



DIP. JESÚS SESMA SUÁREZ
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
III LEGISLATURA
P R E S E N T E

La suscrita, **Diputada Tania Nanette Larios Pérez**, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, III Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, 30 numeral 1 inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4 fracción XXI y 12 fracción II de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 79 fracción VI, 82, 95 fracción II y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a consideración de esta Soberanía, la siguiente: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD AUTÓNOMA ASISTIDA**, conforme a la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad no se agota en la posibilidad de ingresar físicamente a una estación o abordar una unidad de transporte, para que pueda ejercerse plenamente, las personas usuarias deben contar también con las condiciones y, cuando lo requieran, con los apoyos necesarios para comprender, aprender y realizar sus desplazamientos con el mayor grado posible de autonomía. Esta consideración adquiere especial relevancia para las personas con discapacidad, cuyas necesidades de movilidad son diversas y no pueden reducirse únicamente a la eliminación de barreras físicas.

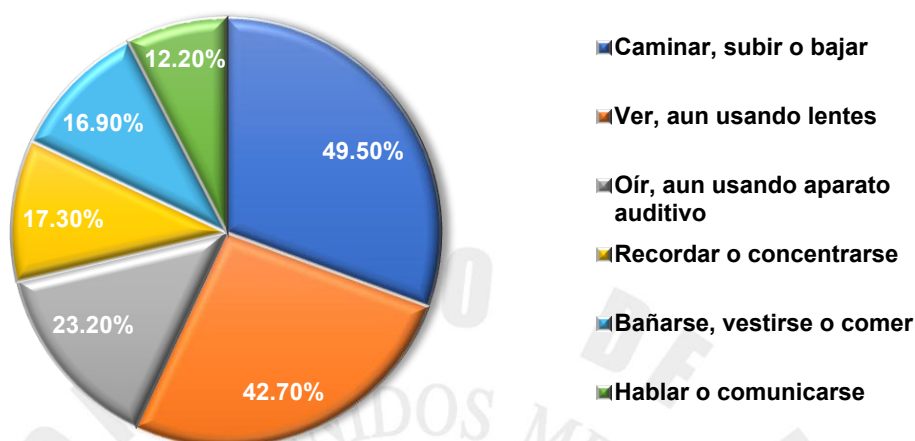
De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, en la Ciudad de México residían 493 mil 589 personas con discapacidad, equivalentes aproximadamente al 5.4 por ciento de la población de la entidad. De ellas, 56.9 por ciento eran mujeres y 43.1 por ciento hombres.¹

Esta población no enfrenta una condición homogénea de discapacidad, es decir, las dificultades que pueden incidir en la experiencia de movilidad comprenden distintos ámbitos y, además, pueden presentarse de manera simultánea en una misma persona. La siguiente gráfica permite dimensionar esta diversidad.

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2020). Presentación de Resultados, Ciudad de México. Disponible en: [chrome-extension://efaidnbmninnbpcajpcgclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_cdmx.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/ccpv/2020/doc/cpv2020_pres_res_cdmx.pdf)



Gráfica 1. Diversidad de necesidades de movilidad



Fuente: Elaboración propia con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

La información evidencia que las barreras que enfrentan las personas con discapacidad en el transporte no son homogéneas. Mientras una persona puede encontrar una barrera física para ingresar a una estación o unidad, otra puede requerir apoyo para identificar una ruta, reconocer el sentido del viaje, realizar un transbordo, interpretar información, ubicar su punto de descenso, comunicarse con el personal o reaccionar frente a una modificación inesperada del servicio.

Una estación puede contar con elevadores, rampas y señalización accesible y, aun así, resultar difícil de utilizar de manera autónoma para una persona que requiere apoyo para comprender el funcionamiento de la red o familiarizarse con un recorrido determinado.

Por ello, la presente iniciativa propone reconocer el derecho a la movilidad autónoma asistida y crear un Programa de Entrenamiento para la Movilidad Autónoma de las Personas con Discapacidad. El objetivo es proporcionar, a quien voluntariamente lo requiera, orientación, entrenamiento práctico y acompañamiento temporal para aprender a utilizar el Sistema Integrado de Transporte (SIT) con el mayor grado posible de autonomía.

La propuesta parte de un principio fundamental, la necesidad de apoyo debe determinarse por las barreras que enfrenta la persona y no únicamente por su diagnóstico o tipo de discapacidad. No se pretende crear un transporte separado para las personas con discapacidad ni sustituir las obligaciones existentes en materia de accesibilidad universal, sino complementar dichas obligaciones con una dimensión distinta, el aprendizaje para el uso autónomo del transporte público.



En este sentido, la siguiente tabla identifica algunas de las barreras que pueden presentarse durante un viaje en transporte público, las medidas de accesibilidad que actualmente contribuyen a atenderlas y la aportación complementaria que plantea la iniciativa.

Tabla 1. Medidas de accesibilidad existentes y aportaciones

Barrera durante el viaje	Respuesta existente o tradicional	Aportación de la iniciativa
Dificultad física para ingresar	Rampas, elevadores, espacios accesibles	Orientación práctica para identificar y utilizar los accesos y elementos de accesibilidad
Dificultad para orientarse	Señalización accesible	Aprendizaje práctico de la ruta
Dificultad para realizar transbordos	Información y señalética	Práctica acompañada de transbordos
Dificultad para comprender el recorrido	Información accesible	Orientación individualizada durante el aprendizaje del trayecto
Dificultad para solicitar apoyo	Capacitación del personal	Aprendizaje para identificar y solicitar los apoyos disponibles
Cambios o interrupciones del servicio	Avisos al público	Preparación para identificar alternativas y actuar ante contingencias
Dependencia para realizar rutas nuevas	Apoyo familiar o de terceros	Acompañamiento temporal para aprender nuevas rutas

Fuente: Elaboración propia.

CONTEXTO INTERNACIONAL

Diversos sistemas de transporte han desarrollado mecanismos que, además de atender las condiciones de accesibilidad del entorno, buscan que las personas adquieran conocimientos y habilidades para utilizar las redes de transporte con mayor autonomía.

Entre estas experiencias se encuentran el programa Travel Mentoring, desarrollado por Transport for London², y los programas de Travel Training de TransLink, en Metro Vancouver, Canadá³. Ambos contemplan mecanismos de orientación, aprendizaje o acompañamiento para facilitar la realización de viajes independientes.

² Transport for London. Learn to use public transport - Travel Mentoring. Disponible en: <https://tfl.gov.uk/transport-accessibility/learn-to-use-public-transport>

³ TransLink. Access Transit Program - Travel Training. Disponible en: <https://www.translink.ca/rider-guide/transit-accessibility/access-transit-program>



El siguiente gráfico permite comparar estos referentes con el modelo planteado para la Ciudad de México:

Gráfico 1. Experiencias internacionales de apoyo para la movilidad autónoma



Fuente: Elaboración propia con información de Transport for London y TransLink.

Los referentes internacionales muestran que el acompañamiento y el aprendizaje pueden formar parte de las estrategias para favorecer el uso autónomo del transporte público.

CONTEXTO NACIONAL

El marco jurídico mexicano reconoce la movilidad como un derecho que debe garantizarse en condiciones de accesibilidad, igualdad, inclusión y seguridad. Este reconocimiento se desarrolla principalmente en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; así como en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que desarrolla este derecho mediante disposiciones en materia de accesibilidad, diseño universal e inclusión, con especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.



Estas disposiciones constituyen la base para que las entidades federativas desarrollen mecanismos que atiendan las necesidades específicas de las personas con discapacidad en sus desplazamientos.

CONTEXTO LOCAL

En la Ciudad de México, el marco jurídico en materia de movilidad y discapacidad contempla diversas medidas para favorecer el acceso de las personas con discapacidad al transporte público, entre ellas, la adecuación de unidades e infraestructura, el diseño universal, los ajustes razonables, la información accesible y la capacitación del personal.

En particular, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece disposiciones dirigidas a favorecer condiciones de accesibilidad y facilitar el desplazamiento de las personas con movilidad limitada dentro del Sistema Integrado de Transporte.

No obstante, estas disposiciones se concentran principalmente en las condiciones de accesibilidad del sistema y en los apoyos para su utilización. No se identifica una previsión específica que contemple el aprendizaje individualizado y el acompañamiento temporal para que las personas que requieran apoyo puedan conocer y practicar una ruta hasta adquirir mayor autonomía en sus desplazamientos.

I. ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD AUTÓNOMA ASISTIDA.

II. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDA RESOLVER;

Desplazarse en transporte público implica tomar decisiones y ejecutar distintas acciones a lo largo de un recorrido: elegir una ruta, identificar accesos y sentidos, utilizar medios de pago, realizar transbordos, reconocer el punto de descenso, solicitar asistencia y responder ante cambios en el servicio.

Para algunas personas con discapacidad, familiarizarse con estas dinámicas puede requerir un proceso previo de orientación y práctica. En ausencia de un mecanismo institucional para ello, este proceso suele depender del apoyo que puedan brindar familiares, personas cuidadoras u otras personas de su entorno.



Esta situación adquiere especial relevancia cuando dichos apoyos no están disponibles, pues la falta de experiencia en el uso de una ruta puede convertirse en un obstáculo para realizar determinados desplazamientos de manera independiente.

La problemática radica en la ausencia de un mecanismo institucional específico para facilitar este proceso de aprendizaje.

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

De acuerdo con la Guía para la incorporación de la perspectiva de género en el trabajo legislativo del Congreso de la Ciudad de México y el Protocolo para juzgar con perspectiva de género de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, se advierte que la problemática presenta implicaciones desde la perspectiva de género.

En la Ciudad de México, las mujeres representan el 56.9 por ciento de las personas con discapacidad. Asimismo, cuando una persona requiere acompañamiento para sus desplazamientos, pueden generarse necesidades de apoyo dentro de las redes de cuidado.

Por ello, la implementación del Programa deberá considerar estas diferencias y generar información desagregada por sexo que permita identificar posibles brechas en su acceso y resultados.

IV. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN;

- El artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece la obligación de adoptar medidas para garantizar la movilidad personal con la mayor independencia posible y contempla expresamente la capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad.
- La posibilidad de desplazarse con mayor independencia favorece el acceso a la educación, el empleo, la salud, la cultura, la recreación y la participación comunitaria, por lo que sus efectos trascienden el ámbito del transporte.
- Los apoyos no deberán determinarse únicamente por el tipo de discapacidad, sino a partir de las necesidades, voluntad y preferencias de cada persona.
- El acompañamiento tendrá carácter temporal y una finalidad formativa, de manera que permita adquirir conocimientos y habilidades para realizar determinados recorridos con mayor autonomía.



- La adquisición de estas habilidades puede, además, disminuir la necesidad de acompañamiento cotidiano por parte de familiares, personas cuidadoras o redes de apoyo.

V. FUNDAMENTO LEGAL Y, EN SU CASO, SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD;

PRIMERO. Que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en su artículo 20, establece que los Estados Partes deberán adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.

Entre dichas medidas contempla el acceso a formas de asistencia humana y, de manera expresa, la capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad, elementos que sustentan la incorporación de mecanismos de capacitación y acompañamiento orientados a favorecer la autonomía de las personas con discapacidad.⁴

SEGUNDO. Que la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad establece obligaciones para prevenir y eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y favorecer su plena integración en la sociedad.⁵

TERCERO. Que la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible contempla objetivos relacionados con la inclusión, la reducción de las desigualdades y el acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles, con especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad.⁶

CUARTO. Que el artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce los derechos humanos previstos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que México es parte; establece la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar dichos derechos, y prohíbe la discriminación motivada, entre otras causas, por discapacidad.⁷

⁴ Naciones Unidas. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>

⁵ Organización de los Estados Americanos (OEA). Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. Disponible en: <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>

⁶ Naciones Unidas. Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Disponible en: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

⁷ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>



QUINTO. Que el artículo 4o. de la misma Constitución Política reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.⁸

SEXTO. Que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece las bases para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y, en sus artículos 13 y 14, contempla disposiciones para garantizar la movilidad en igualdad de condiciones y sin discriminación, así como medidas de accesibilidad, diseño universal, información y comunicación accesibles, acciones afirmativas y ajustes razonables para las personas con discapacidad.⁹

SÉPTIMO. Que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad establece las condiciones para promover, proteger y garantizar el pleno ejercicio de sus derechos en condiciones de igualdad y, particularmente, en su artículo 19 contempla medidas en materia de transporte público y comunicaciones orientadas a garantizar la accesibilidad y favorecer la independencia y el desarrollo integral de las personas con discapacidad.¹⁰

OCTAVO. Que el artículo 11 de la Constitución Política de la Ciudad de México reconoce a las personas con discapacidad como grupo de atención prioritaria y establece obligaciones para garantizar el ejercicio de sus derechos, eliminar las barreras que impidan su inclusión y asegurar condiciones de accesibilidad, diseño universal y ajustes razonables.¹¹

NOVENO. Que el artículo 13, apartado E, de la misma Constitución local reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad.¹²

DÉCIMO. Que la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México establece disposiciones orientadas a garantizar el ejercicio de los derechos, la inclusión y el desarrollo de las personas con discapacidad y, en sus artículos 9 y 33, reconoce sus derechos conforme al marco constitucional, legal y convencional aplicable, así como atribuciones de la Secretaría de Movilidad en materia de accesibilidad universal, adecuación del transporte y capacitación del personal.¹³

⁸ Ibidem.

⁹ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>

¹⁰ Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Disponible en: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>

¹¹ Gobierno de la Ciudad de México. Constitución Política de la Ciudad de México. Disponible en: https://www.data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.4.pdf

¹² Ibidem.

¹³ Gobierno de la Ciudad de México. Ley para la Integración de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México. Disponible en: https://www.data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_PARA_LA_INT_AL_DESA_DE_LAS_PERS_CON_DISCAPACIDAD_DEL_DF_6.4.pdf



VI. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO;

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD AUTÓNOMA ASISTIDA.

VII. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR;

Por lo anteriormente expuesto, se presentan las modificaciones y adiciones sujetas a propuesta:

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
(...) Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a LV. ... SIN CORRELATIVO LVI. a CVI.	(...) Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por: I. a LV. ... LV Bis. Movilidad autónoma asistida: Mecanismo de orientación, entrenamiento y acompañamiento temporal dirigido a favorecer que las personas con discapacidad que lo requieran desarrollen habilidades para utilizar el transporte público con el mayor grado posible de autonomía; LVI. a CVI.
(...) SIN CORRELATIVO	(...) Artículo 226 Bis.- Las personas con discapacidad tendrán derecho a acceder, de manera voluntaria, gratuita y temporal, a la movilidad autónoma asistida, de conformidad con sus necesidades, voluntad y preferencias.



	Para garantizar este derecho, la Secretaría, en coordinación con el Instituto de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México y los organismos integrantes del Sistema Integrado de Transporte, implementará el Programa de Entrenamiento para la Movilidad Autónoma de las Personas con Discapacidad. El Programa podrá comprender: I. Planeación y reconocimiento de rutas; II. Identificación de estaciones, paradas, accesos, andenes, sentidos y puntos de descenso; III. Utilización de medios de pago y elementos de accesibilidad; IV. Aprendizaje de transbordos entre distintos modos de transporte; V. Identificación e interpretación de información necesaria para el viaje; VI. Mecanismos para solicitar asistencia; VII. Orientación para actuar ante modificaciones, interrupciones o contingencias del servicio; VIII. Recorridos prácticos acompañados para el aprendizaje de rutas específicas, y IX. Los demás apoyos de orientación y aprendizaje necesarios para el cumplimiento del objeto del Programa.
--	--



	Los servicios que se proporcionen en el marco del Programa deberán atender las necesidades individuales de movilidad de cada persona y respetar su voluntad, preferencias y autonomía, sin condicionarse a un tipo o grado determinado de discapacidad. El acceso o participación en el Programa será voluntario y no podrá constituir requisito para acceder al transporte público, recibir asistencia, obtener ajustes razonables o ejercer cualquier otro derecho, ni sustituirá las obligaciones de las autoridades y organismos de transporte en materia de accesibilidad universal, diseño universal, ajustes razonables, mantenimiento y eliminación de barreras.
--	--

VIII. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO;

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración de esta H. Soberanía el siguiente proyecto de:

DECRETO

PRIMERO. Se **ADICIONA** una fracción LV Bis al artículo 9 y un artículo 226 Bis a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

(...)

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

I. a LV. ...

LV Bis. Movilidad autónoma asistida: Mecanismo de orientación, entrenamiento y acompañamiento temporal dirigido a favorecer que las personas con discapacidad que lo requieran desarrollen habilidades para utilizar el transporte público con el mayor grado posible de autonomía;

LVI. a CVI.



(...)

Artículo 226 Bis.- Las personas con discapacidad tendrán derecho a acceder, de manera voluntaria, gratuita y temporal, a la movilidad autónoma asistida, de conformidad con sus necesidades, voluntad y preferencias.

Para garantizar este derecho, la Secretaría, en coordinación con el Instituto de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México y los organismos integrantes del Sistema Integrado de Transporte, implementará el Programa de Entrenamiento para la Movilidad Autónoma de las Personas con Discapacidad.

El Programa podrá comprender:

- I. Planeación y reconocimiento de rutas;**
- II. Identificación de estaciones, paradas, accesos, andenes, sentidos y puntos de descenso;**
- III. Utilización de medios de pago y elementos de accesibilidad;**
- IV. Aprendizaje de transbordos entre distintos modos de transporte;**
- V. Identificación e interpretación de información necesaria para el viaje;**
- VI. Mecanismos para solicitar asistencia;**
- VII. Orientación para actuar ante modificaciones, interrupciones o contingencias del servicio;**
- VIII. Recorridos prácticos acompañados para el aprendizaje de rutas específicas, y**
- IX. Los demás apoyos de orientación y aprendizaje necesarios para el cumplimiento del objeto del Programa.**

Los servicios que se proporcionen en el marco del Programa deberán atender las necesidades individuales de movilidad de cada persona y respetar su voluntad, preferencias y autonomía, sin condicionarse a un tipo o grado determinado de discapacidad.



El acceso o participación en el Programa será voluntario y no podrá constituir requisito para acceder al transporte público, recibir asistencia, obtener ajustes razonables o ejercer cualquier otro derecho, ni sustituirá las obligaciones de las autoridades y organismos de transporte en materia de accesibilidad universal, diseño universal, ajustes razonables, mantenimiento y eliminación de barreras.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de 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 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles a los veintiséis días del mes de agosto del año dos mil veintiséis.

ATENTAMENTE

Tania Nanette Larios Pérez

TANIA LARIOS
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL
PARTIDO REVOLUCIONARIO INSTITUCIONAL