

DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
II LEGISLATURA
PRESENTE

La que suscribe, **Leticia Estrada Hernández**, integrante del Grupo Parlamentario de Morena en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, Apartado D, párrafo primero, inciso k), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12, fracción II y 13 fracciones IX y XV y 54 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5, fracción I, 99 fracción II, 100 fracción I y 120 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Honorable Congreso la siguiente:

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, METRO, PARA QUE, EN EL MARCO DE SUS ATRIBUCIONES Y EN ATENCIÓN DE SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, SE INSTALEN MECANISMOS DE ACCESIBILIDAD EN LAS ESTACIONES DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CAREZCAN DE ELLOS DE FORMA INTEGRAL, CON EL OBJETIVO DE GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

ANTECEDENTES

- I. El 29 de abril de 1967 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado denominado Sistema de Transporte Colectivo (STC). El artículo primero del referido Decreto establecía que el objetivo de este organismo sería “la

construcción, operación y explotación de un tren rápido con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal.”¹

- II. Bajo esta tesitura, la ceremonia del arranque formal de los trabajos de construcción ocurrió el 19 de junio de 1967, y se inauguró dos años después, el 4 de septiembre de 1969. ²
- III. Actualmente el STC cuenta con una infraestructura compuesta por 12 líneas integradas por 226 km. de vías y 195 estaciones, de las que 44 son de correspondencia y 127 de paso; asimismo, existen 12 estaciones terminales con correspondencia y 12 terminales sin correspondencia.³
- IV. Gracias a esta infraestructura, cerca de 82 millones de pasajeros utilizan este medio de transporte mensualmente, lo que facilita la movilidad a gran cantidad de personas que viven en la capital y la zona conurbada.⁴
- V. Si bien el STC es una piedra angular que garantiza la movilidad en la urbe, aún existen retos que deben atenderse para brindar una completa accesibilidad al servicio, particularmente para las personas con discapacidad.

¹ Departamento del Distrito Federal, *Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado “Sistema de Transporte Colectivo”, para construir, operar y explorar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo en el Distrito Federal*, Diario Oficial de la Federación, México, 29 de abril de 1967, Tomo CCLXXXI, no. 51, p. 23.

² Sistema de Transporte Colectivo, *Hace 52 años inició la construcción de la Red del Metro*, 19 de junio de 2019, <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/hace-52-anos-inicio-la-construccion-de-la-red-del-metro#:~:text=La%20ceremonia%20del%20arranque%20formal,Rosal%2C%20acompa%C3%B1ado%20de%20funcionarios%20gubernamentales>.

³ Sistema de Transporte Colectivo, *Diagnóstico sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo (2013-2018)*, enero 2017, <https://www.metro.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Banners/diagnostico.pdf>.

⁴ Fuerza Informativa Azteca, *¿Cuánta gente viaja en el Metro de la CDMX al día?*, Fuerza Informativa Azteca, 14 de octubre de 2022, <https://www.tvazteca.com/aztecanoticias/cuanta-gente-viaja-metro-cdmx-dia-pde>.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

El STC cuenta con instrumentos que abonan en la accesibilidad del servicio para personas con discapacidad como elevadores, rampas y escaleras eléctricas. Sin embargo, existen estaciones que no cuentan con estos mecanismos. Ejemplo de ello es la Línea B, que, con base en datos del mismo organismo, de sus 21 estaciones sólo 7 cuentan con elevadores.⁵

Asimismo, derivado de una investigación de campo, se verificó que algunas estaciones de la referida línea, además de no contar con elevadores, tampoco tienen escaleras ni rampas de accesibilidad, como *Olímpica, Múzquiz, Río de los Remedios, Impulsora, Nezahualcóyotl, Deportivo Oceanía, Romero Rubio, Ricardo Flores Magón, Morelos, Tepito y Lagunilla*. *Bosques de Aragón* sólo tiene rampas de acceso, ranuras y placas para personas con discapacidad visual.

Estaciones como *Ciudad Azteca, Ecatepec, Villa de Aragón, Oceanía, San Lázaro* y *Buenavista* cuentan con elevador, pero carecen de escaleras eléctricas y rampas. Las estaciones de correspondencia *Garibaldi/Lagunilla* y *Guerrero* no cuentan con elevadores y *Plaza Aragón* no goza de escaleras eléctricas.

Por otro lado, el pasado mes de junio medios de comunicación entrevistaron a varios usuarios del Metro, en donde se advierte que las personas con discapacidad y adultas mayores padecen de falta de infraestructura en diversas líneas. Dentro de esta narrativa, una mujer de 67 años de edad manifestó que tiene dificultades para acceder al Metro debido a la falta de rampas, principalmente en las entradas. Añadió que en ocasiones tiene que depender de la ayuda de otras personas para poder acceder a la estación.

⁵ Sistema de Transporte Colectivo (STC), “Estación por uso y tipo”, <https://www.metro.cdmx.gob.mx/estacion-por-uso-y-tipo>

Otro usuario con silla de ruedas, expuso las dificultades para acceder a Pantitlán, de la Línea 9, lo que ha ocasionado que tenga que buscar otras alternativas de transporte; también comentó que es necesario que todas las estaciones del Metro sean accesibles.⁶

Aunado a lo anterior, una usuaria de 55 años, esposa de un hombre que utiliza silla de ruedas, manifestó que las estaciones que no cuentan con rampas le causan dificultades, y agregó que hay algunas que no ofrecen acceso universal y eso limita su movilidad.⁷

Finalmente, un usuario que sufre de una lesión en la espalda, dijo que no puede subir las escaleras de manera segura y fácil, pues algunas estaciones carecen de rampas, por lo que opta por no utilizar el Metro.⁸

De estas entrevistas se desprende que la primera dificultad que se enfrenta es el acceso a los andenes; la segunda es que algunas entradas son estrechas, lo que provoca el congestionamiento e imposibilita el paso para personas en sillas de ruedas y pone en riesgo su seguridad, y la tercera es la confusión, porque las personas con discapacidad no saben con exactitud donde se encuentran las rampas o elevadores.⁹

De lo anterior se puede constatar que ciertas estaciones no cuentan con accesibilidad universal para personas con discapacidad. Por ello, este instrumento legislativo tiene como propósito exhortar al STC para que promueva y establezca acciones, mecanismos e instrumentos de accesibilidad en las estaciones que

⁶ Mayora, Gerardo, “Accesibilidad en el Metro: Entradas no aptas para personas con discapacidad y adultos mayores”, Crónica, Consúltese en: https://www.cronica.com.mx/metropoli/accesibilidad-metro-entradas-aptas-personas-discapacidad-adultos-mayores.html?utm_source=headtopics&utm_medium=news&utm_campaign=2023-06-12

⁷ Ídem.

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

carezcan de estos servicios, a fin de que las personas con discapacidad o movilidad limitada cuenten con un transporte accesible e incluyente.

CONSIDERACIONES

PRIMERA. – Que las autoridades adoptarán medidas para la disponibilidad, accesibilidad, diseño universal, aceptabilidad, adaptabilidad y calidad de los bienes, servicios e infraestructura públicos necesarios para que las personas que habitan en la Ciudad puedan ejercer sus derechos y elevar los niveles de bienestar, mediante la distribución más justa del ingreso y la erradicación de la desigualdad, como lo mandata el artículo 4 apartado A numeral 4 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

SEGUNDA. – Que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables, como lo establece el artículo 11 apartado G numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

TERCERO. – Que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, como lo estipula el artículo 13 apartado E numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

CUARTA. – Que las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio al derecho de movilidad, 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, como lo señala el artículo 13 apartado E numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

QUINTA. – Que la Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene, como lo indica el artículo 16 apartado H numeral 1 de la Constitución Política de la Ciudad de México.

SEXTA. – Que 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 los ordenamientos, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona, de acuerdo con el artículo 5 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

SÉPTIMA. Que 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, conforme con el artículo 5 párrafo segundo de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Por lo antes expuesto y fundado, se somete a consideración de este Honorable Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, la siguiente proposición con punto de acuerdo:

PUNTO DE ACUERDO



II LEGISLATURA

LETICIA ESTRADA HERNÁNDEZ
DIPUTADA LOCAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ÚNICO. - SE EXHORTA DE MANERA RESPETUOSA AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, METRO, PARA QUE, EN EL MARCO DE SUS ATRIBUCIONES Y EN ATENCIÓN DE SU SUFICIENCIA PRESUPUESTAL, SE INSTALEN MECANISMOS DE ACCESIBILIDAD EN LAS ESTACIONES DEL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO QUE CAREZCAN DE ELLOS DE FORMA INTEGRAL, CON EL OBJETIVO DE GARANTIZAR LA MOVILIDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

ATENTAMENTE:

Leticia Estrada

DIPUTADA LETICIA ESTRADA HERNÁNDEZ

Dado en el Palacio Legislativo de Donceles,
Ciudad de México, en el mes de
julio de 2023.

morena