



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

Quienes suscriben Diputadas y Diputados integrantes de las Comisiones de Derechos Humanos y de Inclusión Bienestar Social y Exigibilidad de Derechos Sociales del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, con fundamento en los artículos 5, fracción I; 99, fracción II y 100 fracciones I y III, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de esta Soberanía la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO DERIVADA DEL PARLAMENTO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD 2025, POR EL QUE SE EXHORTA, CORDIAL Y RESPETUOSAMENTE, AL CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN Y AL INSTITUTO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, AMBOS DE LA CIUDAD DE MEXICO, PARA QUE DISEÑEN UNA CAMPAÑA DE SENSIBILIZACIÓN SOBRE RESPETO, ACCESIBILIDAD Y TRATO DIGNO HACIA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EN LA VÍA PÚBLICA**, al tenor de los siguientes:

ANTECEDENTES

El presente Punto de Acuerdo tiene origen en los trabajos del Parlamento de Personas con Discapacidad 2025, espacio de participación ciudadana celebrado en el Congreso de la Ciudad de México con el propósito de que las personas con discapacidad formularon propuestas encaminadas a fortalecer la inclusión, accesibilidad y garantía de derechos en la capital del país.

Durante el Parlamento de Personas con Discapacidad 2025 participaron **Leopoldo Germán Beltrán Rolón, Omar Uriel Romero Chávez, Tapia Salcedo Diego Cecilio, Karla Angélica Pola Alonso, Federico Rivas Rivera, Patricia Sotelo Méndez y Alejandro Ramsés Velasco Ramírez**, quienes presentaron diversas propuestas orientadas a fortalecer la accesibilidad, la movilidad incluyente y el respeto a los derechos de las Personas con Discapacidad en la Ciudad de México.

Entre las principales propuestas destacaron la creación de zonas 100 % accesibles en entornos hospitalarios y estaciones de transporte público; la implementación de herramientas digitales para reportar obstáculos y la ocupación indebida de espacios exclusivos; el reconocimiento de la baja visión como discapacidad; el fortalecimiento de campañas de sensibilización ciudadana; la sustitución de puentes peatonales elevados por cruces accesibles a nivel de calle; y el impulso de mecanismos de accesibilidad electoral para personas con discapacidad visual. Todas estas propuestas coincidieron en la necesidad de eliminar barreras físicas, institucionales y sociales que continúan limitando el ejercicio pleno de derechos y la movilidad digna en la capital.





En la Ciudad de México, la discriminación hacia las personas con discapacidad se manifiesta con especial intensidad en la vía pública y en el transporte público, espacios en los que persisten actitudes excluyentes, barreras físicas y obstáculos para el ejercicio pleno de sus derechos. De acuerdo con la Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2017, el 25 % de las personas con discapacidad mayores de 12 años reportó haber sufrido algún acto de discriminación al menos una vez en el último año, señalando como escenarios recurrentes la calle y el transporte público. Aunque se trata de una encuesta de carácter nacional, sus resultados se reflejan de manera significativa en la capital del país, donde se concentra una de las mayores poblaciones de personas con discapacidad.

Esta problemática adquiere mayor relevancia si se considera que, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, en la Ciudad de México habitan 589,741 personas con discapacidad. Esta concentración poblacional evidencia la necesidad de contar con entornos urbanos y sistemas de movilidad verdaderamente accesibles e incluyentes. No obstante, diversas instituciones y espacios públicos aún carecen de condiciones adecuadas de accesibilidad y de ajustes razonables, lo que genera escenarios de discriminación y limita el acceso de las personas con discapacidad a derechos fundamentales como la movilidad, la educación, el empleo y la salud.

En este sentido, la falta de condiciones de accesibilidad universal en el espacio público y en los sistemas de transporte evidencia una brecha importante entre el reconocimiento formal de los derechos de las personas con discapacidad y su ejercicio cotidiano. La accesibilidad universal, entendida como el principio que garantiza que todas las personas puedan desplazarse, comunicarse y utilizar los servicios públicos en igualdad de condiciones, debe constituir uno de los ejes rectores de la infraestructura urbana y de movilidad en la Ciudad de México.

Asimismo, es importante señalar que la Ciudad de México cuenta con una Red de Movilidad Integrada conformada por los sistemas Metro, Metrobús, Trolebús, RTP, Tren Ligero, Cablebús y Ecobici, los cuales constituyen la columna vertebral del transporte público en la capital. Estos sistemas operan bajo un esquema de interconexión mediante la Tarjeta de Movilidad Integrada, lo que permite un acceso unificado a los distintos modos de transporte. Sin embargo, la accesibilidad en estaciones, unidades y entornos urbanos continúa siendo desigual, profundizando las brechas de movilidad para las personas con discapacidad.

Si bien diversos sistemas de transporte público en la Ciudad de México se encuentran catalogados como “accesibles” o “aptos” para personas con discapacidad, en la práctica persisten múltiples deficiencias que limitan su funcionamiento efectivo. En numerosos casos, los ajustes razonables instalados, como elevadores, rampas retráctiles, espacios reservados, pisos podotáctiles o sistemas auditivos, presentan fallas recurrentes, se





encuentran fuera de servicio o carecen de mantenimiento suficiente. A ello se suma la falta de personal capacitado o disponible para brindar apoyo oportuno, lo que genera situaciones de riesgo y obliga a muchas personas con discapacidad a depender de terceros para poder desplazarse. Estas omisiones contradicen los principios de accesibilidad universal y trato digno previstos en la normatividad vigente, y evidencian la necesidad de fortalecer la supervisión, la capacitación institucional y la operación efectiva de los mecanismos de apoyo.

Otro ejemplo relevante es la situación de accesibilidad en zonas hospitalarias de alta afluencia de personas con discapacidad, como el entorno del Hospital de Ojos Conde de Valencia, donde persisten obstáculos físicos, comercio informal invasivo y carencias de infraestructura accesible en estaciones cercanas del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Asimismo, la ocupación indebida de banquetas, rampas, guías táctiles y accesos peatonales por comercio informal o mobiliario urbano constituye una barrera constante para la movilidad autónoma de las personas con discapacidad, particularmente de aquellas con discapacidad visual y motriz.

La Ciudad de México presenta una diversidad de tipos de discapacidad que exige que los ajustes razonables en los sistemas de transporte respondan a necesidades específicas. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020, en la capital residen 589,741 personas con discapacidad, entre las cuales la discapacidad motriz es la más frecuente, representando aproximadamente el 44 % del total, es decir, alrededor de 259 mil personas, quienes requieren infraestructura adecuada como rampas funcionales, elevadores operativos y espacios reservados. Le sigue la discapacidad visual, con un 27 %, equivalente a cerca de 159 mil personas, para quienes los sistemas de transporte deben ofrecer guías podotáctiles, señalización contrastada y anuncios sonoros claros.

Por su parte, la discapacidad auditiva representa el 12 %, aproximadamente 70 mil personas, quienes requieren sistemas visuales accesibles para recibir información durante sus trayectos. La discapacidad intelectual alcanza el 10 %, es decir, alrededor de 59 mil habitantes, quienes necesitan entornos comprensibles y apoyos cognitivos mediante señalética sencilla y personal capacitado. Finalmente, la discapacidad mental o psicosocial constituye cerca del 7 %, equivalente a aproximadamente 41 mil personas, para quienes resulta indispensable garantizar un trato digno, libre de estigmas y con entornos accesibles que reduzcan la ansiedad o la sobrecarga sensorial.

Estos datos evidencian que la accesibilidad no puede reducirse únicamente a infraestructura mínima, sino que constituye una obligación integral que requiere sistemas de transporte con ajustes razonables plenamente operativos, personal capacitado y condiciones que garanticen seguridad, autonomía y dignidad para todas las personas con discapacidad.





Si bien la Ciudad de México ha impulsado diversas acciones institucionales orientadas a mejorar la accesibilidad, estas aún resultan insuficientes frente a las necesidades reales de la población con discapacidad. El Sistema de Movilidad Integrada ha avanzado en la incorporación del diseño universal mediante pisos bajos en líneas del Metrobús, espacios reservados, áreas podotáctiles y señalización visual más clara. Asimismo, en Trolebús y RTP se han renovado unidades con rampas y mecanismos de arrodillamiento vehicular, mientras que en el Metro se han modernizado ciertos trenes y accesos. También se instalaron validadores de la Tarjeta de Movilidad Integrada para facilitar el uso del sistema a personas con discapacidad visual. Sin embargo, estos esfuerzos continúan limitados por fallas recurrentes en elevadores, rampas en mal estado, puertas automáticas fuera de operación y la ausencia de personal capacitado para brindar asistencia adecuada. En la práctica, la infraestructura accesible no siempre se encuentra disponible ni en condiciones óptimas de funcionamiento, lo que reproduce barreras sistemáticas para el acceso al transporte público.

Instituciones como el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México y el Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad han impulsado diversas acciones para promover el trato digno en el transporte público y otros servicios urbanos. Entre ellas destacan la elaboración de guías de trato digno hacia las personas con discapacidad, cursos de capacitación dirigidos a personal operativo del transporte público sobre accesibilidad, derechos humanos y ajustes razonables, así como módulos informativos y recomendaciones dirigidas a dependencias públicas para garantizar accesos continuos, señalización táctil y mecanismos de comunicación accesible.

No obstante, dichas acciones han tenido un alcance limitado y no se han consolidado como programas permanentes con mecanismos sólidos de seguimiento y evaluación. Asimismo, las medidas implementadas por los distintos sistemas de transporte, como la modernización de unidades accesibles y la incorporación de espacios para dispositivos de apoyo, continúan siendo insuficientes frente a la magnitud de las barreras existentes. Esta falta de continuidad, supervisión y coordinación interinstitucional mantiene un escenario en el que el derecho a la movilidad en condiciones de igualdad aún no se garantiza plenamente.

Aunado a lo anterior, resulta pertinente reconocer que la Ciudad de México ha impulsado espacios institucionales de participación directa para las personas con discapacidad. Uno de los ejercicios más relevantes es el Parlamento de Personas con Discapacidad, celebrado del 25 de julio al 1 de agosto del año en curso y presidido por la diputada Jannete Guerrero Maya desde la Comisión de Derechos Humanos del Congreso de la Ciudad de México, el cual permitió visibilizar diversas experiencias de exclusión cotidiana y formular propuestas para fortalecer la accesibilidad y la inclusión.





Durante las sesiones, diversas personas participantes señalaron que la falta de información, sensibilización y capacitación entre personas servidoras públicas y ciudadanía constituye uno de los principales factores que perpetúan la discriminación. En su intervención, Federico Rivas subrayó la necesidad urgente de garantizar que todos los actores sociales conozcan y respeten los principios de trato digno, ajustes razonables y no discriminación, destacando que sin este conocimiento básico resulta imposible avanzar hacia una ciudad verdaderamente accesible e incluyente. Su planteamiento evidenció que el problema no se limita a la infraestructura, sino que también responde a barreras culturales, institucionales y sociales que continúan reproduciendo prácticas excluyentes.

Las reflexiones presentadas en el Parlamento reforzaron que las barreras que enfrentan las personas con discapacidad no son únicamente físicas, sino también institucionales y actitudinales. La falta de capacitación y sensibilización entre operadores del transporte, policías auxiliares, personal administrativo y funcionarios de primer contacto tiene efectos directos en el acceso y ejercicio de sus derechos. Cuando las instituciones carecen de conocimientos básicos sobre ajustes razonables o trato digno, la discriminación deja de ser un hecho aislado y se convierte en un patrón estructural que deteriora la confianza ciudadana en los servicios públicos.

En conjunto, estos testimonios y observaciones evidencian que los avances institucionales aún no se traducen en una accesibilidad efectiva ni en condiciones de movilidad digna para las personas con discapacidad. Las barreras físicas persisten; sin embargo, son las barreras actitudinales y la falta de sensibilización las que continúan reproduciendo escenarios de exclusión cotidiana. El Parlamento de Personas con Discapacidad dejó claro que la transformación requiere esfuerzos sostenidos, coordinación interinstitucional y políticas públicas que coloquen en el centro la experiencia real de quienes enfrentan estas limitaciones todos los días. Bajo este panorama, resulta imprescindible fortalecer las acciones de capacitación, supervisión y sensibilización, a fin de consolidar entornos de movilidad verdaderamente accesibles, incluyentes y respetuosos de los derechos de las personas con discapacidad.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

La Ciudad de México alberga a más de 500 mil personas con discapacidad, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, lo que representa uno de los grupos de atención prioritaria más numerosos de la capital. Sin embargo, pese a que la ciudad cuenta con uno de los sistemas de transporte más amplios del país, persisten importantes brechas de accesibilidad que limitan el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad.

De acuerdo con el Diagnóstico de Accesibilidad en el Sistema de Movilidad Integrada de la Ciudad de México 2022, elaborado por el Instituto de Planeación Democrática y





Prospectiva de la Ciudad de México, menos del 40 % de las estaciones del Metro y Metrobús cumplen con criterios básicos de accesibilidad universal, mientras que gran parte de las rutas de transporte concesionado carecen de condiciones adecuadas para personas usuarias de silla de ruedas, personas ciegas o con movilidad limitada. Estas cifras evidencian que, en la práctica, el derecho a una movilidad plena y accesible aún no se encuentra garantizado para miles de personas en la ciudad.

A estas barreras materiales se suma el trato discriminatorio que todavía enfrentan muchas personas con discapacidad en el transporte público y en la vía pública. En diversos testimonios retomados por el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, personas con discapacidad han señalado experiencias de rechazo, miradas despectivas, actitudes de impaciencia e incluso negativas de acceso por parte de operadores del transporte o de otras personas usuarias. Estos testimonios reflejan que la discriminación no siempre se manifiesta de forma explícita; también se expresa en la falta de disposición para ceder un asiento preferente, en la indiferencia frente a quienes requieren más tiempo para abordar una unidad o en la ausencia de empatía hacia quienes necesitan apoyo para orientarse dentro de una estación. En muchos casos, esta violencia cotidiana y simbólica puede resultar tan limitante como las propias barreras físicas.

La combinación de obstáculos materiales y prácticas discriminatorias genera además un impacto emocional significativo. Muchas personas con discapacidad pueden experimentar ansiedad al salir de casa, temor a no poder regresar si un elevador del Metro se encuentra fuera de servicio o preocupación constante por depender de la voluntad de terceros para poder desplazarse. Aunque esta dimensión emocional pocas veces aparece reflejada en informes técnicos, constituye una expresión real de desigualdad estructural, ya que limita la autonomía, incrementa el estrés cotidiano y, en algunos casos, provoca que las personas reduzcan sus actividades fuera del hogar. La ciudad, en lugar de ser un espacio accesible e incluyente, puede convertirse en un entorno incierto que obliga a negociar constantemente cada traslado y cada desplazamiento.

Esta falta de accesibilidad tiene consecuencias directas en el ejercicio de otros derechos fundamentales. Las dificultades para desplazarse, aunadas a la posibilidad de enfrentar actos de discriminación, impactan el acceso al empleo, la educación, la atención médica y la participación comunitaria. Para muchas personas con discapacidad, trasladarse no implica únicamente recorrer una distancia, sino enfrentar obstáculos físicos, incertidumbre y la posibilidad de recibir un trato indigno o excluyente. Esta realidad perpetúa brechas sociales que contravienen los principios de igualdad y no discriminación reconocidos en la legislación nacional e internacional.





Frente a este panorama, el Parlamento de Personas con Discapacidad enfatizó que la accesibilidad no puede limitarse exclusivamente a infraestructura física o al cumplimiento formal de obligaciones normativas, sino que requiere una transformación cultural profunda. La ciudadanía debe asumir una corresponsabilidad activa en el respeto a los espacios preferentes, en la empatía hacia quienes requieren apoyo para orientarse o movilizarse y en la eliminación de conductas que reproduzcan estigmas, exclusión o discriminación. Reconocer la dignidad de las personas con discapacidad implica comprender que la accesibilidad no constituye un privilegio, sino un derecho humano indispensable para garantizar la igualdad sustantiva.

Si bien la Ciudad de México ha impulsado políticas públicas, campañas informativas y marcos normativos en materia de inclusión y accesibilidad, aún persisten rezagos significativos que mantienen a esta población en condiciones de vulnerabilidad. Las denuncias presentadas ante el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, los testimonios expuestos en el Parlamento de Personas con Discapacidad y la persistencia de infraestructura insuficiente evidencian que las acciones actuales todavía no garantizan una movilidad plenamente segura, digna, accesible y libre de discriminación. Por ello, resulta indispensable fortalecer las acciones institucionales, comunitarias y de sensibilización social para avanzar hacia una ciudad verdaderamente incluyente y accesible para todas las personas.

OBJETIVO DE LA PROPOSICIÓN

El presente Punto de Acuerdo tiene por objeto fortalecer la construcción de una política pública integral de movilidad incluyente en la Ciudad de México, mediante la articulación de acciones institucionales orientadas a garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad en el espacio público y en los sistemas de transporte colectivo. En este sentido, se busca impulsar medidas permanentes de capacitación y procesos de sensibilización dirigidos tanto al personal operativo y de primer contacto de las dependencias y organismos que integran la red de movilidad de la capital, como a las personas usuarias que interactúan cotidianamente en dichos espacios.

La finalidad es promover una cultura basada en el respeto, la accesibilidad universal y el trato digno, sustentada en el reconocimiento de la diversidad, la igualdad sustantiva y la eliminación de barreras físicas, comunicacionales y actitudinales que históricamente han limitado la participación plena de las personas con discapacidad en la vida comunitaria. Asimismo, se pretende fortalecer las capacidades institucionales para brindar una atención adecuada, oportuna y con perspectiva de derechos humanos, en cumplimiento de los principios establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución Política de la Ciudad de México, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la legislación local aplicable y los instrumentos internacionales en materia de derechos humanos.





A través de este Punto de Acuerdo se busca consolidar acciones coordinadas entre el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, el Instituto de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México y las autoridades de movilidad de la Ciudad de México, con el propósito de generar entornos más seguros, accesibles, incluyentes y respetuosos para todas las personas, particularmente para quienes enfrentan mayores condiciones de vulnerabilidad. La implementación de programas permanentes de capacitación dirigidos al personal público, así como de campañas integrales de sensibilización orientadas a la ciudadanía usuaria, permitirá avanzar hacia un sistema de movilidad más justo y equitativo, alineado con los estándares nacionales e internacionales en materia de derechos humanos, accesibilidad, no discriminación y desarrollo sostenible.

CONSIDERACIONES

1. El artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en la propia Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, y que queda prohibida toda forma de discriminación motivada, entre otras causas, por condición social, discapacidad, nivel educativo o cualquier otra que atente contra la dignidad humana.
2. El artículo 4°, numeral C *Igualdad y no discriminación*, de la Constitución Política de la Ciudad de México garantiza la igualdad sustantiva entre todas las personas, sin distinción por ninguna condición de diversidad humana, y mandata a las autoridades a implementar medidas de nivelación, inclusión y acciones afirmativas para asegurarla. Asimismo, prohíbe toda forma de discriminación, ya sea formal o de facto, que vulnere la dignidad humana o limite derechos, incluyendo discriminación por origen étnico o nacional, apariencia física, color de piel, lengua, género, edad, discapacidad, condición social, situación migratoria, condiciones de salud, embarazo, religión, opiniones, orientación o preferencia sexual, identidad y expresión de género, características sexuales, estado civil u otras condiciones. Asimismo el artículo 11°, numeral G *Derechos de personas con discapacidad*, reconoce los derechos de las personas con discapacidad y obliga a las autoridades a garantizar su inclusión, accesibilidad, diseño universal y ajustes razonables.
3. El artículo 33° de la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México establece que el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México es un organismo descentralizado, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía técnica y de gestión. Esta autonomía le permite diseñar e implementar estrategias, campañas y acciones propias, sin depender jerárquicamente de una secretaría para aprobar su operación. De manera complementaria, el artículo 35°, fracciones I, II y III del mismo ordenamiento, establece que el Consejo está facultado para diseñar, implementar y promover





políticas públicas para prevenir y eliminar la discriminación, así como para coordinarse con entes públicos y dar seguimiento a sus acciones en esta materia.

4. El artículo 3° de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México, establece que la creación de condiciones adecuadas para asegurar la plena integración y participación en el desarrollo de las personas con discapacidad constituye una causa de interés público. En consecuencia, no sólo la Administración Pública, sino todos los sectores de la sociedad deben participar activamente en el cumplimiento
5. En concordancia con este principio, el artículo 5°, numeral IV, reconoce como acciones prioritarias la implementación de programas de accesibilidad universal que aseguren el acceso, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte y a las comunicaciones, promoviendo la eliminación de barreras y el ejercicio efectivo de sus derechos.
6. El Artículo 5° de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México reconoce la movilidad como un derecho fundamental que debe garantizar el desplazamiento seguro y accesible de todas las personas, colocando a la persona como centro del sistema y asegurando condiciones de transporte de calidad para los grupos de atención prioritaria, protegiendo su integridad y evitando cualquier forma de discriminación o violencia.

Por su parte, el artículo 7° del mismo ordenamiento establece que la Administración Pública debe orientar sus políticas y acciones bajo principios que aseguren un sistema inclusivo, seguro y eficiente, destacando la accesibilidad universal, la igualdad de oportunidades, la calidad en los servicios, la resiliencia ante contingencias, la multimodalidad, la sustentabilidad y el uso de innovación tecnológica para mejorar la gestión y reducir impactos negativos.

En congruencia con lo anterior el artículo 12° fracción XXV establece que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México debe establecer y promover políticas públicas para 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 coordinando la instalación de ajustes necesarios en la infraestructura y señalamientos.

7. El Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 10, establece el compromiso de reducir las desigualdades y promover la inclusión social, económica y política de todas las personas, con especial atención a quienes enfrentan condiciones de vulnerabilidad, lo que obliga a fortalecer acciones que garanticen accesibilidad, trato digno y participación plena. De igual manera, el ODS 11 establece la necesidad de construir ciudades y comunidades inclusivas, seguras y accesibles,





promoviendo sistemas de movilidad sostenibles y garantizando condiciones equitativas para todas las personas, especialmente para quienes requieren atención prioritaria.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, ponemos a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, al Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación y al Instituto de las Personas con Discapacidad, ambos de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus respectivas atribuciones, diseñen, elaboren y desarrollen de manera conjunta una campaña integral de sensibilización dirigida a las personas usuarias del transporte público, orientada a promover el respeto, la accesibilidad, el trato digno, así como la protección y el adecuado uso de los espacios, infraestructura y ajustes razonables destinados a las personas con discapacidad, incluyendo cajones de estacionamiento exclusivos, rampas, elevadores, guías podotáctiles y espacios preferentes en el transporte público, a fin de fortalecer el respeto de los derechos de las personas con discapacidad en la vía pública y en los sistemas de movilidad.

SEGUNDO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, al Sistema de Transporte Colectivo Metro, al Metrobús, a la Red de Transporte de Pasajeros, al Servicio de Transportes Eléctricos y a las 16 Alcaldías, todos de la Ciudad de México, para que en el ámbito de sus respectivas atribuciones, impulsen y fortalezcan campañas, acciones de sensibilización, procesos de capacitación y medidas institucionales orientadas a promover un trato digno, adecuado y accesible hacia las personas con discapacidad en la vía pública y en los sistemas de transporte público, así como el respeto a los espacios, infraestructura y ajustes razonables destinados a garantizar su movilidad e inclusión.

TERCERO. El Congreso de la Ciudad de México exhorta, cordial y respetuosamente, a la Secretaría de Movilidad, a la Secretaría de Seguridad Ciudadana y a la Agencia Digital de Innovación Pública, todos de la Ciudad de México, para que en coordinación con las autoridades competentes, evalúen la implementación de herramientas digitales accesibles que permitan reportar obstáculos, ocupación indebida de espacios exclusivos e incidencias que afecten la movilidad y accesibilidad de las Personas con Discapacidad.

ATENTAMENTE

Dip. Jannete Elizabeth Guerrero Maya

Jannete Guerrero Maya





Dip. Víctor Gabriel Varela López

Víctor Varela López

Dip. Rebeca Peralta León

Dip. Olivia Garza de los Santos

Olivia Garza de los Santos

Dip. Diego Orlando Garrido López

Dip. María del Rosario Morales Ramos

Dip. Leonor Gómez Otegui

Leonor Gómez Otegui

Dip. Diana Barragán Sánchez

Diana Barragán Sánchez

Dip. Lizzette Salgado Viramontes

Dip. Erika Lizeth Rosales Medina

Erika Rosales Medina

Dip. Claudia Neli Morales Cervantes

Dip. Diana Sánchez Barrios

Diana Sánchez Barrios

Dip. Royfid Torres González

Royfid Torres González

Dip. Ana Luisa Buendía García

Ana Luisa Buendía García

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles, en la Ciudad de México, a los **26** días del mes de **mayo** del año **2026**

