

DIPUTADA MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
Presente

Las y los suscritos diputados, integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Verde Ecologista, así como la Diputada Paula Alejandra Pérez Córdova, del Grupo Parlamentario de Morena, en el Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, en términos de lo dispuesto por los artículos 29 apartado D, inciso b); 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; artículos 12, fracción II; 13, fracción I, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y artículos 5 fracción I, 95, fracción II del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Poder Legislativo la presente **INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, (en materia de accesibilidad para las personas con movilidad reducida)**, para quedar como sigue:

OBJETIVO DE LA INICIATIVA

Implementar mecanismos para que las autoridades de la Ciudad garanticen que todas las entradas a lugares públicos, como edificios gubernamentales, centros recreativos, centros comerciales, hospitales, sean de fácil acceso a las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, mujeres embarazadas, adultos mayores y personas de talla pequeñas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO GENERAL

La Declaración Universal de los Derechos Humanos fue elaborada por representantes de todas las regiones del mundo, la cual fue proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en París, el 10 de diciembre de 1948, como un ideal común por el que todos los pueblos y naciones deben esforzarse, a fin de que tanto los individuos como las instituciones, promuevan, mediante la enseñanza y la educación, el respeto a estos derechos y libertades.

También debemos destacar, que en el año 2021, la Organización Mundial de la Salud (OMS) destacó en la 74° asamblea general que persisten barreras físicas y de información que limitan el acceso efectivo de las personas con discapacidad, lo cual restringe su acceso a oportunidades y recursos esenciales.

Además, la OMS subrayó *“el desproporcionado impacto de las crisis sanitarias en las personas con discapacidad”*, y puso como ejemplo los efectos de la Covid-19 en el colectivo. Lo anterior se debe a que los planes nacionales de emergencia no tienen en cuenta ni las características ni las necesidades específicas de estas personas.

Adicionalmente, en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y considerando la importancia que reviste su implementación para los derechos humanos, resulta indispensable la ejecución de nuevas políticas públicas de movilidad urbana que consideren desde el diseño, la implementación y su evaluación, las normas y los estándares internacionales de derechos humanos. Para lograr lo anterior, resulta indispensable que se pueda detectar, prevenir o resolver potenciales vulneraciones a

derechos específicos del conjunto de la población, como también de grupos determinados con vulnerabilidades y necesidades específicas. Un ejemplo de lo anterior, es el caso de las personas con discapacidad, respecto de las cuales deben adoptarse medidas especiales con la finalidad de asegurar el respeto, la garantía y la protección para el ejercicio libre de sus derechos humanos en igualdad de condiciones y sin discriminación.¹

Otro aspecto para considerar son las obligaciones específicas que refieren a las diversas etapas del ciclo de vida, es decir, sobre los derechos de niños, niñas y adolescentes; o bien, los y las personas mayores, indígenas o integrantes de la comunidad de la diversidad sexual.

En ese contexto, como lo ha sostenido este Grupo Parlamentario, resulta trascendente considerar a la movilidad urbana y el derecho a la accesibilidad como una determinante de la calidad de vida, el bienestar y el goce de derechos de las personas que habitan en las ciudades y las zonas conurbadas, así como en el funcionamiento y sostenibilidad de éstas. A su vez, los sistemas de la misma son centrales para la convivencia cotidiana y la cohesión social en dichos espacios.

CONTEXTO INTERNACIONAL

De acuerdo con el informe realizado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, previo a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad,

¹ R. Martínez, C. Maldonado y J. Schönsteiner (eds.), "Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género: marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina", *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2022/74), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2022. Pag. 17.

señalaron que en todo el mundo existían más de mil millones de personas con discapacidad, lo que representaba aproximadamente 15% de la población mundial.

Es importante señalar que de acuerdo con la publicación de las Naciones Unidas “*Buenas Prácticas de Desarrollo Urbano Accesible*”, para el 15% de la población mundial con discapacidad, ***“la evidencia disponible revela una falta generalizada de accesibilidad en entornos contruidos, desde carreteras y viviendas, hasta edificios y espacios públicos”***.

En virtud de ello, el 13 de diciembre de 2006 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que tiene como propósito fundamental asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos para todas las personas con discapacidad.

El objetivo principal de este instrumento jurídico internacional vinculante radica en cambiar el paradigma del trato asistencialista a las personas con discapacidad, permitiendo que puedan desarrollarse en igualdad de condiciones, tanto exigiendo sus derechos como cumpliendo sus obligaciones como parte de la sociedad.²

En ese orden de ideas, esta situación resalta la importancia de la accesibilidad, que no solo debe ser considerada como un requisito legal, sino un derecho humano fundamental que debe ser garantizado por todos los Estados: para ello se reproduce la parte que nos interesa de la referida Convención:

² Texto consultado en el siguiente Link de la Comisión Nacional de Derechos Humanos: <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf>



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



“Preámbulo

...

v) *Reconociendo la importancia de la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, a la salud y la educación y a la información y las comunicaciones, para que las personas con discapacidad puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales.*

...”

Asimismo, del contenido de sus disposiciones, es importante destacar el reconocimiento del principio de accesibilidad, el cual se encuentra plasmado en el artículo 9, que establece lo siguiente:

“Artículo 9 Accesibilidad

1. *A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. **Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas,***

a:

a) **Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;**

...

2. Los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:

a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;

b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;

...

Por otro lado, de acuerdo con la Organización Panamericana de la Salud, en Américas residen alrededor de 106 millones de personas mayores de 60 años, y se calcula que en 2050 esta cifra alcanzará aproximadamente los 310 millones, de los cuales 190 millones residirán en América Latina y el Caribe.³

En ese contexto es que surge la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, la cual se adoptó en Estados Unidos el quince de junio de dos mil quince, y fue ratificada por nuestro país y publicada en el Diario Oficial de la Federación el veinte de abril de dos mil veintitrés.

Su objeto es promover, proteger y asegurar el reconocimiento y el pleno goce y ejercicio, en condiciones de igualdad, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona mayor, a fin de contribuir a su plena inclusión, integración y participación en la sociedad.

³ Datos extraídos del documento que puede ser consultado en https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/betilde_munoz_pogossian.pdf



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



En ese contexto, en su artículo 26 reconoce plenamente el derecho a la accesibilidad y la movilidad y los mecanismos de transporte como parte de la autonomía y la participación social; con ello, los Estados deben adoptar, de manera progresiva, medidas que les permitan el disfrute y goce de estos derechos. El referido artículo precisa en su contenido medular lo siguiente:

"Artículo 26

Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal

La persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, y a su movilidad personal.

A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de la persona mayor para que pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.

Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como centros educativos, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.

...

Los Estados Parte también adoptarán las medidas pertinentes para:

a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público.

b) Asegurar que las entidades públicas y privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para la persona mayor.”

Como puede apreciarse, el contenido de ambos instrumentos Internacionales es similar, en cuanto a que precisan líneas de acción específicas que deben ser implementadas en beneficio de estos grupos de atención prioritaria.

Por otro lado, la Nueva Agenda Urbana presta especial atención a la lucha contra la discriminación que enfrentan los grupos vulnerables, incluidos “mujeres y niñas, niños y jóvenes, personas con discapacidad, los adultos mayores, pueblos indígenas y comunidades locales, habitantes de barrios marginales, y precisa que es esencial planificar para satisfacer las necesidades y brindar accesibilidad a los grupos vulnerables, para lograr una gobernanza inclusiva. Para trabajar hacia metas de sustentabilidad social y equidad, los gobiernos nacionales, estatales y municipales deben brindar servicios para satisfacer las necesidades de estos grupos, además de diseñar programas y ofertas sociales en torno a estas necesidades.⁴

En esta Nueva Agenda Urbana se mencionan diferentes dimensiones de la sostenibilidad social y la atención a los grupos vulnerables, que incluyen:

⁴ La Nueva Agenda Urbana, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) 2020, P.O. Box 30030 00100 Nairobi GPO Kenya

- *Promover iniciativas de desarrollo de capacidades para empoderar a mujeres y niñas y lograr que las tecnologías de la información y la comunicación sean accesibles al público, con especial atención a los niños y jóvenes, los adultos mayores y las personas con discapacidad, los pueblos indígenas y las comunidades locales.*

En ese contexto, el referido instrumento refiere una situación relevante para el tema que abordamos en la presente iniciativa, en la que refiere que *“La planificación para grupos vulnerables debe ser integral y multisectorial; los procesos de planificación deben comenzar con una visión muy definida. Las políticas centradas en el género, la edad, la migración o la equidad de la discapacidad deben tener una declaración de visión más amplia, que se ajuste a otros objetivos y planes de política desarrollados por el municipio.”*⁵

Es así que el ODS 11.2 tiene como objetivo *“proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y los adultos mayores”*. El ODS 11.7 trata de proporcionar *“acceso a espacios verdes y públicos, seguros e inclusivos”* para 2030.

ESPAÑA

Las personas con discapacidad han sido apartadas durante muchos años por la sociedad. Hoy hay mejoras, pero las personas con discapacidad tienen todavía muchas barreras y dificultades para disfrutar de la igualdad de oportunidades y ejercer sus derechos. Por ejemplo, muchos edificios tienen barreras, porque los arquitectos

⁵ Idem

olvidaron a las personas con discapacidad. Estas barreras impiden que las personas con discapacidad participen en la sociedad y estén incluidas. Las personas que hacen las leyes deben saber los problemas de las personas con discapacidad y proponer soluciones.⁶

En ese contexto, la Legislación Española contaba con tres ordenamientos legales que se encargaban de garantizar el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, estos eran:

- La Ley de integración social de las personas con discapacidad.
- La Ley de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.
- La Ley de infracciones y sanciones en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Posteriormente se expidió la **Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y su inclusión social**, legislación que protege los derechos de las personas con discapacidad para que éstas reciban el mismo trato y tengan las mismas oportunidades que el resto de las personas.

Este ordenamiento legal, robustece el ejercicio de los derechos y la participación comunitaria en mayor plenitud por parte de un numeroso grupo de personas con discapacidad, trasciende además a este sector social, extendiendo sus efectos benéficos y de mejora colectiva a otros segmentos de la comunidad como las personas mayores,

⁶ Texto consultado en https://www.plenainclusion.org/sites/default/files/ley_general_de_derechos.pdf

personas visitantes o residentes en el país que no conocen suficientemente las lenguas oficiales y personas con reducido nivel de alfabetización, entre otros.⁷

En su artículo 2, el referido ordenamiento legal define el derecho a la accesibilidad de la siguiente forma:

“Accesibilidad universal: es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. En la accesibilidad universal está incluida la accesibilidad cognitiva para permitir la fácil comprensión, la comunicación e interacción a todas las personas. La accesibilidad cognitiva se despliega y hace efectiva a través de la lectura fácil, sistemas alternativos y aumentativos de comunicación, pictogramas y otros medios humanos y tecnológicos disponibles para tal fin. Presupone la estrategia de «diseño universal o diseño para todas las personas», y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse.”

Ahora bien, el ámbito de aplicación del referido ordenamiento legal debe destacarse, pues las medidas específicas para garantizar la igualdad de oportunidades, se debe implementar en los siguientes ámbitos, de conformidad con su artículo 5:

- Telecomunicaciones y sociedad de la información.
- Espacios públicos urbanizados, infraestructuras y edificación.
- Transportes.

⁷ Información contenida en el decreto 6/2022 de 31 de marzo de 2022. Que puede ser consultado en <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2022-5140>

- Bienes y servicios a disposición del público.
- Administración de justicia.

Adicionalmente, este país, cuenta con el "*Plan de Acción para las Personas Mayores*" en España es un conjunto de políticas y medidas destinadas a mejorar la calidad de vida de este grupo poblacional. Se enfoca en áreas como salud, bienestar, inclusión social y protección.

Por otro lado, el envejecimiento poblacional constituye uno de los mayores logros alcanzados como sociedad. España ha alcanzado una de las esperanzas de vida más alta del mundo, en 2018 se situaba por encima de los 83 años (86,08 en mujeres y 80,43 en hombres), pero con una esperanza de vida en buena salud de 63,2 años (62,6 en mujeres y 63,9 en hombres) en 2017.⁸

De acuerdo con lo expuesto por el Ministerio de Derechos Sociales, Consumos y Agenda 2030 del Gobierno de España, la Constitución Española reconoce los siguientes derechos, en favor de las Personas Adultas Mayores:⁹ El artículo 14, consagra la obligación que tienen las Administraciones Públicas de velar por el derecho de las personas a ser tratadas en condiciones de igualdad. Entre las circunstancias de las que habla el artículo 14, ha de entenderse incluido el derecho a no ser discriminado por razón de edad; el artículo 15, recoge la obligación de las Administraciones de velar por la integridad de las personas mayores, fundamentalmente a través de la prevención de situaciones de violencia, abandono, maltrato, abuso, entre otros.

⁸ Información consultada en el portal oficial del Ministro de Sanidad de España: <https://www.sanidad.gob.es/areas/promocionPrevencion/envejecimientoSaludable/home.htm>

⁹ Información consultada en el portal oficial del Gobierno de España, en el siguiente link: <https://imserso.es/espacio-mayores/espacio-juridico/proteccion-al-mayor>

ARGENTINA

El principio de accesibilidad está respaldado por un conjunto de leyes, decretos y normas que buscan garantizar su plena participación e inclusión en la sociedad.

Si bien las personas con discapacidad cuentan con una protección normativa muy amplia y han avanzado sustantivamente en el reconocimiento jurídico de sus derechos, aún se observan innumerables obstáculos y barreras que impiden la accesibilidad inclusiva, lo que imposibilita alcanzar el objetivo de igualdad real.

En este sentido, el Plan Nacional de Discapacidad (impulsado desde la Agencia Nacional de Discapacidad (Decreto 868/2017), proponía para el quinquenio 2017-2022 lo siguiente¹⁰:

(...) una estrategia de trabajo que vincula dos pilares fundamentales: por un lado, la participación ciudadana y por el otro, la articulación de la Comisión Interministerial en materia de discapacidad, como instancias de formalización de los compromisos y obligaciones asumidos con relación a los derechos de las personas con discapacidad (Plan Nacional de Discapacidad, pág. 2).

En este país existe legislación nacional que establece la eliminación de las barreras físicas existentes –tanto arquitectónicas, de transporte y urbanísticas como en la comunicación– para que se diseñe con un criterio universal. A su vez,

¹⁰ Información consultada en el documento denominado “Accesibilidad y no discriminación” publicado por el Instituto Nacional contra la Discriminación, la Xenofobia y el Racismo (INADI) Ministerio de Justicia y Derechos Humanos – Presidencia de la Nación; consultable en el siguiente link:

https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/accesibilidad_y_no_discriminacion.pdf

las leyes provinciales y los códigos de edificación han de observar las disposiciones de esta legislación y sus reglamentaciones, dentro de ellas destacan:

- Ley N.º 26.378. Convención Sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
- Ley N.º 24.314. Accesibilidad de personas con movilidad reducida. Modificación de la Ley N.º 22.431. Decreto reglamentario N.º 914/97.

Este ordenamiento legal precisa a la accesibilidad como: *“la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte para su integración y equiparación de oportunidades.”*

Por otro lado, el numeral 20 del referido ordenamiento legal establece que: *“...la prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida...”*

Ahora bien, en el artículo 21 de la multicitada Ley, se precisa la aplicación del principio de accesibilidad en los edificios públicos de la siguiente forma:

“Entiéndase por visitabilidad la accesibilidad estrictamente limitada al Ingreso y uso de los espacios comunes y un local sanitario que permita la vida de relación de las personas con movilidad reducida:

*a) **Edificios de uso público:** deberán observar en general la accesibilidad y posibilidad de uso en todas sus partes por personas de movilidad reducida y en particular la existencia de estacionamientos reservados y señalizados para vehículos que transporten a dichas personas cercanos a los accesos peatonales; por lo menos un acceso al interior del edificio desprovisto de barreras arquitectónicas espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobra de dichas personas al igual que comunicación vertical accesible y utilizable por las mismas mediante elementos constructivos o mecánicos y servicios sanitarios adaptados. Los edificios destinados a espectáculos deberán tener zonas reservadas, señalizadas y adaptadas al uso por personas con sillas de ruedas. Los edificios en que se garanticen plenamente las condiciones de accesibilidad ostentarán en su exterior un símbolo indicativo de tal hecho. Las áreas sin acceso de público o las correspondientes a edificios industriales y comerciales tendrán los grados de adaptabilidad necesarios para permitir el empleo de personas con movilidad reducida.”*

CONTEXTO NACIONAL

De acuerdo con la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica correspondiente a 2024, de los 129.5 millones de habitantes en el país, 51.7 % correspondió a mujeres y 48.3 %, a hombres; de este total de habitantes se estimó que 8.9 millones reportó vivir con alguna forma de discapacidad. Por grandes grupos de edad, la población adulta

mayor (60 años o más) concentró 49.4 % de la población con discapacidad. Siguió la población adulta (30 a 59 años), con 34.2 por ciento.¹¹

Por otro lado el Censo de Población y Vivienda 2020, elaborado por el INEGI, en nuestro país residían 15.1 millones de personas adultas mayores, representando el 12% de la población total, y en cuanto al índice de envejecimiento, las cifras revelan que en 2020 había 48 adultos mayores por cada 100 niñas o niños menores de 15 años; cabe destacar que la Ciudad de México y entidades como Yucatán, Veracruz, Morelos, Sinaloa y Colima presentan índices más altos, con un promedio de entre 51 a 90 personas adultas mayores por cada 100 niñas y niños.

Estamos hablando del 12% de la población total de nuestro país y se estima que para 2050 las mujeres de 60 años y más representarán el 23.3% del total de la población femenina, mientras que los hombres representarán el 19.5% del total de la población masculina.

En otro orden de ideas, el treinta de mayo de dos mil once, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. El referido ordenamiento legal, integra al sistema jurídico mexicano el principio de Accesibilidad y lo define de la siguiente forma:

Accesibilidad. *Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la*

¹¹ La referida encuesta puede ser consultada en <https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2024/ENADID/ENADID2023.pdf>

información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;

Así también, el referido Ordenamiento Legal, establece en su artículo 4 que ***“Las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos que establece el orden jurídico mexicano, sin distinción de origen étnico, nacional, género, edad, o un trastorno de talla, condición social, económica o de salud, religión, opiniones, estado civil, preferencias sexuales, embarazo, identidad política, lengua, situación migratoria o cualquier otro motivo u otra característica propia de la condición humana o que atente contra su dignidad. Las medidas contra la discriminación tienen como finalidad prevenir o corregir que una persona con discapacidad sea tratada de una manera directa o indirecta menos favorable que otra que no lo sea, en una situación comparable”***.

Por otro lado, el artículo 16 precisa que las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, **por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras**

Para reforzar lo anterior, resulta importante señalar que el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en la cual se integra el principio de Accesibilidad en los mismos términos que la define la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y se considera como un elemento indispensable para el ejercicio pleno del Derecho a la Movilidad, entendido como el derecho de toda persona de trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y accesible que permita el desplazamiento de personas, quienes se debe poner en el centro del diseño y del desarrollo de los planes.

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, mandata a garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas con un enfoque equitativo y diferenciado por género, discapacidad o movilidad limitada de la población; sin embargo, los avances en materia de infraestructura accesible e inclusión al transporte y desplazamiento seguro para todas las personas usuarias, especialmente aquellas con discapacidad, presenta significativas áreas de oportunidad.

El referido ordenamiento legal hace referencia a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial como el eje rector para la conducción de la Política Nacional de la materia y que considera el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y seguridad vial de manera coordinada entre los tres órdenes de gobierno (Art. 3, Fracc. XIX) .

En ese Contexto, la referida estrategia prevé un apartado denominado “**Accesibilidad Universal**” en el que precisa que la forma de desplazarse dentro y fuera de las ciudades para las personas con discapacidad se ve condicionada derivado de sus limitaciones físicas (sensoriales, de locomoción permanentes o temporales) o intelectuales. En ese sentido, la Ley General establece que debe garantizarse el derecho a la movilidad con accesibilidad para todas las personas usuarias y debe priorizar la movilidad de grupos vulnerables, entre ellos, destaca el grupo de personas con discapacidad.¹²

¹² Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad vial del año 2023-2042, consultable en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/927027/Estrategia_Nacional_de_Movilidad_y_Seguridad_Vial_2023-2042..pdf



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



Por último, resulta necesario señalar que el artículo 35 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece en su artículo 35 los Criterios para el Diseño de la Infraestructura Vial, y señala en su fracción I lo siguiente:

Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que **permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna**, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. ...

No debe pasar desapercibido que, en el mes de abril del 2025, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, el Plan Nacional de Desarrollo 2025-2030¹³, cuyo Objetivo 3.7, relativo a la “*mejora de la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementado la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.*”

“Estrategia 3.7.1 Incrementar la conectividad entre regiones para mejorar el acceso a comunidades aisladas y promover el desarrollo de centros poblacionales, económicos y turísticos, integrando el ordenamiento territorial con criterios de movilidad sustentable, segura, accesible e incluyente, que contribuyan al bienestar regional, al comercio interno y transfronterizo, y al turismo.”

“Estrategia 3.7.5 Garantizar un transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.”

¹³ https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/981072/PND_2025-2030_v250226_14.pdf

ESTADO DE NUEVO LEÓN

La movilidad urbana ha sido uno de los principales problemas en la zona metropolitana de Monterrey (ZMM) que se ha dificultado con el paso de los años, pues el desarrollo social ha evolucionado, y con ello han llegado nuevos retos y prioridades, como lo es la implementación de mecanismos que garanticen el acceso a la movilidad

Es así que el 1° de junio de 2020, se publicó una reforma en la Ley de Movilidad Sostenible, de Accesibilidad y Seguridad Vial para el Estado de Nuevo León; dentro de las cuales destacan los siguientes elementos:

Es así como el referido ordenamiento legal, precisa que el Estado y los Municipios, al diseñar sus programas y políticas deben implementar acciones de accesibilidad, movilidad y seguridad vial, observando de entre otros, el principio de accesibilidad, que consiste en:

“Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, tanto en zonas urbanas como rurales, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ajustes razonables, ayudas técnicas y animales de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad reducida y grupos en situación de vulnerabilidad; ... (Fracción I, Artículo 6)”

En ese orden de ideas, la fracción LIV del Artículo 6, de la referida Ley, define a los grupos en situación de vulnerabilidad como la **“Población que enfrenta barreras para**

ejercer su derecho a la movilidad y a la seguridad vial derivado de la discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, entre otros, incluyendo a las personas adultas mayores, las mujeres, niñas, niños, y adolescentes, y la población de la poblaciones de la diversidad sexual y de género, así como las demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

Por otro lado, el artículo 68 Bis 2. del citado ordenamiento legal, constriñe al Gobierno Estatal y a los Municipios de Nuevo León, para que en el ámbito de sus competencias, procurarán que **“todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, incluyendo estacionamientos públicos, bahías de carga y descarga de bienes y mercancías, entre otros, que sean respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, ...”**

ESTADO DE MÉXICO

La legislación vigente en esta Entidad Federativa en materia de movilidad establece como parte de su Objeto la determinación de que la movilidad se debe gestionar para transitar hacia la sustentabilidad, teniendo a la seguridad vial como máxima del sistema integral de movilidad, propiciando condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. (Artículo 1)

Además, constriñe a las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, a fomentar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial,

accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad en el Estado, pues estas acciones garantizan el acceso al Derecho a la Movilidad. (artículos 3 y 4)

Por otro lado, el Diseño Vial es considerado en este ordenamiento legal, pues establece de forma específica, Criterios de diseño de vías urbanas y carreteras de jurisdicción estatal, y precisa en su artículo 44 que el diseño y la operación vial de carreteras estatales y calles nuevas, así como de vías existentes deberá cumplir con los criterios técnicos previstos en los manuales de diseño vial y dispositivos de control del tránsito, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas, que al efecto se expidan, con los principios establecidos en esta Ley y con la garantía efectiva del derecho a la movilidad, y deberá cumplir con el Diseño Universal, mismo que se entiende de la siguiente forma:

***“Diseño universal:** Todo nuevo proyecto para la construcción de vías deberá considerar espacios de calidad, accesibles para todas las personas. Por tal motivo, se deberán proveer franjas peatonales, cuidando el desplazamiento de las personas con discapacidad y ciclistas con dimensiones adecuadas, continuas, libres de obstáculos y con superficies a nivel; tiempos de cruce adecuados, secciones, señales horizontales y verticales, dispositivos del control del tránsito, diseños geométricos, infraestructura de soporte, elementos complementarios diseñados para su usabilidad por el mayor tipo de personas y todos los elementos de las vías públicas deben estar diseñados para todas las personas usuarias, sin discriminación alguna, en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas. Se deberá evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal y movilidad no motorizada a nivel de calle o de banqueta;”*

Asimismo, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y Sus Municipios identifica a los Grupos vulnerables en materia de movilidad de la siguiente forma: *“Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad como resultado de la desigualdad, personas indígenas, **con discapacidad**, en estado de gestación, **adultas mayores**, comunidad LGBTTTI, **así como mujeres, niñas**, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;*

CIUDAD DE MÉXICO

El Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México 2019-2024, busca que los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orienten **en aumentar la accesibilidad**, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos, saludables y seguros para toda la ciudadanía. A su vez, este instrumento garantiza el derecho a la ciudad para dar pie a un aprovechamiento equitativo e impulsar el crecimiento económico, inclusivo y sostenible que dé bienestar a sus habitantes e incida en la reducción de las desigualdades y en el incremento del bienestar.

Así también, dentro de sus Ejes Estratégicos, se precisa en el Eje 2: Mejorar: Se atenderá el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios de transporte actuales, **con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía**, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad y garantizar condiciones sanitarias de las personas usuarias.

Por otro lado, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial el catorce de julio de dos mil catorce, en el segundo párrafo del artículo 1° señala que las disposiciones establecidas en esa Ley deberán garantizar el poder de elección que **permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad**, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto

Asimismo, reconoce como uno de los principios que deben considerarse en materia de movilidad, la **accesibilidad** como un método para Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna (Artículo 7).

Además, en la fracción XLI del artículo 9 define a los Grupos Vulnerables como:
*“Sectores de la población que por cierta característica **puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad**, tales como población de menores ingresos, población indígena, **personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños**”.*

Sin embargo, el referido ordenamiento legal, no establece una acción concreta en materia de accesibilidad universal, que garantice el derecho de acceso a la movilidad a los espacios públicos como edificios de gobierno, hospitales, mercados públicos, a estos grupos de atención prioritaria.

Es por lo anterior, que este Grupo Parlamentario considera que la presente propuesta fortalecerá el derecho a la movilidad reconocido a estos grupos de atención prioritaria y a su vez se da cumplimiento a lo establecido en el Objetivo 11 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas (ONU): “lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Lo anterior, toda vez que consideramos que el derecho a la movilidad, además, está basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social, y tiene, entre otros fines, mejorar las condiciones de vida, armonizar la convivencia, así como el oportuno acceso a otros derechos humanos, incluyendo el derecho a la accesibilidad.

En tal virtud, a fin de dar claridad a la propuesta planteada se presenta el siguiente cuadro comparativo



III LEGISLATURA

GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO VERDE ECOLOGISTA CIUDAD DE MÉXICO



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
LEY DE MOVILIDAD VIGENTE	PROPUESTA DE INICIATIVA
Artículo 195.- La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte. Las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para amovilidad o por irregularidades en su uso.	Artículo 195.- La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte. La Administración Pública garantizará que todas las entradas a lugares públicos, como edificios gubernamentales, centros recreativos, hospitales, mercados públicos y centros comerciales, sean de fácil acceso a las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, personas gestantes, adultos mayores y personas de talla pequeña; incluyendo desde luego la disposición de cajones de estacionamiento ubicados lo más cerca posible a las entradas principales. Las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para amovilidad o por irregularidades en su uso.

Por todo lo expuesto, a fin de garantizar la seguridad de todas las personas y principalmente a las que se ubican como categorías sospechosas, en donde se deben establecer acciones reforzadas que les permitan el ejercicio pleno de sus derechos, es que sometemos a la consideración del Pleno de este Congreso de la Ciudad de México, la presente:

**INICIATIVA POR LA QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES
A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, para quedar como sigue:**

ÚNICO.- Se reforma el segundo párrafo y se recorre el subsecuente en su orden del artículo 195 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 195.- La Administración Pública en el ámbito de su competencia deberá establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

La Administración Pública garantizará que todas las entradas a lugares públicos, como edificios gubernamentales, centros recreativos, hospitales, mercados públicos y centros comerciales, sean de fácil acceso a las personas con discapacidad, personas con movilidad reducida, personas gestantes, adultos mayores y personas de talla pequeña; incluyendo desde luego la disposición de cajones de estacionamiento ubicados lo más cerca posible a las entradas principales.

Las autoridades deberán atender en el ámbito de su competencia las denuncias por deficiencias en la infraestructura para amovilidad o por irregularidades en su uso.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona Titular de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. El Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva de la Ciudad de México deberá realizar los estudios correspondientes a efecto de incorporar las acciones y mecanismos necesarios para los ajustes en los instrumentos de planeación y ordenamiento territorial de la Ciudad de México.

Dado en el Recinto de Donceles, a los veinte días del mes de mayo del dos mil veinticinco.

Suscriben;

JESÚS SESMA SUÁREZ

Dip. Jesús Sesma Suárez
Coordinador

Elvia Guadalupe Estrada Barba

Dip. Elvia Guadalupe Estrada Barba

Rebeca Peralta León

Dip. Rebeca Peralta León

Claudia Neli Cervantes Morales

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Iliana Ivón Sánchez Chávez

Dip. Juan Estuardo Rubio Gualito

Paula Alejandra Pérez Cordova

Dip. Paula Alejandra Pérez Córdova

MANUEL TALAYERO PARDENTE

Dip. Manuel Talayero Pariente

Yolanda García Ortega

Dip. Yolanda García Ortega

Dip. Israel Moreno Rivera

Víctor Gabriel Varela López

Dip. Víctor Gabriel Varela López