



DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CON MODIFICACIONES LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD MÉXICO (METROBÚS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA

**DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
III LEGISLATURA
P R E S E N T E**

Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 29 apartado D) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 3, 67, 70 fracción I, 72 fracciones I y X, 73, 74 fracción XXIII y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracciones VI, XXXIX y XLVIII, 103 fracción I, 106, 187 primer y segundo párrafo, 192, 197, 221 fracción I, 222 fracciones III y VIII, 256, 257, y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se somete a consideración de esta Soberanía, el **Dictamen en sentido positivo con modificaciones de la Comisión De Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad De México relativo a la Proposición con punto de acuerdo por el que se exhorta a las personas titulares de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, del Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México (Metrobús), la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (Sistema M1) y el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), para que realicen las adecuaciones necesarias en la infraestructura de las instalaciones y unidades de transporte, a fin de promover el derecho a la libre movilidad de las personas de talla baja** el cual se realiza bajo la siguiente:



METODOLOGÍA

El Dictamen que se presenta, a efecto de dar cumplimiento a lo establecido por los artículos 256 y 257 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México y sigue el orden que a continuación se menciona:

I.- En el apartado correspondiente al PREÁMBULO, se señala la competencia de esta Comisión, el objeto del Dictamen, así como una breve referencia del tema que se aborda.

II.- En el apartado de ANTECEDENTES se da constancia del trámite y del inicio del proceso legislativo respecto a la propuesta de punto de Acuerdo, así como de la fecha de recepción del turno para la elaboración del Dictamen en esta Comisión.

III.- En el apartado de CONSIDERANDOS, las y los diputados integrantes expresan la competencia de esta Comisión legislativa para emitir dictamen, el proceso, estudio y análisis del asunto; el análisis y valoración de los argumentos, la fundamentación y motivación en los ordenamientos aplicables para la aprobación, modificación o rechazo del asunto; y análisis desde la perspectiva de género.

IV. Resolutivos, que expresan el sentido del dictamen que se somete a la consideración del Pleno, así como en su caso los artículos transitorios, bajo ese tenor se presenta el siguiente:

I. PREÁMBULO

I. A la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, del Congreso de la Ciudad de México, le fue turnada por la Presidencia de la Mesa Directiva de este H. Congreso para su análisis y dictamen, la **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELECTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (METROBUS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA,** que



presentaron las Diputadas, Diana Sanchez Barrios, Leticia Haro Jimenez integrantes de la Asociación Parlamentaria Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente y la Diputada Miriam Saldaña Chairez del grupo Parlamentario del Partido del Trabajo. Bajo ese tenor, la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura es competente para conocer, estudiar, analizar y dictaminar la Proposición materia del presente dictamen en términos del tema sobre el que versa la propuesta realizada por las promoventes.

II. La Proposición que se analiza en el presente dictamen, pretende exhortar a las personas titulares de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, del Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México (metrobús), la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (sistema m1) y Sistema de Transporte Colectivo (metro), para que realicen las adecuaciones necesarias en la infraestructura de las instalaciones y unidades de transporte para que se promueva el derecho a la libre movilidad de las personas de talla baja,

En consecuencia, esta comisión dictaminadora somete a la consideración del Pleno de este Honorable Congreso de la Ciudad de México el presente dictamen, conforme a los siguientes:

II.- ANTECEDENTES

PRIMERO. – El día 10 de abril de 2025 la Diputada Diana Sanchez Barrios presentó a nombre propio y de las diputadas Leticia Haro Jiménez y Miriam Saldaña Chairez ante el pleno del Congreso de la Ciudad de México la **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD MÉXICO (METROBÚS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA.**



En ese mismo acto, se suscribieron a dicha proposición de viva voz las y los diputados siguientes:

Israel Moreno Rivera integrante del Partido Verde Ecologista de México;

Alberto Vanegas Arenas integrante del grupo parlamentario de morena;

Miguel Ángel Macedo Escartín integrante del grupo parlamentario de morena;

Elizabeth Mateos Hernández Integrante del grupo parlamentario de morena;

Janette Elizabeth Guerrero Maya integrante del grupo parlamentario del Partido del Trabajo; y

Erika Lizeth Rosales Medina integrante de la Asociación Parlamentaria Progresista de la Transformación

SEGUNDO. – Dicha proposición en términos de lo dispuesto por el artículo 100 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se turnó a la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial para su análisis y dictamen

TERCERO. Con fecha del día 11 de abril de 2025 mediante oficio con clave alfanumérica **MDPPOPA/CSP/1533/2024** signado por la Presidencia de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México se turna la Proposición enunciada en el párrafo Primero para efectos de análisis y dictamen a esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial.

CUARTO.- Previa convocatoria realizada en términos legales y reglamentarios, las Diputadas y los Diputados integrantes de esta Comisión dictaminadora, sesionaron el día 30 de abril de 2025 para analizar, discutir y votar el presente dictamen, a fin de ser sometido a consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

Bajo ese tenor y con base en los antecedentes previamente expuestos, se presentan los siguientes:



III. CONSIDERANDOS

PRIMERO. De la Competencia. Que la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México; III Legislatura, es competente para analizar y dictaminar la proposición referida, en términos de lo que establecen los artículos 122, Apartado A, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado A, numeral 1 y Apartado D, incisos a) y b), Apartado E numeral 1, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 3, 4 fracción VI, 13 fracciones XXI y LXXIV, 67 párrafo primero, 70, fracción I, 72, fracciones I, y X, 74, fracción VI, y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción VI, 103, 104, 106, 187, 192, 196, 197, 221 fracción I, 222 fracciones III y VIII, 256, 257, y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México.

Lo anterior, en razón que el artículo 67 de la Ley Orgánica y el artículo 187 párrafo segundo del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, señalan que las Comisiones son órganos internos de organización, integradas paritariamente por las Diputadas y Diputados, constituidas por el Pleno, que tienen por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso; fungiendo la presente comisión dictaminadora como ordinaria y permanente.

SEGUNDO. Del Contenido de la Proposición en Estudio. Entrando al análisis de la proposición en estudio, se advierte que la propuesta realizada por las Diputadas Promoventes, aborda los siguientes puntos clave:

1. Antecedentes: Destaca la lucha histórica de las personas de talla baja por el reconocimiento de sus derechos, mencionando hitos como la creación de Little People of America (1957) y la inclusión de la acondroplasia como discapacidad en México (2018).

Proporciona datos relevantes: existen más de 400 tipos de displasias esqueléticas, y se estima que 1 de cada 25,000 personas tiene acondroplasia. En México, no hay



un censo preciso, pero organizaciones calculan alrededor de 11,000 personas afectadas.

2. Problemática: Las personas de talla baja enfrentan barreras físicas e institucionales, como la falta de infraestructura accesible en transporte público (solo el 26% de las estaciones del Metro tienen acceso para discapacidad motriz) y la ausencia de políticas públicas específicas.

En los últimos años, los derechos humanos han sido clave para promover la dignidad y la igualdad. En México, su desarrollo ha fortalecido la ciudadanía y el activismo, brindando voz a grupos vulnerables como las personas de talla baja.

A pesar de algunos avances, estas personas siguen enfrentando serios obstáculos: falta de accesibilidad en espacios públicos, ausencia de políticas específicas, discriminación persistente y la invisibilización estadística, ya que no se les incluye adecuadamente en censos oficiales.

Además, la infraestructura de transporte público sigue siendo poco incluyente. Solo el Metrobús fue diseñado con perspectiva de accesibilidad desde el inicio, mientras que otras redes como el Metro tienen una cobertura limitada.

Es fundamental visibilizar y garantizar los derechos de las personas de talla baja, mejorando su movilidad y acceso a la justicia. La inclusión real comienza por reconocer su existencia y necesidades.

Se subraya la invisibilidad estadística y social de este grupo, lo que dificulta la creación de soluciones efectivas.

3. Fundamento legal: Cita instrumentos internacionales (Convención sobre Derechos de Personas con Discapacidad) y leyes nacionales (Constitución Mexicana, Ley General de Inclusión) que obligan al Estado a garantizar accesibilidad, igualdad y no discriminación.
4. Resolutivo: Exhorta a las autoridades de la Secretaría de Movilidad, Metro, Metrobús, y otros sistemas de transporte a realizar adecuaciones necesarias en instalaciones y unidades para promover la movilidad inclusiva de personas de talla baja.



5. Objetivo final: Garantizar que las personas de talla baja ejerzan su derecho a la movilidad en igualdad de condiciones, eliminando barreras físicas y discriminación sistémica.

TERCERO. Fundamento legal y en su caso sobre la constitucionalidad y convencionalidad.

Las siguientes disposiciones legales constituyen la base jurídica de los derechos de las personas con discapacidad, en específico de las personas de talla baja, el acceso y diseño universal:

→ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 1: Prohíbe la discriminación por discapacidad y garantiza la protección de los derechos humanos de conformidad con los tratados internacionales. Este artículo establece el principio de igualdad y no discriminación, fundamental para el objetivo de la propuesta de garantizar el derecho a la movilidad de las personas de baja estatura.

→ Por su parte el Artículo 9. de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial establece que:

- ❖ 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:
 - 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;
 - 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;
 - La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
 - La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
 - 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;

- La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- 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 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 20. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

❖ Artículo 67. De las Entidades Federativas. Corresponde a las entidades federativas: I.a XX. ...

XXI. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte



público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y

XXIII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

→ **Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad:**

Artículo 2: Define la accesibilidad como las medidas para garantizar la igualdad de acceso al entorno físico, al transporte y a las comunicaciones para las personas con discapacidad.

Artículo 4 (modificado en 2018): Reconoce la acondroplasia (una causa común de baja estatura) como una discapacidad, lo que otorga a las personas afectadas derechos iguales y no discriminación.

→ **Constitución Política de la Ciudad de México:**

Artículo 29, Apartado D, incisos g y r: Estas disposiciones otorgan al Congreso de la Ciudad de México la facultad de emitir puntos de acuerdo para atender asuntos de su competencia, incluyendo la promoción de los derechos humanos y la accesibilidad de poblaciones vulnerables.

→ **Ley de Movilidad de la Ciudad de México**

Artículo 81.- La Secretaría en coordinación con el resto de la Administración Pública impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte público de pasajeros individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.

Asimismo, deberán emitir y actualizar constantemente los lineamientos que establezcan aspectos técnicos, físicos, antropométricos y de seguridad, obligatorios con el objeto de satisfacer las características de accesibilidad y diseño universal.

→ **Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México.**



Artículo 3: Define la accesibilidad para incluir medidas para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Artículo 9: Garantiza a las personas con discapacidad todos los derechos establecidos en el marco jurídico nacional, local e internacional, prohibiendo cualquier discriminación que obstaculice el ejercicio de sus derechos.

Artículo 11: Prohíbe cualquier vulnerabilidad, discriminación o restricción de los derechos fundamentales de las personas con discapacidad.

Tratados internacionales:

→ Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD):

Artículo 9: Obliga a los Estados a garantizar la accesibilidad al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones para las personas con discapacidad en igualdad de condiciones.

Artículo 20: Requiere que los Estados adopten medidas para garantizar la movilidad personal con la mayor independencia posible a las personas con discapacidad.

Estas disposiciones son vinculantes en México conforme al artículo 1 de la Constitución Mexicana, que incorpora los tratados internacionales de derechos humanos al marco jurídico nacional.

A) Análisis Constitucional

La propuesta planteada por las diputadas promoventes se alinea con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en particular con lo siguiente:

- **Artículo 1:** La prohibición de la discriminación por discapacidad refuerza directamente el objetivo de la propuesta de abordar las necesidades específicas de las personas de baja estatura, grupo reconocido como persona con discapacidad en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. La propuesta promueve la igualdad al promover la adaptación de la infraestructura para garantizar el derecho a la movilidad, cumpliendo así con el



mandato constitucional de proteger los derechos humanos.

- **Artículo 4:** El derecho a la movilidad, como parte del derecho más amplio a la igualdad de acceso a los servicios públicos, está implícitamente protegido por el principio de igualdad y el derecho a una vida digna. El enfoque de la propuesta en la accesibilidad del transporte público refuerza esta garantía constitucional.
- **Artículo 133:** Al incorporar tratados internacionales como la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad a la ley suprema del país, la Constitución ordena que las autoridades locales, incluidas las de la Ciudad de México, cumplan con las obligaciones de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad.

La propuesta no contraviene ninguna disposición constitucional. Se trata de una exhortación no vinculante que respeta la separación de poderes al instar a las autoridades ejecutivas (por ejemplo, la Secretaría de Movilidad y las agencias de transporte público) a actuar dentro de sus competencias existentes sin imponer nuevas obligaciones legales.

B) Análisis de Convencionalidad

La propuesta es congruente con la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada por México, y otras normas internacionales pertinentes:

Desde la segunda mitad del siglo XX, se han adoptado diversos instrumentos internacionales que respaldan el derecho a la movilidad. Entre ellos:

-La Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en su artículo 13 establece el derecho de toda persona a circular libremente y a elegir su residencia dentro del territorio de un Estado.

-La Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, que en su artículo 3 establece el compromiso de los Estados Parte de adoptar medidas para erradicar progresivamente la discriminación y fomentar la integración de las personas con discapacidad, asegurando su acceso a bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, incluyendo el



transporte, la educación, la vivienda, y otros sectores. Asimismo, obliga a que los edificios, vehículos e instalaciones en los territorios de los Estados Parte sean accesibles para estas personas.

-La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que en su artículo 20 establece que los Estados Parte deberán adoptar medidas eficaces para garantizar que las personas con discapacidad puedan ejercer su derecho a la movilidad personal con el mayor grado de independencia posible.

-La Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, que en su artículo 26 señala el derecho a la accesibilidad y la movilidad personal, con el fin de que las personas mayores puedan vivir de manera independiente y participar plenamente en la vida social. Esto implica que los Estados Parte deben adoptar, de manera progresiva, medidas para garantizar el acceso de las personas mayores, en igualdad de condiciones con el resto de la población, al entorno físico, al transporte, y a otros servicios e instalaciones de uso público, tanto en áreas urbanas como rurales, eliminando barreras de acceso.

En este contexto, el derecho a la movilidad implica una obligación del Estado de proporcionar los medios necesarios para que las personas puedan desplazarse, ya sea a través de diversos servicios de transporte público y privado, con los requisitos específicos para su acceso.

CUARTO. Situación de las personas de talla baja en la Ciudad de México.

De acuerdo con la Encuesta sobre Discriminación en la Ciudad de México (EDIS 2021), de una lista de 39 grupos, las personas de talla baja ocupan el décimo octavo lugar en percepción de discriminación (0.9 %), mientras que las personas con discapacidad se sitúan en el séptimo (3.9 %). En comparación con 2013 y 2017, la percepción de discriminación hacia las personas de talla baja cayó hasta 1.9 %, pero aumentó 0.5 % para las personas con discapacidad.

La Cartografía de la Discriminación en la Ciudad de México, elaborada por COPRED, ubica a la Alcaldía Milpa Alta como la que más reconoce discriminación hacia las personas de talla baja, y a Xochimilco como la que



presenta el grado más alto de dicha conducta. Esta población reporta insultos, burlas y estereotipos en espacios educativos, laborales, públicos, de esparcimiento y en línea; sufre actitudes capacitistas e infantilizadoras, y enfrenta falta de oportunidades de empleo.

Además, persisten barreras arquitectónicas y de servicios: pocas instalaciones –tanto públicas como privadas– permiten su libre desplazamiento, escasean programas accesibles y existe baja sensibilización sobre sus necesidades específicas.

Otro desafío es la carencia de un censo oficial: en 2018 la CNDH estimó más de 11 000 personas de talla baja, cifra que Gente Pequeña Alcanza Edo. Méx. A.C. considera insuficiente, pues solo contempla casos de acondroplasia y omite otras displasias óseas.

Atender estas brechas es fundamental para contar con datos reales que orienten políticas públicas y garanticen el pleno ejercicio de derechos de las personas de talla baja. Se hace un llamado a todas las instituciones para impulsar el diseño universal y asegurar un entorno inclusivo, seguro y autónomo para todas y todos.

QUINTO. La Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) resolvió el recurso de revisión 686/2022, determinando que la falta de accesibilidad en los sistemas de transporte colectivo como el Metro, no solo vulnera los derechos a la accesibilidad y movilidad, sino que también constituye discriminación por motivos de discapacidad. La SCJN se pronunció a favor de garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el sistema de transporte.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación en la SENTENCIA¹ mediante la cual se resuelve el recurso de revisión 686/2022, publicada el viernes 17 de noviembre de 2023 en el Semanario Judicial de la Federación, menciona criterios clave sobre el derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad en los sistemas de transporte públicos en los cuales destaca lo siguiente:

El derecho a la accesibilidad

¹ <https://sjf2.scjn.gob.mx/detalle/ejecutoria/31909>



La Suprema Corte ha sostenido, en una línea jurisprudencial constante, que la comprensión de la discapacidad ha evolucionado hacia el modelo social o de derechos humanos. Este modelo, a diferencia del enfoque médico-rehabilitador que se centra en las deficiencias individuales, reconoce que la exclusión de las personas con discapacidad se debe a las barreras físicas, actitudinales, tecnológicas y de otro tipo que impiden su plena participación en igualdad de condiciones.

En esta línea, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) establece que la discapacidad es el resultado de la interacción entre las limitaciones personales y las barreras del entorno físico y social que obstaculizan su participación plena en la sociedad.

Por ello, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado esta postura en diversas resoluciones, destacando la tesis intitulada: "Discapacidad. Su análisis jurídico a la luz del modelo social consagrado en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad."

Esta concepción es clave para entender el derecho a la accesibilidad, entendido como la eliminación de barreras que impiden a las personas con discapacidad el acceso, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información, a las comunicaciones y a otros servicios públicos o de uso general. El derecho a la accesibilidad tiene su fundamento en el artículo 9 de la CDPD y ha sido incorporado al marco jurídico mexicano a través de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, así como en la Constitución Política de la Ciudad de México.

Aunque la Suprema Corte ha emitido criterios relevantes sobre este derecho, ante la falta de una doctrina consolidada, resulta pertinente acudir a las interpretaciones del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, órgano especializado en la aplicación de la CDPD.

La accesibilidad constituye una de las principales demandas del movimiento por los derechos de las personas con discapacidad y se reconoce en la CDPD no solo como un derecho, sino también como un principio transversal para la plena inclusión social.



Este derecho está estrechamente vinculado con la igualdad sustantiva, ya que la falta de accesibilidad puede constituir una forma de discriminación. Así lo ha señalado el Comité, al destacar que la inaccesibilidad del entorno físico y de los servicios puede implicar una violación del derecho a la igualdad.

En esta línea, la tesis aislada 2a. XLVIII/2020 (10a.) de la Segunda Sala establece que el trato igualitario hacia las personas con discapacidad exige el reconocimiento de sus desventajas y la adopción de políticas públicas adecuadas a sus necesidades.

La accesibilidad también es esencial para garantizar el derecho a una vida independiente, conforme al artículo 19 de la CDPD. En el amparo directo en revisión 989/2014, la Primera Sala afirmó que este derecho permite a las personas con discapacidad desarrollarse de manera autónoma en todos los ámbitos de la vida.

Entonces, ¿qué implica que algo sea accesible? Significa que las personas con discapacidad deben tener acceso efectivo y en condiciones de igualdad a todos los bienes, servicios y espacios de uso público, respetando su dignidad. En términos físicos, la accesibilidad supone la existencia de una cadena continua de desplazamientos sin barreras. No obstante, este derecho también abarca el transporte, la comunicación y la información, aunque el presente análisis se enfocará en el entorno físico y el transporte, dada la materia del caso.

A partir de la CDPD y la Observación General No. 2 del Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, se identifican cinco obligaciones estatales para garantizar la accesibilidad:

- Identificación de barreras: Detectar obstáculos en edificios, vías, transporte, escuelas, hospitales, etc.
- Modificación o adaptación: Eliminar progresivamente barreras existentes y evitar su reproducción en nuevas infraestructuras.
- Concientización: Capacitar a quienes tienen responsabilidades sobre accesibilidad, así como al público en general.
- Supervisión: Implementar mecanismos que verifiquen que las medidas adoptadas son eficaces y se mantengan funcionales.



- Normatividad: Revisar y crear leyes sobre accesibilidad con participación activa de personas con discapacidad, incluyendo sanciones por su incumplimiento.

Estas obligaciones no son puntuales, sino continuas. El Estado debe asegurar que las medidas implementadas se mantengan eficaces a lo largo del tiempo, supervisando regularmente su idoneidad.

El artículo 9.1(a) de la CDPD impone no sólo la obligación de establecer normas, sino también de verificar su cumplimiento. La supervisión debe permitir a las personas con discapacidad expresar su opinión sobre las medidas adoptadas, proponer mejoras y sancionar su incumplimiento.

El derecho a la accesibilidad se orienta hacia el diseño universal: un enfoque que busca que los productos, entornos y servicios sean utilizables por todas las personas, sin necesidad de adaptaciones específicas.

Relacionado con la accesibilidad está el concepto de "ajustes razonables", definidos por la CDPD como aquellas modificaciones necesarias y adecuadas que no supongan una carga desproporcionada, a fin de garantizar la igualdad en el ejercicio de los derechos.

La CDPD establece que la negativa a otorgar ajustes razonables constituye discriminación por motivos de discapacidad, definición que también recoge la legislación nacional.

En sus observaciones generales, el Comité distingue entre accesibilidad y ajustes razonables. La accesibilidad es una obligación general y proactiva del Estado, mientras que los ajustes razonables responden a necesidades específicas, solicitadas individualmente.

En resumen, la accesibilidad se refiere a grupos y entornos generales, mientras que los ajustes razonables se aplican a casos individuales, aunque pueden generar efectos colectivos. De hecho, algunos ajustes razonables, una vez implementados, se convierten en mejoras permanentes para el colectivo.

Los ajustes razonables tienen dos finalidades principales:

- Garantizar acceso en situaciones donde aún no hay condiciones generales de



accesibilidad.

- Atender necesidades específicas que no pueden ser cubiertas por el diseño universal.

Además, los ajustes deben ser pertinentes y eficaces. No pueden ser impuestos unilateralmente, sino que deben resultar de un proceso de entendimiento mutuo entre la persona y el ente garante.

El concepto de “carga desproporcionada o indebida” pone un límite a la obligación de conceder ajustes razonables. Si bien no se puede negar arbitrariamente una solicitud, el garante puede negar si la medida representa una carga excesiva o injustificada.

Sobre el derecho a la movilidad

En diciembre de 2020 se reformó el artículo 4º de la Constitución Federal para reconocer expresamente el derecho a la movilidad, con la siguiente redacción: “Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.”

Según la exposición de motivos de esta reforma, el derecho a la movilidad responde a la necesidad de mejorar la calidad de vida, sobre todo de los grupos más vulnerables. Se describe como “el libre desplazamiento en condiciones óptimas entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, que permite a las personas alcanzar fines que dan valor a la vida”.

Este derecho debe entenderse en dos dimensiones:

- Individual, como facultad de cada persona para elegir y organizar libremente sus desplazamientos.
- Colectiva, como el derecho de la sociedad a disponer de múltiples modos de movilidad, que respondan a distintas formas de vida y permitan cubrir las necesidades de toda la población.

La movilidad impacta la vida de las personas desde dos perspectivas:



•Instrumental, pues influye en su bienestar físico y material —por la accesibilidad física, el costo, los tiempos de traslado, la cobertura geográfica, la seguridad y salubridad de la infraestructura, entre otros—.

•Subjetiva, al contribuir a la calidad de vida: facilita el acceso al ocio, la cultura, el descanso y refuerza los lazos sociales.

Por ello, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), advierte que “un sistema de movilidad urbano ineficaz y excluyente merma el bienestar cotidiano y el goce de derechos de sus usuarios”.

Los tratados internacionales, las leyes nacionales y la doctrina coinciden en que la movilidad debe orientarse a la sostenibilidad ambiental y a la inclusión de los grupos más vulnerables.

Además, la movilidad constituye un prerrequisito para el ejercicio de otros derechos: un desplazamiento seguro, accesible e inclusivo es esencial para acceder al trabajo, la educación, la salud, la vivienda, la alimentación, el esparcimiento y la cultura.

De ello se derivan obligaciones para el Estado de garantizar que la movilidad cumpla las siguientes condiciones:

- Seguridad vial: prevenir delitos y accidentes que afecten la integridad o la vida.
- Accesibilidad: asegurar el acceso físico, económico e informativo sin discriminación y con adaptaciones a necesidades específicas.
- Eficiencia: facilitar el desplazamiento en el modo más ágil y funcional.
- Sostenibilidad: planificar con tecnologías y políticas que minimicen emisiones contaminantes.
- Calidad: mantener infraestructura, vehículos y servicios en condiciones óptimas de seguridad, higiene y atención profesional.
- Inclusión e igualdad: adoptar medidas —más allá de la mera apertura de



servicios— que garanticen el uso efectivo y equivalente para todas las personas.

El derecho a la movilidad de las personas con discapacidad

Para este colectivo, la movilidad inclusiva no se reduce a la mera prohibición de negar el acceso; exige acciones positivas que garanticen el uso pleno del sistema de movilidad.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación² aplica una noción de igualdad sustantiva, de modo que el Estado debe reconocer y atender las desventajas que enfrentan las personas con discapacidad y adoptar medidas especiales o afirmativas para asegurar su igualdad real.

Un informe de la CEPAL identifica a las personas con discapacidad como un grupo especialmente expuesto a discriminación en los sistemas de transporte, lo cual puede limitar su circulación, salud, educación y trabajo.

En materia de movilidad, la accesibilidad cobra particular relevancia. El Comité de la CDPD subraya que las personas con discapacidad deben poder circular sin barreras, acceder a vehículos de piso bajo, disponer de información y utilizar edificios de diseño universal, pues la accesibilidad integral es requisito para la vida independiente en comunidad.

Según la CDPD, discriminación por motivos de discapacidad incluye cualquier distinción o restricción que impida, total o parcialmente, el ejercicio igualitario de derechos, incluida la denegación de ajustes razonables.

Por tanto, la falta de accesibilidad en el transporte público que excluya o dificulte el uso igualitario para las personas con discapacidad no solo vulnera los derechos a la movilidad y la accesibilidad, sino que también constituye discriminación según la Convención.

Aunque la accesibilidad no suple siempre las necesidades de ayudas técnicas o asistencia humana, la CDPD insta a que los Estados Partes adopten medidas efectivas para garantizar la mayor independencia posible en la movilidad

² <https://sifsemanal.scjn.gob.mx/detalle/tesis/2027600>



personal de las personas con discapacidad.

SEXTO. Asimismo, de acuerdo con el “Manual de normas técnicas de accesibilidad” de la Secretaría de Desarrollo urbano y Vivienda de la Ciudad de México, la movilidad accesible es un derecho humano fundamental. Implica que todas las personas —incluidas aquellas con movilidad limitada, como las personas de talla baja— deben poder desplazarse con seguridad, autonomía y dignidad por los espacios públicos y privados de la ciudad.

Diseñar una ciudad accesible significa eliminar barreras físicas y sociales, garantizando que cualquier persona pueda moverse libremente y hacer uso de los servicios urbanos sin requerir asistencia. Las personas de talla baja enfrentan obstáculos frecuentes en entornos urbanos, ya que la mayoría de los elementos han sido diseñados con base en medidas promedio que no consideran su estatura.

Este grupo forma parte de las personas con movilidad limitada, junto con personas mayores, mujeres embarazadas, infantes o personas con limitaciones temporales. En consecuencia, requieren atención especial en el diseño de espacios públicos, equipamiento y mobiliario urbano.

Para garantizar una verdadera accesibilidad, el manual contempla que deben considerarse aspectos como:

- Altura de los objetos y superficies: los botones de elevadores, interruptores, ventanillas de atención, bebederos y otros dispositivos deben instalarse a alturas adecuadas para ser alcanzados sin dificultad.
- Diseño de mobiliario: bancas, señalización, barandales y módulos de información deben estar ubicados dentro del rango visual y de alcance físico de personas de baja estatura.
- Espacios de uso público: deben eliminarse desniveles innecesarios, escaleras sin rampas, y obstáculos en zonas de circulación.

Todo debe planearse con un enfoque de uso autónomo y seguro, evitando la necesidad de adaptaciones improvisadas o asistencia externa.

En ese tenor, el diseño urbano debe garantizar rutas accesibles que conecten



eficientemente calles, estaciones de transporte, cruces peatonales y edificaciones. Estas rutas deben ser:

- Continuas y sin obstáculos.
- Con superficies antideslizantes y niveladas.
- Acompañadas de señalización clara y visible.
- Con elementos como pasamanos, rampas adecuadas y señal táctil o visual para personas con distintas necesidades.
- Estas rutas benefician también a personas de talla baja, ya que reducen el esfuerzo físico, mejoran la orientación y aseguran un desplazamiento cómodo.

El diseño urbano accesible parte del análisis de medidas corporales reales de la población. Las personas de talla baja requieren que se reduzca la altura de muchos elementos funcionales, como:

- Aparatos interactivos (cajeros, máquinas expendedoras, pantallas de información).
- Manijas de puertas, dispensadores y lavabos.
- Señales visuales que normalmente están fuera de su campo de visión.

Estas adecuaciones permiten su participación equitativa en la vida pública, promoviendo un entorno justo.

La accesibilidad no es un lujo ni una cortesía: es una obligación jurídica y moral de las autoridades y de la ciudadanía y empresas constructoras. Los proyectos urbanos deben integrar desde su planeación los principios de inclusión y diseño universal.

Esto implica que toda nueva construcción, rehabilitación o modificación debe contemplar condiciones de uso para todas las personas, especialmente aquellas en situación de mayor vulnerabilidad.

Porque una Ciudad de México realmente inclusiva debe asegurar que sus calles, edificios y espacios públicos puedan ser utilizados por todos sus habitantes, sin importar su estatura, edad o condición física. Al reconocer y garantizar el derecho a la movilidad accesible para las personas de talla baja, se avanza hacia una ciudad más equitativa, humana y justa para todos.



SÉPTIMO. Cuadro comparativo. Para una mejor comprensión sobre la propuesta, se presenta el siguiente cuadro comparativo entre el texto de la proposición y las propuestas de modificación realizadas por esta Comisión dictaminadora:

| RESOLUTIVO ORIGINAL PROPOSICIÓN | TEXTO CON MODIFICACIONES PROPUESTO POR LA COMISIÓN DICTAMINADORA |
|---|---|
| <p>Único. – Se exhorta a las personas titulares de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, del Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México (Metrobús), de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (Sistema M1) y del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), para que realicen las adecuaciones necesarias en la infraestructura de las instalaciones y unidades de transporte, a fin de promover el derecho a la libre movilidad de las personas de talla baja.</p> | <p>Único.—<u>Se exhorta respetuosamente al Lic. Héctor Ulises García Nieto, titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; al Lic. Martín López Delgado, Director General del Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México; a la Mtra. María del Rosario Castro Escorcia, Directora General del Metrobús; al Mtro. Daniel Arcos Rodríguez, Director General de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México; y al Ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), para que, de manera progresiva y conforme a sus capacidades administrativas y presupuestarias, realicen las adecuaciones necesarias en la infraestructura de sus instalaciones y</u></p> |



| | |
|--|---|
| | <p>unidades de transporte, con el fin de promover el derecho a la movilidad de las personas de talla baja.</p> |
|--|---|

OCTAVO. Transporte Accesible en la ciudad de México. En la Ciudad de México, la movilidad no es solo un tema de infraestructura o transporte, sino un derecho humano esencial que condiciona el acceso a educación, salud, trabajo y participación social. Con el 71.3% de la población dependiendo del transporte público, la CDMX ha enfrentado el reto de garantizar desplazamientos seguros, accesibles y equitativos.

Tomando como base el número 29 de la revista Ciudad Defensora³ (2024), publicado por la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM). La movilidad como derecho humano se formalizó en 2014 con la Ley de Movilidad del Distrito Federal, que reconoce el desplazamiento como esencial para el desarrollo pleno de las personas. Posteriormente, la Constitución de la CDMX (2017) amplió este derecho, exigiendo condiciones de seguridad, accesibilidad y calidad. Estos instrumentos se alinean con estándares internacionales como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU, 2006), que obliga a eliminar barreras físicas y sociales.

A pesar de los avances, el 25% de las personas con discapacidad en México reportan discriminación en transporte público. Además, la *Encuesta Origen-Destino (2017)* revela que el 48.6% de las personas usuarias del transporte público son mujeres, muchas de las cuales realizan viajes complejos por labores de cuidado. Además, el 60.2% de las personas con discapacidad en la CDMX tienen limitaciones motrices, y solo el 6% de la población mexicana cuenta con reconocimiento oficial de discapacidad, aunque todas y todos estamos expuestos a adquirirla por enfermedad, edad o accidentes.

En ese sentido, la movilidad accesible es un pilar fundamental para construir ciudades inclusivas, donde todas las personas, independientemente de sus

³ https://piensadh.cdhcm.org.mx/images/2024_ciudaddefensora29_movilidad.pdf



capacidades físicas o condiciones socioeconómicas, puedan ejercer su derecho a desplazarse con autonomía y seguridad. En la Ciudad de México (CDMX), este desafío se ha abordado mediante estrategias técnicas, normativas y sociales, reflejadas en el documento *Accesibilidad para la Movilidad de la Secretaría de Movilidad (2020)*⁴ en el cual se analizan los avances logrados, las políticas implementadas y los retos persistentes en la materia.

Los avances que se tienen registrados de acuerdo al estudio de SEMOVI datan de que entre los años 2018 y 2020, la CDMX registró mejoras significativas en la accesibilidad de su sistema de transporte:

Metrobús: Pasó de 97% a 98.7% de estaciones accesibles, destacando intervenciones como rampas, pavimento táctil y señalización Braille en estaciones como San Simón y Tepalcates (FOTRADIS 2019-2020).

Trolebús: Incrementó de 0% a 50% su flota accesible, priorizando unidades con piso bajo y espacios para sillas de ruedas.

Metro: Aumentó de 25% a 38% las estaciones accesibles, aunque persisten barreras en estaciones antiguas como Potrero.

RTP (Circuito Bicentenario): Incorporó 237 unidades nuevas 100% accesibles, con asientos reservados y sistemas de sujeción.

Estos avances responden al Plan Integral de Movilidad, que prioriza la integración de sistemas, la reducción de tiempos de traslado y la protección de grupos vulnerables mediante infraestructura segura e incluyente.

En ese tenor, la CDMX adoptó un enfoque transversal para abordar la accesibilidad:

Plan Movilidad y Género (2019): Reconoció las necesidades específicas de mujeres, personas con discapacidad y adultos mayores, promoviendo campañas como *Viajemos Seguras* y la implementación de sanitarios accesibles en estaciones clave.

⁴ <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Accesibilidad%20para%20la%20Movilidad.pdf>



FOTRADIS: Este fondo financió intervenciones críticas, como la construcción de elevadores en Tepalcates y la colocación de rutas táctiles en Euzkaro, homologando estándares de accesibilidad en el Metrobús.

Lineamientos Técnicos: Se establecieron especificaciones para vehículos (ej. asientos giratorios, señalización Braille y estacionamientos accesibles, garantizando que el 100% de las nuevas unidades de transporte cumplan con criterios de inclusión.

Además, la Tarjeta de Gratuidad (2020) facilitó el acceso al transporte público para personas con discapacidad permanente, eliminando barreras económicas.

Sin duda, la educación y sensibilización son claves para la Inclusión y se requieren mayores esfuerzos para transformar la cultura institucional y ciudadana porque aún existen desafíos pendientes.

La Ciudad de México ha sentado bases sólidas para la movilidad accesible, combinando infraestructura, normativa y educación. Sin embargo, el camino hacia la inclusión total exige:

Inversión sostenida: Priorizar presupuestos para modernizar sistemas obsoletos.

Monitoreo continuo: Evaluar el impacto de las intervenciones y ajustar estrategias.

Enfoque humano: Centrar las políticas en las experiencias cotidianas de las y los usuarios, especialmente aquellos en situación de vulnerabilidad.

Como señala el documento, la accesibilidad no es un lujo, sino un derecho. Solo mediante un compromiso colectivo —entre gobierno, sociedad civil y sector privado— la Ciudad de México podrá convertirse en un modelo global de movilidad inclusiva.

NOVENO. Consideraciones adicionales



- Proporcionalidad y razonabilidad: La propuesta es proporcionada, ya que solicita adaptaciones viables dentro del alcance de la infraestructura existente y la capacidad presupuestaria de las autoridades de transporte público. Es razonable, considerando las barreras documentadas que enfrentan las personas de baja estatura (p. ej., estaciones inaccesibles, falta de adaptaciones específicas).
- Implementación progresiva: La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad reconoce que las mejoras de accesibilidad pueden implementarse progresivamente debido a las limitaciones de recursos. El carácter exhortativo de la propuesta respeta este principio al instar a las autoridades a actuar sin exigir un cumplimiento inmediato.
- Interseccionalidad: La propuesta reconoce los desafíos singulares que enfrentan las personas de baja estatura, un grupo que a menudo se pasa por alto en las políticas generales sobre discapacidad. Este enfoque refuerza su coherencia con el llamado de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad a implementar medidas adaptadas para abordar discapacidades específicas.
- La "Proposición con Punto de Acuerdo" es jurídicamente sólida, cumple con la Constitución y es consistente con los estándares internacionales de derechos humanos (convencionalidad). Se fundamenta en un marco legal claro, que incluye la Constitución Mexicana, la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, las leyes federales y locales sobre discapacidad. La propuesta promueve el derecho a la movilidad y la no discriminación de las personas de talla baja, abordando una brecha crítica en la accesibilidad al transporte público. No se identifican violaciones constitucionales ni convencionales, y su carácter exhortativo garantiza el respeto a la separación de poderes.
- Es importante considerar que, el diseño universal para las personas con discapacidad en materia de movilidad aplica en diversas áreas como la arquitectura, tecnología, transporte y educación, buscando crear entornos más inclusivos y accesibles para todas las personas.
Por tanto, los principios del diseño universal contemplan siete características clave:
 1. Uso equitativo: El diseño debe ser útil y accesible para todas las personas (incluidas las de talla baja)



2. Flexibilidad en el uso: El diseño debe adaptarse a las preferencias y habilidades individuales.
3. Simple e intuitivo: El uso del producto o ambiente debe ser fácil de entender, independientemente de la experiencia o conocimientos previos de la persona usuaria de vía.
4. Información perceptible: La información necesaria debe ser presentada de manera efectiva, de modo que sea comprensible para todas las personas, a través de distintos modos de comunicación.
5. Tolerancia al error: El diseño debe minimizar el riesgo y las consecuencias de acciones accidentales o involuntarias.
6. Bajo esfuerzo físico: El uso del producto o espacio debe requerir un esfuerzo físico mínimo, facilitando su acceso a todas las personas.
7. Tamaño y espacio adecuados: Debe haber suficiente espacio para el acceso y el uso cómodo, considerando diversas posturas y capacidades.

Derivado de lo anterior, y dada la universalidad que ya se considera para personas con discapacidad, entre las que se encuentran las personas de talla baja, se consideran contempladas las adecuaciones propuestas en las modificaciones y construcción del sistema de movilidad integrada de la Ciudad de México.

Por lo anteriormente expuesto y fundado esta Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial considera que es de aprobarse con las modificaciones planteadas en la parte considerativa del presente, la Proposición con Punto de Acuerdo en estudio y por tanto:

IV. RESUELVE

Se aprueba con modificaciones la Proposición con Punto de Acuerdo suscrita por las Diputadas Diana Sanchez Barrios. Leticia Haro Jimenez, integrantes de la Asociación Parlamentaria de Mujeres por el Comercio Feminista e Incluyente de la Ciudad de México y la Dip. Miriam Saldaña Chairez del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo para quedar como sigue:

ACUERDO:






ÚNICO.- Se exhorta respetuosamente al Lic. Héctor Ulises García Nieto, titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México; al Lic. Martín López Delgado, Director General del Sistema de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México; a la Mtra. María del Rosario Castro Escorcia, Directora General del Metrobús; al Mtro. Daniel Arcos Rodríguez, Director General de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México; y al Ing. Guillermo Calderón Aguilera, Director General del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), para que, de manera progresiva y conforme a sus capacidades administrativas y presupuestarias, realicen las adecuaciones necesarias en la infraestructura de sus instalaciones y unidades de transporte, con el fin de promover el derecho a la movilidad de las personas de talla baja.

Así lo acordaron y aprobaron las y los Diputados integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Congreso de la Ciudad de México, III Legislatura, durante la Sexta Sesión Ordinaria, celebrada a los 30 días del mes de abril de 2025 en el Recinto Legislativo de Donceles.






FIRMAS CORRESPONDIENTES DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CON MODIFICACIONES LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD MÉXICO (METROBÚS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA

| DIPUTADO(A) | | SENTIDO DEL VOTO | | |
|---|--|-------------------------------------|-----------|------------|
| | | A FAVOR | EN CONTRA | ABSTENCIÓN |
|  | MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN Presidente | <i>Miguel Ángel Macedo Escartín</i> | | |
|  | FEDERICO CHÁVEZ SEMERENA Vicepresidente | <i>Federico Chávez Semerena</i> | | |
|  | PATRICIA URRIZA ARELLANO Secretaria | | | |




FIRMAS CORRESPONDIENTES DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CON MODIFICACIONES LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD MÉXICO (METROBÚS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA

| DIPUTADO(A) | | SENTIDO DEL VOTO | | |
|---|---|------------------------------|-----------|------------|
| | | A FAVOR | EN CONTRA | ABSTENCIÓN |
|  | JANNETE ELIZABETH GUERRERO MAYA Integrante | <i>Jannete Guerrero Maya</i> | | |
|  | YOLANDA GARCÍA ORTEGA Integrante | <i>Yolanda Garcia Ortega</i> | | |
|  | VÍCTOR HUGO ROMO DE VIVAR GUERRA Integrante | | | |



FIRMAS CORRESPONDIENTES DICTAMEN POR EL QUE SE APRUEBA CON MODIFICACIONES LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA A LAS PERSONAS TITULARES DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTES PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD MÉXICO (METROBÚS), LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (SISTEMA M1) Y SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO), PARA QUE REALICEN LAS ADECUACIONES NECESARIAS EN LA INFRAESTRUCTURA DE LAS INSTALACIONES Y UNIDADES DE TRANSPORTE PARA QUE SE PROMUEVA EL DERECHO A LA LIBRE MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE TALLA BAJA

| DIPUTADO(A) | | SENTIDO DEL VOTO | | |
|--|--|------------------|-----------|------------|
| | | A FAVOR | EN CONTRA | ABSTENCIÓN |
|  | FRIDA JIMENA GUILLÉN ORTIZ Integrante | | | |





| | |
|--|--|
| Título | DICTAMEN ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO PARA PERSONAS.. |
| Nombre de archivo | DICTAMEN_ACCESIBI...BAJA.docx__3_.pdf |
| Identificación del documento | a2e1fa1290a9d7a975c1536bb00e77b8e1819d51 |
| Formato de fecha del registro de auditoría | DD / MM / YYYY |
| Estado | ● Firmado |

Historial del documento

| | | |
|--|---------------------------------------|---|
|  ENVIADO | 30 / 04 / 2025 20:29:01 UTC | Enviado para su firma a Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx), Dip. Federico Chávez Semerena (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx), Dip. Yolanda García (garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx) and Dip. Jannete Guerrero (jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx) por miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx IP: 189.146.144.236 |
|  VISUALIZADO | 01 / 05 / 2025 02:14:43 UTC | Visualizado por Dip. Jannete Guerrero (jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.214.92.117 |
|  FIRMADO | 01 / 05 / 2025 02:15:16 UTC | Firmado por Dip. Jannete Guerrero (jannete.guerrero@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.214.92.117 |
|  VISUALIZADO | 02 / 05 / 2025 21:56:01 UTC | Visualizado por Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.144.236 |



| | |
|--|--|
| Título | DICTAMEN ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO PARA PERSONAS.. |
| Nombre de archivo | DICTAMEN_ACCESIBI...BAJA.docx__3_.pdf |
| Identificación del documento | a2e1fa1290a9d7a975c1536bb00e77b8e1819d51 |
| Formato de fecha del registro de auditoría | DD / MM / YYYY |
| Estado | ● Firmado |

Historial del documento

| | | |
|--|---------------------------------------|---|
|  FIRMADO | 02 / 05 / 2025 21:56:11 UTC | Firmado por Dip. Miguel Macedo (miguel.macedo@congresocdmx.gob.mx) IP: 189.146.144.236 |
|  VISUALIZADO | 05 / 05 / 2025 19:13:53 UTC | Visualizado por Dip. Federico Chávez Semerena (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.190.4.187 |
|  FIRMADO | 05 / 05 / 2025 19:14:14 UTC | Firmado por Dip. Federico Chávez Semerena (federico.chavez@congresocdmx.gob.mx) IP: 187.190.4.187 |
|  VISUALIZADO | 08 / 05 / 2025 22:23:50 UTC | Visualizado por Dip. Yolanda García (garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.103.107.227 |

| | |
|--|--|
| Título | DICTAMEN ACCESIBILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO PARA PERSONAS.. |
| Nombre de archivo | DICTAMEN_ACCESIBI...BAJA.docx__3_.pdf |
| Identificación del documento | a2e1fa1290a9d7a975c1536bb00e77b8e1819d51 |
| Formato de fecha del registro de auditoría | DD / MM / YYYY |
| Estado | ● Firmado |

Historial del documento

| | | |
|---|---------------------------------------|--|
|  FIRMADO | 08 / 05 / 2025 22:24:03 UTC | Firmado por Dip. Yolanda García (garcia.yolanda@congresocdmx.gob.mx) IP: 201.103.107.227 |
|  COMPLETADO | 08 / 05 / 2025 22:24:03 UTC | El documento se ha completado. |