



## **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO ASÍ COMO A LAS DIECISÉIS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR UNA ADECUACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE MOVILIDAD PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD PLENA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PRESENTADA POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

La suscrita, la diputada **Patricia Urriza Arellano** integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 10, 13, y 21 Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 1, 2 fracción XXXVIII, 56, 57, 79 fracción IX, 94 fracción IV, 99 fracción II, y 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someten a la consideración del Pleno, la siguiente someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO PARA EXHORTAR RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO ASÍ COMO A LAS DIECISÉIS ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO A REALIZAR UNA ADECUACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA URBANA DE MOVILIDAD PARA GARANTIZAR LA MOVILIDAD PLENA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, PRESENTADA**



**POR LA DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO, INTEGRANTE DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MOVIMIENTO CIUDADANO** al tenor de la siguiente:

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **I. Contexto**

La movilidad es uno de los ejes centrales para las y los habitantes de la Ciudad de México. Ésta se entiende como *“una necesidad común de desplazarse para acceder a bienes y servicios.”*<sup>1</sup>. Es decir, en este contexto, la movilidad es el desplazamiento a través de cualquier medio de transporte para acceder a un servicio. De esta manera se entiende que la movilidad, no es un lujo, sino como un derecho llave que permite que las y los ciudadanos accedan a otros derechos tales como la educación, los servicios médicos, el acceso a alimentos, entre otros.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020 elaborado por el INEGI, en la Ciudad de México hay 9 millones 209 mil 944 personas.<sup>2</sup> Tal densidad poblacional implica la necesidad de que exista un mantenimiento a los sistemas de movilidad a fin de que millones de personas puedan trasladarse por la ciudad de manera efectiva y accesible. La Encuesta Origen y Destino 2017, realizada por el Instituto de Estadística y Geografía (INEGI) brinda los siguientes datos:

---

<sup>1</sup> Gobierno Estatal de Jalisco (s.aa) *Desarrollo integral de movilidad*, disponible en: <https://plan.jalisco.gob.mx/4-4-desarrollo-integral-de-movilidad/>

<sup>2</sup> Gobierno de la Ciudad de México (2020) *Principales Resultados del Censo de Población y Vivienda*, disponible en: <https://www.sedeco.cdmx.gob.mx › uploaded-files>



- Entre semana hay 18.5 millones de personas de más de 6 años que se desplazan en la Zona Metropolitana, a través del transporte público, la caminata o el uso de la bicicleta<sup>3</sup>
- Entre las principales causas de desplazamiento en la Ciudad de México es el volver al hogar, ir a trabajar e ir a estudiar<sup>4</sup>
- El transporte colectivo (camiones, metrobús, trolebús, tren ligero), el sistema colectivo de transporte metro y la caminata son los medios más utilizados en la Ciudad de México para ir al trabajo<sup>5</sup>

Como se puede apreciar la mayoría de las personas de la Ciudad de México, se desplaza en el transporte público y tiene la finalidad de acceder a la educación o el trabajo. Esto sostiene que 18 millones de viajes en la Zona Metropolitana del país no lo realizan por placer, sino por necesidad.

En este sentido, resulta crucial que exista un mantenimiento a la infraestructura de movilidad en la CDMX para que todas las personas con discapacidad puedan desplazarse libremente por la Ciudad.

Cabe señalar que la infraestructura de movilidad engloba lo siguiente<sup>6</sup>:

- Banquetas, aceras o vías peatonales
- Cruces peatonales
- Ciclovías

---

<sup>3</sup> INEGI (2017) Encuesta Origen y Destino ZMVM 2017, disponible en:  
[https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados\\_eod\\_2017.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf)

<sup>4</sup> Ídem

<sup>5</sup> Ídem

<sup>6</sup> Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (s.a.) *Diseño de la Infraestructura para la Movilidad*, disponible en:  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227610/1.3\\_dise\\_odeinfraestructura\\_1.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/227610/1.3_dise_odeinfraestructura_1.pdf)



- Sistema de Transporte Colectivo Metro
- Metrobús
- Trolebús
- Tren ligero
- Cablebús

Por lo tanto, es necesario que los elementos de infraestructura de movilidad antes mencionados tengan un mantenimiento adecuado, pero también que sean accesibles para todas las personas, incluyendo personas adultas mayores y personas con discapacidad.

## II. Problemática

De acuerdo con un análisis realizado por el Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, las 3 principales problemáticas respecto a movilidad en la Ciudad de México son<sup>7</sup>:

1. Cobertura y disponibilidad del transporte público;
2. Calidad y
3. Asequibilidad económica y accesibilidad del sistema de movilidad completo.

No obstante, estos criterios no se cumplen para todas las personas. Las poblaciones que enfrentan mayores barreras de movilidad son las mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores, infancias y todas aquellas con movilidad

---

<sup>7</sup> Secretaría de Movilidad (s.a.) Diagnóstico del Derecho a la movilidad, disponible en: [https://sidh.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Docs/Diagnosticos/Diagnostico\\_2020/Diagnostico2020-05\\_Movilidad.pdf](https://sidh.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Docs/Diagnosticos/Diagnostico_2020/Diagnostico2020-05_Movilidad.pdf)



limitada. Estos grupos de personas sufren aún más retos para ejercer su derecho a una movilidad de calidad, suficiente y accesible.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), existen las siguientes clasificaciones de discapacidad<sup>8</sup>:

- Discapacidad física o motora: Es una discapacidad centrada en limitaciones de movilidad. Genera dificultad para caminar, desplazarse o usar una o distintas partes del cuerpo.
- Discapacidad sensorial: Hay limitaciones en los sentidos, es decir, existe la discapacidad visual, auditiva, olfativa y del gusto. Por lo tanto, existen complicaciones en la forma en la que se percibe el entorno.
- Discapacidad intelectual o cognitiva: En este caso hay una limitación en las funciones mentales, como el intelecto promedio, la memoria o la concentración.
- Discapacidad psicosocial: Se refiere a la discapacidad en el ámbito de salud mental y bienestar socioemocional.

Como puede apreciarse, existen múltiples limitaciones que hacen compleja la movilidad de personas con discapacidad. Con base en el informe de la Secretaría de Movilidad *Accesibilidad para la Movilidad*, se sabe que<sup>9</sup>:

- El Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenta con 195 estaciones, de las cuales únicamente 55 son accesibles
- En el Tren Ligero hay 18 estaciones y solo 7 son accesibles
- En el Sistema de Trolebús hay 7 líneas 187 trolebuses y ninguno es accesible
- En el Metrobús hay 207 estaciones, y 202 son accesibles

<sup>8</sup> Femcet (s.a.) ¿Qué tipos de discapacidad existen?, disponible en:

<https://femcet.com/es/que-tipos-de-discapacidad-existen/>

<sup>9</sup> Cabrera, M & Miranda, J. (2018) Accesibilidad para la Movilidad, disponible en:

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Accesibilidad%20para%20la%20Movilidad.pdf>



- En el circuito Bicentenario o Unidades RTP, hay 50 rutas y únicamente 1 tiene una rampa

Desde esta perspectiva se concluye que el 60% del transporte público en la Ciudad de México no es accesible para personas con discapacidad motora o movilidad limitada. Sin embargo, este informe no contempla a las personas con discapacidad sensorial. Esto es importante debido a que las personas con discapacidad sensorial tienen complicaciones en percibir su entorno.

Las personas que padecen de ceguera o visibilidad limitada, pueden no ver la señalética de los semáforos o alcanzarlos a distinguir del todo, lo que aumenta el riesgo de que existan siniestros viales.

Ejemplo de esto es el caso reportado de Benigno Díaz, un señor de 77 años que padece de ceguera permanente, no puede identificar su camión y solicita ayuda para hacerlo. De igual forma, depende totalmente del conductor para saber el momento en el que llega su parada.<sup>10</sup>

No obstante, el no poder identificar un camión no es el único problema que pasan las personas con discapacidad visual total o parcial. Estas personas no pueden ver en qué momento o no entrar al vagón del metro, por donde pasa la gente y en los casos de los camiones cuando bajan. Asimismo, si no hay señalamientos en braille, diferenciación de colores, anuncios con imágenes grandes y avisos sonoros, las personas invidentes o con problemas de audición totales o parciales no pueden ejercer su derecho a la movilidad en el transporte público.

---

<sup>10</sup> Ventura, V. (2024) *Transporte público ignora a personas con discapacidad y si van en silla de ruedas es "imposible"*, disponible en: <https://oem.com.mx/elsoldepuebla/local/transporte-publico-un-reto-para-las-personas-con-discapacidad-13903542>



Este problema no es solo sucede en el camión o el metro, sino el simple hecho de desplazarse a pie es complicado para las personas con ceguera, pues si el semáforo no cuenta con avisos de sonido, las personas no saben en qué momento cruzar. Por otra parte, si las personas tienen algún grado de sordera y no existe una señalización visual a la par de una señalización sonora, las personas con sordera tienen complicaciones para saber los cambios de estaciones o incluso hay conflictos para comunicarse con el operador del transporte.

Ahora bien, las personas con una discapacidad motriz completa o parcial, tienen múltiples problemas para desplazarse. Uno de los casos es Felipe Carpy, un activista quien perdió la movilidad de sus piernas y tiene que usar silla de ruedas. Entre los problemas que sufre se encuentran: las rampas que no tienen la inclinación adecuada para que se movilice una silla de ruedas, que no haya cinturones en los camiones para mantener la silla en un lugar e incluso el subir a un camión es complejo ya que no cuentan con facilidades para subir sillas de ruedas.<sup>11</sup>

Además de las complicaciones mencionadas en el caso concreto, también hay que mencionar que el tiempo para subir al transporte público es corto, por lo tanto, las personas con dificultades para moverse pueden quedar atrapadas en las puertas y sufrir lesiones o, incluso caerse o atorarse entre el transporte y la acera. De la misma forma, no existe una cultura de respeto a las personas con discapacidad lo que representa un problema de inicio al final del viaje de las personas con movilidad limitada.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda (2020) realizado por el INEGI se advierte que hay 6 millones 171 mil 890 personas con algún tipo de discapacidad. Lo que representa aproximadamente el 5% de la población nacional. De forma que hay

---

<sup>11</sup> *Ídem*



millones de personas que necesitan ser tomadas en cuenta para ejercer su derecho llave a la movilidad. Por lo tanto, en este Punto de Acuerdo se propone adecuar la infraestructura de movilidad para personas con discapacidad motora y/ o sensorial, incluyendo los sistemas de transporte colectivo, los semáforos y las banquetas o aceras.

### III. Fundamento legal y constitucional

#### Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos** en su artículo 1ro, párrafo primero, segundo y tercero reconoce que el principio de igualdad ante la ley y la inequívoca obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de las personas. Dicho precepto constitucional señala lo siguiente:

*Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.*

*Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.*

*Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado*





*deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.<sup>12</sup>*

Por su parte, el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 4, párrafo 17 que todas las personas tienen derecho a acceder a una movilidad segura, accesible, eficiente, sostenible y en condiciones de igualdad:

***“Artículo 4.***

*(...)*

*Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.*

*(...)”*

## **LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

El artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce que la movilidad es el derecho de cada individuo a desplazarse y contar con un sistema de transporte completo, accesible y de calidad. En su fracción II, este artículo establece que se deberá garantizar la accesibilidad de todas las personas en igualdad de condiciones priorizando a los grupos más vulnerables. Además, en la fracción VI de este mismo artículo se indica que el derecho a la movilidad tendrá entre sus finalidades la de eliminar factores de exclusión al usar los sistemas de movilidad. Finalmente en la fracción IX también se destaca como finalidad, la de promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados. A la letra, el artículo 9 de Ley General de Movilidad y Seguridad Vial indica lo siguiente:

---

<sup>12</sup> Cámara de Diputados (1917) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>



***“Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:<sup>13</sup>***

*I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;*

***II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;***

*III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;*

*V. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;*

*V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;*

***VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;***

*VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;*

*VIII. Dotar a todas las localidades del país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;*

***IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y***

---

<sup>13</sup> Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, (2023). Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMSV.pdf>



*X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.”*

## CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 11, apartado G de la Constitución Política de la Ciudad de México aborda sobre los Derechos de las personas con discapacidad, en este apartado se reconocen los derechos de las personas con discapacidad y se establece que las autoridades deberán promover y adoptar medidas para garantizar el ejercicio de sus derechos bajo los principios de inclusión y accesibilidad:

*Artículo 11 Ciudad incluyente*

*(...)*

### ***G. Derechos de personas con discapacidad***

*Esta Constitución reconoce los derechos de las personas con discapacidad. Se promoverá la asistencia personal, humana o animal, para su desarrollo en comunidad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de sus derechos y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.*

*(...)”<sup>14</sup>*

Asimismo, el artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México se reconoce que toda persona tiene derecho a la movilidad, segura, accesible y eficiente. Asimismo se reconoce el deber de las autoridades para adoptar medidas necesarias para garantizar este derecho de manera equitativa:

“Artículo 13 Ciudad habitable

---

<sup>14</sup> Congreso de la Ciudad de México, (2017), Constitución Política de la Ciudad de México, disponible en: [https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION\\_POLITICA\\_DE\\_LA\\_CDMX\\_14.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/estatutos/CONSTITUCION_POLITICA_DE_LA_CDMX_14.pdf)



(...)

#### E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.<sup>15</sup>

Además, el artículo 16, apartado H, Movilidad y accesibilidad, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece que la Ciudad deberá garantizar la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, donde se priorizará a los peatones y en especial a las personas con discapacidad o movilidad limitada:

#### *“Artículo 16*

*(...)*

#### *H. Movilidad y accesibilidad*

1. *La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.*
2. *En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de*

---

<sup>15</sup> Íbidem



*movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.”<sup>16</sup>*

## LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El artículo 1 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México dispone que se deberá garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad:

### *“Artículo 1.-*

*Las disposiciones de la presente Ley son de orden público y observancia general en la Ciudad de México; y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas y del transporte de bienes. Las disposiciones establecidas en esta 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.*

*La Administración Pública, atendiendo a las disposiciones reglamentarias y demás ordenamientos que emanen de esta Ley, así como las políticas públicas y programas; deben sujetarse a la jerarquía de movilidad y a los principios rectores establecidos en este ordenamiento, promoviendo el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones contaminantes.”<sup>17</sup>*

---

<sup>16</sup>Ibidem

<sup>17</sup>Asamblea Legislativa del Distrito Federal, (2014), Ley de Movilidad de la Ciudad de México, obtenido de:

<[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY\\_DE\\_MOVILIDAD\\_DE\\_LA\\_CDMX\\_3.2.pdf](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/images/leyes/leyes/LEY_DE_MOVILIDAD_DE_LA_CDMX_3.2.pdf)>



Por su parte, el artículo 5 de la misma Ley menciona que la movilidad es un derecho para toda persona, destacando como grupos prioritarios aquellos en situación de vulnerabilidad y riesgo y se proveerá la protección de su integridad física:

*“Artículo 5.-*

*La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. 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.”*

Posteiormente, el artículo 6, fracción I de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se destaca que las Peatones, prioritariamente las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada se destacan para las autoridades como prioridad en el establecimiento de políticas públicas enfocadas a la utilización del espacio vial y distribución de recursos presupuestales:

*“Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y revalorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:*

- I. Peatones, prioritariamente personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;*



(...)“<sup>18</sup>

En adición a lo anterior, el artículo 7 en sus fracciones II y IV indica que la accesibilidad y la igualdad son principios fundamentales para el diseño e implementación de políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad:

*“Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:*

*(...)*

*II. Accesibilidad. Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna;*

*(...)*

*IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a amovilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;*

*(...)”*

También se destaca que el Artículo 9 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México define el concepto de persona con movilidad limitada, incluyendo a las personas con discapacidad dentro de este grupo. Además, la fracción XLI indica que en el concepto de “grupo vulnerable” que es el sector de la población con barreras para ejercer su derecho a la movilidad tales como las personas con discapacidad:

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

*(...)*

*XLI. Grupo Vulnerable: 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.*

*(...)*

---

<sup>18</sup> íbidem



*LXIII. Personas con movilidad limitada: Personas que de forma temporal o permanente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes; (...)*<sup>19</sup>

Asimismo, en el artículo 12 de dicho ordenamiento dispone que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tendrá dentro de sus atribuciones establecer y promover políticas para impulsar servicios públicos de transporte incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como coordinar ajustes necesarios en la infraestructura para garantizar la inclusión y accesibilidad:

“Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

(...)

*XXV. Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;*

(...)

<sup>20</sup>

De manera complementaria, el artículo 37 del referido ordenamiento señala que la planeación de la movilidad seguirá el criterio de diseño universal para la movilidad con especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad limitada:

---

<sup>19</sup> íbidem

<sup>20</sup> íbidem





*“Artículo 37.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en la Ciudad, observará los siguientes criterios:*

*(...)*

- II. Establecer 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;*

*(...)”*

En el artículo 41, fracción III, inciso e) se señala que el programa integral de movilidad deberá de contener subprogramas, líneas programáticas y acciones enfocadas al Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad:

*“Artículo 41.- El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:*

- I. El diagnóstico;*
- II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan General de Desarrollo de la Ciudad;*
- III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable de la Ciudad; como mínimo debe incluir temas referentes a:*

*(...)*

- e) Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad;”*

Por otro lado, el Artículo 81 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México menciona que las autoridades competentes impulsarán estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente, accesible, y con diseño universal el transporte público para las personas con discapacidad y con movilidad limitada:



*“Artículo 81.- La Secretaría 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. Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.”<sup>21</sup>*

En el artículo 188 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México se estipula que las áreas de transferencia del transporte público se deberá garantizar Condiciones de diseño universal y accesibles:

*“Artículo 188.- Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:*

- I. **Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;***
- II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;*
- III. **Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos aquellos con discapacidad con diferentes ayudas técnicas, de forma segura y eficiente;***
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;*
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;*
- VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad; y*
- VII. Tiempos de transferencia mínimos.”<sup>22</sup>*

El artículo 221 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que la semaforización será atribución de la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Seguridad Ciudadana como se lee al tenor del siguiente artículo:

---

<sup>21</sup> *íbidem*

<sup>22</sup> *íbidem*



*Artículo 221.- Seguridad Ciudadana, en coordinación con la Secretaría deberá garantizar que la programación del sistema de semaforización vial optimice el uso de las vialidades y la eficiencia del tránsito, considerando niveles de servicio óptimos para todos los usuarios de la vía de acuerdo a la jerarquía de movilidad. Asimismo, se deberá garantizar que las intersecciones reguladas por estos dispositivos cuenten con semáforos peatonales, y adicionalmente sonoros cercanos a los Centros de Transferencia Modal, así como en centros educativos, de salud, culturales, comerciales y de recreación a efecto de facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual.<sup>23</sup>*

#### **IV. Propuesta legislativa**

La presente propuesta legislativa tiene por objetivo exhortar a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México así como a las dieciséis Alcaldías de la Ciudad de México a adecuar de manera coordinada la infraestructura de movilidad en la Ciudad de México en materia de accesibilidad para personas con discapacidad tanto en la vía pública como en los sistemas de transporte para de esta forma poder ejercer su derecho a una movilidad accesible y de calidad, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y demás normatividad aplicable.

Dichas adecuaciones tendrán que contemplar la vía pública, incluyendo aceras, banquetas, calles, pasos peatonales y semáforos con señalización auditiva; así como la infraestructura del transporte público de la ciudad tales como unidades, estaciones e instalaciones del Metro, Metrobús, Trolebús, Tren Ligero, Cablebús y Ecobici.

---

<sup>23</sup> Íbidem



Todo lo anterior, atendiendo los principios de diseño universal, jerarquía de movilidad y respeto al derecho constitucional a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por lo anteriormente expuesto se somete a consideración de esta Soberanía el siguiente:

### PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a llevar a cabo las adaptaciones necesarias para adecuar la infraestructura de movilidad englobando aceras, banquetas, calles, pasos peatonales, puentes peatonales y semáforos con sonido a efecto de garantizar accesibilidad plena y el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.

**SEGUNDO.** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México a llevar a cabo las adaptaciones necesarias para adecuar la infraestructura de movilidad englobando aceras, banquetas, calles, pasos peatonales, puentes peatonales y semáforos con sonido a efecto de garantizar accesibilidad plena y el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.



**TERCERO.-** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, respetuosamente, a las dieciséis Alcaldías de la Ciudad de México a llevar a cabo las adaptaciones necesarias para adecuar la infraestructura de movilidad englobando aceras, banquetas, calles, pasos peatonales, puentes peatonales y semáforos con sonido a efecto de garantizar accesibilidad plena y el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad.

**CUARTO.-** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a llevar a cabo, de manera coordinada con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Metrobús, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Tren Interurbano “El Insurgente”, las adecuaciones necesarias para garantizar accesibilidad plena y el derecho a la movilidad de las personas con discapacidad en el transporte público.

**QUINTO.-** El Congreso de la Ciudad de México exhorta, respetuosamente, a la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México para que, de manera coordinada con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, instalen semáforos sonoros en cruces de alta concurrencia de personas a efecto de garantizar la movilidad segura de las personas invidentes en la Ciudad de México.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 25 agosto de 2025.

**ATENTAMENTE,**

*Patricia Urriza Arellano*

**DIPUTADA PATRICIA URRIZA ARELLANO**

**Congreso de la Ciudad de México**

**III Legislatura**



**Agosto de 2025**

### **ANEXO DE FÁCIL LECTURA**

En la Ciudad de México la mayor parte de la gente utiliza el transporte público, sin embargo, para las personas con alguna discapacidad no es fácil usarlo. Por ejemplo, hay personas invidentes que no pueden ver los semáforos o personas en silla de ruedas que no pueden subir los desniveles en banquetas. Por eso proponemos que se adecuen las banquetas, el transporte público y los semáforos para que sea menos difícil para las personas con algún tipo de discapacidad moverse por la ciudad.