



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA.
PRESENTE

La que suscribe, **Diputada Diana Sánchez Barrios**, Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente en el Congreso de la Ciudad de México III Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículo 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 Apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito presentar la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 82 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO, TAXIS Y PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE**, al tenor de lo siguiente:

I. TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 82 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO, TAXIS Y PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo a datos de la *“Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH) 2024”*, elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en nuestro País hay 9.5



millones de habitantes con discapacidad¹. Derivado de lo anterior, de acuerdo al último Censo de Población y Vivienda elaborado por el INEGI (2020), el 43.5% de la población con Discapacidad señaló tener problemas para ver aún usando lentes².

De las cifras vertidas con anterioridad, una proporción significativa corresponde a personas con discapacidad visual, incluyendo debilidad visual, baja visión y ceguera total, cifras que de acuerdo a datos del Inegi, ascienden a 8,974,853 en nuestro País, mientras que en la Ciudad de México, corresponden a un total de 731,537 personas³.

Lo anterior, nos demuestra que la Ciudad de México, cuenta con una cifra realmente significativa de personas con discapacidad visual, los cuáles requieren de servicios de transporte accesibles para ejercer su derecho a la movilidad.

Ahora bien, es importante señalar que a pesar de lo señalado con anterioridad, la Ciudad de México, como capital de nuestro País y como uno de los centros urbanos más dinámicos de toda América Latina, enfrenta un desafío estructural en materia de movilidad inclusiva, lo cual afecta de manera directa a miles de personas con discapacidad visual.

El problema planteado en el párrafo que antecede, se agrava en el sector del transporte público individual y de plataformas digitales, donde los usuarios con discapacidad visual no cuentan con mecanismos que les ayuden a identificar el número de placas del vehículo ni el nombre del conductor.

¹ Estadísticas a propósito del Día Internacional de las Personas con Discapacidad, Diciembre 2025, INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2025/EAP_PersDiscap_25.pdf

² Cuéntame de México, INEGI. <https://cuentame.inegi.org.mx/explora/poblacion/discapacidad/>

³ Banco de Indicadores, INEGI. https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?t=151&ag=0#D151#D6200205280_151



Es importante señalar que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en el párrafo segundo de su artículo primero que la movilidad se debe garantizar en condiciones de accesibilidad⁴, sin embargo, no impone obligaciones específicas de información táctil en idioma braille para taxis tradicionales, vehículos de concesión o servicios prestados por plataformas como lo son Uber, DiDi, inDrive y Cabify entre otros.

Esta ausencia genera riesgos graves de seguridad, ya que los usuarios con discapacidad visual dependen de la voz del conductor o aplicación o de su memoria para confirmar que el vehículo que llega por ellos corresponde realmente al solicitado, exponiéndolos a posibles fraudes, asaltos o errores de identificación. Además de lo anterior, vulnera el principio de igualdad sustantiva, pues obliga a estas personas a recurrir a terceros para leer la información o a confiar ciegamente en el sistema.

En la práctica cotidiana, miles de viajes diarios en taxis y plataformas digitales se realizan sin que el pasajero con discapacidad visual pueda verificar de manera independiente la identidad del conductor o la legalidad del vehículo que lo transporta. Lo señalado previamente, no solo limita la autonomía personal, sino que permite que sea realizadas prácticas discriminatorias.

Bajo las administraciones de la Cuarta Transformación, la Ciudad de México se ha consolidado como una Ciudad vanguardista en materia de Derechos Humanos. Sin embargo, la consolidación de una sociedad completamente equitativa exige que la movilidad no presente barreras excluyentes. En concordancia con lo anterior, resulta necesario señalar que a pesar de los avances en infraestructura, aún falta trabajar respecto a la accesibilidad universal para las personas con discapacidad visual en el sector del transporte en automóvil.

⁴ Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Artículo 1º.



Ahora bien, la omisión de señalética en lenguaje Braille en el sistema de transporte particular como lo son taxis, no solo contraviene el principio de progresividad de los Derechos, sino que vulnera la seguridad de las y los ciudadanos con discapacidad visual. De igual manera, la falta de identificación en braille genera exclusión diaria, dependencia forzada y, en muchos casos, renuncia al uso de estos servicios, lo que a su vez agrava el aislamiento social y limita el acceso a empleo, salud, educación y cultura para las personas que pertenecen a este sector de la sociedad.

El propósito central de la presente iniciativa es reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con el objetivo de hacer obligatoria la incorporación de etiquetas o placas táctiles en lenguaje braille que contengan el número de placas del vehículo y el nombre completo del conductor, lo cual deberá ser aplicable a todos los taxis, vehículos de plataformas digitales y servicios concesionados.

Compañeras y compañeros Diputados, la presente iniciativa se plantea como una respuesta necesaria y propositiva para atender y superar las condiciones de exclusión en materia de movilidad que padecen los ciudadanos con debilidad visual en nuestra Capital. De igual manera, resulta necesario señalar que el planteamiento del problema de la presente iniciativa no se limita a una cuestión técnica, toda vez que se trata de un asunto de dignidad humana y de justicia social.

En consecuencia, la problemática que se atiende mediante la propuesta que hoy pongo a su consideración, se expresa de manera sistemática por la brecha de desigualdad en materia de movilidad para las y los ciudadanos que padecen de alguna discapacidad visual. Por lo tanto, esta iniciativa busca armonizar la operatividad del transporte mediante la inclusión, garantizando que el derecho a la ciudad sea una realidad para todas y todos, sin distinción de sus capacidades físicas o sensoriales.

III. PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO

No aplica.



IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

La presente iniciativa se inscribe en el marco de la Cuarta Transformación, que ha colocado en el centro de la agenda pública la inclusión social, la igualdad sustantiva y la erradicación de toda forma de discriminación. De igual manera, a través de la propuesta que pongo a su consideración, se busca garantizar que las personas con discapacidad visual ejerzan su derecho a la movilidad en condiciones de plena autonomía y seguridad.

En el caso específico del servicio de taxis, o automóviles de transporte como lo son Uber o Didi entre otros, la ausencia de señalización en lenguaje braille constituye una discriminación por omisión que debe ser corregida de manera inmediata.

En este contexto, se debe de tener en cuenta que las personas con discapacidad visual enfrentan diariamente barreras que limitan su independencia. Asimismo, la incorporación obligatoria de placas y nombres de conductores en lenguaje de braille no solo es un cambio necesario, sino por el contrario, resulta una política pública que fortalecerá la confianza en los servicios de transporte, al mismo tiempo que reducirá riesgos de seguridad y promoverá la economía local al incentivar el uso de taxis y plataformas por parte de un sector de la población hasta ahora marginado en materia de movilidad.

De lo anteriormente expuesto, debe quedar claro que el objetivo principal de la propuesta que hoy pongo a su consideración, es hacer obligatoria la incorporación de una identificación en lenguaje braille, la cual deberá contener el número de placas del vehículo, así como el nombre completo del conductor en todos los taxis y vehículos de plataformas digitales, garantizando de esta manera la accesibilidad universal y el ejercicio pleno del Derecho a la movilidad.



Compañeras y compañeros Legisladores, legislar con perspectiva de derechos es nuestra obligación; de igual manera, legislar con amor al prójimo y rigor técnico es nuestro compromiso con la Cuarta Transformación de la vida pública de nuestra querida Ciudad.

V. FUNDAMENTO LEGAL

PRIMERO. – La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 1º, párrafo quinto señala:

*“**Queda prohibida toda discriminación** motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, **las discapacidades**, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.”*

SEGUNDO. – La Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 4º, apartado C, numeral 2 especifica:

*“**Se prohíbe toda forma de discriminación**, formal o de facto, que atente contra la dignidad humana o tenga por objeto o resultado la negación, exclusión, distinción, menoscabo, impedimento o restricción de los derechos de las personas, grupos y comunidades, motivada por origen étnico o nacional, apariencia física, color de piel, lengua, género, edad, **discapacidades**, condición social, situación migratoria, condiciones de salud, embarazo, religión, opiniones, preferencia sexual, orientación sexual, identidad de género, expresión de género, características sexuales, estado civil o cualquier otra. También se considerará discriminación la misoginia, cualquier manifestación de xenofobia, segregación racial, antisemitismo, islamofobia, así como la discriminación racial y otras formas conexas de intolerancia. La negación de ajustes razonables, proporcionales y objetivos, se considerará discriminación.”*



TERCERO. – La Ley de Movilidad de la Ciudad de México, en su artículo 5, párrafo segundo señala:

“Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.”

CUARTO. – La Convención Interamericana contra toda forma de Discriminación e Intolerancia, en su artículo 6 señala:

“Los Estados Partes se comprometen a formular y aplicar políticas que tengan por objetivo el trato equitativo y la generación de igualdad de oportunidades para todas las personas, de conformidad con el alcance de esta Convención, entre ellas, políticas de tipo educativo, medidas de carácter laboral o social, o de cualquier otra índole de promoción, y la difusión de la legislación sobre la materia por todos los medios posibles, incluida cualquier forma y medio de comunicación masiva e Internet.”

VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA UN ARTÍCULO 82 BIS A LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO, TAXIS Y PLATAFORMAS DIGITALES DE TRANSPORTE.

VI. ORDENAMIENTO A MODIFICAR

La presente Iniciativa plantea reformar la Ley de Movilidad de la Ciudad de México. Con el propósito de facilitar la comprensión y el análisis exhaustivo de la propuesta de reforma, se presenta a continuación el cuadro comparativo que ilustra la modificación legislativa planteada:



LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 82.- Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.</p>	<p>Artículo 82.- Los usuarios que utilicen el transporte público concesionado, tendrán derecho a conocer el número de licencia tarjetón, fotografía y nombre del conductor y matrícula de la unidad concesionada; información que deberá estar colocada en un lugar visible del vehículo en un tamaño que permita su lectura a distancia; así como conocer el número telefónico del centro de atención al usuario para solicitar información o iniciar una queja.</p>
<p>Sin correlativo.</p>	<p>Artículo 82 bis.- Los propietarios que utilizan plataformas digitales para brindar servicios de transporte, concesionarios de taxis y prestadores de servicios de transporte público individual deberán incorporar de manera obligatoria, placa táctil en lenguaje braille, que contenga el número de placas del vehículo, el modelo y color del automóvil, así como el nombre completo del conductor, en un lugar accesible a la persona pasajera.</p>



VI. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

Conforme a lo expuesto anteriormente de manera fundada y motivada, someto a la consideración de esta H. Soberanía, el siguiente proyecto de:

DECRETO

ÚNICO. Se adiciona un artículo 82 bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 82 bis.- Los propietarios que utilizan plataformas digitales para brindar servicios de transporte, concesionarios de taxis y prestadores de servicios de transporte público individual deberán incorporar, de manera obligatoria, placa táctil en lenguaje braille, que contenga el número de placas del vehículo, el modelo y color del automóvil, así como el nombre completo del conductor, en un lugar accesible a la persona pasajera.

VII. ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad, en un plazo no mayor a 60 días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, deberá emitir los lineamientos y criterios necesarios para garantizar la adecuada aplicación de esta disposición.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, a los 09 días del mes de abril, del año 2026.



ATENTAMENTE

Diana Sánchez Barrios

Dip. Diana Sánchez Barrios

*Coordinadora de la Asociación Parlamentaria Mujeres
por el Comercio Feminista e Incluyente.*