



**Bancada
Naranja**

MARZO-ABRIL 2024



ENTREVISTA

‘EL MENSAJE QUE SE MANDA DESDE LO PÚBLICO ES QUE LO IDEAL ES MOVERSE EN COCHE’



CONGRESO

PARA RECORDAR: AMPARO CONTRA EL PRESUPUESTO DE MOVILIDAD DE LEÓN



Por nuestro derecho a la ciudad, Movimiento Ciudadano logra importantes reformas a la Ley de Movilidad en Guanajuato:

Derecho a la movilidad y la seguridad vial • Movilidad con perspectiva de género • Reconocimiento a la movilidad del cuidado • Regulación de estándares de servicio del transporte público • Mecanismos de denuncia en el transporte • Diseño de estrategias financieras y tarifarias • Constitución de un Fondo de Movilidad Sustentable y Segura

GUANAJUATO

ANTECEDENTE: POR EL DERECHO A LA MOVILIDAD

El 6 de octubre de 2022 la diputada **Dessire Ángel** presentó en el Congreso una iniciativa de reforma a la Constitución Política del Estado de Guanajuato en materia de **Movilidad y Seguridad vial**, paso previo a las reformas de la Ley local.

DERECHO A LA CIUDAD: Se trata de un derecho colectivo en el que el binomio Movilidad-Seguridad Vial juega un papel clave. Y sobre este derecho del que son titulares las y los ciudadanos de Guanajuato, “la autoridad es responsable de hacerlo efectivo”, indicó **Dessire Ángel** en su exposición de motivos. “Y dada su naturaleza compleja, es necesario articular un sistema de corresponsabilidades”.

‘¿Qué significa tener derecho a la ciudad?’ Para **Lucas Correa**, autor del libro con este título, el derecho colectivo a la ciudad se presenta en tres facetas:

- 1.- El usufructo equitativo de lo que la ciudad tiene para ofrecer a sus habitantes.
- 2.- El mandato de construcción colectiva y participativa de los asuntos de ciudad.



Por una movilidad en Guanajuato con perspectiva de género.

En América Latina **más del 56%** de personas usuarias de transporte público son mujeres pero...



3.- El goce efectivo de los Derechos Humanos en los contextos urbanos. Desde **Movimiento Ciudadano** estamos convencidos de que tanto la Federación como el Estado y los Municipios, así como el resto de las instituciones públicas, deben permitir el pleno ejercicio de la ciudadanía, garantizar las libertades individuales y también los derechos civiles y políticos. Y la Movilidad es uno de ellos.

Porque la Movilidad en las ciudades se define como “**el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad. Aceptable, suficiente y accesible para que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas para su pleno desarrollo y satisfacción de sus necesidades**”.



“El derecho de cada persona a la Ciudad y a la Movilidad debe resolverse de mejor manera, de formas más sostenibles e integradoras”

“Las ciudades deben hacer efectiva su función social, económica y ambiental de la propiedad del suelo urbano. Tenemos la responsabilidad compartida de construir territorios de derechos”

Dessire Ángel Rocha

Pero nada de eso está ocurriendo en Guanajuato y México. Las políticas públicas de Movilidad y Seguridad Vial han apostado por el transporte público y privado tradicional, en especial por el automóvil, con efectos medioambientales altamente negativos.

“Los efectos del modelo imperante han sido la desigualdad social y la pérdida de espacios urbanos para uso colectivo. En general, la mala calidad del transporte público orilla a los segmentos de población de ingresos limitados a hacer esfuerzos financieros para acceder a un auto privado”, detalló **Dessire Ángel** en su propuesta.

De ahí la importancia de esta iniciativa presentada por la **‘bancada naranja’** en el Congreso de Guanajuato.



PARA RECORDAR: AMPARO CONTRA EL PRESUPUESTO DE MOVILIDAD DE LEÓN

Dos colectivos de la ciudad presentaron una demanda contra el Ayuntamiento por priorizar a los automóviles

Los datos no mienten. **El 76% del presupuesto del Ayuntamiento de León para Movilidad y Seguridad Vial se destina a obras o mejoras relacionadas con el uso de vehículos a motor.** Solo cerca del 24% se emplea en mejorar las condiciones del tránsito urbano para peatones y ciclistas.

Ha sido la gota que ha colmado el vaso de la paciencia de varios colectivos ciclistas de la ciudad. **En concreto, son las asociaciones Urbe León y Planeta B las que se animaron a presentar esta demanda de amparo contra el Presupuesto de Movilidad del Municipio de León con la asesoría jurídica y legal del también activista Juan Pablo Delgado.**

Ernesto Martínez, de Urbe León, presentó los datos que muestran cómo el gobierno local incumple la Ley General de Movilidad. Y recordó que, como recomienda la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), **“por cada peso invertido en transporte privado la autoridad debe invertir dos en el transporte público”.**

“La OCDE recomienda que por cada peso invertido en transporte privado la autoridad debe invertir dos en el transporte público”

Ernesto Martínez

Y León está en las antípodas de esos parámetros.

Según explicó **Benjamín González**, del colectivo **Planeta B**, el gobierno de la alcaldesa panista **Alejandra Gutiérrez** redujo las partidas para dos programas enfocados a priorizar la jerarquía de la Movilidad.

Y es que para este 2023 la ciudad de **León destinó el 76.4% del Presupuesto de Movilidad para obras enfocadas a mejorar el tránsito de los vehículos particulares. Un total de 315 millones de pesos.** En infraestructura y mejoras para ciclistas y peatones la inversión será de solo 81 millones de pesos. Apenas el 23.6% del total.

“El Gobierno Municipal de León sigue violentando la pirámide de Movilidad”, indicó Benjamín González en la rueda de prensa en la que ambos colectivos dieron a conocer la demanda. **“Se redujeron las estaciones del SIT que se iban a construir”**, precisó.

Ahora habrá que esperar a la resolución judicial.

TESTIGO DIRECTO — JUAN PABLO DELGADO

‘EL MENSAJE QUE SE MANDA DESDE LO PÚBLICO ES QUE LO IDEAL ES MOVERSE EN COCHE’

Entrevista con el activista y consultor encargado de presentar la demanda de amparo contra el Presupuesto de Movilidad del Municipio de León.

“En León no se priorizan las alternativas sostenibles de Movilidad”

De una batalla social a otra. “El mensaje que se manda desde lo público es que lo ideal es moverse en coche”. Se puede decir más alto pero no más claro. Juan Pablo Delgado, activista y Presidente del Consejo Consultivo ‘Pensando en Guanajuato’, es el encargado de tutelar la demanda de amparo presentada por los colectivos Urbe León y Planeta B contra el Presupuesto de Movilidad del Ayuntamiento de León.

El motivo es claro. “El Contenido de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que los municipios tienen que respetar la jerarquía de la Movilidad en sus presupuestos. Y el Gobierno de León no lo hace”.

Una jerarquía que afecta directamente al Medio Ambiente. Una tendencia mundial enfocada a reducir el uso de energías fósiles en el marco de una estrategia global contra el cambio climático. Pero aquí no. “En León no se priorizan las alternativas sostenibles de Movilidad. El 76% del Presupuesto se destina a proyectos e infraestructuras para los automóviles”, matiza Juan Pablo Delgado.

La demanda se ha presentado en León. Pero esta falta de respeto hacia la jerarquía de la pirámide de Movilidad se replica en casi todos los municipios del estado. De hecho, puede que lleguen más demandas en los próximos meses. “Estamos pensando replicar este amparo en otras ciudades como Celaya y Salamanca”.





México fue un país pionero a la hora de reconocer la Movilidad como un Derecho Humano de manera expresa en su texto constitucional con la reforma de 2020. ¿Por qué no se replica en las calles? “Está muy reciente”, asegura Delgado para plasmar que estas medidas son aún papel mojado.

LA LÓGICA DE LA MOVILIDAD

“Los Presupuestos tienen que atender a la lógica de la movilidad urbana, la justicia social y también la ambiental”, afirma Delgado. “El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) sugiere que hay que proporcionar el gasto conforme a la jerarquía de Movilidad. Y el automóvil está al final de la pirámide”.

“En León, de las personas que van al trabajo el 75% lo hace en transporte público y el 25% en auto privado”, indica el autor de la demanda contra el municipio de León en materia de Movilidad y Seguridad Vial. Un dato demoleedor que no tiene reflejo en los Presupuestos, que destinan un 76.4% para obras enfocadas a mejorar el tránsito de los vehículos a motor. Y poco más de un 23% a peatones y ciclistas. “Tiene que haber una equivalencia en el presupuesto con el porcentaje de personas que

“Se requieren políticas públicas agresivas en temas ambientales y de movilidad para tener ciudades dignas”

“Tiene que haber una equivalencia en el presupuesto con el porcentaje de ciudadanos que usan ese transporte”

Juan Pablo Delgado

usan ese transporte”, precisa Delgado para explicar una demanda que podría tener una resolución en primera instancia en los próximos meses de abril o mayo. Habrá que esperar. “Tenemos esperanzas, aunque no hay demasiados casos en México en los que se hayan logrado modificar presupuestos”.

Una apuesta municipal por el automóvil y el transporte público tradicional que empieza a castigar la calidad del aire e incumple todos los planes de movilidad urbana sostenible que promulgan las organizaciones internacionales. “León mantiene estándares del aire de aceptables a malos durante todo el año por culpa de la densidad vehicular”, recuerda Juan Pablo.

Dos problemas, el de la Movilidad y el Medio Ambiente, íntimamente relacionados y que precisan soluciones claras y rápidas. “Estos cambios tienen que llegar con políticas públicas agresivas. Y no lo digo yo. Son las conclusiones de un estudio de la Universidad de California”.

“Las respuestas públicas a los problemas ambientales y de movilidad requieren una modificación radical para tener ciudades dignas”, concluyó Delgado.

Las mujeres viajamos y gastamos diferente en movilidad

Los hombres tienen viajes más lineales. Es decir, van de un punto a otro sin rutas intermedias.

Pero las mujeres en su mayoría tenemos una movilidad de cuidados.

Es decir, **tenemos una ruta que comprende varios puntos** porque cuidamos a nuestra familia o porque al tener sueldos más bajos debemos tener más de un empleo.



La movilidad de las mujeres continuamente está relacionada con la prestación de cuidados por lo que tiene que seguir rutas variadas



LA MOVILIDAD DEL CUIDADO: UNA PERSPECTIVA FEMINISTA

El 22 de junio de 2023 la Bancada Feminista presentó ante el Congreso una iniciativa de reforma para el reconocimiento de la movilidad del cuidado.

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

En este sentido, la movilidad analizada desde una perspectiva de género debe implicar un escrutinio sobre cómo los roles de género influyen en la forma en la que las mujeres se desplazan. **También, implica analizar cómo el género y su intersección con otras características condiciona las opciones**

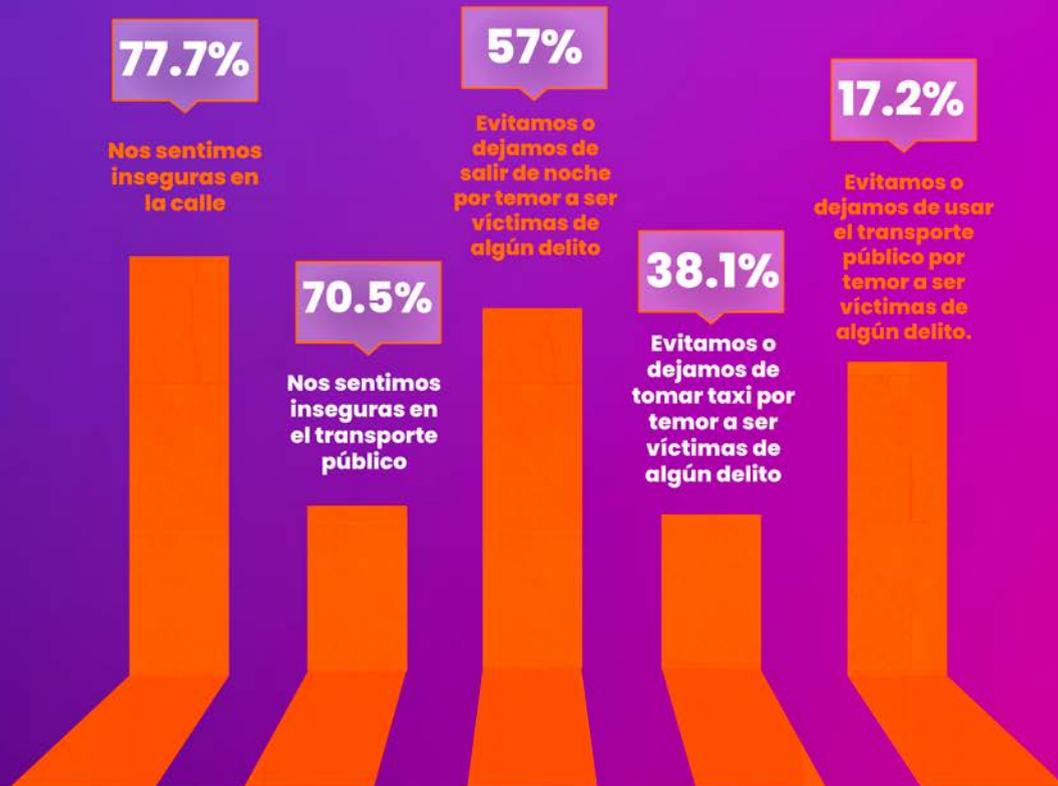
“[Las mujeres] tienen una movilidad más compleja y diversa porque hacen más desplazamientos al día que los hombres debido a su doble y triple jornada de trabajo remunerado y no remunerado, el trabajo doméstico y de gestión del hogar.” que se tienen para realizar desplazamientos.

En América Latina, las mujeres se desplazan mayoritariamente a pie o en transporte público y en mayor proporción que los hombres. **También las mujeres reducen su movilidad por las noches en contraste con los hombres, y otro dato más: los hombres son quienes utilizan más vehículos de automotor a pesar de que tienen una carga menor de tareas reproductivas.**

Dessire Ángel Rocha

Sin embargo, es imposible conocer estos datos para México o más específico para Guanajuato y sus municipios precisamente porque las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial no tienen perspectiva de género.

Además, en Guanajuato:



Pero después de esta reforma, las autoridades deberán implementar mecanismos para que se genere información diagnóstica desagregada por género para que existan datos confiables que soporten el diseño y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial.

MOVILIDAD DEL CUIDADO: De acuerdo con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la movilidad del cuidado son los viajes realizados en consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado de cuidados y el cuidado de otras personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas.

Por eso, en la reforma aprobada el 11 de abril se

“Esta reforma sienta las bases para estudiar los patrones diferenciados de movilidad de las mujeres con su participación en la generación de datos que sustenten esas decisiones y políticas públicas, que estoy segura pronto serán realidades en distintas ciudades de nuestro Estado”

Dessire Ángel Rocha

está reconociendo la movilidad con perspectiva de género, sobre todo para disminuir las desigualdades en materia de cuidados.

Gracias a la **Bancada Naranja**, las autoridades podrán considerar fijar subsidios o subvenciones a la movilidad del cuidado mediante excepciones a las tarifas generales o estableciendo modalidades preferenciales, especiales o integradas.

EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO QUE QUEREMOS

No cabe duda, la solución para una movilidad sostenible y en condiciones de seguridad vial es la mejora continua del transporte público.

En la actualidad, es urgente transformar lo urbano para colocar en el centro a las personas y hacer efectiva la jerarquía de la movilidad. **Necesitamos desarrollar un enfoque que reconsidere cómo las personas se desplazan, acceden a los servicios y se conectan entre sí en un entorno suburbano, urbano y metropolitano o intermunicipal.**

Debemos entender que ya no se trata solo de construir infraestructuras para los vehículos, sino de **crear entornos que fomenten la movilidad sostenible y eficiente.** Por eso, el transporte público, el colectivo, cobra gran importancia en un nuevo modelo de movilidad.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITPD) en su documento **“Invertir para movernos: Diagnóstico de inversión en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011-2017”** realizó un seguimiento exhaustivo del gasto federal asignado a las zonas metropolitanas del país, haciendo énfasis en el gasto destinado a proyectos de movilidad urbana y espacio público.

Sabemos que la inversión ha ido decreciendo y que continúa la prioridad de la inversión en el uso del automóvil privado, lo que incentiva

MOVERNOS EN COLECTIVO

En Guanajuato, con base en datos del INEGI podemos conocer los registros estadísticos del transporte urbano de pasajeros desde 1986, que nos permiten conocer un panorama general, en nuestro caso de León, en donde se registran picos diarios que al final del mes reportan haber movido entre 15 y 20 millones de personas.

su continuidad aun cuando la mayoría de las personas en el país -también en el estado y los municipios de Guanajuato- no tienen acceso a automóvil privado y dependen mayoritariamente del transporte público.

Por eso la **Bancada Naranja** propuso incorporar a la legislación local estándares de servicio para el transporte público.

Esos estándares se agrupan en:

1. TRANSPORTE DE PERSONAS:

a. Que la planeación considere aspectos como cobertura de servicio, accesibilidad e integración física, integración operacional y de medio de pago, tarifas integradas y asequibles para las personas usuarias, infraestructura para pernoctar y mantener vehículos.





b. Que la operación considere regularidad y continuidad del servicio, horarios de operación, frecuencias de paso, velocidades de recorrido, monitoreo de infracciones y sanciones de los operadores.

c. Que los vehículos cumplan con buen estado físico-mecánico, control de emisiones, seguridad vehicular, control de higiene interior y respeto de las normas sobre antigüedad de las unidades.

d. Que las personas conductoras cuenten con capacitación en conducción y atención para mejorar su perfil profesional y la experiencia de las personas usuarias, que cuenten con protocolos de protección de personas usuarias, incluyendo el combate al acoso sexual, y también garantizar sus derechos laborales.

e. Que en la prestación de servicios auxiliares el diseño sea universal en paradas y terminales, cumplimiento de las normas y eficiencia en los servicios.

2. SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

a. Que se cumpla con las disposiciones de prevención social de la violencia y la delincuencia.

b. Cumplir todas las disposiciones relativas a la seguridad.

Y esto ya es una realidad para todo Guanajuato. Desde **Movimiento Ciudadano** entendemos que los municipios tienen distintas capacidades financieras, humanas, técnicas y tecnológicas, **pero precisamente los estándares de cumplimiento en las diversas áreas, diseño vial, servicio, cruces, entre otros, acercan a todas las personas guanajuatenses al cumplimiento del derecho a la movilidad en igualdad de condiciones.**

Para ello, también incorporamos la obligación de que las autoridades cuenten con unidades, mecanismos y procedimientos para recibir quejas, denuncias, reclamaciones o sugerencias con relación al servicio público y privado de transporte.

La meta es que el servicio del transporte cumpla igual en el norte, centro o sur del estado. Hacia allá debemos movernos.

¿CÓMO FINANCIAR EL CAMBIO DE PARADIGMA EN LA MOVILIDAD?

Los datos consultados de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público muestran que el 15% del total de fondos federales destinados a Zonas Metropolitanas fueron ejercidos para beneficio de transporte privado lo que, a su vez, representa el 70% de los recursos destinados a la movilidad urbana.

Con datos de la encuesta intercensal de INEGI 2015, la más próxima al año del estudio, se sabe que el 31% de los viajes en automóvil privado fueron al trabajo y el 24% a la escuela, eso significa que una proporción importante de la población no goza de los beneficios de la inversión pública que se destina a ello.

En contraste, como lo afirma el diagnóstico, el transporte público concentra el 45% de los viajes al trabajo y 32% de los viajes a la escuela y solo recibió el 14% del presupuesto de movilidad.

Lo anterior obliga a que, desde la ley, se le permita al Estado y a los municipios a contar con instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que los doten de recursos para mejorar la movilidad y la seguridad vial para revertir la tendencia inercial.

Poner a la ciudadanía en el centro y crear el nuevo paradigma de la movilidad anhelado, significa romper el molde y priorizar las inversiones conforme a la jerarquía de la movilidad.

Más recursos públicos para mover a la mayoría de la población son necesarios para atender adecuadamente sus necesidades y garantizar el derecho humano a la movilidad y la seguridad vial de todas las personas, de acuerdo con sus condiciones y con base en datos y evidencia de los resultados de las políticas públicas implementadas.



Al presentar nuestra cuarta iniciativa en materia de movilidad dijimos que: “No solo tenemos derecho a la movilidad y la seguridad vial, también tenemos derecho a la buena administración pública, a la buena gobernanza.”

Dessire Ángel Rocha

Y por eso esta reforma contiene, gracias a la propuesta de la **Bancada Naranja**, regulación para explicitar que el destino de los recursos presupuestarios en términos reales del Estado y los ayuntamientos, deben traducirse en criterios para la mejora de la movilidad y la seguridad vial, bajo los principios de las calles completas y el diseño universal, para desincentivar el transporte que por sus externalidades negativas produzcan mayores daños sociales y ambientales, para promover estudios y diagnósticos y la generación de información confiable para la toma de decisiones públicas, entre ellas las tarifas.

Se incluyen también criterios para integrar estrategias financieras y tarifarias a los servicios de transporte, y muy importante, se constituye el Fondo de Movilidad Sustentable y Segura, como programa presupuestal con el objetivo de financiar programas y proyectos de movilidad urbana que van desde la implementación de registros, sistemas de información y datos para la toma de decisiones públicas o la reducción de factores de riesgo vial, hasta la implementación de servicios de vehículos eléctricos de transporte público, micro movilidad y bicicletas compartidas.



COLUMNA NARANJA

Por Dessire Ángel



¿ES POSIBLE MEJORAR LA MOVILIDAD EN GUANAJUATO?

No solo tenemos derecho a la movilidad y la seguridad vial, también tenemos derecho a la buena administración pública, a la buena gobernanza.

Desde la perspectiva de los derechos humanos, la gobernanza se refiere al proceso por el que las instituciones dirigen los asuntos públicos, gestionan los recursos comunes y garantizan la realización de los derechos humanos. Se sostiene en cinco pilares: (1) transparencia, (2) responsabilidad, (3) rendición de cuentas, (4) participación, y (5) capacidad de respuesta a las necesidades de la población.

Para la realización de una buena gobernanza urbana aplicada a la movilidad y seguridad vial es necesario que se incorporen a la legislación instrumentos fiscales y de inversión que fortalezcan la capacidad institucional de respuesta y efectividad.

La política pública requiere asignaciones presupuestales, sin embargo, en el caso mexicano, la mayoría de los recursos públicos que reciben las entidades federativas y los municipios provienen de asignaciones y participaciones federales;

los recursos económicos son más bien limitados.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITPD) en su documento “Invertir para movernos: Diagnóstico de inversión en movilidad en las zonas metropolitanas de México 2011-2017” realizó un seguimiento exhaustivo del gasto federal asignado a las zonas metropolitanas del país, haciendo énfasis en el gasto destinado a proyectos de movilidad urbana y espacio público.

Sabemos que la inversión ha ido decreciendo y que continúa la prioridad de la inversión en el uso del automóvil privado, lo que incentiva su continuidad aun cuando la mayoría de las personas en el país -también en el estado y los municipios de Guanajuato- no tienen acceso a automóvil privado y dependen mayoritariamente del transporte público.

Los datos consultados de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público muestran que el 15% del total de fondos federales destinados a Zonas Metropolitanas fueron ejercidos para beneficio de transporte privado lo que, a su vez, representa el 70% de los recursos destinados a la movilidad urbana y la encuesta intercensal de INEGI 2015, la más próxima al año del estudio, revela que el 31% de los viajes en automóvil privado fueron al trabajo y el 24% a la escuela, eso sig-



nifica que una proporción importante de la población no goza de los beneficios de la inversión pública que se destina a ello.

En contraste, como lo afirma el diagnóstico, el transporte público concentra el 45% de los viajes al trabajo y 32% de los viajes a la escuela y solo recibió el 14% del presupuesto de movilidad.

Entonces, ¿es posible mejorar la movilidad en Guanajuato? Si desde la ley se le permita al Estado y a los municipios contar con instrumentos financieros, fondos, fideicomisos, financiamientos e instrumentos de participación público-privada que los doten de recursos para mejorar la movilidad y la seguridad vial para revertir la tendencia inercial, es posible.

Poner a la ciudadanía en el centro y crear el nuevo paradigma de la movilidad anhelado, significa romper el molde y priorizar las inversiones conforme a la jerarquía de la movilidad.

Más recursos públicos para mover a la mayoría de la población son necesarios para atender adecuadamente sus necesidades y garantizar el derecho humano a la movilidad y la seguridad vial de todas las personas, de acuerdo con sus condiciones y con base en datos y evidencia de los resultados de las políticas públicas implementadas.

Y ninguna política pública está completa si en el ciclo no interviene de manera directa la ciudadanía.

La ciudadanía debe participar en la planeación, ejecución y vigilancia de la política estatal de movilidad y seguridad vial, pues son las personas y sus trayectorias de vida las protagonistas de la actuación estatal. La ley debe de contemplar los mecanismos de participación ciudadana a través de consejos, comités u oficinas de atención directa.

Esta es la vía de atender de manera directa las necesidades de la ciudadanía, elaborar diagnósticos situados y comenzar el ciclo de la política pública para que, finalmente, también sea la ciudadanía quien evalúe los avances y proponga soluciones a los retos en la materia.



En contraste, como lo afirma el diagnóstico, el transporte público concentra el 45% de los viajes al trabajo y 32% de los viajes a la escuela y solo recibió el 14% del presupuesto de movilidad.

En la participación ciudadana reside el potencial de la buena gobernanza urbana.

También resulta indispensable que la legislación sea coincidente y articulada con los sistemas de planeación y de seguimiento, que, además, cuente con un repertorio de instrumentos y mecanismos para el diagnóstico, información, evaluación y auditoría de las políticas públicas de movilidad y seguridad vial.

Si la política pública no se basa en datos confiables no dará resultados.

Por eso, **Movimiento Ciudadano** propuso 5 iniciativas para reformar la Ley de Movilidad, todas muy relevantes y con potencial de cambiar la inercia de años, y para que todas esas reformas posibles se traduzcan en acciones, se propuso también construir un marco financiero para no caer en la letra muerta que, lamentablemente, suelen ser muchos ordenamientos legales.

La constitución del **Fondo de Movilidad Sustentable y Segura** como programa presupuestal, con el objetivo de financiar programas y proyectos de movilidad urbana sustentable en el estado estará destinado a: construcción, diseño, mantenimiento de infraestructura vial peatonal, ciclista y de transporte público, sistemas de información, reducción de riesgos viales, evaluación social de proyectos, entre otros.

Es ahora. Sí, es posible mejorar la movilidad en Guanajuato.



CÁPSULAS

MARZO - ABRIL 2024

8 DE MARZO: DÍA INTERNACIONAL DE LAS MUJERES

La Diputada **Yulma Rocha** hizo una intervención en tribuna con motivo del **Día Internacional de las Mujeres**, pronunciándose por la erradicación de las violencias en contra de ellas. En Guanajuato las mujeres viven más violencia en el hogar, en la calle, en el transporte,



hoy hay más desapariciones de personas y crece el número de buscadoras mujeres, y por supuesto también hay más feminicidios. **Desde Movimiento Ciudadano nos unimos a este reclamo, y también pedimos que las políticas públicas no cambien el foco de atención con programas asistencialistas, sino que trabajen al mismo tiempo y con la misma prioridad tanto en crear condiciones para la autonomía económica de las mujeres como en la erradicación de las violencias, sin usar las necesidades de mujeres como mercado electoral.**

4 DE ABRIL: LEY STEM

La **Bancada Naranja** presentó en el Congreso del Estado de Guanajuato



18 DE ABRIL: TOMA PROTESTA COMO DIPUTADA MARICARMEN RIVERA

El 18 de abril tomó protesta la Diputada suplente Maricarmen Rivera, luego de que **Dessire Ángel** solicitara licencia al cargo para integrarse de tiempo completo a la campaña de Movimiento Ciudadano, quedaremos representados por quien hasta ahora había coordinado los trabajos de asesoría del equipo naranja en el Congreso del Estado.

Maricarmen Rivera es maestra en Derecho Constitucional y Administrativo por la Universidad de La Salle Bajío y actualmente cursa otra maestría en Comunicación Estratégica en la Ibero León. En la actividad política ha sido Secretaria de Acuerdos de la Comisión Operativa Provisional de Movimiento Ciudadano en el Estado de Guanajuato, Secretaria de Comunicación Política y Estratégica de la Coordinadora Ciudadana Estatal e integrante de la Comisión Operativa y actualmente Secretaria de Asuntos Legislativos de la Coordinadora Ciudadana Estatal.



una ambiciosa iniciativa para crear una nueva Ley. Se trata de una propuesta sin precedentes en el país, para que un gobierno estatal cuente con una estructura institucional específica para impulsar a niñas, adolescentes y mujeres a estudiar en las áreas de Ciencia, Tecnología, Ingenierías y Matemáticas, las llamadas STEM -por sus siglas en inglés-.

Dessire Ángel convocó a las legisladoras y legisladores a analizar la iniciativa con perspectiva de género y responsabilidad social y ética. **“El futuro no era el 2024 que ya nos alcanzó. El futuro está más allá, les invito a construir generosamente para una súper generación de niñas que también ya nos alcanzó.”**

¡El Futuro es Naranja!

Publicación digital con fines de difusión y divulgación a cargo de la Secretaría de Asuntos Legislativos de Movimiento Ciudadano Guanajuato. Puede consultarse en: www.mcguanajuato.mx



Movimiento Ciudadano Guanajuato

Londres 314, Colonia Andrade, 37020 León, Guanajuato
(477) 707 2952

Coordinador de la Comisión Operativa Estatal
Rodrigo González Zaragoza

Secretario de Acuerdos
Daniel Malacara Doblado



Bancada Naranja

Dessire Ángel Rocha
Yulma Rocha Aguilar



SECRETARÍA DE ASUNTOS LEGISLATIVOS

Secretaría de Asuntos Legislativos
Maricarmen Rivera

Comisión de Asuntos Legislativos
Alejandro Mares
Eva Almanza
Jesús Garnica
Lía Castillo
Rafael Pulido
Pedro Morales
Montserrat Terrazas

Edición
Marzo-Abril 2024



MOVIMIENTO CIUDADANO



Movimiento
Ciudadano Guanajuato



@MovCiudadanoGto



Movimiento
Ciudadano Gto

DESSIRÉ
ÁNGEL



dessireangelr



@dessireangelr



dessireangelr



dessireangel

YULMA
ROCHA



yulmarocha



@yulmarocha



yulmarocha_



yulmarochaa