

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA,
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA.
P R E S E N T E**

Quien suscribe, Dip. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura; con fundamento en los artículos 4 fracción XXXVIII y 21 párrafos segundo y tercero de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII; 5 fracción I, 99 fracción II, 101 y 118 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de esta Soberanía, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EL INSTITUTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN UN DIAGNÓSTICO INTEGRAL SOBRE EL ESTADO DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA INFRAESTRUCTURA URBANA; LA IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL; ASÍ COMO REALIZAR LAS TAREAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

Antecedentes

La movilidad en la Ciudad de México es un tema de vital importancia que impacta directamente en la calidad de vida de sus habitantes, en los cuales hay numerosos retos a resolver, sin embargo, estos problemas afectan de manera desproporcionada a las personas con discapacidad que viven en nuestro país, en particular de aquellas que tienen problemas motrices así como los que tienen afectaciones en su capacidad visual y auditiva.

Resulta evidente que la capital del país enfrenta desafíos para garantizar que los sistemas de transporte y la infraestructura urbana sean accesibles para todas y todos, en particular de los grupos en situación de vulnerabilidad. Si bien hay que reconocer que ha habido importantes avances legislativos y normativos en materia de inclusión y accesibilidad, aún persisten barreras físicas, sociales y culturales que limitan el pleno ejercicio del derecho a la movilidad de estas personas. Este punto de acuerdo busca abordar precisamente dicha problemática con base en los marcos legales y reglamentarios vigentes en la Ciudad de México, proponiendo acciones concretas para mejorar la accesibilidad universal en la movilidad urbana.

En primer lugar, cabe recordar que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 1º la prohibición de toda forma de discriminación, incluyendo aquella basada en discapacidad. Asimismo, el artículo 4º reconoce el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, lo cual incluye el acceso a espacios públicos y servicios de transporte adecuados. En este sentido, no se puede considerar que se cumple con estos presupuestos normativos por la mera existencia de servicios públicos destinados a la población, si es que estos no son accesibles para toda la población. La movilidad accesible no solo es un tema de infraestructura, sino también de derechos humanos y de respeto a su dignidad humana, que les permita acceder y disfrutar de sus ciudad de forma independiente, la falta y deficiencia de infraestructura urbana

adecuada limita la participación plena de las personas con discapacidad en la vida social, económica y cultural de la ciudad.

En el ámbito local, la Constitución Política de la Ciudad de México y de forma armónica establece en su artículo 11 que la Ciudad de México garantizará la atención prioritaria para el pleno ejercicio de los derechos de las personas que debido a la desigualdad estructural enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos, tal y como lo sería las personas que sufran de una discapacidad que dificulte su navegación en la Ciudad de México y adultos mayores.

Este marco constitucional da sustento a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece que la Secretaría de Movilidad en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable, debiendo de entenderse como grupo vulnerable a los 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

Igualmente, el legislador local a través de la Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México buscó garantizar el derecho de las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables de acceder, utilizar y disfrutar de los espacios públicos, servicios de transporte y edificaciones en condiciones de igualdad, a través, de Rutas Accesibles, que se debe de entender como aquella que permite una circulación legible, continua y sin obstáculos o la menor cantidad posible de éstos; con la combinación de elementos construidos, accesorios y señalización que garantiza a las personas entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro,

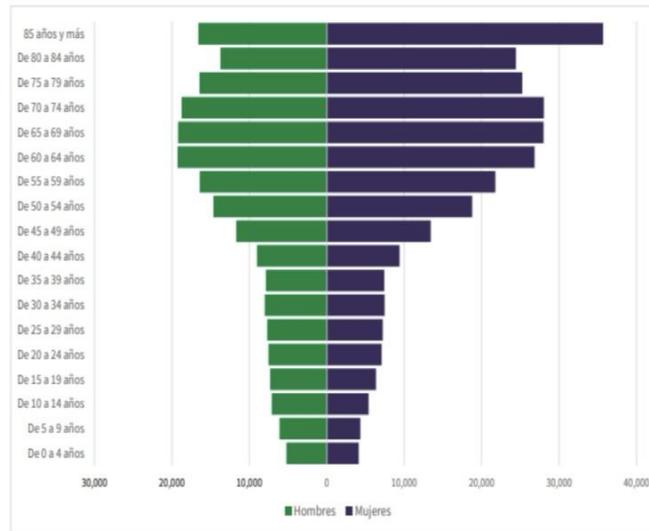
autónomo y cómodo del entorno físico, ya sea en edificaciones, espacio público o el transporte.

Esta ley establece que todas las dependencias y entidades de la administración pública local deben adoptar medidas para eliminar las barreras físicas, sensoriales y cognitivas que impiden el libre desplazamiento de las personas y si bien es cierto que en su artículo segundo se establece que todas las edificaciones públicas y privadas, que presten servicios al público, que se construyan a partir de la entrada en vigor de dicha ley, se ajustarán a los criterios de diseño universal y accesibilidad para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada que se dispongan en esa misma Ley, reglamentos, normas técnicas y demás ordenamientos aplicables en la materia y que además las edificaciones existentes, se deberán realizar los ajustes razonables y adaptaciones, en ese mismo sentido, la realidad es que hasta el día de hoy no todos los edificios públicos han implementado dichas medidas y los que lo han hecho, carecen de las características mínimas necesarias para ser verdaderamente accesibles.

Por otra parte, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México incluye disposiciones específicas para garantizar la accesibilidad en las vialidades, como la obligación de contar con rampas, señalización táctil y semáforos sonoros en cruces peatonales, pero la cobertura real de estos es muy limitada.

Según del Censo de Población y Vivienda 2020 realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), actualmente en el país existen 126 millones de personas, de ellas, 6 millones viven con alguna discapacidad. En tanto que en la Ciudad de México viven 9 millones de personas y cerca de medio millón (493,589), tiene alguna discapacidad.

Gráfico I Pirámide de población
Personas con discapacidad en la Ciudad de México, según sexo y grupos quinquenales de edad



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo de Población y Vivienda 2020¹⁹

Ante esta situación, es urgente que las autoridades de la Ciudad de México implementen medidas concretas para mejorar la accesibilidad en la movilidad urbana. Esto no solo implica adaptar la infraestructura existente, sino también garantizar que todos los nuevos proyectos de transporte y desarrollo urbano cumplan con los estándares de accesibilidad universal establecidos en la normativa local. Asimismo, es necesario fortalecer los programas de capacitación para el personal de transporte y los funcionarios públicos, con el fin de sensibilizarlos sobre las necesidades de las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables.

En este contexto, el presente punto de acuerdo propone acciones específicas para avanzar hacia una movilidad verdaderamente inclusiva en la Ciudad de México, como la realización de un diagnóstico integral sobre el estado de la accesibilidad en el transporte público y la infraestructura urbana, la implementación de campañas de sensibilización sobre la importancia de la accesibilidad universal, así como el exhorto a la Jefatura de Gobierno, la Secretaría de Movilidad y la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus atribuciones realicen

las tareas necesarias para garantizar la movilidad de personas con discapacidad en nuestra ciudad.

Asimismo, se propone establecer mecanismos de participación ciudadana que permitan a las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables ser parte activa en el diseño e implementación de las políticas de movilidad.

En conclusión, garantizar la accesibilidad en la movilidad de la Ciudad de México no solo es una obligación legal derivada de la Constitución local y las leyes y reglamentos aplicables, sino también una condición indispensable para construir una sociedad más justa e inclusiva. La falta de accesibilidad en el transporte público y la infraestructura urbana limita el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad y otros grupos vulnerables, perpetuando condiciones de desigualdad y exclusión. Por ello, es imperativo que las autoridades locales asuman este reto con seriedad y compromiso, implementando políticas públicas que permitan a todas las personas desplazarse de manera segura, autónoma y digna en la ciudad.

Planteamiento del Problema

Nos encontramos ante una situación en donde a pesar de existir avances normativos, la realidad en las calles y sistemas de transporte de la Ciudad de México dista mucho de ser ideal. Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en 2020 había aproximadamente 1.2 millones de personas con discapacidad en la Ciudad de México. Para estas personas, el transporte público y la infraestructura urbana presentan múltiples obstáculos que dificultan su movilidad, por ejemplo, únicamente 57 de las 195 estaciones del Metro cuentan con elevadores que permitan el acceso con silla de ruedas, esto a pesar de ser uno de los más utilizados en la ciudad. Esto obliga a las personas con discapacidad a depender de la ayuda de terceros o a buscar rutas alternativas, lo que incrementa sus tiempos de traslado y limita su autonomía y atenta contra su dignidad humana. Además, el

diseño de los vagones no siempre es adecuado para el ingreso de sillas de ruedas, y la falta de capacitación del personal en temas de inclusión y atención a personas con discapacidad agrava la situación.

Otro aspecto crítico es la falta de accesibilidad en el transporte público concesionado, que representan una parte importante de la red de movilidad en la ciudad. La mayoría de estas unidades no cuentan con rampas o espacios designados para sillas de ruedas, lo que excluye a las personas con discapacidad motriz de su uso. Aunque el gobierno de la Ciudad de México ha implementado programas como el Metrobús y el Trolebús, que incluyen unidades accesibles, su cobertura es limitada y no resuelve el problema de manera integral.

En cuanto a la infraestructura peatonal, las banquetas y cruces peatonales presentan numerosas barreras que dificultan el desplazamiento de personas con discapacidad y adultos mayores. Es común encontrar banquetas en mal estado, con desniveles, obstáculos o falta de rampas, lo que representa un riesgo para la seguridad de los peatones. Además, la falta de señalización táctil y semáforos sonoros en los cruces peatonales limita la autonomía de las personas con discapacidad visual, quienes dependen de la ayuda de otras personas para cruzar las calles de manera segura.

Ahora bien, un indicador disponible para conocer la infraestructura pública para personas con discapacidad motriz es la cantidad de manzanas (superficie delimitada por calles en sus cuatro lados) con rampas para que las sillas de ruedas puedan subir a las banquetas y transitar en el espacio público. Con base en el Inventario Nacional de Viviendas del Inegi, la Ciudad de México tiene un total de 51 077 manzanas de las cuales 28 016 no cuentan con rampas para silla de ruedas. Es decir, el 54.8 % de las calles de esta ciudad no son transitables para las personas cuya discapacidad les dificulta moverse.

Sin embargo, ese sólo es el promedio de la ciudad, pero al desagregar la información por alcaldías la realidad muestra una gran desigualdad entre ellas. En lugares como Milpa Alta, Xochimilco y Magdalena Contreras, más del 80 % de las manzanas no tienen acceso para silla de ruedas y en las alcaldías de Tlalpan, Álvaro Obregón, Cuajimalpa e Iztapalapa apenas disminuye a 70 %. En tanto que, Benito Juárez (3.2 %), Venustiano Carranza (16.4 %), Cuauhtémoc (18.8 %) y Azcapotzalco (23 %) presentan los mejores números en cuanto a este indicador.

La falta de planeación ha generado que el diseño de la mayoría de las calles y del del transporte en la Ciudad de México no contempló para su uso a las personas con alguna dificultad motora. El único transporte construido con esta perspectiva dentro de la ciudad fue el Metrobús, ya que todas sus estaciones cuentan con infraestructura disponible para las personas con deficiencias físicas; el resto del transporte público ya sea los trolebuses o el concesionado, tienen escasas herramientas de acceso para esta población orillando a que su traslado sea través de medios privados.

Estos obstáculos contravienen lo estipulado en el artículo 17 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, que obliga a tener infraestructura básica y equipamiento del entorno urbano con un carácter universal, obligatorio y adaptado para todas las personas. Incluso, la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México indica, en su artículo 4, que la infraestructura para las personas con discapacidad debe aplicar para el transporte, la información y las comunicaciones tanto en zonas urbanas como rurales.

Conforme a lo expuesto anteriormente, es que se considera de vital importancia que exista una correcta coordinación entre autoridades que abone a la resolución del actual problema de movilidad que sufren millones de habitantes en nuestra ciudad.

Considerandos

PRIMERO. Que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 1° la prohibición de toda discriminación, incluyendo la basada en discapacidad, y obliga a las autoridades a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los tratados internacionales. Del mismo modo reconoce en su artículo 4° el derecho de toda persona a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, lo que implica acceso a infraestructura y servicios públicos accesibles, finalmente en su artículo 133° que México Incorpora los tratados internacionales ratificados por nuestro país como parte del la Ley Suprema de toda la Unión", otorgándoles el mismo rango dentro de nuestra jerarquía constitucional.

SEGUNDO. Que México en pleno uso de su soberanía, ratificó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, la cual en su artículo 9 exige que los Estados Parte deberán de tomar las medidas necesarias con el objeto de eliminar barreras físicas, tecnológicas y actitudinales para garantizar la accesibilidad en transporte, espacios públicos y servicios. De esa misma forma, el artículo 20 vincula a los estados a facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad, incluyendo acceso a transporte público asequible y adaptado.

TERCERO. Que México en pleno uso de su soberanía, ratificó la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (CIADDIS), la cual establece entre otras cosas, que los estados se obligan a establecer medidas para que los edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad.

CUARTO. Que la Agenda 20230, busca lograr ciudades inclusivas, seguras y accesibles, con especial atención a personas en situación de vulnerabilidad, lo cual naturalmente también habría de implicar a las personas con discapacidad.

QUINTO. Que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, tiene por objeto reglamentar en lo conducente, el Artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estableciendo las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades.

SEXTO. Que la Constitución Política de la Ciudad de México, establece en artículo 12 el derecho a la ciudad consiste en el uso y el usufructo pleno y equitativo de la ciudad, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, de respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente.

De la misma forma, el artículo 13 de ese mismo ordenamiento establece que toda persona tiene derecho al uso pacífico de la vía pública, en los términos previstos por la ley, y que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

SÉPTIMO. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, establece en su artículo 37 fracción III que la planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, debe de seguir el principios, criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;

OCTAVO. Que la Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, tiene por objeto que en la Ciudad de México se garantice el derecho a la accesibilidad al entorno físico, las edificaciones, los espacios públicos, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y el transporte,

especialmente para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, asegurando el ejercicio de sus derechos y eliminando cualquier forma de discriminación y promoviendo la igualdad.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se propone ante el pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN

RESOLUTIVO

ÚNICO. PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LA JEFATURA DE GOBIERNO, LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, EL INSTITUTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS, TODAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SUS ATRIBUCIONES REALICEN UN DIAGNÓSTICO INTEGRAL SOBRE EL ESTADO DE LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA INFRAESTRUCTURA URBANA; LA IMPLEMENTACIÓN DE CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE LA IMPORTANCIA DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL; ASÍ COMO REALIZAR LAS TAREAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA CIUDAD DE MÉXICO.



DIP. OLIVIA GARZA DE LOS SANTOS

Título	Discapacidad
Nombre de archivo	Copia_de_Punto_de...scapacidad_C.docx
Id. del documento	ea3bff615a2dc1cfb154de6487d178126683f655
Formato de la fecha del registro de auditoría	MM / DD / YYYY
Estado	● Firmado

Historial del documento

 ENVIADO	02 / 11 / 2025 20:03:51 UTC	Enviado para firmar a Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) por olivia.garza@congresocdmx.gob.mx. IP: 201.141.24.110
 VISTO	02 / 11 / 2025 20:04:04 UTC	Visto por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.24.110
 FIRMADO	02 / 11 / 2025 20:04:15 UTC	Firmado por Olivia Garza (olivia.garza@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.141.24.110
 COMPLETADO	02 / 11 / 2025 20:04:15 UTC	Se completó el documento.