

INICIATIVA QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY GENERAL PARA LA INCLUSIÓN DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, EN MATERIA DE ARMONIZACIÓN CON LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, A CARGO DEL DIPUTADO IVÁN MILLÁN CONTRERAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

Quien suscribe, Iván Millán Contreras, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II, y 73, fracción XXIX-C, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a consideración del pleno de esta soberanía la presente iniciativa con proyecto de decreto, por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, al tenor de la siguiente

Exposición de Motivos

El derecho a la movilidad quedó reconocido en la Carta Magna con el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4o., 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020.¹

En el párrafo vigésimo primero del artículo 4o. constitucional se estableció que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”. Además, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la reforma de la fracción XXIX-C del artículo 73, que señala:²

Artículo 73. ...

I. a XXIX-B. ...

XXIX-C. Para expedir las leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de asentamientos humanos, con objeto de cumplir los fines previstos en el párrafo tercero del artículo 27 de esta Constitución, **así como en materia de movilidad y seguridad vial** ;

XXIX-D. a XXXII. ...

De igual forma, se realizaron reformas a los artículos 115 y 122 con el fin de establecer planes municipales y de zonas metropolitanas, así como para la Ciudad de México en la materia:³

Artículo 115. ...

I. a IV. ...

V. Los municipios, en los términos de las leyes federales y estatales relativas, estarán facultados para

a) Formular, aprobar y administrar la zonificación y planes de desarrollo urbano municipal, **así como los planes en materia de movilidad y seguridad vial** ;

b) a i) ...

...

VI. Cuando dos o más centros urbanos situados en territorios municipales de dos o más entidades federativas formen o tiendan a formar una continuidad demográfica, la federación, las entidades federativas y los municipios respectivos, en el ámbito de sus competencias, planearán y regularán de manera conjunta y coordinada el desarrollo de dichos centros, **incluyendo criterios para la movilidad y seguridad vial** , con apego a las leyes federales de la materia.

VII a X. ...

Artículo 122. ...

A. y B. ...

C. ...

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; **movilidad y seguridad vial**; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos, y seguridad pública.

...

D. ...

Adicionalmente, en los artículos segundo y tercero transitorios del citado decreto se estableció:⁴

Segundo. El Congreso de la Unión deberá expedir, en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, la Ley General en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero. El Congreso de la Unión deberá armonizar, en lo que corresponda, y en un plazo que no excederá de ciento ochenta días contados a partir de la entrada en vigor de la ley a que se refiere el artículo anterior, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento

Territorial y Desarrollo Urbano, de acuerdo con lo dispuesto en el presente decreto y la referida ley.

Siguiendo lo establecido en el segundo transitorio señalado, el Senado de la República aprobó el 9 de diciembre de 2021 el dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos, Segunda, que contenía el proyecto de decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.⁵

La Cámara de Diputados aprobó con modificaciones la minuta por la que se expide la citada Ley el 24 de marzo de 2022, siendo ésta aprobada en sus términos por el Senado el 05 de abril de 2022. Así, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se publicó el 17 de mayo de 2022 y, de conformidad con su artículo Primero Transitorio, entró en vigor al día siguiente.⁶

Esta ley establece, entre otras cosas, lo siguiente:⁷

- Las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- Definir mecanismos de coordinación de las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- Establecer como principios de la movilidad y de seguridad vial la accesibilidad, calidad, confiabilidad, diseño universal, eficiencia, equidad, habitabilidad, inclusión e igualdad, movilidad activa, multimodalidad, participación, perspectiva de género, progresividad, resiliencia, seguridad, seguridad vehicular, sostenibilidad, transparencia y rendición de cuentas, transversalidad; y uso prioritario de la vía o del servicio;
- Crear el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como mecanismo de coordinación entre los tres órdenes de gobierno, así como los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios, el Plan Nacional de Desarrollo, la estrategia nacional y los instrumentos de planeación;
- Que las medidas que deriven de ella tengan como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros;
- La jerarquía de la movilidad de la siguiente manera:

- I.** Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II.** Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III.** Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV.** Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y
- V.** Personas usuarias de vehículos motorizados particulares;

- Determinar que el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las personas titulares o representantes legales de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Economía, las entidades federativas y las autoridades que decida el Sistema, donde se preverá la participación de los municipios;

- Definir la movilidad como el derecho de toda persona a trasladarse y 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;

- Definir a la seguridad vial como el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos;

- Establecer puntualmente los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares, así como para personas con discapacidad;

- Definir que la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del país, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, estatales y municipales del país en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad;

- Establecer indicadores y bases de datos de movilidad y seguridad vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano, así como lo que deberán contener;

- Determinar que el sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito

de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros; y

- Establecer criterios para la movilidad con perspectiva de género y la movilidad del cuidado.

El artículo segundo transitorio de la citada ley establece:⁸

Segundo. El Congreso de la Unión y las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta ley.

Respecto a las leyes federales y generales que deben armonizarse, durante las Legislaturas LXIV y LXV se realizaron diversos esfuerzos tanto en la Cámara de Diputados como en la de Senadores. En ese sentido, el 15 de diciembre de 2022 Diputadas y Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados de la LXV Legislatura del Congreso de la Unión presentaron una iniciativa que pretendía armonizar, entre otras, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. El dictamen correspondiente fue sometido a Primera Lectura el 20 de febrero de 2024 y discutido en el Pleno de la Cámara de Diputados el 21 de febrero del mismo año, siendo aprobado en lo general y en lo particular por 457 votos a favor. La Minuta fue recibida en la Cámara de Senadores el 27 de febrero de 2024 y se turnó a las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad; y de Estudios Legislativos; sin embargo, ésta quedó pendiente de trámite,⁹ derivado del fin de la legislatura. Por ello, y en virtud de los consensos alcanzados, se retoma el contenido de la iniciativa de las Diputadas y Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados correspondiente a la LXV Legislatura, para la presente.

El plazo establecido en el artículo segundo transitorio de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial venció el 13 de noviembre de 2022, pues su vigencia inició el 18 de mayo de 2022. Y aunado a que, de acuerdo con el programa de trabajo de la Comisión de Movilidad de la Cámara de Diputados para el primer año de ejercicio de la LXVI Legislatura, el proceso de armonización de leyes federales y generales es un tema prioritario, es necesario realizar las reformas necesarias a fin de cumplir con el criterio establecido en la propia ley.

Desde que se presentaron las iniciativas que culminaron con la reforma constitucional en la materia, así como en aquellas por las que se buscó expedir la Ley General, la movilidad y la seguridad vial están en clara coincidencia con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, principalmente en los siguientes:¹⁰

ODS 3: Garantizar una vida saludable y promover el bienestar universal, que plantea las siguientes metas:

Meta 3.4 Para 2030, reducir en un tercio la mortalidad prematura por enfermedades no transmisibles mediante la prevención y el tratamiento y promover la salud mental y el bienestar.

Meta 3.5 Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol.

Meta 3.6: Para 2020 reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tráfico en el mundo.

Meta 3.d: Reforzar la capacidad de todos los países, en particular en desarrollo, en materia de alerta temprana, reducción de riesgos y gestión de los riesgos para la salud nacional y mundial.

Objetivo 5: Lograr la igualdad entre los géneros y empoderar a todas las mujeres y las niñas:

5.2 Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación.

5.c Aprobar y fortalecer políticas acertadas y leyes aplicables para promover la igualdad de género y el empoderamiento de todas las mujeres y las niñas a todos los niveles.

ODS 11: Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles:

Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

El 19 de marzo del año en curso, Abigaíl Arredondo Ramos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del Congreso de la Unión, presentó la iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Cambio Climático, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a cargo de la diputada Abigail Arredondo Ramos, del Grupo Parlamentario del PRI,¹¹ la cual tiene sustento en la misma iniciativa del Senado que he citado con antelación, sin embargo, la del suscrito es para reformar la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en tanto que, la de la Legisladora busca modificar la Ley General de Cambio Climático, lo que hago del conocimiento para los efectos correspondientes.

Además, el Estado mexicano ha adoptado diversos instrumentos internacionales en materia de derechos de personas con discapacidad, entre los que destaca la Convención sobre los

Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD), la cual se encuentra vigente en el país desde 2008. El propósito de esta Convención radica en “promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente”.¹²

Entre los principios que rigen a dicha Convención, se encuentra el de la accesibilidad, el cual supone la adopción de 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. Definición que se retoma en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (Lgipcd) para reconocer a la accesibilidad universal, además, como un derecho de las personas con discapacidad.

En 2014 el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas emitió la Observación general No. 2, relativa al artículo 9 de la Convención sobre accesibilidad. Al respecto, señaló que la accesibilidad “es una condición previa para que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en la sociedad en igualdad de condiciones. Sin acceso 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, las personas con discapacidad no tendrían iguales oportunidades de participar en sus respectivas sociedades...”¹³

En 2022, el CDPD emitió las Observaciones finales sobre los informes periódicos segundo y tercero combinados de México. En lo que hace al ámbito de la accesibilidad, en la observación no. 28, inciso b), el Comité recomienda al Estado mexicano que “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 número 2 (2014) del comité, relativa a la accesibilidad, y garantice la aplicación directa de dichas leyes en todos los niveles de gobierno”.¹⁴

El artículo 1, párrafos segundo y tercero, de la Lgipcd establece como objeto de la ley “reglamentar en lo conducente, el Artículo 1o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos estableciendo las condiciones en las que el Estado deberá promover, proteger y asegurar el pleno ejercicio de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, asegurando su plena inclusión a la sociedad en un marco de respeto, igualdad y equiparación de oportunidades”. Asimismo, señala que, “de manera enunciativa y no limitativa, esta Ley reconoce a las personas con discapacidad sus derechos humanos y mandata el establecimiento de las políticas públicas necesarias para su ejercicio”.

Por tanto, considerando que, en términos constitucionales, convencionales y legales, la accesibilidad, la movilidad y la seguridad vial son derechos de las personas con

discapacidad, es fundamental adecuar los contenidos de la Lgipcd con los de la LGMVS, a fin de garantizar su pleno respeto y protección.

Por lo anterior se presenta un cuadro comparativo entre el texto vigente y las propuestas que se realizan para armonizar la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad con los contenidos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial:

SiL

| TEXTO VIGENTE | PROPUESTA DE ARMONIZACIÓN |
|---|---|
| <p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>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;</p> <p>II. a XXI. ...</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XXII. a XXIII. ...</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>XXIV. a XXXIV. ...</p> | <p>Artículo 2. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:</p> <p>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, la accesibilidad cognitiva y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;</p> <p>II. a XXI. ...</p> <p>XXI. Bis. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad;</p> <p>XXII. a XXIII. ...</p> <p>XXIII. Bis. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;</p> <p>XXIV. a XXXIV. ...</p> |
| <p>Artículo 16. Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas,</p> | <p>Artículo 16. Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas,</p> |

| | |
|--|--|
| <p>lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras.</p> <p>Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.</p> <p>...</p> <p>...</p> | <p>lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras.</p> <p>Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente. Para ello, impulsarán la adopción de acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad en los sistemas de movilidad y en la estructura vial.</p> <p>...</p> <p>...</p> |
| <p>Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>SIN CORRELATIVO</p> | <p>Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones:</p> <p>I. a II. ...</p> <p>II. Bis. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la</p> |

| | |
|-------------------------------|---|
| | <p>accesibilidad de personas con discapacidad, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;</p> |
| <p>SIN CORRELATIVO</p> | <p>II. Ter. Que las vías y el espacio público a su cargo se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;</p> |
| <p>SIN CORRELATIVO</p> | <p>II. Quater. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente;</p> |
| <p>SIN CORRELATIVO</p> | <p>II. Quintus. 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 con discapacidad;</p> |
| <p>SIN CORRELATIVO</p> | <p>II. Sextus. Impulsar, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, que los sistemas de movilidad ofrezcan, de manera progresiva, el diseño y configuración de vías autoexplicables, servicios de transporte específico para personas con discapacidad, así como la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;</p> |

| | |
|--|--|
| <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>III. a V. ...</p> | <p>II. Septimus. Promover, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial, el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las personas con discapacidad;</p> <p>III. a V. ...</p> |
| <p>Artículo 23. El Consejo en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, desarrollarán el Sistema Nacional de Información en Discapacidad, que tendrá como objetivo proporcionar información de servicios públicos, privados o sociales, y todo tipo de información relacionada, a la población con discapacidad, la cual podrá ser consultada por medios electrónicos o impresos, a través de módulos de consulta dispuestos en instalaciones públicas.</p> <p style="text-align: center;">SIN CORRELATIVO</p> <p>...</p> | <p>Artículo 23. El Consejo en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, desarrollarán el Sistema Nacional de Información en Discapacidad, que tendrá como objetivo proporcionar información de servicios públicos, privados o sociales, y todo tipo de información relacionada, a la población con discapacidad, la cual podrá ser consultada por medios electrónicos o impresos, a través de módulos de consulta dispuestos en instalaciones públicas.</p> <p>Las variables que sean de utilidad podrán ser integradas a las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial del Sistema de Información Territorial y Urbano, a las que hacen referencia los artículos 27 y 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>...</p> |

Por todo lo expuesto se somete a su consideración la presente iniciativa con proyecto de

Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Único. Se **reforman** la fracción I del artículo 2 y el párrafo segundo del artículo 16; y se **adicionan** las fracciones XXI Bis y XXIII Bis al artículo 2, II Bis, II Ter, II Quáter, II Quintus, II

Sextus y II Septimus al artículo 19 y un párrafo segundo, con lo que se recorre el subsecuente, al artículo 23 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, para quedar como sigue:

Artículo 2. Para los efectos de esta ley se entenderá por

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, **la accesibilidad cognitiva** y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales **e insulares** ;

II. a XXI. ...

XXI. Bis. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad;

XXII. a XXIII. ...

XXIII. Bis. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XXIV. a XXXIV. ...

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.

Las dependencias y entidades competentes de la administración pública federal, estatal y municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente. **Para ello, impulsarán la adopción de acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad en los sistemas de movilidad y en la estructura vial.**

...

...

Artículo 19. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquellas

que contribuyan a su independencia y desarrollo integral. Para estos efectos, realizará las siguientes acciones:

I. a II. ...

II Bis. 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, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II Ter. Que las vías y el espacio público a su cargo se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

II Quáter. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente;

II Quintus. 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 con discapacidad;

II Sextus. Impulsar, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, que los sistemas de movilidad ofrezcan, de manera progresiva, el diseño y configuración de vías autoexplicables, servicios de transporte específico para personas con discapacidad, así como la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en lengua de señas mexicana;

II Septimus. Promover, en coordinación con las entidades federativas y los municipios, políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial, el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las personas con discapacidad;

III. a V. ...

Artículo 23. El Consejo en coordinación con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, desarrollarán el Sistema Nacional de Información en Discapacidad, que tendrá como objetivo proporcionar información de servicios públicos, privados o sociales, y todo tipo de información relacionada, a la población con discapacidad, la cual podrá ser consultada por medios electrónicos o impresos, a través de módulos de consulta dispuestos en instalaciones públicas.

Las variables que sean de utilidad podrán ser integradas a las bases de datos sobre movilidad y seguridad vial del Sistema de Información Territorial y Urbano, a las que hacen referencia los artículos 27 y 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

...

Transitorios

Primero. El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo. En un plazo de 180 días, contados a partir de la entrada en vigor del presente decreto, las legislaturas de las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas competencias, realizarán las modificaciones correspondientes conforme a lo dispuesto en las disposiciones de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad que se modifican en virtud del presente decreto.

Notas

1 Gaceta Parlamentaria, año XXV, número 6155-IV-2, martes 15 de noviembre de 2022. Iniciativa que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública, la Ley del Registro Público Vehicular, la Ley de Cambio Climático y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, en materia de armonización con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, presentada por integrantes de la Comisión de Movilidad, <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/65/2022/nov/20221115-IV-2.pdf>

2 Ibídem.

3 Ibídem.

4 Ibídem.

5 Ibídem.

6 Ibídem.

7 Ibídem.

8 Ibídem.

9 Sistema de Información Legislativa, Sistema de Información Legislativa-PopUp Reporte de Seguimiento

10 Ibídem.

11 Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados,
https://gaceta.diputados.gob.mx/Gaceta/66/2025/mar/20250319-II-5.html#I_niciativa3

12 Organización de las Naciones Unidas (2007). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad,
<https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tcccconvs.pdf>

13 Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas. (2014). Observación general No. 2, Artículo 9: Accesibilidad. CRPD/C/GC/2. Disponible en: <https://n9.cl/hyptm>

14 Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (2022). Observaciones finales sobre los informes periódicos segundo y tercero combinados de México, CRPD/C/MEX/CO/2-3, <https://hchr.org.mx/wp/wp-content/uploads/2022/10/G2232296.pdf>

Palacio de San Lázaro, a 24 de abril de 2025.

Diputado Iván Millán Contreras (rúbrica)

SIL