



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena
La esperanza de México

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 81 Y 89 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

**DIPUTADO JOSÉ DE JESUS MARTÍN DEL CAMPO
CASTAÑEDA**

**PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA I
LEGISLATURA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD
DE MÉXICO.**

El que suscribe, **Diputado Miguel Ángel Macedo Escartin** integrante del Grupo Parlamentario del **Movimiento de Regeneración Nacional (MORENA)**, de la Primer Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por: el artículo 122, apartado A, fracción segunda de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; el artículo 30 numeral 1, inciso b de la Constitución de la Ciudad de México; el artículo 12, fracción segunda de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; y el artículo 95 y 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de este Congreso la siguiente iniciativa, conforme al siguiente orden:

- I. Encabezado o título de la propuesta;
- II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver;
- III. Problemática desde la perspectiva de género, en su caso;
- IV. Argumentos que la sustenten;
- V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad;
- VI. Denominación del proyecto de ley o decreto;



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena
La esperanza de México

- VII. Ordenamientos a modificar;
- VIII. Texto normativo propuesto;
- IX. Artículos transitorios;
- X. Lugar;
- XI. Fecha, y
- XII. Nombre y rúbrica de la o el proponente

ENCABEZADO O TÍTULO DE LA PROPUESTA

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 81 Y 89 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE LA INICIATIVA PRETENDE RESOLVER

En la Ciudad de México la movilidad es un derecho reconocido en nuestra carta magna y el Gobierno de la Ciudad de México tiene la obligación de proporcionar los medios necesarios y equipados para que todos aquellos quienes transiten o habiten en esta gran urbe puedan elegir de forma libre el medio de transporte en que se trasladarán asimismo se pueda acceder a bienes, servicios eficientes y eficaces, para su traslado.

La gran mayoría de los traslados en la ciudad de México se concentran en transporte público junto al colectivo pero en los últimos años , en la Ciudad de México, se ha encontrado un crecimiento de personas usuarias de dicho servicios, con movilidad reducida o discapacidad en donde estas deciden acceder a un servicio de transporte privado con chofer o concesionado a consecuencia de su condición física; en cifras se estima que más de mil millones de personas de la



población mundial vive con alguna discapacidad; de esos mil millones, 5 millones 739 mil 270 viven en México entre ellos el 58.3% tiene una discapacidad motriz y 25% son ancianos y se estima que para el año 2050, la población de la Ciudad de México, habrá 10 millones de personas con discapacidad y 36 millones de ancianos.

Ante dicha problemática el Gobierno de la Ciudad de México ha implementado programas y normas que intenta contemplar a todas las personas en todos los medios de transporte que hasta el momento pueden facilitar el desplazamiento a cualquier persona, también es cierto que la misma legislación aplicable establece que para garantizar las políticas de movilidad en la ciudad se deben considerar los principios de:¹

- **Accesibilidad.** El cual se basa en la necesidad de garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición y a costos accesibles con información clara y oportuna.
- **Igualdad.** Principio que sienta las bases para equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica con el objetivo de reducir los mecanismos de exclusión

Derivado de lo anterior y con la finalidad de que nuestra Ciudad avanzara hacia el cumplimiento de eliminar las barreras culturales, sociales y materiales que tienen las personas con alguna discapacidad, el gobierno del entonces Distrito Federal dio un primer paso, publicando el programa “**Taxi Preferente**”, el cual tenía por objetivo proporcionar un transporte público de calidad cumpliendo con la accesibilidad e igualdad para personas con alguna discapacidad.²

¹ Ciudad de México. (2014). Gaceta Oficial del CDMX. 3 de agosto 2016, de Gobierno del CDMX Sitio web: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/51d59d2a6dd755d595521aee90e5db57.pdf

² Gaceta Oficial del CDMX del 18 de agosto de 2014, Décima Séptima Época, No. 1924



En ese tenor, se entiende como personas en estado de vulnerabilidad o con movilidad limitada, aquellas que temporal o permanentemente debido a “enfermedad, edad, accidente, o alguna otra condición realizaban un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Esta definición incluía a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitaran con niños pequeños y personas con discapacidad”.³

En 2014, después de realizar diversos estudios, se encontró que era viable la puesta en marcha del programa **Taxi Preferente**, el cual contemplaba la concesión de 1,500 unidades.⁴

Sin embargo, desde la implementación del programa hasta el día de hoy, únicamente se han otorgado siete concesiones a personas morales en la modalidad de taxi preferente, lo cual abarca a 336 unidades de las 1500 proyectadas.⁵

PROBLEMÁTICA DESDE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO, EN SU CASO;

La discapacidad es un tema que afecta de manera diferente a hombres que mujeres, pues perjudica más a estas últimas, ya que hay 273 mil mujeres con algún tipo de discapacidad, mientras que los hombres alcanzan los 208 mil del total. Aunado a que ellas prefieren utilizar algún tipo de taxi o plataforma digital que presten un servicio de transporte en vez de usar el transporte público por la violencia y el acoso que se vive.

³ Ciudad de México. (2014). Gaceta Oficial del CDMX. 3 de agosto 2016, de Gobierno del CDMX Sitio web: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/51d59d2a6dd755d595521aee90e5db57.pdf

⁴ Solicitud de acceso a la información pública 0106500199716, pregunta 2 dirigida a SEMOVI.

⁵ Solicitud de acceso a la información pública 0106500199716, pregunta 3 dirigida a SEMOVI.



ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTEN

Para llevar a cabo las políticas públicas que se requieren y dar cumplimiento a nuestro máximo ordenamiento jurídico local se debe de considerar el nivel de vulnerabilidad de las usuarias y los usuarios, así como las externalidades que genera cada modo de transporte; para ello la legislación distingue seis jerarquías de movilidad, que son:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;**
- II. Ciclistas;**
- III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;**
- IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;**
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y**
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.**

Po lo anterior expuesto el Gobierno de la Ciudad determinó, en el año 2014 , que con la finalidad de emparejar el terreno del transporte público y concesionado ,en pro de las personas que tenían alguna discapacidad, se tenía que trabajar en el tema para la inclusión de las personas con alguna discapacidad o movilidad reducida, teniendo en cuenta que el Sistema de Transporte Colectivo Metro en sus 195 estaciones ya contemplaba: accesos a perros guía, elevadores, placas en sistema braille , ranuras guía, salva escaleras y asientos reservados. Caso semejante al del Metrobus que contaba en sus 169 estaciones con rampas para banqueta e ingreso a la estación, guía táctil para invidentes y débiles visuales,



placas braille, espacio reservado para sillas de ruedas y semáforos auditivos. Y aunque un poco menos estructurado, otros sistemas de transporte de pasajeros motorizados y eléctricos que también contemplaban estas adaptaciones; siendo única y exclusivamente los taxis, uno de los servicios que no contaba con las adecuaciones para llevar a cabo esta función de igualdad y fácil acceso.

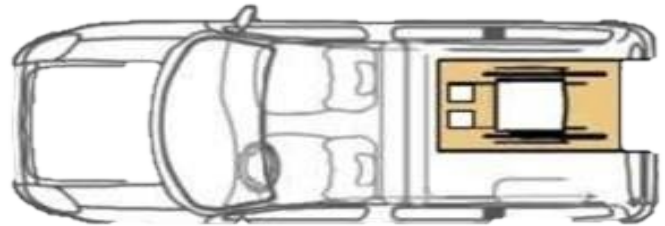
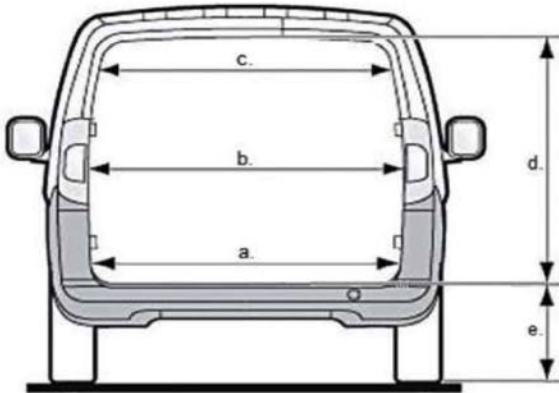
Para que dicho programa entrara en vigor, el gobierno de la Ciudad de México estableció ciertas características, con las que los **taxis preferentes** debían contar, para poder dar servicio entre las que se encuentra las siguientes:

- Vehículos con motor de combustión interna a gasolina o diésel preferentemente de 4 cilindros, con alto rendimiento de combustible y control de emisiones contaminantes; cabina de conducción con asiento para conductor y banca o asiento para acompañante; segunda fila de asientos abatibles y cabina trasera de una o dos puertas laterales deslizables y una puerta trasera para el acceso al interior de la unidad.
- Unidades que garanticen una capacidad mínima de carga útil de 600 kg y un volumen de carga en el habitáculo de 3.7 m como mínimo.
- La plataforma o superficie del habitáculo del pasajero, debe disponer de un ancho mínimo total de 750 mm y una longitud mínima total de 1,300 mm, con una altura mínima de 1,350 mm.
- Dos accesos laterales al vehículo con puertas deslizables al interior de la cabina trasera con una apertura libre mínima de 900 mm
- Un acceso en la parte posterior de la unidad, diseñado para que un usuario en silla de ruedas, pueda abordar a su interior de manera cómoda y segura.
- Una altura mínima libre para el acceso al interior de la unidad de 1,350 mm y el ancho mínimo libre en la plataforma de la unidad deberá permitir el alojamiento de la silla de ruedas del usuario.

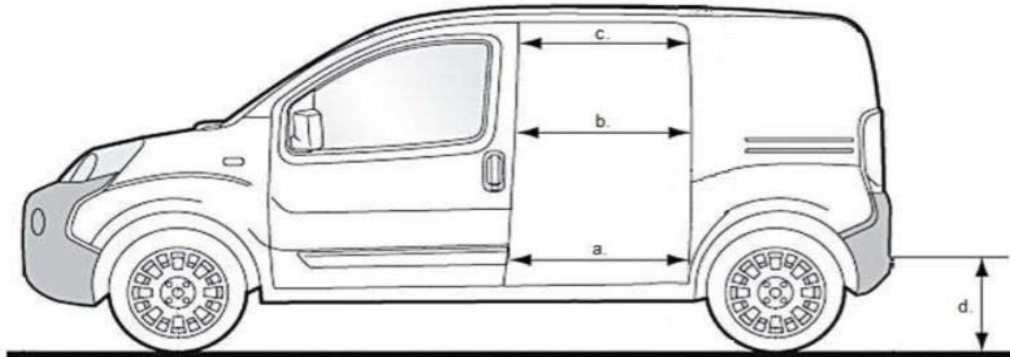


- Acceso por la parte posterior de la unidad que se realizará mediante una rampa plegable de accionamiento manual o automático, la cual dependiendo de su construcción podrá ser conformada de un máximo de tres secciones plegables, teniendo como máximo una longitud de 2,600 mm (incluyendo la longitud interior de alojamiento para la silla de ruedas) y con una pendiente máxima que no deberá superar el 30%.
- Rampa de acceso deberá estar construida con aleaciones y/o materiales compuestos, ligeros y de gran resistencia, debiendo soportar un mínimo de 300 kgf con un ancho mínimo libre de 700 mm y deberá contar con protecciones laterales de un mínimo de 40 mm de altura y con todos los bordes externos de las rampas, deberán contar con un filete de 2.5 mm de radio y las aristas o esquinas deberán contar con filete de 5 mm de radio como mínimo.

Lo anteriormente mencionado, puede verse de manera gráfica con las siguientes imágenes:



Descripción	Dimensión (mm)	Tolerancia
a. Ancho de acceso (piso)	900	+/- 50
b. Ancho de acceso (media)	900	
c. Ancho de acceso (superior)	900	
d. Altura máxima (suelo - piso interior)	600	---



Actualmente en esta gran urbe existen únicamente 336 unidades del programa **taxi preferente** de las 1500 proyectadas.⁶

⁶ Solicitud de acceso a la información pública 0106500199716, pregunta 3 dirigida a SEMOVI.



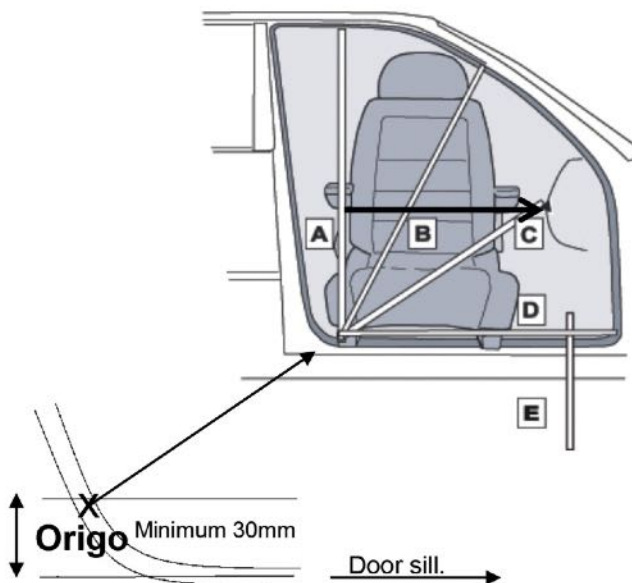
En autobuses, vagonetas y microbuses es prácticamente nulo el avance, pues los concesionarios no quieren invertir en unidades con rampas automáticas, que elevan entre 20 y 30% el costo del vehículo.⁷

Ahora bien, el programa de **taxi preferente** tuvo una deficiente implementación y en los años en que fue aprobado no se tenían herramientas digitales que prestaran servicio de transporte privado con chofer; por lo que ante esta problemática y en conjunto con el avance tecnológico se han implementado diversas formas para que los vehículos automotores sean más accesibles para personas con movilidad reducida o tengan alguna discapacidad; en consecuencia se han creado diversas innovaciones tecnológicas y motrices, tanto de universidades así como de asociaciones civiles.

Una de estas modificaciones por mencionar, a manera de ejemplo, es la modificación en el asiento del copiloto, dicha innovación tecnológica y motriz permite que el asiento salga del vehículo al girar 90 grados y este mismo facilita el acceso de las personas con discapacidad motriz; dicha modificación es implementada desde fábrica a consecuencia de evitar modificaciones externas y que el propietario del automotor no aumente el costo de compra y no se pierda la garantía sobre su bien mueble.

Dicha innovación tecnológica puede observarse de manera gráfica, conforme a la siguiente imagen:

⁷ <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/12/03/1131915> Consultado el 8 de mayo de 2019



Y es que el tema de la discapacidad en México no es un tema menor, de acuerdo con la clasificación internacional del funcionamiento de la discapacidad y de la Salud, las personas con discapacidad son: “aquellas que tienen una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales y que al interactuar con distintos ambientes del entorno social pueden impedir su participación plena y efectiva en igualdad de condiciones a las demás”⁸. Basado en la definición anterior, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) en su Censo de Población y Vivienda de 2010 arrojó que en nuestro país existían “5 millones 739 mil 270 personas, cifra que representaba al 5.1% de la población total”⁹.

Dentro de los tipos de dificultades para las personas con discapacidad, encontramos:

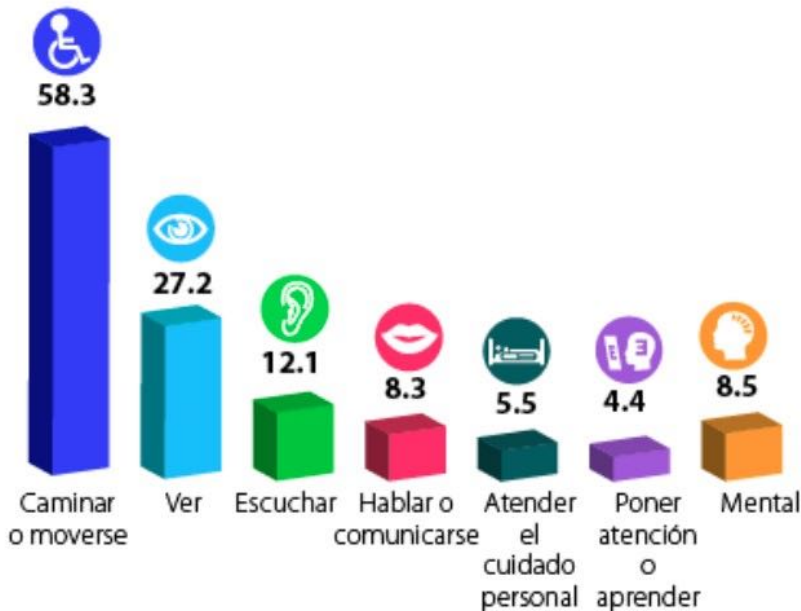
⁸ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2010). Discapacidad en México. 3 de agosto de 2016, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Sitio web: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx?tema=P>

⁹ Ibidem



- **Caminar o moverse:** Hace referencia a la dificultad de una persona para moverse, caminar, desplazarse o subir escaleras debido a la falta de toda o una parte de sus piernas; incluye también a quienes teniendo sus piernas no tienen movimiento o presentan restricciones para moverse, de tal forma que necesitan ayuda de otras personas, silla de ruedas u otro aparato, como andadera o pierna artificial.
- **Ver:** Abarca la pérdida total de la vista en uno o ambos ojos, así como a los débiles visuales y a los que aun usando lentes no pueden ver bien por lo avanzado de sus problemas visuales.
- **Mental:** Abarca cualquier problema de tipo mental como retraso, alteraciones de la conducta o del comportamiento.
- **Escuchar:** Incluye a las personas que no pueden oír, así como aquellas que presentan dificultad para escuchar (debilidad auditiva), en uno o ambos oídos, a las que aun usando aparato auditivo tiene dificultad para escuchar debido a lo avanzado de su problema.
- **Hablar o comunicarse:** Hace referencia a los problemas para comunicarse con los demás, debido a limitaciones para hablar o porque no pueden platicar o conversar de forma comprensible.
- **Atención y Aprendizaje:** Incluye las limitaciones o dificultades para aprender una nueva tarea o para poner atención por determinado tiempo, así como limitaciones para recordar información o actividades que se deben realizar en la vida cotidiana.

- **Autocuidado:** Hace referencia a las limitaciones o dificultades para atender por sí



mismo el cuidado personal, como bañarse, vestirse o tomar alimentos.”¹⁰

Según las discapacidades antes descritas, el porcentaje al que corresponde cada una en México, es el siguiente:

¹⁰ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2010). Discapacidad en México. 3 de agosto de 2016, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) Sitio web: <http://cuentame.inegi.org.mx/poblacion/discapacidad.aspx?tema=P>



La suma de los factores anteriormente citados da un total superior al 100% debido a que existen discapacidades con más de una dificultad.

Es decir, una persona puede tener más de una limitación, un ejemplo de ello son los sordomudos quienes tienen una carencia auditiva al tiempo que tiene una de lenguaje o el ejemplo de las personas con parálisis cerebral que tienen problemas motores y de lenguaje.

Para Nuria González Martín la discapacidad está presente en “nuestras sociedades y representa un porcentaje del 10% de la población mundial” teniendo en cuenta que alrededor del mundo el porcentaje de personas con alguna discapacidad es considerable, se han diseñado diversos ordenamientos jurídicos y legales tanto nacionales como internacionales que protegen y tutelan los derechos de las personas con discapacidad, este marco jurídico está basado en la doctrina de principios de igualdad y no discriminación con la finalidad de propiciar la equidad entre las personas.

Es por ello que, en la búsqueda de una igualdad sustantiva que propicie mejores condiciones para todos los habitantes de la Ciudad, incluyendo a los que por cualquier razón poseen alguna de las discapacidades anteriormente expuestas y mediante la presente iniciativa se propone que la totalidad del transporte público, privado con chofer, colectivo ofrezcan un servicio de transporte y que estos cuenten

¹¹ INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010, *Cuestionario ampliado*. Estados Unidos Mexicanos/Población con discapacidad/Población con limitación en la actividad y su distribución porcentual según causa para cada tamaño de localidad y tipo de limitación



con las adaptaciones necesarias para este sector de la población, y con ello se puedan garantizar plenamente los derechos de movilidad y no discriminación en la Ciudad de México independientemente de las condiciones particulares que cada uno posea.

FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

México se ha caracterizado por ser un país preocupado por sentar una igualdad plena, buscando en todo momento eliminar la brecha que culturalmente se tenía con las personas con discapacidad. Resultado de dicho esfuerzo fue la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, la cual se llevó a cabo en el Senado de la República. Los resolutivos de dicha Convención fueron adoptados por nuestro país el 7 de junio de 1999, aprobados por el Senado el 26 de abril de 2000 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de marzo de 2001. En dicha Convención diversos “Estados a nivel internacional se comprometieron a implementar las medidas necesarias para erradicar la discriminación en contra de las personas con discapacidad”.

Posteriormente el 30 de marzo de 2007, nuestro país firmó el tratado Internacional emanado de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de las Naciones Unidas en el que se estipuló “la protección directa de las personas con discapacidad, teniendo como finalidad que el Estado fuera el responsable de eliminar las barreras que impidieran a las personas con alguna discapacidad gozar de un igual respeto y disfrute de sus derechos humanos”.

La importancia de estos tratados internacionales ha llevado que nuestro país avance en el reconocimiento de los derechos de los individuos y la generación de igualdad



que se traduce en la protección de los derechos de las personas sin importar las limitaciones físicas y/o mentales de una persona. Fundamento de lo anterior, lo encontramos en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en donde se expresa que los compromisos que México adopta conforme a instrumentos internacionales son y deben ser considerados ley suprema de la nación por lo cual, cualquier iniciativa que sea adoptada independientemente de la materia, debe tener como resultado una armonización de las legislaciones estatales para que el instrumento internacional sea aplicado correctamente en todo el territorio nacional.

En cuanto a nuestra carta magna local en temas de movilidad contempla en el artículo 13 apartado “E” lo siguiente:

“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.”

A su vez dicha iniciativa se encuentra armonizada con la ley de accesibilidad de la Ciudad de México en su artículo 1 que dice a la letra:

“Artículo 1.- La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto que en la Ciudad de México se garantice el derecho a



la accesibilidad al entorno físico, las edificaciones, los espacios públicos, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y el transporte, especialmente para las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, asegurando el ejercicio de sus derechos y eliminando cualquier forma de discriminación y promoviendo la igualdad. En caso de incumplimiento se estará a lo dispuesto por los ordenamientos legales a los que se encuentra sujeta la presente Ley. “

Así como ley para prevenir y eliminar la discriminación del distrito federal. En sus diferentes numerales y fracciones que se ponen a continuación:

“Artículo 13.- Los entes públicos, en el ámbito de su competencia y atribuciones, llevarán a cabo, entre otras medidas de prevención destinadas a eliminar la discriminación de las personas, grupos y comunidades en situación de discriminación que habitan o transitan el Distrito Federal, las siguientes:

(...)

XV. Procurar la accesibilidad en los medios de transporte público de uso general para las personas con discapacidad, personas adultas mayores y mujeres embarazadas, congruentes con la ley de la materia;

Artículo 26.- Los entes públicos, en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo, entre otras medidas positivas a favor de la igualdad de oportunidades para las personas adultas mayores, las siguientes:

(...)

III. Ofrecer medios de transporte adecuados en sus comunidades, para garantizar la movilidad y la comunicación,



Artículo 27.- Los entes públicos, en el ámbito de su competencia, llevarán a cabo, entre otras medidas positivas a favor de la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, las siguientes:

(...)

III. Procurar la integralidad en la accesibilidad al entorno físico, espacios e inmuebles públicos y privados que presten servicios o atención al público, los medios de transporte público, a la información así como a las comunicaciones. Las autoridades del Gobierno del Distrito Federal realizarán de manera progresiva las adecuaciones físicas y de comunicación que cumplan con los criterios de diseño universal;

IV. Vigilar, gestionar e impulsar que las personas con discapacidad, no sean sujetos de discriminación en el ejercicio de sus derechos de libertad de tránsito y libre desplazamiento, por no contarse el porcentaje de unidades accesibles para las personas con discapacidad en los diferentes medios de transporte que circulan en la ciudad de México;”

DENOMINACIÓN DE PROYECTO DE LEY O DECRETO

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS ARTÍCULOS 81 Y 89 DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL

ORDENAMIENTO A MODIFICAR Y TEXTO NORMATIVO PROPUESTO



DECRETO

PRIMERO.- Se reforma el primer párrafo del artículo 81 de la Ley de Movilidad para el Distrito Federal y se adiciona un segundo párrafo.

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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, diseño universal.</p>

SEGUNDO.- Se reforma los tres párrafos del artículo 89 de la Ley de Movilidad para el Distrito Federal

<p>ARTÍCULO 89.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga,</p>	<p>ARTÍCULO 89.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga,</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------



MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena
La esperanza de México

I LEGISLATURA

deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte por ciento del total de unidades en operación destinadas la prestación del servicio de transporte público colectivo y al menos el cinco por ciento para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público **o privado** de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesiones **o permisos** correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada

Para el caso de las personas morales, contar con al menos **el veinte y cinco** por ciento del total de unidades en operación destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y **la totalidad de los vehículos destinados** para el transporte público **y privado** individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.



Por las consideraciones expuestas, se somete al pleno de este honorable Congreso de la Ciudad de México, esta Iniciativa con proyecto de decreto para quedar como sigue:

TEXTO NORMATIVO PROPUESTO

LEY DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CAPÍTULO III

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

(...)

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, diseño universal

CAPITULO IV

DE LAS CONCESIONES

(...)



ARTÍCULO 89.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público o privado de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesiones o permisos correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada

Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte y cinco por ciento del total de unidades en operación destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y la totalidad de los vehículos destinados para el transporte público y privado individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hacer uso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO.- Para su mayor difusión publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Decreto entrará en vigor 180 días hábiles posteriores a la publicación de los lineamientos a implementar la innovación tecnología y motriz en



I LEGISLATURA

MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

morena
La esperanza de México

el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

LUGAR, FECHA, NOMBRE Y RÚBRICA

Presentado ante el Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, Recinto Legislativo de Donceles, Ciudad de México, a *** de mayo de 2019

Dip. Miguel Ángel Macedo Escartin