y dependencias, es pertinente mantener un área y a una persona responsable, de alto nivel, para la coordinación y seguimiento general de la agenda de género dentro del sector movilidad.** Lo anterior, para mantener un avance continuo, supervisión constante, interlocución y coordinación entre las diferentes áreas, dependencias y con otros sectores sociales. Esto resulta particularmente relevante para mantener la continuidad de este tipo de iniciativas incluso ante emergencias externas del contexto, como fue el caso de la emergencia sanitaria causada por el COVID. En el caso de esta administración, si bien se contó con personas y áreas responsables para el seguimiento de los lineamientos y procesos de respuesta a casos de acoso y hostigamiento dentro de SEMOVI, así como para el seguimiento de las acciones en materia de género en los organismos del SITP, no se definió un área específica cuya responsabilidad central fuera coordinar el avance y seguimiento de esta agenda a nivel general en SEMOVI y el SITP. Sería pertinente considerar la posible transformación de las unidades de género, con un perfil de más alto nivel dentro de la estructura, para un seguimiento efectivo y oportuno de este tipo de iniciativas y la inclusión de esta agenda como parte de los temas del Comité del SITP para su seguimiento por parte de titulares.

4. Además de contar con instrumentos específicos como el PEGM, es necesario 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. Para ello se recomienda:

- **La desagregación de datos por sexo y considerando otras interseccionalidades en los datos del SITP, las encuestas y otros estudios que se realizan** (ej. estudios oferta y demanda, conteos ciclistas). Esto puede permitir entender, visibilizar y atender diversas problemáticas que enfrentan mujeres de diferentes edades, identidades y vulnerabilidades específicas, tales como diferencias en problemas de movilidad de niñas, mujeres jóvenes, mujeres adultas y adultas mayores, barreras específicas que enfrentan personas con alguna discapacidad, mujeres de bajos recursos, mujeres indígenas o afrodescendientes y/o con identidades de género diversas. Además, sería pertinente incorporar encuestas periódicas de satisfacción de usuarias en todos los modos de transporte del SITP que permitan comparar avances.
- **Llevar a cabo el cruce de datos de movilidad desagregados por sexo y otras identidades, con datos relativos a labores de cuidados y con información de las problemáticas de VCMN y hacer uso de esta información como línea base y para realizar tanto el diseño y la evaluación de proyectos de infraestructura y operación del SITP.** Esto permitiría avanzar en contar con criterios dentro de los proyectos que consideren la seguridad, la movilidad de cuidados y la reducción de brechas de género de forma explícita, así como con indicadores para evaluarlos.
- **Evaluar los resultados de proyectos que buscaron incorporar la perspectiva de género en materia de infraestructura y operación y generar normas y guías que permitan institucionalizar las buenas prácticas identificadas y superar los retos en materia de implementación.** Destaca en este marco la importancia de evaluar y dar seguimiento a casos como la implementación de recomendaciones del diagnóstico con perspectiva de género realizado en los CETRAM y las mejoras implementadas en la infraestructura de Cablebús (ej. a partir de evaluar la inclusión de las recomendaciones del diagnóstico de CETRAM y/o con evaluaciones ciudadanas). Asimismo, resalta como pendiente avanzar en entender cómo la planeación del uso de suelo puede facilitar u obstruir la movilidad de las mujeres relacionada con viajes cortos y encadenados.
- **Generar directrices y guías, así como procesos y mecanismos de capacitación obligatoria, y coordinación interinstitucional desde el diseño de los proyectos, para orientar a los equipos que realizan e implementan análisis, planes, políticas, normas, infraestructura y/o proyectos de movilidad sobre cómo aplicar en su trabajo la perspectiva de género.** Lo anterior, para contar con la sensibilidad y capacidades para aplicar criterios, indicadores y estrategias de diseño y operación del SITP (infraestructura, tarifas, programación), infraestructura peatonal y ciclista, que mejoren la seguridad de las mujeres y atiendan la movilidad de cuidados. Esto resulta necesario no solamente dentro de SEMOVI y el SITP, sino también en la SOBSE.

5. 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. Para ello se observa como necesario:

- **Dar continuidad a la implementación de los lineamientos y guías de respuesta al acoso sexual y otras violencias sexuales en el SITP, así como evaluar, realizar ajustes iterativos e incorporar a los sistemas no incluidos (empresas zonales y corredores) dentro de dichos lineamientos.** Esto ayudará a mejorar su operatividad, difusión, así como asegurar la accesibilidad de los mismos para todas las niñas y mujeres sin importar su edad, si cuentan con alguna discapacidad y considerando posibles limitaciones actuales para su uso efectivo (ej. nivel de confianza en la policía). Además, resulta clave analizar la pertinencia de su formalización como protocolos.

- **Dar seguimiento a la finalización y evaluación de procesos clave que se planea implementar en 2024**, tales como la inclusión de temas de género y prevención del acoso sexual en cursos y evaluaciones para la obtención de licencias de conducir del SITP, la capacitación del personal del SITP y primeros respondientes que trabajan dentro del sistema respecto de los lineamientos y guías de atención, así como el proceso de integración de la información de casos de VCMN reportados al C5 y al SITP.
- **Dar seguimiento y evaluación a las medidas temporales de separación de mujeres y hombres en el transporte en todo el SITP**, toda vez que estas medidas de segregación llevan más de 50 años y es importante transicionar a un enfoque preventivo y que no refuerce estereotipos y **evaluar el funcionamiento de los kits de vigilancia en las unidades de ruta y empresas (corredores y zonales)**, así como de la AppCDMX (MI TAXI y botón de auxilio), para alinearlos con los lineamientos y guías.

6. 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. Para ello, es necesario:

- **Sentar las bases institucionales para avanzar de manera continua y sostenida, de forma independiente a las voluntades individuales, hacia la meta de paridad de género en SEMOVI y el SITP.** Lo anterior, formalizando criterios y mecanismos para la contratación, retención y promoción de mujeres que trabajan en el sector, tanto en los organismos públicos como en las empresas privadas que brindan este servicio. Para ello, elementos clave a reforzar, con base en las lecciones aprendidas en el caso de la Ciudad de México, son los criterios establecidos en procesos de contratación, así como la capacitación para mujeres como operadoras del transporte. Asimismo, es posible integrar sistemas de evaluación-incentivo dentro del SITP, por ejemplo a partir del establecimiento de metas de paridad de género dentro del Comité del SIT.
- **Avanzar en institucionalizar dentro de SEMOVI los mecanismos para prevenir, atender y dar seguimiento a casos de hostigamiento y/o acoso sexual que ocurren en el sector movilidad y replicar este proceso en el SITP**, dado que aún no cuentan con procedimientos claros de atención de este tipo de casos.

7. Incorporar la perspectiva de género en la normatividad en materia de movilidad de la Ciudad de México.

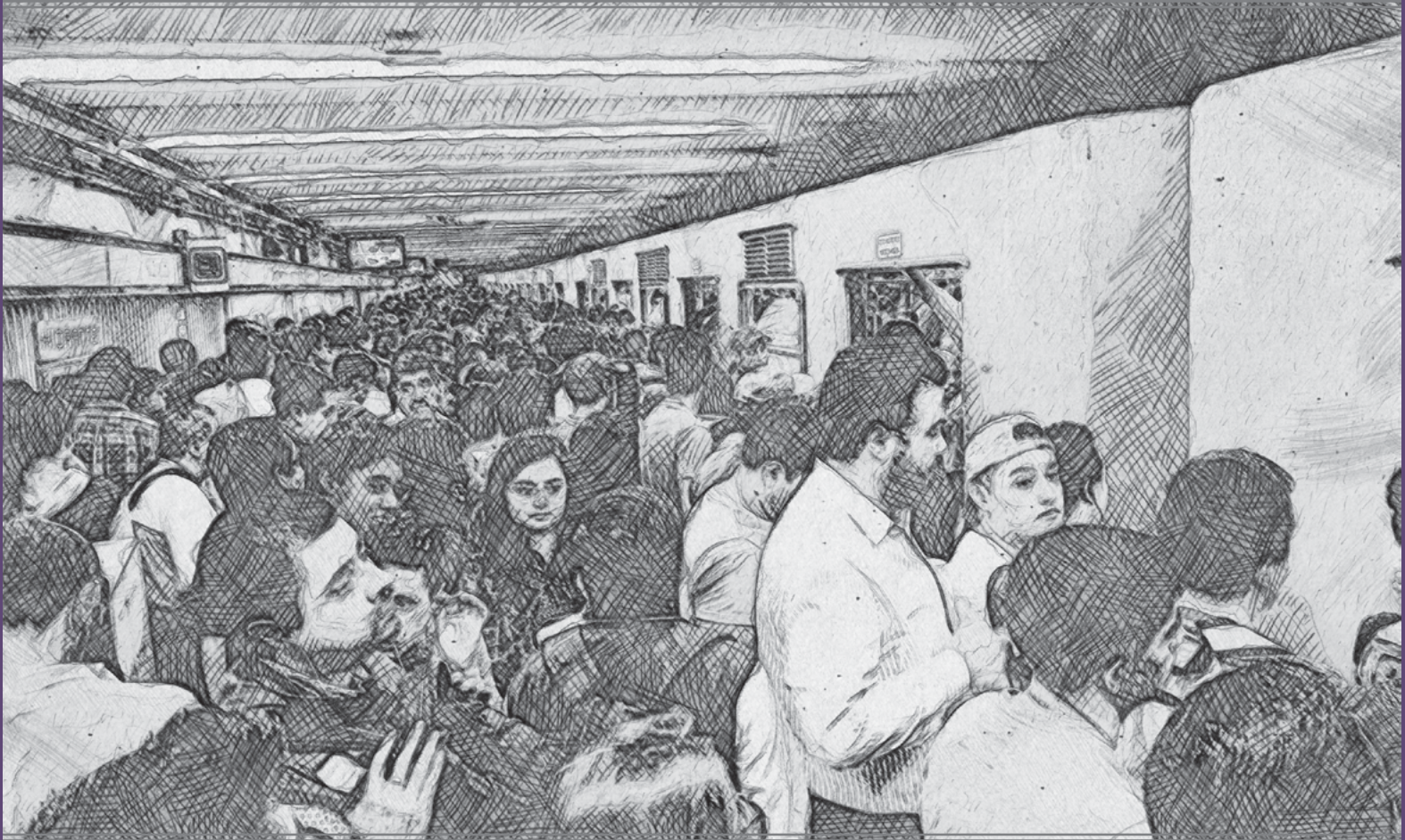
- **En el caso de la Ciudad de México, se observa como una oportunidad la inclusión de criterios en materia de género y prevención de violencias sexuales y acoso sexual en el marco de la Ley de Movilidad de la ciudad.** Esto permitiría orientar y respaldar jurídicamente el avance de esta agenda, dotarla de mayor obligatoriedad, de marcos institucionales y normativos, y promover su sostenibilidad en el tiempo a pesar de los cambios de administración.

Referencias

- Almazán, Jorge. "Microbuses de CDMX tendrán GPS y botones de pánico". *Milenio*. 18 de junio de 2019. Obtenido de: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/microbuses-de-cdmx-tendran-gps-y-botones-de-panico>
- Álvarez, Edgar. "Los nuevos taxis híbridos de Ciudad de México tienen botón de pánico". *Engadget*. 30 de enero de 2017. Recuperado de: <https://www.engadget.com/2017/01/30/mexico-city-hybrid-taxis-panic-button/>
- Arango, Diana, M. Morton, F. Gennari, S. Kiplesund y M. Ellsberg. (2014). *Intervenciones para prevenir o reducir la violencia contra mujeres y niñas: Una revisión sistemática de revisiones*. (Washington D.C.: Banco Mundial).
- Architectural Press; Newman, O. (1972). *Defensible Space - Crime Prevention through Urban Design*. (Nueva York: The McMillan Company).
- Baker, Flora. (2014). "El transporte en bus solo para mujeres en Bogotá se expande a servicios en horas pico" *Informe Colombia*. Obtenido de: <https://colombiareports.com/bogotas-female-bus-carriage-continue-another-month/>
- Beer, Caroline. (2017). "Partidos de izquierda y legislación sobre violencia contra las mujeres en México". *Social Politics*, 24 (4). pp. 511-537.
- BID. (2019). *Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en tres Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la CDMX*. (México: BID).
- BID. "Gobiernos subnacionales de Brasil, Colombia y México ganan el Premio Gobernarte con iniciativas que promueven la equidad de género". *Anuncios*. 7 de diciembre de 2016. Obtenido de: <https://www.iadb.org/es/noticias/anuncios/2016-12-07/anuncian-ganadores-de-premio-gobernarte-2016%2C11680.html>
- Byrnes, M. (2015). *Una mirada al interior del servicio de autobuses exclusivo para mujeres de Katmandú*. (Nueva York: CityLab).
- Capron, Guénola y Pérez L., Ruth (Coord.) (2024). *Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdad a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México* (México: UAM).
- CEPAL (1994). *Programa de Acción Regional para las Mujeres de América Latina y el Caribe*. 6ta. Conferencia Regional sobre la Integración de la Mujer en el Desarrollo Económico y Social de América Latina y el Caribe. Mar del Plata, Argentina. Septiembre de 1994.
- CESPAP de las Naciones Unidas. (2007). "Género y transporte". *Boletín de Transporte y Comunicaciones para Asia y el Pacífico* n° 76. Nueva York: CESPAP. Nueva York: CESPAP de las Naciones Unidas; Gekoski, Anna, J. Gray, M. Jacqueline, J.R. Adler y M.A.H. Horvath. (2017). 'La prevalencia y la naturaleza del acoso y la agresión sexual contra mujeres y niñas en el transporte público: una revisión internacional'. *Journal of Criminological Research, Policy and Practice*, 3 (1). pp. 3-16.
- Cosme, Manuel. 'Línea 1 del Metrobús saturada; se intensifica la sustitución de unidades por biarticulados'. *El Sol de México*. 17 de abril de 2018; Recuperado de: <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/linea-1-del-metrobus-saturada-se-intensifica-la-sustitucion-de-unidades-por-biarticulados-1619736.html>
- Cruz González, G. (2015). "Elasticidad producto del empleo de los trabajadores del sector transporte en México". *Publicación técnica*, (450).
- Cruz González, G., Torres Vargas, G., Hernández García, S., Arroyo Osorno, J. A., & González García, J. A. (2017). "Mercado laboral del sector transporte en México: una perspectiva de género". *Publicación técnica*, (506).
- De la Garza Arregui, Bernardina. 'El origen de los taxis en la Ciudad de México'. *MXCity Guía Insiders*. Disponible en: <https://mxcity.mx/2016/01/origen-los-taxis-la-ciudad-mexico/>
- Delhi Metro Coach Corporation LTD. First Coach of Train to be Reserved for Women only in all Lines (EXCEPT Line-1) of the Delhi Metro'. Obtenido de: http://www.delhimetrorail.com/press_reldetails.aspx?id=1r1LUOMxiA4lld
- Domínguez, Karla, A.L. Machado, B. Alves, V. Raffo, S. Guerrero e I. Portabales. (2020). *¿Qué la mueve? Un estudio sobre la movilidad de las mujeres en las ciudades de América Latina*. Washington D.C.: Banco Mundial.

- Domínguez, Karla, X. Arango, B. Alves y Mc-Cleary Sills, J. (2015). *Guía de recursos sobre violencia contra mujeres y niñas. Informe sobre el transporte.* (Washington D.C.: Banco Mundial)
- Duchene, Chantal. (2011). "Género y transporte". *Foro internacional del transporte.* (OCDE).
- Dunckel-Graglia, Amy. (2013). "Women-Only Transportation: Cómo el transporte "rosa" desafía la percepción pública de la movilidad de las mujeres" *Journal of Public Transportation*, Vol. 16, No. 2, junio de 2013.
- El Heraldo de México.* ¿Qué pasa si utilizas un vagón exclusivo para mujeres y niños? 9 de agosto de 2019. Recuperado de: <https://heraldodemexico.com.mx/cdmx/vagones-exclusivos-mujeres-metro-metrobus/>
- El Semanario Árabe.* 'Cairo firm's women only buses ride into the battle against sexual harassment'. 16 de noviembre de 2017. Recuperado de: <https://thearabweekly.com/cairo-firms-women-only-buses-ride-battle-against-sexual-harassment>.
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE), 2017 (México: INEGI).
- European Commission (2019). *Mobility and Transport - Women in transport.* https://ec.europa.eu/transport/themes/social/women-in-transport_en. Accesado Febrero 2019.
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México (G.O. CDMX) (2018). "Decreto por el que se expide la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México" 13 de diciembre de 2018. Disponible en: https://semujeres.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/Decreto_administracion_publica.pdf
- G.O. CDMX (2019) "Decreto por el que se emite la Declaratoria de Alerta por Violencia contra las Mujeres en la Ciudad de México" 25 de noviembre de 2019
- García, Ilse. Sheinbaum presenta la Policía del Transporte, con nuevo uniforme y, algunos, armados'. Sinembargo. 18 de junio de 2019. Recuperado de: <https://www.sinembargo.mx/18-06-2019/3598749>
- Gennari, F., J. McCleary-Sills y N. Hidalgo. (2015). Introducción. *Guía de recursos sobre la violencia contra las mujeres y las niñas.* Washington D.C.: Banco Mundial; Instituto Global de las Mujeres, Banco Interamericano de Desarrollo.
- Gobierno de CDMX - Red de Transporte de Pasajeros (RTP). Disponible en: <https://www.rtp.cdmx.gob.mx/red-de-rutas>
- Gobierno de CDMX - Sistema de Transporte Colectivo. Disponible en: [Ver: https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres](https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/separacionn-de-hombres-y-mujeres)
- GODF (2008). *Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia en el Distrito Federal.* 29 de Enero de 2008. Asamblea Legislativa del Distrito Federal. Disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-fde12a5698a6daa612f4515f386b1beb.pdf>. Accesado Marzo 2019.
- GODF (2014). *Ley de Movilidad del Distrito Federal.* 02 de Agosto 2018. (Ciudad de México: Gaceta Oficial de la Ciudad de México).
- González Carvajal, Karla y Muneeza Mehmood Alam. "El transporte no es neutral desde el punto de vista del género". Blogs del Banco Mundial. 24 de enero de 2018. Disponible en: <https://blogs.worldbank.org/transport/transport-not-gender-neutral>
- Granada, I., Urban, A., Monje, A., Ortiz, P., Pérez, d., & Caldo, A. (2016). *The relationship between gender and transport.* (Inter-American development bank).
- Hernández, Eduardo y Sandra Hernández. 'Entra en operación la Policía del Transporte'. *El Universal.* 19 de junio de 2019. Consultado en: <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/entra-en-operacion-la-policia-del-transporte>
- ICLEI, 2019. *Ciudad de México: El papel del transporte público en la lucha contra la contaminación atmosférica y la accesibilidad.* Estudio de caso nº 212 de ICLEI. Marzo de 2019. Ciudad de México; Gobierno de CDMX.
- Índice Moovit de transporte público. Disponible en: https://moovitapp.com/insights/en-gb/Moovit_Insights_Public_Transport_Index-transfer-count
- INEGI (2014). *Encuesta Nacional sobre Uso del Tiempo (ENUT).* (México: INEGI).
- INEGI (2016). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones en los Hogares 2016.* (México: INEGI).
- INEGI. (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017.* (México: INEGI).
- INEGI. (2023) *Encuesta Nacional de Seguridad Pública Urbana ENSU 2023.* (México: INEGI).
- INMUJERES, archivo web de 2018 de la página del INMUJERES. Disponible en: <https://web.archive.org/web/20181019041158/https://www.inmujeres.cdmx.gob.mx/instituto/acerca-de>
- INMUJERES (2017). *CDMX: Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas.*
- INMUJERES (2021), *Por ellas estamos aquí: INMUJERES en el siglo XXI. Que ninguna quede atrás ni afuera,* (México: INMUJERES).

- ITDP. (2019). La seguridad personal de las mujeres en los BRT y la movilidad activa para la conectividad de última milla. Ciudad de México: ITDP.
- Kerr-Wilson, A., A. Gibbs, F. McAslan, E. Fraser, L. Ramsoomar, A. Parke, H.M.A. Khuwaja y R. Jewkes. (2020). *A rigorous global evidence review of interventions to prevent violence against women and girls*. Programa mundial: What Works to Prevent Violence Among Women and Girls. Pretoria, Sudáfrica. 69-70.
- Kondylis, F., A. Legovini, K. Vyborny, A. Zwager y L. Andrade. (2019). *Demanda de "espacios seguros": Evitando el Acoso y el Estigma*. (Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial).
- Lecompte, M.C y J.P. Bocarejo. (2017). "Los sistemas de transporte y su impacto en la equidad de género", *Transportation Research Procedia*, Vol 25, pp. 4245-4257.
- Newman, O. (1973). *Defensible Space: People and Design in the Violent City*. (Londres).
- Mexicable. <http://www.mexicable.com/historia.php>
- Morales, Gretel. "Mujeres enfrentan intentos de secuestro en el Metro de la Ciudad de México". El Universal. 6 de febrero de 2019. Recuperado de: <https://www.eluniversal.com.mx/english/women-face-kidnap-attempts-mexico-citys-metro>
- OIT (2017). *Perspectivas sociales del empleo en el mundo: Tendencias para las mujeres*. (Ginebra, Suiza: OIT).
- ONU. (2018). *Encuesta Sobre la Violencia Sexual en el Transporte y otros espacios públicos en la Ciudad de México*. (México: ONU Mujeres).
- Plumas Atómicas. Cámaras y Autobuses de Pánico en Autobuses de EdoMex y CDMX. ¿Serán Suficientes?". 7 de agosto de 2019. Recuperado de: <https://plumasatomicas.com/noticias/violencia/camaras-y-botones-de-panico-en-autobuses-de-edomex-y-cdmx-seran-suficientes/>
- Peralta, T., S. Mehendiratta y C. Ochoa. (2014). *Género, desplazamientos y acceso al empleo: Evidence from Buenos Aires*. (Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial).
- Peters, Deike. (2002). Breadwinners, Homemakers and Beasts of Burden: A Gender Perspective on Transport and Mobility. (Instituto de Planificación Urbana y Regional: Berlín, Alemania).
- Salek de Braun, Sofía y Paulo Humanves. (2018). *Una ciudad segura para las mujeres y las niñas es una ciudad segura para todos. Seguridad y protección de las mujeres: Una Prioridad del Transporte Público*. (París: OCDE).
- SEMOVI (2019). *Plan Estratégico de Género y Movilidad* (Ciudad de México: SEMOVI)
- SEMujeres (2024) *Página Web de la Secretaría de las Mujeres*: <https://www.semujeres.cdmx.gob.mx/>
- STC. (2018). Plan Maestro del Metro 2018-2030. Septiembre de 2018. Disponible en: https://metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Metro%20Acerca%20de/Mas%20informacion/planmaestro18_30.pdf
- Soto, Paula, A. Aguilar, E. Gutiérrez y C. Castro. (2017). *Evaluación del impacto del programa "Viajemos Seguras" en el transporte público en la Ciudad de México. Nota Técnica No. BID-TN-1305*. (Washington, D.C.: BID).
- Steer (2018). *Estrategia de gestión de demanda y género para la movilidad sostenible en Ciudad de México*. Septiembre 2018.
- Tarres, María Luisa. (2010). "Nuevos retos en la práctica feminista: Los Institutos de las Mujeres en México", en: *Activismo de Mujeres en América Latina y el Caribe* (New Brunswick, NJ: Rutgers University Press), pp. 236-254.
- Times of India*. "El primer tren especial para mujeres del mundo cumple 26 años". 5 de mayo de 2018. Recuperado de: <https://timesofindia.indiatimes.com/city/mumbai/worlds-first-womens-special-train-completes-26-years/articleshow/64040257.cms>
- Tudela, A., A. López Dodero, S. R. Mehendiratta, B. Bianchi y E. Deakin. (2013). "Reducción de la violencia de género en el transporte público" *Strategy Design for Mexico City*. (México).
- Valdez, Ilich (2014). "Pintan de rosa a los taxis del DF". *Milenio*. 26 de agosto de 2014. Recuperado de: <https://www.milenio.com/estados/pintan-de-rosa-a-los-taxis-del-df>
- Vuchic, V. R. (2005). *Urban Transit: Operations, Planning, and Economics*. (New Jersey: John Wiley & Sons).
- WRI. (2019). *Metodología para auditar el espacio público e infraestructura de transporte cercano a estaciones de transporte masivo*. (Ciudad de México: WRI).



ARTE BASADO EN IMAGEN DE: FERNANDO MACIAS ROMO/SHUTTERSTOCK

Anexo


**Análisis detallado de las acciones implementadas (2019-2024) del PEGM:
avances, retos y pendientes**

Introducción

En este anexo del documento “Género y movilidad en la Ciudad de México: avances, retos y recomendaciones,” se describe con mayor detalle el nivel de avance respecto a la implementación de los tres ejes y las ocho líneas de acción del Plan de Género y Movilidad desde su publicación en 2019 hasta el corte realizado en enero de 2024. Se especifica y evalúa cada una de las acciones específicas que estaban planificadas para ser llevadas a cabo en el marco de las líneas de acción del PEGM en 2019, así como algunas acciones complementarias que fueron implementadas en el periodo 2019-2024. Además de describir las acciones realizadas, se señalan ciertos pendientes y retos identificados.

Para visibilizar el progreso en cada una de las acciones específicas que hacen parte de las líneas de acción, se indica con un color su **nivel de avance**, utilizando las mismas categorías del documento principal. A diferencia del documento principal, no solamente se evalúa de forma general la línea de acción, sino que en este anexo se evalúa una a una las acciones específicas realizadas correspondientes a dicha línea. **Las categorías de avance son:**

 **Nivel alto:** Línea de acción implementada de forma prioritaria, con buenas prácticas identificadas en su aplicación o con avances más allá de los planificados.

 **Nivel medio:** Línea de acción con un avance moderado, que si bien muestra avances clave también cuenta con pendientes o niveles de avance contrastantes en la red.

 **Nivel bajo:** Línea de acción con un bajo nivel de avance en su implementación, con pendientes clave que no han sido ejecutados y barreras considerables a superar.

Asimismo, en este anexo se incluye un color adicional para identificar las acciones específicas dentro de cada línea de acción que fueron **acciones complementarias** realizadas que no estaban consideradas originalmente en el marco de las acciones específicas planificadas dentro del PEGM en 2019, pero que sí fueron llevadas a cabo de 2019 a 2023.

 **Acciones complementarias**

Eje 1: Prevención y atención efectiva de violencias y agresiones sexuales

1. Infraestructura y vigilancia para la prevención de violencias y acoso sexual

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>1.1</p> <p>Implementación de mejoras en la iluminación y en el funcionamiento de cámaras de vigilancia policial dentro de las instalaciones del transporte público.</p>	<p>Como fue planificado desde el PEGM, se llevaron a cabo de 2019 a 2023 acciones en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y en los organismos de transporte público como Metro y Metrobús, para la colocación y mantenimiento de luminaria y fortalecimiento de sistemas de vigilancia dentro de las estaciones, en espacios de transferencia, así como en algunas zonas al exterior de las estaciones. Lo anterior, para reforzar la percepción de seguridad y mejorar los mecanismos de respuesta ante diversos hechos delictivos, entre ellos los casos de acoso y violencia sexual en el SITP. A continuación, se detalla para cada organismo las acciones específicas realizadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En Metro de 2019 a 2023 se instalaron 275 luminarias al exterior, 350 súper postes, se realizaron mejoras y mantenimiento a 554 luminarias al exterior de estaciones y a 50,847 luminarias al interior de las estaciones. • En el caso de Metrobús, se llevó a cabo un proceso de actualización de cámaras y fortalecimiento del Centro de Control para mejorar la vigilancia dentro de las 257 estaciones de Metrobús. El Centro de Control y la empresa de control de Sistema de videovigilancia (Citi) contó con una renovación tecnológica a través de una nueva empresa (Sonda) para mejorar el sistema de videovigilancia de todas las estaciones y unidades. Este proceso inició en 2023 y concluirá en 2024. • En CETRAM de 2019 a 2023 se llevaron a cabo intervenciones para mejorar la iluminación y con ello la percepción de seguridad. De 2019 a 2024 se implementaron mejoras en la iluminación en el entorno exterior en 12 Centros de Transferencia Modal y se dio mantenimiento a través de la Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) a 60 súper postes de iluminación en 10 CETRAM. Asimismo, se han realizado acciones de mejora en mantenimiento preventivo y correctivo de 464 luminarias, así como acciones en seguridad peatonal en 28 CETRAM¹. Finalmente, dentro de los CETRAM se colocaron 347 cámaras en 22 CETRAM y se tiene contemplado el mantenimiento y atención diaria a esta operación. 	
<p>1.2</p> <p>Remodelación de CETRAM con base en un diagnóstico de necesidades y características de viaje de las mujeres y prevención de violencias.</p>	<p>Se llevó a cabo un diagnóstico de tres CETRAM con perspectiva de género y contemplando las necesidades de viaje de mujeres en colaboración con SEMUJERES, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el equipo de investigación de la Dra. Paula Soto, experta en género y movilidad. Este estudio se encuentra disponible en el microsítio de género de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México por lo que es un insumo relevante para dar continuidad a este tipo de acciones. El diagnóstico se considera que sirvió como base para que el ORT entendiera el tipo de problemáticas y medidas a implementar, pero se considera necesario ampliarlo pues solo cubre 3 de los 37 CETRAM que tiene asignados el ORT y cada uno tiene características específicas. Cabe destacar que en el marco de la implementación de las dos líneas del sistema Cablebús, se incorporaron acciones dentro del diseño de la infraestructura, la operación del sistema y su entorno urbano, que toman en consideración la perspectiva de género, en particular respecto de la movilidad de cuidados (ver detalles en acción 5.3 del presente documento).</p>	

¹ Periférico Oriente, Chapultepec, Pantitlán, Barranca del Muerto, Tacubaya, Martín Carrera, Puerto Aéreo, Zaragoza, Constitución de 1917, Taxqueña, Indios Verdes, Universidad, Xochimilco, Deportivo Xochimilco, Huipulco, Tacuba, San Lázaro, Central de Abasto, Buenavista, Dr. Gálvez, La Raza, Iztapalapa, Mixcoac, Politécnico, Tláhuac, Santa Martha, Zapata y el Rosario.

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>Se llevaron a cabo mejoras en instalaciones, limpieza y mantenimiento de los 37 CETRAM a cargo del ORT así como procesos de remodelación en todos ellos para mejorar su infraestructura, operación y la percepción de seguridad al hacer conexiones entre diferentes medios de transporte de la red de Movilidad Integrada. Para ello, por ejemplo, se realizaron mejoras de señalamiento dentro de los CETRAM, se asignaron espacios específicos y se dio mayor visibilización e identificación institucional a los módulos de atención del personal de seguridad. Lo anterior, para fomentar la prevención del acoso a partir de visibilizar la presencia de elementos de seguridad, así como para que las personas víctimas y testigos puedan ubicar rápidamente y dirigirse a primeros respondientes y personas de primer contacto de forma oportuna. Los CETRAM con mayores intervenciones fueron San Lázaro, Martín Carrera e Indios Verdes (este último sigue en proceso la conclusión de la intervención).</p>	
<p>1.3 Revisión y mejora en la implementación de medidas temporales tales como la separación de vagones y las unidades y transporte de uso exclusivo para mujeres.</p>	<p>Desde 2019 se llevaron a cabo acciones para mejorar la operación de los espacios exclusivos de mujeres. Esta acción fue considerada como necesaria debido a la falta de homologación de la información sobre espacios exclusivos dentro de la red de Movilidad Integrada, donde previamente cada organismo de transporte tenía información contrastante, y en ocasiones contradictoria de quiénes podían hacer uso de dichos espacios, lo cual resultaba confuso para las personas usuarias y reducía la efectividad en su operación. Se generó un proceso de encuestas con personas usuarias, a partir del cual se detectaron sus percepciones sobre la necesidad de mantener dichos espacios (particularmente con mujeres), identificar si las personas usuarias entendían para qué servían y cuál era su objetivo como medida temporal, detectar qué aspectos de la señalización y operación de los espacios les parecían confusos o poco claros (a nivel general con personas usuarias), así como identificar elementos de su operación y supervisión que requerían fortalecerse.</p> <p>A partir de los resultados de dicho proceso, así como del diálogo entre los organismos de transporte que cuentan con esta medida, la Secretaría de las Mujeres y el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, se realizó la revisión, homologación y actualización de la señalética, así como de las medidas de difusión y supervisión. Con base en lo anterior, se fortaleció la difusión de información homologada, consistente y clara en el STC Metro y Metrobús, a través de mecanismos tanto visuales como auditivos de señalización de los espacios exclusivos y sobre las sanciones en caso de invadirlos. Cabe destacar que en la actualidad persisten ciertas dudas de persona usuarias respecto al uso de los espacios por parte de hombres adultos mayores y hombres acompañantes de mujeres con alguna discapacidad, que han derivado en quejas e incluso en amparos, por lo que resulta necesario continuar dando seguimiento a este tema para ajustar cuestiones de información, capacitación y operación. Con respecto al tema del amparo, éste fue para todo el SITP y la resolución aplica para todo el sistema. Dicho amparo fue atendido actualizando la señalética e información para hacer explícito que las mujeres con alguna discapacidad pueden subir al espacio exclusivo acompañadas de un hombre que funja como su acompañante para la realización de sus traslados.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de Metrobús, a diciembre de 2023 se ha realizado una renovación de la señalización referente a espacios exclusivos para todas las líneas de metrobús, así como la señalización de lugares reservados para personas con alguna discapacidad. • Con respecto a Metro, en septiembre de 2019 se realizó la instalación de la señalización de piso de los espacios exclusivos en las 195 estaciones, de 2020 a 2023 se ha realizado mantenimiento y sustitución de viniles para que la señalización se encuentre en buen estado. • En el caso de transportes eléctricos, se incorporó a partir de 2019 una nueva política de asientos preferentes para mujeres. En 2023 se llevó a cabo el proceso de señalética en todas las líneas para la concientización de estos asientos entre las personas usuarias de este modo. A inicios de 2024 se está llevando a cabo la difusión en redes sociales para hacer una conexión mayor entre señalética y difusión de información. Cabe resaltar que la preferencia es en los asientos y no se establece una zona exclusiva para mujeres y niños. Si bien la proporción de hombres y mujeres que hacen uso del sistema es muy similar, han aumentado las quejas de hombres por esta medida indicando que perciben que son usuarios mayoritarios del sistema. 	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<ul style="list-style-type: none"> En el caso de RTP, las unidades Atenea, fueron una política implementada a partir del 2008, que incluía 100 unidades exclusivas para mujeres. Sin embargo en la revisión operativa realizada se identificó que no era óptimo para el servicio de RTP, incluyendo el servicio a las mujeres usuarias, mantener el servicio de Atenea ya que el tiempo de espera para abordar estas unidades era superior a los 30 minutos, por lo cual, el servicio fue modificado y se incluyeron en la totalidad de las unidades asientos preferentes para las mujeres, los cuales están indicados con viniles y/o están pintados en rosa los asientos. 	
<p>Acción complementaria (AC) 1.C1</p> <p>Colocación de GPS, botones de auxilio y cámaras dentro de las unidades de transporte público concesionado y mecanismos de monitoreo y respuesta en tiempo real en conjunto con el C5.</p>	<p>Se llevó a cabo la colocación de GPS, botones de auxilio y cámaras dentro de las unidades de transporte público concesionado de ruta, las cuales a diferencia de las empresas de transporte público (a cargo del gobierno) y concesionado (corredores con operación privada) no contaban previamente con este tipo de tecnologías de supervisión y operan a través de concesionarios individuales sin consolidación como empresas.</p> <p>En el caso de las rutas, se instalaron entre 2019-2021 y se encuentran actualmente con funcionamiento vigente un total de 13,400 kits de cámaras, GPS y botones de auxilio, de los cuales aproximadamente 8 mil reportan su operación cada mes.² Cabe resaltar que a estas tecnologías de vigilancia se les brinda monitoreo por parte del del ORT en conjunto con el C5 en tiempo real. Esto permite que se realice el mapeo de alertas a través de la geolocalización, monitoreo y videovigilancia a las unidades, logrando así dar atención a emergencias en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Lo anterior, tiene el potencial para favorecer la implementación de protocolos de respuesta a violencia y acoso sexual en este sistema de transporte.</p> <p>Hasta el momento, dichas tecnologías han permitido responder de manera más efectiva ante reportes directos vía telefónica e investigaciones en torno a incidentes de acoso o violencia sexual. De 2019-2023 se han reportado un total de 39 casos de violencia sexual en rutas y gracias al uso de las cámaras y GPS se ha podido dar seguimiento y apoyo a las víctimas.</p> <p>Sin embargo, dado que solamente los choferes pueden presionar el botón de auxilio, hasta el momento no han habido reportes de acoso mediante el uso de dicho botón, por lo que debe evaluarse su funcionamiento, el impacto que han tenido, su percepción por parte de operadores y concesionarios sobre su operatividad, así como su conexión con los lineamientos y guías de respuesta dentro del sector transporte. Por otra parte, resulta clave fortalecer la capacitación y sensibilización de choferes necesaria para su uso efectivo, dado que hasta el momento si bien en la instalación se les informa que pueden usar el botón de auxilio para temas de violencia sexual, esto no opera. Finalmente, también se sugiere continuar fortaleciendo los procedimientos de coordinación interinstitucional, así como la comunicación y seguimiento con las empresas y rutas de transporte concesionado para un mayor aprovechamiento, mantenimiento y mejora de estas tecnologías y para aprovechar su potencial para la atención efectiva de casos. Lo anterior, dado que actualmente no se hace uso de dichas tecnologías como parte de los procedimientos de respuesta a este tipo de casos en el transporte concesionado de ruta.</p> <p>Si bien los corredores cuentan con cámaras, actualmente estas no están conectadas al C5 y únicamente se tiene un seguimiento en tiempo real por los centros de monitoreo de cada empresa. Para un correcto seguimiento ante casos de violencia sexual, es necesario que estas cámaras también estén conectadas al C5 y puedan canalizarse los servicios de apoyo con los que se cuenta actualmente, homologando su operación con el sistema que se implementa para el caso de las rutas.</p>	

2 La diferencia encontrada entre las instalaciones y la operación se puede explicar por rotación de unidades para su operación en este sector debido a la demanda, a las características de las unidades que requieren mantenimiento y ajustes constantes, así como a los procesos de chatarrización y conversión a empresas promovidos en el marco de esta administración.

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>AC 1.C.2</p> <p>Botón de auxilio en AppCDMX y MI TAXI</p>	<p>Se llevó a cabo por parte de la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) una aplicación pública para celulares llamada AppCDMX. Dentro de dicha aplicación, se implementó un módulo llamado MI TAXI, el cual incorporó ciertas medidas de seguridad para las mujeres tales como compartir su viaje, verificar las placas y operador de una unidad y contar con un botón de auxilio directamente conectado al C5. Se tiene considerado por parte de SEMOVI para 2024, a través de una campaña de sensibilización, se agreguen señalamientos para fortalecer el uso de éstas herramientas. No obstante, se requiere realizar una evaluación detallada del uso de estas aplicaciones para mejorar su uso y los protocolos de respuesta existentes que requieren la coordinación interinstitucional y con el sector de taxi. Además, es necesario revisar el funcionamiento general del módulo MI TAXI debido a problemáticas observadas respecto de un bajo uso por parte de personas operadoras y usuarias del mismo para entender los retos para su implementación en este sector en comparación con el sector de aplicaciones de transporte privado y poder fortalecer este tipo de iniciativas a futuro.</p>	
<p>AC 1.C.3</p> <p>Proyecto piloto de servicio exclusivo para mujeres en transporte concesionado en horas pico.</p>	<p>Como parte de las acciones complementarias no planificadas originalmente en el PEGM relacionadas con prevenir la violencia y el acoso en el transporte, destaca durante 2023 la implementación de acciones para generar un servicio exclusivo para mujeres en transporte concesionado con el programa piloto “Viaja Segura en T. Colectivo” para las rutas 5, 43, 66 y 70; a quienes se les entregaron 30 kits de señalética para servicio exclusivo y cuyos recorridos conectan la periferia poniente de la ciudad con los sistemas de movilidad masivos como Metro y Metrobús. Este programa se diseñó como iniciativa de las rutas, mujeres usuarias y se implementó en colaboración con representantes de las rutas, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y el equipo de tránsito.</p> <p>En el marco de este programa, se realizó una capacitación masiva sobre la necesidad de incluir la perspectiva de género en el transporte concesionado a 150 transportistas de 31 rutas distintas de la ciudad con la participación de la Red de Género de UPIICSA del IPN, así como 15 capacitaciones de sensibilización sobre género, estrés del operador y seguridad vial a 84 operadores de las rutas que prestan el servicio exclusivo. Hasta el momento, dos rutas de la ciudad (46 y 111) adicionales a las que ya participan, han solicitado participar en el servicio debido a la difusión mediática que genera.</p> <p>No obstante, es necesario considerar el reto de brindar la información correcta a las personas usuarias y concesionarias para dar a conocer las condiciones del servicio y asegurar su buena operación, viabilidad y continuidad. Además de buscar alternativas, en caso de evaluarlo como viable y óptimo, para institucionalizar estas iniciativas a fin de crear un modelo replicable. Para asegurar su sostenibilidad en el tiempo, se considera necesario una evaluación de este servicio con estudios técnicos que legitimen su operación de manera viable con los costos y tarifas actuales.</p>	
<p>AC 1.C.4</p> <p>Senderos Seguros para la movilidad peatonal de las mujeres.</p>	<p>En el periodo 2019-2023 se ha llevado a cabo la implementación, que continúa durante 2024, por parte de SOBSE de Senderos Seguros para mejorar la seguridad en la movilidad peatonal, con un énfasis explícito en la seguridad de mujeres y niñas. SEMUJERES participa en la evaluación de esta media en la incidencia de delitos contra las mujeres y niñas en el espacio público. Si bien esta acción no se incorporó en el PEGM en 2019, sí se incluyó en el Programa Integral de Movilidad (PIM). La meta en el PIM era construir 700 km de senderos seguros y se superó dicha meta (131% de cumplimiento con corte al 31 de julio del 2023). Cabe destacar que este tipo de inversión en infraestructura peatonal, como banquetas amplias, iluminación, mantenimiento de infraestructura, así como el aumento del flujo de personas, aumenta la percepción de seguridad general y de las mujeres.</p>	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>En el marco del diseño e implementación de las estaciones del nuevo sistema de transporte Cablebús, se establecieron senderos seguros específicos para llegar a las estaciones. Esta medida, también ejecutada por SOBSE y SEMUJERES, fue evaluada desde SEMOVI una vez que dichos senderos estuvieron construidos. En el marco de dicha evaluación, se utilizaron criterios como identificar los espacios con mayor incidencia de delitos a mujeres a nivel calle, incluyendo entre éstos el abuso sexual, acoso sexual, homicidio doloso, feminicidio, lesiones dolosas, robo a conductor/pasajero, robo a negocio con violencia, robo a repartidor, robo a transeúnte en vía pública, secuestro, violación, y violencia familiar. No obstante, cabe resaltar que estos criterios se aplicaron por parte de SEMOVI en el marco de la evaluación de la medida, dado que la Secretaría no participó en su diseño. En este marco, resulta pertinente a futuro incorporar este tipo de criterios desde el diseño, así como fortalecer la colaboración entre SEMOVI y SOBSE en dicha fase y reforzar la sensibilización del personal de SOBSE para implementar también al interior de dicha dependencia este tipo de criterios.</p>	
<p>AC 1.C.5 Recuperación de espacios públicos.</p>	<p>En el contexto de construcción de los biciestacionamientos, se llevaron a cabo procesos de recuperación y rehabilitación de espacios en las zonas que ahora ocupan. Como parte de la infraestructura de cada biciestacionamiento, se instalaron luces y cámaras que brindan mayor sensación de seguridad a personas peatonas y ciclistas. Además, se instalaron juegos y pintaron ciclovías en las plazuelas de los biciestacionamientos y se llevan a cabo biciescuelas donde se enseña cómo andar en bicicleta. Estos espacios recuperados en Escuadrón 201 y Tláhuac, permiten que la gente los use y transite de forma segura, esto ayuda a una percepción de seguridad para personas peatonas y ciclistas. Esto resulta de particular relevancia para el caso de mujeres cuya percepción de inseguridad en este tipo de espacios abandonados cerca del transporte público es mayor y por la creación de espacios de juegos que se vinculan con la movilidad de cuidados.</p> <p>En el marco de proyectos de recuperación de parques y espacios públicos llevados a cabo por el Gobierno de la Ciudad de México entre 2019 y 2024, se han realizado acciones que puedan mejorar los viajes de las mujeres y su percepción de seguridad. No obstante, resulta necesario reforzar la coordinación de SEMOVI con otras dependencias como SOBSE que realizan estas intervenciones para incorporar y poder evaluar el impacto de estas acciones de manera más específica para la movilidad de mujeres. Para ello, al igual que en el caso de los Senderos Seguros, sería conveniente desde la planeación incorporar criterios a considerar tanto para la ejecución como para la evaluación.</p>	

2. Protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia y acoso sexual

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>2.1 y 2.2</p> <p>Elaboración y publicación de protocolo de detección y respuesta efectiva dentro del SITP e implementación de un programa de capacitación y sensibilización para primeros respondientes ante situaciones de Violencias sexuales en el SITP con base en dicho protocolo.</p>	<p>Durante 2019-2020 se llevó a cabo un diagnóstico sobre las problemáticas para la detección, respuesta efectiva y sensibilización de primeros respondientes y personas de primer contacto del SITP ante casos de acoso y violencia sexual en la red de Movilidad Integrada. Fue realizada mediante entrevistas a profundidad y análisis documental, así como mesas de trabajo con todos los organismos de transporte y dependencias vinculadas con los temas de seguridad y justicia. El objetivo de este diagnóstico fue servir como base para la discusión entre dependencias públicas sobre cómo se estaba llevando a cabo la detección y respuesta de estos casos en cada organismo de transporte público del SITP, qué podría mejorarse, homologarse y modificarse para un mejor proceso de atención de casos de acoso y violencia.</p> <p>Con base en el diagnóstico realizado, se pasó durante el periodo 2020-2022 al proceso de elaboración, revisión y aprobación de los “Lineamientos de actuación, atención y seguimiento para casos de violencia sexual en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México”. Se optó por desarrollar un marco de lineamientos en lugar de un protocolo, que era la idea original establecida en el PEGM en 2019, para superar barreras administrativas encontradas en el camino y agilizar su aprobación y aplicación en el SITP. Dichos lineamientos se presentaron ante comité del SITP y fueron aprobados por parte de los titulares de todos los organismos de transporte y SEMOVI³. Con base en dichos lineamientos, se establecieron dos guías de actuación, una para modos de transporte con estaciones y policías (como es el caso de Metro, Metrobús, Cablebús, CETRAM, Tren Ligero y el Trolebús elevado) y otra para los modos de transporte sin estaciones (trolebús y RTP).</p> <p>Con respecto al proceso de capacitación y sensibilización de primeros respondientes y personas que fungen como primer contacto por parte del SITP con base en los lineamientos y guías establecidas, durante 2023 se llevó a cabo una primera fase piloto de capacitación de 350 personas representantes de los organismos de transporte y de personal de SSC cuyo rol fue dar retroalimentación a la capacitación sobre los lineamientos y guías, así como fungir como replicadores de la información compartida en las capacitaciones. En enero de 2024, ya se cuenta con un plan establecido en coordinación con SEMUJERES para llevar a cabo 5,000 capacitaciones durante 7 meses para el personal de todos los organismos de transporte. En el caso de los corredores, si bien se considera su implementación de la guía como parte de los modos de transporte que no cuentan con estaciones, actualmente no se considera en esta primera etapa de capacitación el incluir a las empresas privadas que brindan este servicio, dado que se enfocarán los esfuerzos primeramente en los organismos públicos para capacitar a todo el personal, por lo que será un pendiente a considerar a futuro.</p> <p>Paralelamente a las capacitaciones, se implementará la publicación de materiales diseñados con SEMUJERES para el personal de los organismos de transporte y policías para aclarar dudas sobre la implementación de los lineamientos de actuación. Asimismo, se realizará una campaña para dar a conocer los pasos a seguir por parte de personas víctimas o testigos de acoso o violencia en el transporte cuyo público objetivo serán las personas usuarias de transporte público.</p>	

3 Dichos acuerdos pueden ser consultados en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/comites/comite-del-csitp>

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>En el marco de la capacitación e implementación de los nuevos lineamientos y guías, un pendiente a destacar que resulta relevante tomar en consideración a futuro es la revisión del funcionamiento de los “Módulos de Viaja Segura” dentro del Metro, para coordinar y reforzar la implementación de estos lineamientos dentro de la Red de Movilidad Integrada. Esta revisión resulta necesaria para poder tener un aprovechamiento nuevo de estos espacios ante los cambios normativos que demandan una remisión directa de cualquier presunto culpable de acoso o violencia sexual, por lo cual no es legalmente viable seguir utilizando estos módulos como punto previo a las remisiones. Asimismo, lo anterior dado que las asesorías por parte de SEMUJERES ahora se brindan de forma directa a las personas víctimas de este tipo de hechos delictivos en las fiscalías y a partir de sus números de contacto. Por tanto, resulta necesario identificar y replantear los objetivos de estos espacios para su aprovechamiento efectivo en materia de seguridad y movilidad de las mujeres, por ejemplo incorporando el tema de viajes de cuidados, como parte de la infraestructura dentro del Metro.</p>	
<p>AC 2.C.1 Implementación de guías de actuación ante violencia y acoso sexual en el transporte concesionado de ruta.</p>	<p>Al igual que para la línea de acción 2 (capacitación) en la línea de acción 3 (protocolos de respuesta) en el marco del diseño del PEGM en 2019, no se contaba con procesos de respuesta homologados dentro de los organismos de la red de Movilidad Integrada y con una coordinación clara con el resto de las dependencias de seguridad y justicia. Por tanto, el diagnóstico y el proceso de diseño de los lineamientos y guías, se planificó e implementó como primera fase para dichos organismos exclusivamente y no se consideró al transporte concesionado.</p> <p>Sin embargo, a partir del avance en los procesos de fortalecimiento de la regulación y supervisión de las rutas de transporte concesionado, se detectó la posibilidad y la relevancia de avanzar en guías de actuación ante casos de violencia y acoso en este tipo de transporte:</p> <p>Se construyó una “Guía de actuación ante casos de violencia sexual en el transporte público concesionado para personas usuarias y personas testigo”. Esta guía se realizó considerando las necesidades de campo para su implementación, dadas las diferencias de este tipo de transporte en comparación con los sistemas operados por parte del gobierno. Para ello, se incorporaron recomendaciones y retroalimentación específica del personal del área de transporte y de personas concesionarias y operadoras del transporte de ruta, para fortalecer su legitimidad, pertinencia y viabilidad.</p> <p>Como siguientes pasos, resulta fundamental evaluar la implementación de esta guía, cómo está funcionando hasta el momento, así como las necesidades de ajustes tanto de la guía como de los mecanismos de coordinación entre dependencias y con las personas concesionarias para la atención de los casos de manera efectiva y oportuna. Por otra parte, es necesario revisar los procesos de difusión y sensibilización de quienes las implementan, para reforzar su conocimiento y funcionamiento adecuado. Resulta también pertinente realizar una comparativa y procesos de aprendizaje conjunto en términos de la implementación de esta guía para el área de ruta y los lineamientos y guías establecidos para los organismos de transporte público, en particular trolebuses y RTP que cuentan con características más similares a este sistema de transporte, con el objetivo de compartir y homologar buenas prácticas. Si bien la guía para rutas toma como insumo y principal referencia los lineamientos y guías para el SITP, es pertinente evaluar las diferencias respecto del proceso de implementación de la misma.</p> <p>Por otra parte, es necesario trabajar de la mano con el ORT para fortalecer la implementación de guías de respuesta homologadas por parte de concesionarios privados de empresas, tales como corredores y empresas zonales, dado que hasta el momento si bien cuentan con medidas de atención, estos no están homologados para todos los corredores y empresas zonales y cada corredor cuenta con los suyos.</p> <p>Finalmente, las guías de respuesta en transporte de ruta no consideran hasta el momento la utilización de las tecnologías instaladas y supervisadas por parte del ORT (cámaras, GPS, botón de auxilio) por lo que sería conveniente aprovechar su utilización y hacer una evaluación de su funcionamiento y posible aplicación en las guías.</p>	

3. Capacitación y sensibilización para la prevención y atención de violencias

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>3.1</p> <p>Proceso de capacitación y sensibilización al personal del Sistema Integrado de Transporte que incluya los ejes de género y violencias sexuales.</p>	<p>Los diferentes organismos públicos del SITP avanzaron en procesos de capacitación y sensibilización de su personal y operadores en los temas de género y prevención de violencias sexuales. De 2019 a 2023 se llevaron a cabo capacitaciones al personal de los organismos en temas como Igualdad y No discriminación, Masculinidades y Género y Derechos Humanos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En RTP en 2019 se llevó a cabo la capacitación denominada “Enfoque de Derechos Humanos y Equidad de Género en el Servicio Público” a 1,457 operadores de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), en 2020 se capacitaron 285 operadores adicionales, en 2021 se capacitó a 1,040 personas operadoras, en 2022 a 1,674 y en 2023 se capacitó a 505 personas operadoras. • En Metro, durante 2022 y 2023 se llevaron a cabo pláticas-talleres en materia de derechos humanos y género para operadores de este organismo y se capacitó al 12.7% de los operadores. • En el caso de STE en 2022 se capacitó en 2022 al 4.3% de los operadores que laboran en este organismo y en 2023 al 3% (7.3% en total dado que fueron personas operadoras diferentes cada año). • En Metrobús, se llevó a cabo capacitación en temas de Derechos Humanos por parte de la COPRED sobre temas de igualdad y no discriminación, diversidad sexual y de género y atención a personas con discapacidad en el servicio público, para el personal de Metrobús (de las áreas operativas y administrativas), con un total de 216 personas capacitadas. 	
	<p>Cabe resaltar que durante 2020 y 2021 la capacitación presencial para los operadores fue pausada o se redujo debido a la contingencia sanitaria por Covid 19 y debido a las limitaciones en el uso de plataformas tecnológicas para acceder a capacitaciones de manera virtual para todas las personas, particularmente personas operadoras.</p> <p>Los organismos de transporte consideran una buena práctica y con potencial de continuidad y ampliación, la colaboración con otras instancias como SEMUJERES y COPRED para fortalecer los procesos de sensibilización interna. Talleres sobre temas de masculinidades, no discriminación, atención de violencias y comunidad LGBT impartidos por COPRED entre 2022 y 2023 detonaron reflexiones y cuestionamientos en el personal de organismos como STE, Metro y Metrobús. Una lección aprendida de estos procesos a considerar para su seguimiento y fortalecimiento a futuro es que las capacitaciones presenciales y de grupos chicos funcionan mejor para detonar reflexiones reales y potenciar cambios de comportamiento.</p>	
<p>3.2 y 3.3</p> <p>Campaña para modificar actitudes respecto a las violencias sexuales en el transporte y campaña informativa sobre los pasos a seguir ante casos de violencias sexuales.</p>	<p>Respecto a las campañas para modificar actitudes y prevenir la violencia y el acoso sexual, se llevaron a cabo durante 2019 y 2020 campañas coordinadas desde la Jefatura de Gobierno y SEMOVI, junto con los organismos de transporte, denominadas “date cuenta” y “paremos la violencia hacia las mujeres”. Estas campañas se centraron en concientizar sobre qué es la violencia sexual en el transporte.</p> <p>Asimismo, en los organismos de transporte se llevaron a cabo campañas informativas para sensibilizar sobre las problemáticas de violencia sexual en el transporte y las sanciones asociadas a este delito como la instalación 390 carteles en las estaciones de Metro y 447 carteles en autobuses y trenes de STE respecto de material de difusión para el acceso a los espacios exclusivos de acompañantes para niñas y mujeres con discapacidad para su asistencia durante sus trayectos en los organismos, así como la colocación de 26 carteles sobre qué hacer en caso de ser víctima o testigo en una situación de violencia o acoso sexual en el transporte público (parte de la campaña Zona Libre de Acoso), los cuales fueron colocados en las estaciones del Sistema Cablebús Línea 1 y Línea 2.</p>	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>En las campañas sobre los pasos a seguir ante casos de violencia o acoso sexual, se implementó una campaña masiva (Zona Libre de Acoso Sexual y SOS MUJERES) en las unidades y estaciones la Red de Movilidad Integrada (Metro, Metrobús, Transportes Eléctricos, Cablebús y RTP), así como en los CETRAM y en las unidades de transporte concesionado tanto de ruta como de corredor, para difundir de forma generalizada el teléfono de apoyo ante situaciones de acoso y violencia sexual (*765). Este número se vincula con un espacio específico dentro de LOCATEL en el C5, con personal capacitado por SEMUJERES para la atención de este tipo de violencias y brinda tanto apoyo psicológico, legal, así como de personal de seguridad (ej. envío de patrullas al punto). Se cuenta con un espacio físico igualmente en C5 para temas específicos de movilidad para poder coordinar esfuerzos.</p>	
<p>AC 3.C.1 Implementación de acciones de sensibilización, capacitación y campañas informativas en el transporte concesionado.</p>	<p>En el caso del transporte concesionado, este tipo de transporte no estaba contemplado originalmente en el PEGM en 2019 en el marco de las acciones de capacitación y sensibilización, dado que se buscó iniciar con el personal de los organismos de transporte. Esto, debido a una mayor viabilidad detectada para su implementación en una primera fase del PEGM.</p> <p>No obstante, se han avanzado en las siguientes acciones de 2019 a 2024 dentro del transporte concesionado respecto de la capacitación y sensibilización para la prevención y atención de violencias y acoso hacia las personas operadoras y concesionarias de ruta, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La realización de un foro de sensibilización realizado en colaboración con el Instituto Politécnico Nacional (IPN) y la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Este foro tuvo la participación de 150 asistentes de 31 rutas distintas, en su mayoría de zonas periféricas de la ciudad. Dicho foro impulsó la creación del servicio exclusivo para mujeres como iniciativa propia de las rutas, por lo que refleja un interés de las personas de este sector por capacitarse y aprender herramientas en estos temas. Sin embargo, resulta necesario explorar alternativas para fomentar procesos de capacitación y sensibilización priorizando rutas a petición de usuarias de estos servicios, así como creando mecanismos que generen mayor obligatoriedad en la capacitación y sensibilización a personas operadoras. • Durante 2023 y 2024 se está llevando a cabo la colocación de materiales visuales para la sensibilización sobre los temas de acoso sexual y violencias y para mandar el mensaje de que ese tipo de acciones no son aceptables. En este marco, se colocó señalética indicando que los espacios de transporte concesionado deben ser una “zona libre de acoso”. Esta señalización se colocó en el marco del proceso de revista vehicular donde se realiza la revisión física y documental de las unidades de ruta para asegurar la distribución y colocación generalizada de los materiales de esta campaña. Se colocaron en 4,000 unidades hasta el corte de enero de 2024 en unidades de ruta como parte de los requisitos anuales de verificación, durante 2024, SEMOVI indica que se seguirán colocando las calcomanías en 4,000 unidades adicionales que estarán visitando los módulos de revista en el transcurso de este año (con base en los datos de las revistas de los últimos años). Por su parte, los corredores también han participado en estas campañas, las cuales tienen un nivel de cobertura del 86% de las unidades de 27 empresas de corredor y servicio zonal. Cabe destacar que se ha incorporado hasta el momento de manera informal este tipo de señalización, pero es necesario revisar cómo incorporar señalización de manera más formalizada y obligatoria en estos sistemas para fomentar su implementación. 	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<ul style="list-style-type: none"> • Durante 2023 se implementaron brigadas de concientización sobre la problemática de violencia y acoso sexual con el programa piloto “Viaja segura en colectivo”. Este programa se llevó a cabo en alianza con representantes de las rutas y la Coordinación General de Enlace Interinstitucional Territorial y Ciudadano. El objetivo de dicha campaña fue hacer permear el mensaje: “Si eres testigo apoya, si eres víctima denuncia,” así como, dar herramientas en las 16 alcaldías de la ciudad para la prevención y atención de la violencia sexual a bordo del transporte. Dichas campañas han sido llevadas a cabo hasta el corte de enero 2024 en la Alcaldía Iztapalapa donde se capacitaron a 50 brigadistas y se realizó un acompañamiento de las brigadas durante 3 días, con 5 brigadistas, en 80 unidades, con la participación de 650 usuarios de transporte. Las 4 rutas periféricas que operan actualmente el servicio exclusivo, se sumarán a estas campañas de sensibilización, próximas a empezar en marzo 2024. Para la continuación y fortalecimiento del programa piloto “Viaja segura en colectivo,” es necesario reforzar los materiales de apoyo y capacitación a brigadistas desde SEMOVI. Como siguiente paso, se considera oportuna su implementación simultánea en los CETRAM y corredores, con apoyo del ORT. Además, se considera pertinente evaluar su adaptación y posibilidades de implementación en el resto de los organismos de transporte, ajustada a las características y contextos de cada uno, a partir de los resultados y aprendizajes obtenidos en el marco del proceso. • Finalmente, desde 2021 se ha buscado avanzar por parte de SEMOVI hacia una institucionalización de procesos de capacitación generalizada de operadores del transporte concesionado a partir de la revisión y actualización de contenidos de capacitación obligatoria ya existente en los lineamientos para la obtención de licencias de conducir de personas operadoras del transporte. Una oportunidad identificada por parte de SEMOVI para la inclusión de esos temas en dicho proceso es que el temario del Convenio vigente de SEMOVI con quienes imparten dichos cursos (CENFES) ya incluye dichos temas como obligatorios, aunque no se implementa de forma efectiva actualmente. Con base en ese respaldo, SEMUJERES llevó a cabo un proceso de capacitación al personal que imparte los cursos para la obtención de licencias de operadoras, quienes tendrán que replicarlos con las personas operadoras dentro de los cursos y evaluaciones para obtener licencias. No obstante, hasta el momento dichos cambios en la impartición de cursos no han sido aplicados. Adicionalmente, SEMUJERES está trabajando en la elaboración de un curso virtual dirigido a los operadores del sector transporte, con base en los aprendizajes de los lineamientos de actuación del SITP, que será parte de la oferta permanente de capacitación de SEMUJERES para evitar la posible pérdida de capacidades de seguimiento a partir de rotación del personal. 	

4. Sistema homologado de información de casos de violencia y acoso

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>4.1 y 4.2</p> <p>Homologar el procedimiento de registro de información de casos de violencias sexuales hacia las mujeres en el SITP y desarrollo de un sistema homologado inter-institucional de información sobre violencias sexuales.</p>	<p>En todos los organismos del Sistema Integrado de Transporte se desarrolló un sistema de reportes homologados que se integran de manera mensual por parte de SEMOVI respecto de casos de violencias y acoso sexual. Anteriormente, esta información era exclusiva de cada organismo y no existían formatos homologados para sistematizar la información ni para su análisis consolidado como red. La entrega sistemática de información sobre estos temas de los organismos a SEMOVI, permite catalogar la información (tipos de acoso, modo de transporte, línea y estación y características particulares del suceso) para toda la red de Movilidad Integrada. Actualmente esta información se entrega en formato excel, pero se está trabajando para agilizar y mejorar el proceso de entrega y análisis de la información a partir de su automatización a partir de un micrositio con el que ya cuenta SEMOVI y en el que ha ido incorporando de forma progresiva información de operación del SITP para su unificación y seguimiento como cabeza de sector.</p> <p>Adicionalmente, SEMUJERES inició un proceso para avanzar hacia sistemas homologados y compartidos de información sobre violencias y acoso entre dependencias de diversos sectores. Sobre este punto, ha avanzado en la integración de datos a partir de un nuevo sistema de información de violencia contra las mujeres. Actualmente en este sistema se integran los datos diariamente de C5, SSC, Fiscalía General de Justicia (FGJ), Unidades Territoriales de Atención y Prevención de la Violencia de Género, Lunas y Secretaría de Salud (SS). El objetivo es tener un clasificador para hechos sucedidos en transporte desde C5 para los casos reportados a 9-1-1 y *765. No obstante, sigue pendiente la finalización de este proceso para poder realizar como siguiente etapa la conexión de datos que actualmente recopila SEMUJERES diariamente con la información que ya ha consolidado SEMOVI por parte del SITP (Anexo 1, acciones 4.1 y 4.2).</p> <p>Actualmente SEMUJERES trabaja en el marco de su nuevo sistema de información, para generar puentes de información con el sector transporte, cuya información ya está consolidada por parte de SEMOVI. Durante el primer semestre de 2024 se trabajará para que en los reportes del C5 se pueda desagregar qué casos de VCMN acontecen específicamente en el SITP, para poder hacer los cruces de información correspondientes y su seguimiento. Existen retos en términos de lograr este tipo de coordinación interinstitucional y de sistemas de información, por ejemplo, respecto de qué información recopila el C5 cuando llega una denuncia telefónica. En ese contexto, es fundamental que el C5 recopile el mínimo de información para dar atención rápida y oportuna al hecho y atender como prioridad a la víctima, por tanto, se realiza el menor número de preguntas posibles, lo cual reduce la posibilidad actualmente de desagregar los casos reportados al C5 respecto a VCMN en cuáles se dan en el SITP de forma automatizada. En ese marco, SEMUJERES planea trabajar de la mano con C5 en 2024 para al menos incorporar una diferenciación entre casos dentro y fuera del SITP para poder dar un seguimiento más rápido a esta información y a la evolución de dichos casos dentro del transporte público que sirva como indicador de seguimiento.</p>	

Eje 2: Atención de los patrones y necesidades de viaje de las mujeres en los planes, políticas y proyectos de movilidad

5. Infraestructura, planes y políticas que respondan a los patrones y a las necesidades específicas de viaje de las mujeres (ej. viajes de cuidado)

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>5.1 Realización de un monitoreo y capacitación de la Subsecretaría de Planeación en materia de transversalidad de género.</p>	<p>Con el objetivo de que la perspectiva de género se integre de manera transversal y sistemática en estudios, planes, políticas y proyectos de SEMOVI, se planificó llevar a cabo un proceso de capacitación y monitoreo dentro de la Subsecretaría de Planeación como parte del PEGM. Esto, para tener las herramientas y conocimientos básicos por parte del equipo a cargo del diseño de estudios, planes y proyectos de movilidad para incorporar en los mismos, explícitamente, la perspectiva de género de manera transversal. Con base en lo anterior, durante 2019, se llevó a cabo un proceso intensivo de capacitación y sensibilización a las diferentes áreas de la Subsecretaría de Planeación en materia de género y movilidad, así como sobre temas de violencias y acoso sexual en el sector transporte. En este proceso participaron 254 personas (43%, 19 de 45, del total de la estructura de la Subsecretaría). Asimismo, se llevó a cabo una auditoría externa por parte de SEMUJERES al área de Planeación para reforzar la transversalización de la perspectiva de género en esta Subsecretaría.</p> <p>Si bien se realizaron esfuerzos de monitoreo y capacitación en línea con lo planificado en el marco del PEGM, se identifica como reto la rotación de personal en las áreas de SEMOVI, por lo que resulta necesario incorporar mecanismos de difusión interna de información, así como espacios de sensibilización y capacitación continua para sensibilizar al nuevo personal que se integra a lo largo de la administración en estos temas. Asimismo, hace falta tener claridad de cómo cada Dirección General, y su personal, requiere implementarlo de forma específica con base en sus atribuciones, para que el personal pueda tener las herramientas y conocimientos de cómo y cuándo hacerlo en su trabajo diario. Finalmente, se detectó en el marco de la reunión de evaluación y seguimiento de avances del PEGM realizada de forma interna dentro de SEMOVI y los organismos de transporte en abril de 2022, que varias personas que se integraron a SEMOVI entre 2019 y 2022 no tenían conocimiento del PEGM ni habían recibido capacitación y sensibilización sobre cómo aplicarlo y darle seguimiento desde cada una de sus áreas de forma concreta. El desarrollo de este tipo de espacios de reflexión ayudó a revisar los avances del PEGM y priorizar la atención de pendientes clave y nuevas prioridades, así como a informar y sensibilizar al nuevo personal sobre estos temas.</p>	
<p>5.2 Desarrollo y apertura de datos desagregados por sexo y estudios que permitan comprender y atender las necesidades específicas de viaje de las mujeres .</p>	<p>Con relación al desarrollo y apertura de datos y estudios en materia de género y movilidad, la meta establecida en el PEGM en 2019 fue la generación de un micrositio con datos y estudios en materia de género y movilidad en la página web de la SEMOVI. Esta meta fue cumplida al desarrollar y hacer público dicho micrositio⁴ a la ciudadanía, el cual se ha ido actualizando con los nuevos estudios y reportes generados desde la Secretaría y los organismos de transporte así como otros documentos considerados como útiles para difundir la información respecto a este tema. Adicionalmente, la Encuesta Origen Destino 2017 del INEGI fue utilizada tanto en el marco del diagnóstico del PEGM como en otros planes y proyectos para entender diferencias en términos de la movilidad de las mujeres y hombres en la Ciudad de México. Si bien se utilizó la EOD para el diagnóstico y fue de utilidad para entender y hacer visibles diferencias en patrones de viajes de mujeres y hombres respecto a los horarios en los que se desplazan y los medios de transporte que usan, como no existe como tal una categoría de “viajes de cuidado” en la encuesta, se utilizaron los motivos de “ir de compras” y “llevar o recoger a alguien” como viajes de cuidado. Sin embargo, la encuesta no especifica todas las opciones relativas a viajes de cuidado, dado que no se pregunta de forma explícita cuáles son los viajes relativos a actividades de cuidado del hogar y al cuidado de otras personas (ej. Infancias, personas con discapacidad, personas de la tercera edad, personas con alguna enfermedad), tales como viajes por motivos médicos, escolares, de trámites, suministros y otras tareas del hogar, etc.</p>	

4 Se puede ingresar a dicho micrositio en la siguiente liga: <https://semovi.cdmx.gob.mx/movilidad-integrada/genero-y-movilidad>

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>Como pendientes clave identificados como relevantes a futuro, se detectó que actualmente todavía no se tienen datos desagregados por sexo en todos los sistemas de transporte, sobre usuarias o cantidad de operadoras. Solamente en el caso de Ecobici y los biciestacionamientos se cuenta con datos desagregados por sexo basados en la personalización de las tarjetas que utilizan las personas usuarias que hacen uso de estos servicios, los cuales sirven para tener una perspectiva de la distribución por género de personas usuarias y su evolución en el tiempo. Actualmente, las personas usuarias no requieren una tarjeta personalizada para hacer uso del resto de los organismos de transporte, por lo que no es posible hasta el momento realizar una desagregación del uso del servicio. No obstante, la tecnología Calypso de la tarjeta única de la red de Movilidad Integrada tiene el potencial para que las tarjetas sean personalizadas, por lo que es una ventana de oportunidad que permanece en el futuro que podría fortalecer el acceso a datos desagregados por sexo. Esta tecnología ya es utilizada en el caso de Ecobici y en los biciestacionamientos, donde a partir del uso de la tarjeta se pueden obtener este tipo de datos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de Ecobici, los datos derivados del uso del servicio (recabados a partir del uso de las tarjetas que están personalizadas para cada persona usuaria) permiten observar la distribución por género. Por ejemplo, en dichos datos se observa que para 2023 el 37.7% de las personas registradas en Ecobici son mujeres (35,250 de 93,464 registros), pero los viajes realizados en este sistema de bicicleta pública por mujeres representan sólo el 27.6% (3,357,454 de 12,177,544 viajes). Esto significa que hay mujeres que se registran pero no usan el sistema como tal. Con respecto a los biciestacionamientos, en 2019, el 12.5% de las personas registradas fueron mujeres (275 de 2,206 registros) y 2023 cerró con el 18.3% de mujeres registradas (245 de 1342 registros). Este tipo de datos desagregados son de gran utilidad para entender los patrones de movilidad de las mujeres, así como para generar acciones específicas. <p>Adicional a este tipo de información, algunos organismos como Ecobici, Metrobús y STE han desarrollado encuestas específicas para tener claridad del uso diferenciado de hombres y mujeres del servicio, así como para abordar problemáticas específicas como es el caso de la violencia y el acoso sexual, pero no ha sido algo sistemático implementado de forma general en el SITP.</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso del Metrobús, desde 2013 se realizan encuestas de manera anual. • En 2019, se realizó una encuesta a las usuarias de Ecobici con el fin de conocer sus dinámicas de movilidad, para identificar cómo impacta el sistema en las mujeres que lo utilizan, en especial en temas de seguridad. Como muestra del tipo de datos obtenidos, entre los principales resultados se encontró que 57% de las encuestadas dijo haber sufrido acoso callejero. No obstante, al comparar las circunstancias de acoso al usar bicicleta pública respecto a otros modos de transporte público, se identificó que los actos de violencia más invasivos físicamente se ven reducidos al hacer uso de la bici pública. De igual forma, el 51.8% de las encuestadas manifestaron que han tenido que cambiar su ruta habitual para evitar ser acosadas, el 40.8% ha tenido que cambiar su manera de vestir, y el 33.5% ha tenido que recurrir a servicios con costos adicionales como son los del transporte por aplicación. 	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>5.3</p> <p>Desarrollo de recomendaciones para la inclusión de transversalidad de género en el diseño de planes, programas, presupuesto y proyectos de infraestructura.</p>	<p>Respecto de los procesos de inclusión de la transversalidad de género en el diseño de planes, se incluyó como meta del PEGM que los documentos del Programa Integral de Seguridad y Vial y el Programa Integral de Movilidad incluyesen la perspectiva de género de manera transversal a sus estrategias. No obstante, el avance en dichos documentos fue una inclusión de manera específica de la perspectiva de género y no general, por ejemplo, dentro del PIM se incluyeron las líneas 1.1 y 3.3 que son: línea 1.1 Integración de los viajes peatonales (ej. Construir senderos seguros conectados al transporte público, los cuales tienen dentro de sus prioridades y motivaciones la seguridad de las mujeres al moverse); y línea 3.3 Prevención y atención de violencias hacia las mujeres en el sistema de movilidad (ej. Implementar el protocolo de actuación para primeros respondientes y personas de primer contacto dentro del SITP, ante casos de acoso sexual y violencias sexuales en el Sistema Integrado de Transporte Público; reactivar los módulos de Viaja Segura en el STC Metro; mejorar las medidas de seguridad en los CETRAM; y señalar los espacios exclusivos para mujeres en las estaciones de STC Metro y Metrobús). Por su parte, dentro del PISVI se incluyeron en las líneas 1.1 Construcción, equipamiento y mantenimiento de infraestructura y 1.1.2 Senderos Seguros: camina libre, camina segura, acciones relacionadas con las prioridades de prevención de la violencia y acoso sexual establecidas en el PEGM. Si bien esto muestra avances para la inclusión de la perspectiva de género en el marco de programas integrales generales de movilidad y seguridad vial que están establecidos en la norma (PIM y PISVI), se observa que todavía es necesario trabajar en desarrollar una inclusión más sistemática y con directrices institucionalizadas de cómo incorporar la perspectiva de género en estudios, planes, programas, presupuestos, normas y proyectos de movilidad. Asimismo, falta generar recomendaciones o lineamientos internos dentro de la SEMOVI y para su aplicación entre dependencias (ej. SOBSE) sobre cómo integrar esta perspectiva.</p> <p>Con respecto al diseño e implementación de infraestructura para la movilidad con perspectiva de género, existen algunas buenas prácticas, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elementos que muestran la inclusión de la perspectiva de género en la infraestructura del nuevo sistema de transporte Cablebús. Por ejemplo, dicho sistema cuenta con señalética homologada que fomenta la inclusión y accesibilidad en instalaciones y en su iconografía (mujeres o personas en silla de ruedas), cuenta con sanitarios familiares con áreas para labores de cuidado tanto en bajos de hombres como de mujeres (sensibilizando sobre la no normalización de la brecha de género en las labores de cuidado) y sanitarios públicos. Dentro del proyecto se consideró la intervención de los espacios públicos para mejorar el entorno urbano y acceso a distintos espacios como son los Pilares, Utopías y áreas de servicio como mercados y escuelas así como medidas relacionadas con la seguridad de las mujeres a través de la construcción de Senderos Seguros en torno a las estaciones). Las intervenciones en los entornos de Cablebús se llevaron a cabo en colaboración con la alcaldía Iztapalapa. Cabe destacar que en el marco de un Reporte de Investigación realizado recientemente por la Universidad Autónoma de México (UAM), Azcapotzalco titulado "Acceso a la ciudad y disminución de la desigualdad a partir de la implementación del Cablebús en la Ciudad de México" y coordinado por la Dra. Guénola Capron y la Dra. Ruth Pérez López, destaca respecto de los impactos del Cablebús, no solo las mejoras en movilidad, sino también en la reconfiguración del espacio, mejoras en el entorno de las estaciones, así como un rol que cumplen las estaciones de este sistema, las cuales se han habilitado como espacios de encuentro en las colonias. Este estudio indica que las mujeres son las personas usuarias más satisfechas con este sistema de transporte, al cual perciben como seguro y con un impacto positivo en su calidad de vida, principalmente por la reducción que ha implicado para ellas en el tiempo y costo de sus traslados. 	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<ul style="list-style-type: none"> Asimismo, en el caso de Metrobús se fortaleció la accesibilidad en todas sus estaciones, lo cual abona a mejorar la calidad de los viajes de cuidado. En el STC Metro también se avanzó en materia de accesibilidad a partir del uso de elevadores, pero esta iniciativa se encuentra aún incompleta. Finalmente, la compra de 442 trolebuses de entrada baja y la habilitación de espacios libres de asiento en los mismos, también permitió avanzar en facilitar el ascenso y descenso y el uso del sistema, tanto para personas con discapacidad y adultas mayores, como para mujeres embarazadas, con carriolas, o acompañando por sus labores de cuidados a niñas y niños, personas con discapacidad y/o adultas mayores. Hay ciertos proyectos que por sus características presentan retos particulares, como es el caso del transporte concesionado de ruta, que en la Ciudad de México tiene un amplio rezago en la edad de la flota, en particular en las zonas periféricas de la ciudad (de más bajos recursos y con menor demanda acumulada). En estos casos, se implementaron de 2019 a 2024 empresas zonales en las cuales se reemplazó la flota, y si bien hay medidas de accesibilidad como asientos para personas con discapacidad y placas braille, no se compraron unidades de entrada baja, debido a barreras de disponibilidad de opciones y costos de mercado, tiempos de entrega y fabricación, así como retos de operación en zonas montañosas y con pendientes pronunciadas de la periferia de la ciudad (Anexo 1, acción 5.3). <p>No obstante, estos son avances específicos en ciertos proyectos y no se detecta un avance e implementación general de la perspectiva de género en toda la infraestructura generada para la movilidad de forma sistemática. En este sentido, para fines del diseño e implementación de proyectos de infraestructura para la movilidad, aún si no es específicamente hecha para temas de género, es necesario tener sensibilidad y herramientas en los equipos que diseñan y supervisan esta infraestructura para que consideren las necesidades de los viajes de cuidado y la seguridad de mujeres y niñas al moverse en la ciudad.</p>	

6. Alternativas de movilidad para las mujeres efectivas y sustentables

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L																									
<p>6.1 Implementación de curso de verano de biciescuela para mujeres para reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta.</p>	<p>En 2019, del total de los participantes en las biciescuelas el 52.9% eran mujeres y niñas (16,681 mujeres y 30,412 niñas) y para 2023, el 55.4% de los asistentes a las Biciescuelas fueron mujeres y niñas (11,854 mujeres y 22,513 niñas). Se mantiene una proporción mayor de mujeres y niñas en las biciescuelas, lo que refleja la brecha de género en materia de acceso a la información y capacitación para el uso de la bicicleta y la necesidad de mantener este tipo de espacios.</p> <table border="1" data-bbox="435 646 1373 869"> <thead> <tr> <th>Año*</th> <th>Mujeres</th> <th>Niñas</th> <th>Total asistentes</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2019</td> <td>16,681</td> <td>30,412</td> <td>89,014</td> <td>52.9%</td> </tr> <tr> <td>2021</td> <td>2,135</td> <td>3,490</td> <td>9,933</td> <td>56.7%</td> </tr> <tr> <td>2022</td> <td>7,924</td> <td>12,331</td> <td>36,232</td> <td>55.9%</td> </tr> <tr> <td>2023</td> <td>11,854</td> <td>22,513</td> <td>62,048</td> <td>55.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>*No se cuenta con datos segregados en 2020, asistieron 11,991 personas.</p> <p>En 2019, se llevó a cabo, por única ocasión, el curso de género denominado “Nosotras en Bicis”, un curso teórico práctico diseñado específicamente para las mujeres que quieren usar la bicicleta como modo de transporte, a la cual atendieron 216 mujeres. La principal razón por lo que este curso se realizó exclusivamente en 2019 fue por el tema de costos.</p> <p>En 2020 se creó el programa Biciescuela virtual, que consistió en 8 cápsulas informativas sobre la adquisición, uso y mantenimiento de la bicicleta y sus accesorios, así como la circulación en los distintos tipos de infraestructura ciclista y vehicular que existen en la Ciudad de México, para adoptar la bicicleta como modo de transporte: https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/mi-bici/biciescuela-virtual-cdmx Si bien estas acciones informativas pueden apoyar a hacer llegar la información a mujeres y que puedan superar ciertas barreras para el uso de la bicicleta tales como su mantenimiento, no estuvieron directamente diseñadas o enfocadas en reducir la brecha de género en el uso de la bicicleta.</p>	Año*	Mujeres	Niñas	Total asistentes	Porcentaje	2019	16,681	30,412	89,014	52.9%	2021	2,135	3,490	9,933	56.7%	2022	7,924	12,331	36,232	55.9%	2023	11,854	22,513	62,048	55.4%	
Año*	Mujeres	Niñas	Total asistentes	Porcentaje																							
2019	16,681	30,412	89,014	52.9%																							
2021	2,135	3,490	9,933	56.7%																							
2022	7,924	12,331	36,232	55.9%																							
2023	11,854	22,513	62,048	55.4%																							
<p>AC 6.C.1 Infraestructura y acciones para reducir la brecha en el uso de la bicicleta.</p>	<p>La SEMOVI coordinó un proceso progresivo de aumento en los km existentes de ciclovías de 2019 a 2024. De 2019 a diciembre de 2023 se han construido 239.7 kilómetros de infraestructura vial ciclista. En 2022 se concluyó la segunda etapa de Carril compartido bus bici Eje 3 Sur que va de Río Churubusco a Eje Central; la ampliación de la ciclovía de Eje 3 Poniente, tramos Xola - Concepción Beistegui – Pilares. Asimismo, se construyó infraestructura vial ciclista en Av. División del Norte, Av. Camarones, Av. Guelatao, así como la ciclovía metropolitana que conecta a la alcaldía Azcapotzalco con el municipio de Naucalpan en el Estado de México y la Calzada Flotante Los Pinos para conectar la primera y segunda sección del Bosque de Chapultepec. En 2023 se implementó la última etapa de la ciclovía del Eje 3 Poniente tramo Pilares-Universidad, así como la ciclovía en la Calzada México-Xochimilco. Así mismo se encuentra en construcción la Calzada Flotante Chivatito, la cual reforzará la conexión entre la primera y segunda sección del Bosque de Chapultepec y la ciclovía de 2.3 kilómetros en la avenida Niños Héroes.</p> <p>No obstante, es necesario fortalecer en el marco de la implementación de este tipo de proyectos el establecimiento de líneas base en las calles y zonas previo a implementar las ciclovías sobre el uso de las mismas para transitar por parte de hombres y mujeres en bici, así como encuestas de percepción o evaluaciones sobre el uso de las ciclovías por parte de las mujeres a partir de los proyectos que se han implementado en la ciudad. Esto permitiría entender mejor su impacto desde una perspectiva de género e incentivar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres.</p>																										

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>AC 6.C.2</p> <p>Proyectos para mejorar la Movilidad de Barrio</p>	<p>En el marco del proceso de regularización de los ciclotaxis como tipo de transporte, y para fomentar la transición de mototaxis a ciclotaxis, la Secretaría de Movilidad decidió impulsar un piloto para la renovación de ciclotaxis eléctricos o de pedaleo asistido, en el Centro Histórico. Con el objetivo de impulsar vehículos sustentables, la Secretaría de Movilidad en conjunto con Ford, Microsoft, AT&T, entre otras empresas, crearon en 2019 el City:One Challenge Ciudad de México. Este programa tenía como fin el premiar iniciativas de movilidad comunitaria sustentables por medio de un fondo de \$100,000.00 USD para el diseño e implementación de soluciones de movilidad. Por parte de la SEMOVI, se estableció explícitamente dentro de los lineamientos de esta iniciativa conjunta, la prioridad de que los proyectos se enfocarán en mejoras de la seguridad de las mujeres o en atender las necesidades de la movilidad de cuidados de este grupo. En este marco, se identificaron y evaluaron diversos proyectos atendiendo este tipo de temas, entre ellos, referentes a mejorar la movilidad de barrio (mototaxis, bicitaxis), como servicio utilizado de forma prioritaria por parte de mujeres. El ganador de este premio fue el modelo Mastretta de la empresa Ariettis S.A.P.I. de C.V. En febrero de 2020 se publicó el proceso para seleccionar los modelos de ciclotaxis, eléctricos o asistidos, que podrían circular en el Centro Histórico. Como parte de esta convocatoria, se elaboraron lineamientos con las características técnicas mínimas en términos de seguridad, accesibilidad y cromática que deberían cumplir los vehículos participantes, incorporando las necesidades de los viajes de cuidados. De este ejercicio, resultaron aprobados tres modelos para circular en el Centro Histórico: el modelo de Mastretta, ganador del Reto Ford en 2019, y el de dos cooperativas que prestan el servicio en la zona, Mosquitos y Aztecas.</p> <p>Posteriormente, en octubre de 2021 se publicó la convocatoria de un programa de Sustitución cuya población objetivo eran los 300 prestadores del servicio que formaban parte de las cuatro cooperativas que prestan el servicio en el Centro Histórico. El objetivo del programa era entregar bonos de sustitución de \$30,000.00 para la adquisición de una unidad nueva y chatarrizar el ciclotaxi anterior. Al finalizar el proceso se entregaron 256 bonos de sustitución.</p> <p>Adicionalmente, desde finales de 2020 se inició una estrategia de diagnóstico del servicio de Transporte de Pasajeros Público en Ciclotaxi, Mototaxi y Golfitaxi en el resto de las alcaldías. El objetivo era llevar a cabo un censo tanto de los distintos tipos de unidades que prestan transporte de último tramo, como de sus operadores. Inicialmente se planteó la implementación del diagnóstico de manera digital, por medio de una plataforma en la que cada operador se registrara. Sin embargo, debido a una brecha tecnológica y a falta de interés de participar por parte de las organizaciones, ésta tuvo que rediseñarse para aplicarse de manera presencial. La presencia de estos vehículos se concentra en 6 alcaldías con un total de 10,333 unidades: Tláhuac (4776), Iztapalapa (2693), Venustiano Carranza (601), Azcapotzalco (341), Gustavo A. Madero (1201) y Xochimilco (721). Sobresale el hecho de que en Xochimilco, la mayoría de las unidades son ciclotaxis, mientras que en alcaldías como Tláhuac o Iztapalapa casi la totalidad de las unidades son mototaxis.</p> <p>Con corte a diciembre de 2023, se ha terminado de censar todas las alcaldías salvo Xochimilco. A partir de 2024 se llevará a cabo la regularización de ciclotaxis en estas alcaldías, pero es importante resaltar que resulta inviable implementar programas de sustitución como el del Centro Histórico, por lo que será necesario identificar otros mecanismos que permitan hacer la transición de mototaxis a ciclotaxis, sobre todo considerando que el servicio de mototaxis es ilegal en la Ciudad de México.</p>	

Eje 3: Equidad de género en la red de Movilidad Integrada

7. Promover la paridad de género en el sector movilidad

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
<p>7.1 Auditar el estado actual de la distribución de género dentro de la SEMOVI y el SITP.</p>	<p>Se realizó un seguimiento en materia de la distribución en los puestos directivos de la estructura de SEMOVI en 2019 y un corte anual de 2019 a 2023. Con base en lo anterior, pudo evaluarse de manera constante el avance en materia de paridad de género existente en la SEMOVI y se pudieron identificar también los focos rojos donde hay menos del 30% de las personas de un área eran mujeres, o no tenían acceso a cargos directivos. Con base en la información anterior, en 2019 se comunicó a las áreas con menos de 30% de mujeres, la prioridad de buscar alcanzar la paridad en sus cambios de personal o nuevas contrataciones y se incluyó a estas áreas de forma prioritaria en cursos de sensibilización sobre temas de género y prevención del acoso.</p> <p>Con respecto a la estructura de los organismos de transporte, se generó un proceso de seguimiento desde SEMOVI respecto de la conformación por género de los equipos que forman parte de la estructura de los organismos de transporte. Los reportes desde los organismos hacia SEMOVI con esta información se entregan de manera anual desde 2019 hasta la fecha a la Dirección General de Coordinación de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos, la cual fue creada en 2019 y coordina justamente el seguimiento de los organismos del SITP.</p>	<p>N I V E L</p>
<p>7.2 y 7.3 Implementación de acciones afirmativas y procesos de capacitación para avanzar hacia la paridad de género en SEMOVI y los organismos.</p>	<p>Se observan aspectos positivos dentro de la estructura de SEMOVI para avanzar hacia la paridad, en particular dentro del equipo directivo que conforma la estructura directiva de la Subsecretaría de Planeación: 47% hombres y 53% de mujeres en 2019 y 43% de hombres y 57% de mujeres en 2023 en los puestos directivos desde el nivel de Subsecretaría hasta el nivel de Jefatura de Unidad Departamental (JUD).⁵</p> <p>Con respecto a la Subsecretaría del Transporte se observan avances significativos hacia la paridad de género de 2019 a 2023, pasando de 62% de hombres y 38% de mujeres en 2019 a 54% de hombres y 46% mujeres en 2023 en cargos directivos. No obstante, se identifica como foco rojo a nivel directivo dentro de esta Subsecretaría que tanto el Director General como el 80% de los subdirectores (3 de 4 personas) de la Dirección General de Registro Público del Transporte son hombres y no hay direcciones en esta Dirección General. Dado que éstos son todos los cargos altos de esta Dirección General, se ve como un pendiente a futuro dar seguimiento a su conformación para buscar alternativas que promuevan en caso de generarse cambios una mayor presencia de mujeres en cargos directivos en esta área de la Secretaría. Con respecto a la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular, se cuenta con avances significativos para ampliar la participación de mujeres en esta área desde 2020, donde se ha mantenido el área a cargo de Directoras Generales que han sido mujeres y se cuenta para 2023 con un 50% tanto de hombres como de mujeres en el nivel de dirección (comparado con 67% hombres a 33% mujeres en 2019)⁶.</p>	<p>N I V E L</p>

5 Todos los niveles de cargo directivo (desde Dirección General hasta JUD), excepto las JUD de la Dirección General de Planeación y Políticas, tienen 40% o más de presencias de mujeres en los cargos en toda la Subsecretaría de Planeación al último corte realizado en septiembre de 2023.

6 Se identifica como foco de alerta a dar seguimiento, que actualmente a nivel de subdirecciones que se cuenta con 78% de hombres y 22% de mujeres en 2023 en esta Dirección General.

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>Se identifican algunos esfuerzos para fomentar mayor paridad de género en los organismos de transporte, no obstante son acciones aisladas y no sistemáticas y se observan diferencias significativas entre los organismos del SITP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destaca como un aspecto positivo, la incorporación de mujeres en puestos estratégicos de la estructura, particularmente para la supervisión de la operación del transporte y para la gestión financiera de los proyectos estratégicos del transporte. En este marco, resalta que la Dirección Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de RTP, la Dirección Ejecutiva de Transportación de STE, la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática de Metrobús, así como la dirección a cargo del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (FIFINTRA) han estado a cargo de mujeres. Asimismo en el caso del STC Metro y el ORT, al inicio de la administración las Directoras Generales fueron mujeres, aunque posteriormente ante cambios en la estructura fueron hombres quienes ocuparon hasta el momento la titularidad de dichos organismos. • Se observa un avance en Metrobús, en RTP y en STE para fomentar mayor equidad de género en su personal de estructura. No obstante, el porcentaje de mujeres en la estructura permanece en estos tres organismos por debajo del 40%, por lo que es necesario dar seguimiento a este tema dentro del SITP y su Comité. • En Metrobús, la proporción pasó de 25% de mujeres y 75% de hombres en 2019 a 36% de mujeres y 63% de hombres en 2022. En particular destaca la inclusión de la primera Directora General mujer en la historia de este organismo, así como avance positivo la inclusión de mujeres como Gerentes y Subgerentes, cuya presencia aumenta de 2019 a 2023. • En RTP hubo también un avance en fomentar la paridad de género en la estructura del organismo, pasando de 25% de mujeres y 75% de hombres en 2019 a 32% de mujeres y 68% de hombres en 2023 en los puestos de estructura. • En el caso de STE también hubo una mejora en términos de paridad dentro de la estructura, dado que la proporción pasó de 17% de mujeres y 83% de hombres en su estructura en 2019 a 24% de mujeres y 76% de hombres en 2023. Si bien hay un aumento, se mantuvo como el organismo de transporte con mejor porcentaje de mujeres dentro de su estructura en este periodo, por lo que es relevante aumentar los esfuerzos para detonar una mayor paridad de género dentro de este organismo a futuro. <p>Por lo contrario, en los casos de Metro y ORT no se observa un avance en mejorar la situación de paridad de género dentro de dichos organismos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En el caso de Metro, se observa un mantenimiento de la distribución por género de su personal (estructura, base, confianza, eventuales y honorarios), sin considerar personas operadoras y de vigilancia: 38% de mujeres y 62% de hombres (tanto en 2019 como en 2023). No obstante, un dato preocupante a dar seguimiento respecto del tema de paridad en este organismo es que hubo una regresión en términos de paridad en el personal de estructura, que pasó de 30% de mujeres y 70% de hombres en 2019 a 16% de mujeres y 84% de hombres en 2023, con reducciones de participación de mujeres sobre todo en puestos de Dirección y Subgerentes dentro de la estructura del organismo. • En el caso del ORT, al igual que en el caso de Metro, pero en menor medida, se observa una reducción del porcentaje de mujeres en cargos directivos en la estructura del organismo, pasando de 40% mujeres y 60% hombres en la estructura en 2019 a 34% de mujeres y 66% de hombres en 2023. En particular resaltan reducciones en Direcciones Ejecutivas, Dirección y Coordinación. 	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<ul style="list-style-type: none"> • Con respecto a las personas operadoras de los sistemas de transporte, se identifica un aumento de las mujeres que trabajan en estos puestos en varios organismos: <ul style="list-style-type: none"> • En Metro destaca una mejora relevante para aumentar el número de mujeres operadoras, pasando de 70% hombres y 30% mujeres entre las personas conductoras de las unidades a 65% hombres y 35% de mujeres. En el área de conducción, un aumento de 5% de personas conductoras mujeres resulta un avance sustantivo a reconocer e identificar lecciones aprendidas para seguir fomentando este camino en la red de transporte. Además, este aumento también se relaciona con un movimiento escalafonario que tienen las taquilleras para capacitarse y convertirse en operadoras, mejorando con ello sus condiciones laborales y su posición en el sistema. Entre 2019 y 2024, 129 trabajadoras del organismo tuvieron este crecimiento laboral. • En el caso de RTP, también se observa una mejora tanto en el porcentaje de mujeres operadoras como en el de controladoras y supervisoras entre 2019 y 2023. El porcentaje de personas conductoras de autobuses pasó de 4.85% mujeres y 95.15% hombres operando autobuses en 2019 a 6.94% de operadoras mujeres y 94% de hombres en 2023. Asimismo, pasó de 21% de mujeres y 79% de hombres controladores de tiempos en 2019 a 35.48% mujeres y 64.52% de hombres en 2023. Finalmente, pasó de 28.5% mujeres y 71.4% de hombres supervisoras en 2019 a 39% de mujeres y 79% hombres en 2023. Una buena práctica detectada en RTP fue la contratación masiva de controladoras de tiempo en 2019, lo cual aumentó significativamente la paridad de género en este puesto, incorporando a 47 mujeres y 33 hombres en plazas de nueva creación de personas controladoras de tiempo⁷. No obstante, esto fue por iniciativa específica del director general de RTP en ese momento, por lo que no han habido estrategias institucionalizadas para promoverlo de manera sistemática y estable en este u otros organismos de transporte. • En Metrobús hubo un aumento de 5 operadoras mujeres de las unidades, pasando de 0.61% de mujeres (11) como operadoras en 2019 a 0.94% de mujeres (16) en 2023. • En STE no hubo un aumento en las mujeres operadoras de unidades, manteniéndose en un porcentaje de 2% de mujeres y 98% de hombres de 2019 a 2023. No obstante, sí se observa un aumento de 16% a 33% de mujeres como supervisoras de trolebús. • En el caso del nuevo sistema Cablebús, se observa actualmente paridad en la cantidad de hombres y mujeres que supervisan como monitoristas este sistema y un porcentaje bastante cercano a la paridad del resto del personal operativo (personas auxiliares de estación, coordinaciones técnicas, maquinistas, personas técnicas de apoyo y jefas de turno) contando con un promedio de 54% de hombres y 46% de mujeres en 2023. 	
<p>AC 7.C.1 Fomento de la paridad de género en el transporte concesionado.</p>	<p>En el caso del transporte concesionado, se realizaron acciones para buscar incentivar mayor presencia de mujeres como operadoras. Por ejemplo, en 2022 se implementó un 50% de condonación de licencias de taxi para mujeres, con el objetivo de fomentar la inclusión de mujeres conductoras. No obstante, no se tuvo un impacto considerable con esta medida, puesto que únicamente se emitieron 718 licencias para operadoras con dicha condonación por lo que se requiere encontrar nuevas alternativas para la participación de más mujeres operadoras. El servicio de transporte público individual tiene un déficit de operadores en general, por lo que será necesario generar una mayor difusión de este tipo de acciones, así como la generación de otras alternativas, que incrementen el padrón de operadores de manera equitativa. Adicionalmente, en 2023 y 2024 se decidió emitir una condonación general para licencia Tipo B, debido a que a partir de estos años, el número de licencias que perderían vigencia, se duplicaba, por lo que se emitió como una medida de regularización general para los operadores.</p>	

⁷ El puesto de controladora y controlador de tiempo consiste en dar salida a los autobuses de RTP desde los Cierres de Circuito o bases, tomando en cuenta factores como el número de unidades disponibles, operadoras y operadores en activo y el tránsito vehicular.

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación	N I V E L
	<p>Durante 2023 e inicios de 2024, se ha iniciado un proceso de diseño y diálogo con actores clave para la implementación potencial de una “Escuela de Operadoras”. Se observa esta alternativa como una iniciativa potencial a ser implementada por el gobierno, la cual se encuentra en fase de planeación y evaluación de pertinencia, así como factibilidad financiera y operativa. SEMOVI se encuentra en un proceso de diálogo con SEMUJERES para la evaluación de esta medida en la actualidad. La idea detrás de dicha iniciativa implica el otorgamiento de becas, espacios de profesionalización y consideraciones en la norma para acceder a licencias tipo B y C para mujeres, además de una estrategia de reclutamiento masivo y la generación de incentivos para participar. Esta iniciativa, de resultar aprobada y considerada viable, podría tener oportunidades para ser financiada por medio del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.</p>	
<p>AC 7.C. Campaña de concientización y fomento a la equidad de género “Mujeres Moviendo tú ciudad”</p>	<p>En 2023, desde la SEMOVI se coordinaron una serie de acciones encaminadas a elaborar la campaña denominada Mujeres Moviendo tu Ciudad, la cual tiene como objetivo detonar una reflexión sobre los estigmas sociales respecto a las mujeres y propiciar un cambio de conducta al visibilizar que todas y todos pueden ser parte del sector movilidad.</p> <p>Como primera acción, se difundieron materiales informativos como videos testimoniales y fotografías de las colaboradoras de los diferentes modos de transporte como Cablebús, Tren Ligero y Trolebús del STE, así como de la RTP en las diversas redes sociales de la SEMOVI y de los organismos del SITP.</p> <p>Dichos materiales audiovisuales tuvieron como objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Visibilizar los esfuerzos para que exista un mayor número de operadoras en el SITP. • Reforzar el mensaje de que las personas colaboradoras de los organismos están capacitadas para apoyar a las usuarias en caso de que vivan una situación de violencia sexual en el transporte público. • Inspirar y reconocer a las actuales colaboradoras mujeres en un sector en el que históricamente las mujeres han tenido una baja participación a nivel local, nacional y global. • Incentivar a más mujeres para que sean parte del sector movilidad de la Ciudad de México. <p>A continuación se presentan las ligas a las publicaciones de los videos para su consulta.</p> <p>Video resumen: https://fb.watch/oykmYga0vr/?mibextid=WaXdOe</p> <p>Testimonial de Tania, operadora de Trolebús: https://twitter.com/LaSEMOVI/status/1748057981575471493</p> <p>Testimonial de Verónica, jefa de terminal del Tren Ligero: https://twitter.com/LaSEMOVI/status/1739756721755795477</p> <p>Fotos de Mitzy, maquinista de Cablebús: https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02spmdB38zSfP9m99t7qjXos5A2y-FrbSBVJaJ9oszDAMZihQLS4XT5ZLtfGDt98mfxl&id=100066483582771&mibextid=CDWPTG</p>	

8. Cultura institucional que fomente la igualdad sustantiva y la no violencia

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación#	N I V E L
<p>8.1</p> <p>Diseño y publicación de protocolo de atención y respuesta al acoso sexual al interior de SEMOVI y organismos del SITP.</p>	<p>En el marco del desarrollo de la estrategia para la prevención, atención y seguimiento de casos de hostigamiento sexual y/o acoso sexual en la SEMOVI, se diseñó una Guía de Actuación para la prevención, atención y seguimiento de dichos casos (Guía), la cual surgió ante la necesidad de contar con un mecanismo claro al interior de la dependencia para que las víctimas de hostigamiento y/o acoso sexual pudieran recibir atención inmediata e información confiable por parte de las personas servidoras públicas. El proceso de revisión bibliográfica y las mesas de trabajo con diferentes áreas al interior de la SEMOVI, así como con SEMUJERES y la Secretaría de Administración y Finanzas (SAF) del Gobierno de la Ciudad de México, ocurrió entre mayo de 2020 y diciembre de 2022.</p> <p>Un reto clave en el proceso fue dar viabilidad jurídica y administrativa a la Guía, así como superar los debates respecto de sus contenidos y su justificación normativa; en particular, la garantía de los derechos de la persona acusada, la falta de atribuciones de la SEMOVI para juzgar este tipo de casos, y la responsabilidad inherente a los servidores públicos de cumplir con el principio de debida diligencia y no ser omisos ante situaciones de violencia y acoso dentro de la institución. Para atender lo anterior, y, como respuesta a la ausencia de medidas administrativas para el registro y/o atención de casos de hostigamientos y/o acoso sexual en ambientes laborales, se propuso la aplicación de las constancias de hechos y/o actas administrativas, establecidas en el artículo 46 bis de la Ley de los Trabajadores al Servicio del Estado, utilizando el procedimiento para aplicación de constancias de hechos, previsto en los “Lineamientos y Procedimientos de Observancia General y Aplicación Obligatoria para la Terminación de los Efectos del Nombramiento del Personal de Base y Base Sindicalizado que prestan sus servicios en las Dependencias, Órganos Desconcentrados y Alcaldías de la Administración Pública de la Ciudad de México”.</p> <p>Un reto adicional, fue lograr una aplicación ágil y efectiva de la Guía, así como cumplir con todos los requerimientos procedimentales y administrativos. Para favorecer dicho proceso, se estableció la designación de una persona especialista para atender este tipo de casos dentro de la Secretaría, y se priorizó el diálogo con SEMUJERES para despejar dudas y vacíos de información sobre las mejores prácticas a considerar, así como para construir un plan de capacitación de todo el personal de la dependencia. Además, fue necesario llevar a cabo un proceso constante de sensibilización de los equipos de administración y del área jurídica de SEMOVI para superar las barreras identificadas, que limitaban las posibilidades de implementación de la Guía, y alinear a todas las áreas para lograr sacar adelante este proceso. Por su parte, el equipo de SEMOVI destaca el rol de la SAF como institución aliada para encontrar mecanismos administrativos que dieran viabilidad a la Guía, así como para priorizar un enfoque centrado en brindar seguridad, respaldo y acompañamiento a quienes enfrentan situaciones de acoso sexual u hostigamiento dentro de la institución. Fue particularmente en una reunión con la Dirección Ejecutiva de Política y Relaciones Laborales donde se concluyó que la aplicación de constancias de hechos era una herramienta viable y aplicable para que la institución pudiera registrar y atender casos de violencias sexuales.</p> <p>Respecto de los organismos de transporte, hasta el momento no cuentan con lineamientos o guías internas de atención de casos de acoso sexual y otras violencias. Resulta por tanto un pendiente fundamental que los organismos del SITP cuenten con dichos lineamientos o guías internas para la atención de este tipo de casos y con mecanismos de difusión efectivos. Han habido esfuerzos para avanzar en el diseño de este tipo de lineamientos en algunos organismos como es el caso del STC Metro, no obstante, las trabas administrativas y jurídicas no han permitido avanzar en su aprobación e implementación al interior de dicho organismo.</p>	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación#	N I V E L
<p>8.2 y 8.3</p> <p>Capacitación y sensibilización del personal para la prevención de violencias y respecto del protocolo de atención y respuesta al acoso sexual al interior de SEMOVI y organismos del SITP.</p>	<p>De 2019 a 2023 se llevó a cabo un proceso de capacitación en materia de género y derechos humanos en la SEMOVI. Durante 2019 con el apoyo de SEMUJERES se llevaron a cabo 11 cursos, obteniendo una participación del 30% del personal de estructura de SEMOVI. En 2020 a raíz de la contingencia sanitaria sólo se logró capacitar al 14% del personal de estructura y en 2021 al 32% del personal de estructura. Para 2022 se capacitó al 9% del personal de estructura y durante 2023 se capacitó al 10% del personal de estructura. Cabe mencionar que estos cursos de capacitación que se han impartido son a través de la plataforma virtual de SEMUJERES (semujeres.cdmx.gob.mx) y de la oferta de capacitación del programa anual de capacitación de la SEMOVI.</p> <p>A principios de 2023, ya contando con la Guía finalizada, se generó un programa de capacitación presencial específico con SEMUJERES dirigido al personal de estructura (Secretario, Subsecretarios, Coordinaciones, Direcciones Generales, Direcciones, Subdirecciones y Jefaturas de Unidad). La capacitación se enfocó en sensibilizar a las personas servidoras públicas respecto a lo que constituye el hostigamiento y el acoso sexual, así como para difundir el contenido de la Guía. Para diciembre de 2023, la SEMOVI completó el plan de capacitación previsto: de las 175 personas servidoras públicas de estructura, se logró la capacitación de 166, a lo largo de 8 sesiones presenciales, lo que representa el 95% del personal de estructura de la Secretaría. Cabe destacar que las primeras personas en tomar dicha capacitación fueron los cargos más altos de la estructura, incluyendo al Secretario de Movilidad, así como los Subsecretarios y Direcciones Generales, lo anterior, para dar una señal al interior de la Secretaría de la prioridad de asistir a esta capacitación presencial y la importancia del tema.</p> <p>Actualmente, se cuenta con un plan de capacitación para personal de base, nómina 8, confianza y demás denominaciones, que iniciará durante el primer trimestre de 2024. Adicionalmente, como parte de los esfuerzos para institucionalizar la capacitación constante, se inició el proceso de formación de dos personas servidoras públicas adscritas a la Dirección de la Unidad de Transparencia y Mejora Institucional, para que con el apoyo de SEMUJERES, capaciten de manera constante al personal de base de la Secretaría. Esto con el objetivo de que estas acciones tengan mayores posibilidades de ser permanentes y continuar después del cambio de administración. Como lección aprendida de estos procesos de capacitación y sensibilización dentro de SEMOVI y los organismos del SITP respecto de la cultura institucional interna, se considera que para este tipo de temas la capacitación virtual no es la más pertinente para generar sensibilización. En este sentido, se sugiere mantener procesos presenciales y experienciales que permitan reflexiones sustantivas.</p> <p>Por otra parte, se percibe que en muchas ocasiones estos cursos no llegan a quienes deben llegar, que son personas que realmente requieren reforzar su perspectiva de género, combatir prejuicios y modificar comportamientos que fomentan un ambiente laboral negativo o reproducen violencias y estereotipos de género. Por tanto, contar con un respaldo institucional y de las personas en los cargos más altos de las instituciones para fomentar una capacitación obligatoria a todo el personal resulta fundamental para el avance sustantivo de estos procesos. Esto se observó como un elemento central para el éxito de la capacitación del 95% del personal en 2023 dentro de SEMOVI.</p>	

Acciones planeadas en el PEGM (2019)	Acciones implementadas por parte de la SEMOVI y los organismos de transporte de 2019 a 2024, retos y pendientes detectados en su implementación#	N I V E L
<p>AC 8.C.1</p> <p>Acciones complementarias de la estrategia para prevenir, atender y dar seguimiento a casos de hostigamiento y/o acoso sexual en SEMOVI</p>	<p>Las acciones planeadas en el PEGM en esta línea estratégica priorizaron en 2019 el diseño y la implementación de procedimientos de actuación internos claros para la atención de casos de acoso sexual, así como la capacitación sobre los mismos al personal de SEMOVI y el SIT. No obstante, en el marco del diseño de la Guía, y, como parte de una estrategia más amplia para atender los casos de hostigamiento sexual y acoso sexual, dentro de la Secretaría, se establecieron acciones complementarias tanto para prevenir como para atender de manera más efectiva los casos de acoso sexual y hostigamiento que se viven dentro de las instituciones. En ese sentido, desde la SEMOVI se llevaron a cabo las siguientes acciones adicionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Designación de una persona de estructura como especialista para coordinar las acciones para la atención a casos de acoso u hostigamiento sexual. Se consideró fundamental contar con una persona específica para canalizar los casos que se presentaran y se designó a la titular de la Dirección de la Unidad de Transparencia y Mejora Institucional. El rol de esta persona especialista, responsable del seguimiento de la Guía, se considera importante para que las personas que sufren este tipo de casos se sientan respaldadas por la institución. Si bien la información de la Guía puede difundirse, y una persona víctima puede contactar directamente a SEMUJERES por teléfono para buscar asesoría, es vital el respaldo de la institución y de una persona específica que acompañe a quien ha sido víctima de estos hechos para evitar que la carga de la búsqueda de los procesos de denuncia o de medidas de seguridad recaiga sólo en ella. • Espacio seguro. En diciembre de 2023, se creó un espacio específico para la contención y resguardo de personas víctimas de violencia en situación de emergencia. Lo anterior, se generó en respuesta a la atención de los primeros casos, dónde se observó la necesidad de un lugar físico, que permitiera brindar medidas de resguardo y seguridad inmediatas para quienes enfrentan situaciones de acoso sexual y violencia, más allá de si dicha persona quiere o no realizar un proceso de denuncia. • Pronunciamiento de “Cero Tolerancia” ante el hostigamiento y/o acoso sexual por parte del Secretario de Movilidad. Tanto en diciembre de 2018, al asumir el cargo de Secretario, como en abril de 2023, al difundir la Guía de Actuación y el proceso de capacitación en torno a la misma, el Secretario dirigió un pronunciamiento de Cero Tolerancia ante situaciones de acoso sexual y hostigamiento. Asimismo, en 2023 informó respecto al plan de capacitación obligatorio para el personal de estructura, así como la designación de la persona especialista. • Firma de cartas compromiso. Adicionalmente, la Guía prevé la firma de una carta compromiso, que se circuló al interior de la Secretaría el 20 de abril del 2023, en la cual las personas servidoras públicas se comprometen a no cometer actos que pudieran derivar en conductas de hostigamiento y/o acoso sexual. Actualmente se cuenta con 143 cartas firmadas. • Diseño y difusión de materiales informativos. Se generaron materiales específicos para ayudar a las personas a identificar qué acciones constituyen acoso y hostigamiento sexual, así como para canalizarlas con la persona especialista para dar atención inmediata a casos de hostigamiento y/o acoso sexual dentro de la Secretaría. Para 2024, se planea generar materiales específicos para dar a conocer la oficina de “Espacio Seguro”, con el objetivo de informar dónde físicamente se puede acudir en casos de emergencia o urgencia. 	



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE
LAS MUJERES

SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



MOVILIDAD
INTEGRADA



BANCO MUNDIAL



UMBRELLA FACILITY
FOR GENDER EQUALITY



ADMINISTERED BY
WORLD BANK GROUP