



II LEGISLATURA



PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL ESTE H. CONGRESO SOLICITA AL C. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA, TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), INFORMACIÓN RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA REMODELACIÓN DE DISTINTAS ESTACIONES Y EN LOS TRENES QUE SE ADQUIRIRÁN CON MOTIVO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DE DICHO SISTEMA DE TRANSPORTE

DIPUTADO HÉCTOR DÍAZ POLANCO

PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA.

P R E S E N T E.

El que suscribe **Diputado Royfid Torres González**, Integrante de la Asociación Parlamentaria Ciudadana en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 1, 10, 13 fracciones IX, XV y CXIX de la Ley Orgánica del Congreso; 99 fracción II, 100 fracciones I y II, 100, 120 del Reglamento del Congreso, todos los ordenamientos de la Ciudad de México, someto a la consideración del Pleno de este Órgano Legislativo, con carácter de urgente y obvia resolución la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL ESTE H. CONGRESO SOLICITA AL C. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA, TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), INFORMACIÓN RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA REMODELACIÓN DE DISTINTAS ESTACIONES Y EN**



II LEGISLATURA



LOS TRENES QUE SE ADQUIRIRÁN CON MOTIVO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DE DICHO SISTEMA DE TRANSPORTE, conforme a los siguientes:

ANTECEDENTES

1.- El sábado 29 de abril de 1969, se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo” para construir, operar y explotar un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal, entre las consideraciones de dicha publicación señalaba:

I. Que en el orden de las necesidades de la población del Distrito Federal que requieren, pronta, adecuada y efectiva satisfacción, se encuentran entre las de primer rango las de organizar y establecer medios y sistemas de transporte de pasajeros que lo realicen en forma segura, rápida y cómoda.

II. Que el Departamento del Distrito Federal ha llevado a cabo estudios de los que se deduce la posibilidad y la conveniencia de establecer en la ciudad de México, para dar satisfacción a la necesidad ya expresada, un tren rápido movido por energía eléctrica, con recorridos subterráneos y superficiales, mediante el cual se efectúe el transporte colectivo de personas, aliviando así en gran parte los problemas originados por la saturación del tránsito en varias vías públicas.”

2.- Actualmente, el Sistema de Transporte Colectivo cuenta con 226 kilómetros y 195 estaciones, distribuidas en las Líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, A, B y 12. Cabe señalar que la Línea 1 fue la primera en entrar en operación en la Ciudad de México, siendo inaugurada el 4 de septiembre de 1962.

En días recientes se ha hecho de conocimiento público que se realizarán obras de rehabilitación de la Línea 1 del Sistema de Transporte Colectivo, la cual se realizará en



II LEGISLATURA



dos etapas. En la primera de ellas, se cerrará el servicio al público para modernizar el tramo de las estaciones Pantitlán a Salto del Agua. En una segunda fase se cerrará al público el tramo correspondiente a las estaciones Balderas-Observatorio.

3.- De conformidad con lo dispuesto con el Censo de Población y Vivienda del año 2020, realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en la Ciudad de México habitan 493,589 personas que se reconocen que viven con una discapacidad, de los cuales 212,512 son hombres y 281,077 son mujeres. Asimismo, también se reconocen como personas con alguna limitación (aquellas que tienen poca dificultad para realizar al menos una de las actividades de la vida diaria como: ver, oír, caminar, recordar o concentrarse, bañarse, vestirse o comer, hablar o comunicarse), 1,141,218, habitantes de esta Ciudad y 145,428 personas se consideración población con algún problema o condición mental. El INEGI refiere que por problemas o condición mental debemos entender: “...Estado alterado de salud mental (desde el nacimiento, como resultado de una enfermedad o de un trastorno mental y del comportamiento, lesión o proceso de envejecimiento), que dificulta a la persona a participar en actividades de la vida social comunitaria e interactuar con otras personas de manera adecuada para el contexto y su entorno social (por ejemplo, familia, escuela, trabajo, vecinos, etcétera). El estado alterado de salud mental incluye padecimientos como autismo, síndrome de Down, esquizofrenia, retraso mental (leve o grave), etcétera”.¹

4.- El 13 de diciembre de 2006, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Este instrumento señala en su preámbulo, que la discapacidad es un concepto que evoluciona; y que

¹ Tomada de

https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=Discapacidad_01&bd=Discapacidad La información está referida al 15 de marzo de 2020. Consultada el 20-07-2022.



II LEGISLATURA



resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan la participación plena y efectiva de las personas con discapacidad en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Dicho instrumento en su artículo primero define a la discapacidad como:

“...Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo **que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.**” (Énfasis añadido).

Se abandona la consideración de la persona con discapacidad como objeto de políticas asistenciales o programas de beneficencia o caridad, y se reconoce su personalidad y capacidad jurídica, su condición de sujeto de derechos, con atención a todas las etapas y ámbitos de la vida. La definición de este concepto, que es cambiante en el tiempo, ya no se define a partir de la propia deficiencia orgánica de la persona. Ahora, se establece que ésta, es el resultado de un ser humano y su relación con las características y condiciones del entorno social.

5.- Por lo anterior, podemos afirmar, que no son las personas quienes deben adaptarse al entorno social (calles, transporte, edificios, medios de comunicación); sino que éste es el que debe de adecuarse a las necesidades de las personas con discapacidad para que estas, puedan ejercer plenamente todos sus derechos.

En este orden de ideas, un derecho fundamental que debe garantizarse a las personas con discapacidad es el de la accesibilidad. Así lo reconoce la precitada Convención, la cual en su preámbulo señala:

“Reconociendo la importancia de la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, a la salud y la educación y a la información y las comunicaciones, para que las



II LEGISLATURA



personas con discapacidad puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales,”

6.- La accesibilidad no sólo es un derecho de las personas con discapacidad sino de todas las personas. La posibilidad de tender acceso a la información, bienes y servicios garantizan el ejercicio de los derechos fundamentales. Por lo cual, debemos hablar de que su diseño debe tener aquellas características que permitan que todas las personas puedan hacer uso de los mismos. Así podemos hablar del diseño universal, el cual la Convención y la Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad, lo definen como: “...el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.”

7.- El enfoque como se ha abordado la discapacidad ha variado en el transcurso de los años. Así tenemos que la Línea 1 del Sistema de Transporte Metropolitano fue construida hace más de medio siglo. En ese entonces, las condiciones de diseño universal no eran debidamente consideradas, lo que implica que el acceso y el uso de este sistema de transporte se podía complicar para algunas personas dada las propias características arquitectónicas con las que se construyó.

Los trabajos de modernización de las instalaciones de la multicitada Línea 1, son una oportunidad para realizar las adecuaciones necesarias, para que, a través de un diseño universal, garantizar la accesibilidad universal y así posibilitar a todas y todos los habitantes de esta metrópoli, el ejercicio pleno de todos sus derechos.

Este proceso de modernización tendrá, sin duda, un enorme impacto en la vida pública y social de la Ciudad, por lo que es necesario conocer cuáles serán las adecuaciones y modificaciones que se realizarán a las estaciones del Sistema de Transporte



II LEGISLATURA



Metropolitano; así como las características de accesibilidad de los nuevos trenes que se han anunciado que se van a adquirir, y que permitan garantizar los derechos de las y los habitantes de esta Ciudad; y especialmente, de las personas con discapacidad.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El derecho humano a la accesibilidad es indispensable para el desarrollo de la vida digna en las personas con discapacidad. La accesibilidad genera las condiciones que influyen para el goce de otros derechos humanos.

La Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México, señala que la “Integración al Desarrollo”, es la inclusión a la participación activa y permanente de las personas con discapacidad en todos los ámbitos de la vida diaria, principalmente en el social, económico, político, cultural y recreativo.

Es por esto que el gobierno de la Ciudad de México tiene la obligación de reforzar e implementar todos los mecanismos conducentes a garantizar los derechos de las personas con discapacidad, erradicar la discriminación y conseguir igualdad de oportunidades en este sector mediante la adecuación de los espacios de manera accesible para que puedan ejercer los derechos de manera plena.

Hemos señalado que la discapacidad no es un accidente o una desgracia que le sucede a un individuo de forma aislada, sino que tiene que ver en como este individuo se relaciona con el medio social y las barreras que este sistema le impone, producto de estereotipos y prejuicios establecidos sobre aquellos que se alejan de los requisitos determinados por un sistema jerárquico de relaciones políticas, económicas y sociales impuestos por los sujetos dominantes de la sociedad.



II LEGISLATURA



Una de estas barreras es la inaccesibilidad en los sistemas de comunicación e información, en los entornos de trabajo, transporte, viviendas, edificios públicos y lugares de entretenimiento; la falta de acceso a la escuela y al trabajo; y todas aquellas condiciones actitudinales que generan estereotipos y discriminación.

La falta de accesibilidad implica un enorme problema al que se enfrentan las personas con discapacidad. Desde salir del hogar significa un enorme reto para este grupo social, pues no hay manera de encontrar los medios de transporte adecuados que les permitan su movilidad o tienen que invertir horas adicionales o se incrementan los gastos de transporte para sus traslados

Así es frecuente observar que en distintas ocasiones usuarios de sillas de ruedas, son cargados por personal del Sistema de Transporte Colectivo o por otros usuarios, lo que implica un riesgo, a la salud e integridad física; tanto de la persona con discapacidad como de las personas que lo están auxiliando.

La sola colocación de rampas o elevadores no es suficiente, pues es común olvidar en los diseños de construcción y operación de los sistemas de transporte a aquellas personas que tienen una diversidad funcional distinta a la motriz. Así para las personas con alguna discapacidad sensorial se deben de garantizar instrumentos auditivos o visuales que les permitan su transporte de manera segura e informada, por lo que negar estos diseños implica la violación a su derecho a la autonomía personal e independencia en el desarrollo de sus actividades diarias.

En este sentido, la construcción de espacios acordes con un diseño universal permite la participación efectiva en la sociedad y esto determina que será aplicable a aquellos entornos, productos, bienes y servicios que tengan una relación con dicha participación.



II LEGISLATURA



La falta de diseño universal y en consecuencia de la accesibilidad es una forma de discriminación pues no permite el goce de derechos de todas las personas.

El Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en las observaciones finales a las observaciones a México, con relación al tema de accesibilidad ha señalado dentro de los ámbitos de preocupación y recomendaciones lo siguiente.

En las observaciones del año 2014 se indicó:

20. El Comité recomienda al Estado parte:

- a) Acelerar el proceso de reglamentación de las leyes en materia de accesibilidad en línea con la Observación general N.º 2 (2014) del Comité sobre la accesibilidad;
- b) Instaurar mecanismos de monitoreo, mecanismos de queja y sanciones efectivas por incumplimiento de las leyes sobre accesibilidad;
- c) Adoptar medidas para asegurar que los planes de accesibilidad incluyan los edificios existentes y no solamente las nuevas edificaciones;
- d) Diseñar e implementar un plan nacional de accesibilidad aplicable al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público;
- e) Velar por que las entidades privadas tengan debidamente en cuenta todos los aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad y que sean objeto de sanciones en caso de incumplimiento.²

En la evaluación realizada por el citado Comité en este año, el informe señala que desafortunadamente no hubo muchos avances, dicho órgano colegiado señaló dentro de sus preocupaciones y recomendaciones con relación a la accesibilidad, lo siguiente:

“Accesibilidad (art. 9)

² Comité sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad. Disponible en https://hchr.org.mx/wp/wp-content/themes/hchr/images/doc_pub/G1419180.pdf Consultado el 21 07 2022.



II LEGISLATURA



27. El Comité observa con preocupación que el actual marco jurídico del Estado parte sobre la accesibilidad para las personas con discapacidad no contiene normas jurídicas vinculantes que aborden todos los ámbitos contemplados en el artículo 9 de la Convención, incluidos los respectivos procesos, procedimientos de denuncia y mecanismos de evaluación.

28. El Comité recomienda que el Estado parte:

- a) Examine la compatibilidad con la Convención y la aplicación en la práctica de la actual Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- b) Promulgue leyes vinculantes que garanticen la accesibilidad en todos los ámbitos contemplados en el artículo 9 de la Convención, en consonancia con la observación general núm. 2 (2014) del Comité, relativa a la accesibilidad, y garantice la aplicación directa de dichas leyes en todos los niveles de gobierno;
- c) Establezca competencias y procedimientos para aplicar las leyes de accesibilidad, instituya mecanismos de denuncia y control, y defina recursos efectivos para situaciones de incumplimiento;
- d) Revise el actual plan nacional de accesibilidad teniendo en cuenta las nuevas leyes sobre accesibilidad y lo haga aplicable al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos o proporcionados al público, en particular para las personas con discapacidad que viven en comunidades remotas, rurales e indígenas.”³

Como podemos apreciar una situación común ha sido la falta de un mecanismo de supervisión adecuado para garantizar la aplicación práctica de las normas de accesibilidad.

De acuerdo con el sitio Discapnet, de la Fundación ONCE, “el transporte accesible como tal, es un derecho que todas las personas tienen, poder desplazarse libremente, ya sea en autobuses, vehículos propios, trenes, metros, autocares, etc., para ello todas

³ Comité sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad. Disponible en https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fC%2fMEX%2fCO%2f2-3&Lang=en Consultado el 27 07 2022.



II LEGISLATURA



las empresas y organismos implicados en el transporte deben tener esto como un principio, y que es nada menos que cuidar su accesibilidad para que una persona con diversidad funcional tenga plena movilidad para viajar a donde quiera o desee.”⁴

En consecuencia, podemos apreciar la imperiosa necesidad de garantizar que las instalaciones y los trenes del Sistema de Transporte Colectivo cuenten con las características de diseño universal, hemos observado que, al iniciarse las obras de este sistema de transporte colectivo, en su diseño no se contemplaba esta accesibilidad universal. Por lo tanto, muchas de dichas instalaciones y trenes no permiten el uso y disfrute de algunas personas, especialmente de aquellas que viven con alguna condición de discapacidad ya sea temporal o permanente.

Las obras de remodelación que se están realizando en la Línea 1, del Sistema de Transporte Colectivo debe contemplar en su diseño la accesibilidad para todas las personas. La accesibilidad es un elemento básico a la hora de emprender la construcción o remodelación de una obra, o al momento de definir la adquisición de un vehículo de transporte para que todas las personas puedan ejercer sus derechos en igualdad de condiciones. Por el contrario, la falta de estas condiciones básicas constituye un acto de discriminación, al no permitir el goce de los derechos de todas las personas en igualdad de circunstancias.

Las autoridades de la Ciudad han señalado que los trenes serán cómodos y rápidos, pero no se ha hecho ningún pronunciamiento de que sean totalmente accesibles. Por lo que es oportuno que las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo informen sobre las condiciones de accesibilidad que estas obras de remodelación contendrán.

⁴ Comisión Nacional de Derechos Humanos. Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad. Pág. 56. Disponible en <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf> Consultado el 21 07 2022.



II LEGISLATURA



Conocer cuáles fueron los estudios que, en su caso, se realizaron para solventar las observaciones del propio Comité sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad, con relación a garantizar la accesibilidad.

Como hemos analizado, los distintos instrumentos internacionales como nacionales obligan a que se garanticen los derechos de todas las personas en igualdad de condiciones en el uso y aprovechamiento de los bienes públicos, a través del diseño universal y de la accesibilidad de estos. Por lo que las actuales obras de remodelación de la línea 1, deben de tener como hoja de ruta, la dignidad humana y la igualdad y para esto garantizar la accesibilidad universal, para lo cual insistimos es oportuno conocer las adecuaciones y condiciones que garantizaran estos derechos.

Ante relatadas circunstancias, caben hacerse las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERO. Que en términos del artículo 13 fracción XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de este Congreso, comunicarse con los otros Órganos Locales de Gobierno, los Órganos Autónomos Locales y Federales, los Poderes de la Unión o las Autoridades o poderes de las entidades federativas, por conducto de su Mesa Directiva, la Junta o sus órganos internos de trabajo, según el caso, de conformidad con lo que dispongan las leyes correspondientes.

SEGUNDO. Que de conformidad con lo dispuesto en lo señalado por los artículos 7 fracción XV, 337 y 340 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, es facultad de los Diputados, representar los intereses legítimos de los ciudadanos, así como promover y gestionar la solución de los problemas y necesidades colectivas ante las autoridades competentes, a través de proposiciones y denuncias.



II LEGISLATURA



TERCERO. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece en su artículo 3° que la accesibilidad es uno de los principios que marca las directrices para que los Estados Parte adecuen su legislación a este instrumento internacional. Por su parte el artículo 9° reconoce a la accesibilidad como un derecho señalando:

“Artículo 9. Accesibilidad

A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

- a) Los edificios, las vías públicas, **el transporte** y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;” (Énfasis añadido).

CUARTO. El artículo 4° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En este orden de ideas, el artículo 13 de la Constitución Política de la Ciudad de México, establece el Derecho a la movilidad, señalando que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo con la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.



II LEGISLATURA



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.

QUINTO. La Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad define en su artículo 2, fracción I, a la accesibilidad como:

“I. Accesibilidad. Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales;”

Dicha ley señala los principios que deberán observar las políticas públicas que son, entre otros, el de accesibilidad. Por su parte, el párrafo primero del artículo 16 y el artículo 17, de la norma invocada sostienen:

“Artículo 16. Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras.

Artículo 17. Para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públicos, se contemplarán entre otros, los siguientes lineamientos:

I. Que sea de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas;



II LEGISLATURA



- II. Que incluya el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema braille, lengua de señas mexicana, ayudas técnicas, perros guía o animal de servicio y otros apoyos, y
- III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.”

SEXTO. La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en el artículo 4, enuncia como uno de los principios de movilidad y seguridad vial que deben de considerar las autoridades de la Administración Pública Federal, de las entidades federativas, municipal, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, el de accesibilidad, al cual define como:

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

Dicho artículo dispone en sus fracciones XI y XII, lo siguiente:

“XI. Discriminación por motivos de discapacidad: Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XII. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño



II LEGISLATURA



universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;”

Los artículos 6, 9, 13, 21 y 22 disponen en la parte que nos interesa señala:

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad: I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;

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:

- 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;
- IV. 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
- 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.

Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad,



II LEGISLATURA



independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluyan a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.”

SÉPTIMO. La Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México, dispone que la “Integración al Desarrollo”, es la inclusión a la participación activa y permanente de las personas con discapacidad en todos los ámbitos de la vida diaria, principalmente en el social, económico, político, cultural y recreativo.

Esta Ley señala define a la accesibilidad en los siguientes términos:

“II. Accesibilidad.- Acceso de las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Este se llevará a cabo a través de medidas pertinentes que incluyan la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, aplicándose a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo, los servicios



II LEGISLATURA



de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia;”

El artículo 98, de la Ley Constitucional de Derechos Humanos y sus Garantías de la Ciudad de México, plantea que: Las personas tienen derecho a la movilidad, que consiste en el efectivo desplazamiento de individuos en condiciones suficientes, frecuentes, dignas, accesibles y asequibles, sin discriminación y con seguridad para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo.

La Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México, establece como su 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. En caso de incumplimiento se estará a lo dispuesto por los ordenamientos legales a los que se encuentra sujeta la presente Ley.”

Dicha norma en sus artículos 2, 3, fracciones I, VI, VII, XI XII y XIII, señala:

“Artículo 2.- Todas las edificaciones públicas y privadas, que presten servicios al público, que se construyan a partir de la entrada en vigor de la presente 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 la presente Ley, reglamentos, normas técnicas y demás ordenamientos aplicables en la materia; asimismo, en las edificaciones existentes, se deberán realizar los ajustes razonables y adaptaciones, considerando la aplicación de criterios de accesibilidad de manera progresiva.

Artículo 3.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:



II LEGISLATURA



I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, en igualdad de condiciones con las demás al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías, y a los servicios que se brindan en la Ciudad de México, garantizando su uso seguro, autónomo y cómodo.

VI. **Discriminación:** Cualquier distinción, exclusión y restricción motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

VII, **Diseño Universal:** El diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado de manera que tenga plenamente en cuenta su dignidad y diversidad. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada cuando se necesiten, lo anterior con base en los siguientes principios: uso equitativo, uso flexible, uso simple o intuitivo, información perceptible, tolerancia al error, mínimo esfuerzo físico y adecuado tamaño de aproximación y uso.

XI. **Persona con discapacidad:** Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, psicosocial, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.

XII. **Persona con movilidad limitada:** Aquella persona que de forma temporal o permanente debido a enfermedad, edad, accidente, operación quirúrgica, genética o alguna otra condición, realiza un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado.

Este concepto Incluye a niños, niñas y adultos que transitan con ellos o ellas, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, personas con equipaje o paquetes que impidan su adecuado traslado, así como a la persona que la acompaña en dicho desplazamiento.



II LEGISLATURA



XIII. Ruta accesible: Es 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.”

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México señala que las autoridades 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. Esta ley dispone en sus artículos 5, 6, fracción I, 7, fracción II, y 9, fracciones XXVIII. XLI y LXIII.

“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.

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:



II LEGISLATURA



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

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;

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

XXVIII. Diseño universal: Diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueda utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado, dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite. Esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones;

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.

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;"

OCTAVO. Que, esta Proposición con Punto de Acuerdo se presenta con fundamento los artículos 13 fracción XV de la Ley Orgánica y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, el cual se solicita sea considerado de Urgente y Obvia Resolución,



II LEGISLATURA



En mérito de lo expuesto, sometemos a consideración del Pleno de este Honorable Congreso, de urgente y obvia resolución la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL ESTE H. CONGRESO SOLICITA AL C. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA, TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), INFORMACIÓN RESPECTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA REMODELACIÓN DE DISTINTAS ESTACIONES Y EN LOS TRENES QUE SE ADQUIRIRÁN CON MOTIVO DE LA MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DE DICHO SISTEMA DE TRANSPORTE.

RESOLUTIVOS

PRIMERO. SE SOLICITA RESPETUOSAMENTE AL C. GUILLERMO CALDERÓN AGUILERA, TITULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO) PARA QUE REMITA A ESTA SOBERANÍA UN INFORME PORMENORIZADO RESPECTO DE LOS DISEÑOS ARQUITECTÓNICOS Y LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS TRENES QUE GARANTICEN LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LAS OBRAS DE MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA 1 DE DICHO SISTEMA DE TRANSPORTE.

SEGUNDO. QUE DICHO INFORME PERMITA SEÑALAR CLARAMENTE TODOS AQUELLOS REQUERIMIENTOS PARA GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN ESTACIONES Y TRENES INDICANDO LOS ELEMENTOS Y CARACTERÍSTICAS QUE AYUDAN A PERSONAS CON DIVERSIDADES MOTRIZ, SENSORIALES, PSICOSOCIALES E INTELECTUALES.

Dado en el Recinto del Congreso de la Ciudad de México, el 11 de octubre de 2022



II LEGISLATURA



Atentamente

DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ

Congreso de la Ciudad de México

II Legislatura

Octubre de 2022