

Ciudad de México, a 07 de septiembre de 2023.

**DIP. MARIA GABRIELA SALIDO MAGOS**  
**PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA**  
**DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,**  
**II LEGISLATURA**  
**PRESENTE.**

La que suscribe, la diputada **LUISA ADRIANA GUTIÉRREZ UREÑA**, a nombre del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional en la II Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 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) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 12 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, así como el 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 95 fracción II y 96 de su Reglamento someto a consideración de este H. Congreso la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 33 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 33 BIS A LA LEY PARA LA INTEGRACIÓN AL DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 65 DE LA LEY DE RECONOCIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS MAYORES DEL SISTEMA INTEGRAL PARA SU ATENCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EN MATERIA DE MOVILIDAD INCLUYENTE PARA PERSONAS DISCAPACITADAS Y ADULTAS MAYORES.** Al tenor de la siguiente:

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

A efecto dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

## I. Encabezado o título de la propuesta.

Corresponde a los términos expresados en el proemio del presente instrumento parlamentario.

## II. Planteamiento del problema que la iniciativa pretenda resolver

La Ciudad de México cuenta con una población con algún tipo de discapacidad o limitación de 1,634,807 y con una población de adultos mayores de 1,491,619, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda del 2020.<sup>1</sup> Es decir, el primer grupo representa el 17% de la población mientras que el segundo representa cerca del 20%. En esencia, esto hace plantearnos los distintos problemas que padecen estos sectores representativos de la población.

La igualdad de oportunidades y la inclusión social son valores fundamentales en cualquier sociedad. Sin embargo, en muchos entornos urbanos, las personas con discapacidad enfrentan obstáculos significativos que limitan su capacidad para participar plenamente en la vida cotidiana. Uno de los desafíos más apremiantes es la falta de accesibilidad en las vías públicas, especialmente en las banquetas, que son esenciales para la movilidad de todos los ciudadanos. A pesar de los avances en la concienciación sobre la importancia de la accesibilidad universal, nuestra capital aún carece de infraestructuras adecuadas para garantizar que las personas con discapacidad, en particular aquellas que utilizan sillas de ruedas, puedan desplazarse de manera segura y autónoma por las calles y aceras. Las rampas de acceso son elementos clave para superar los desniveles y garantizar un tránsito fluido para todos.

En este contexto, se evidencia una problemática significativa en relación con la falta de infraestructuras adecuadas en las vías públicas, lo que obstaculiza la movilidad y participación plena de las personas con discapacidad, y especialmente de aquellas que requieren el uso de sillas de ruedas. La inaccesibilidad en las banquetas afecta negativamente varios aspectos:

- **Seguridad y Autonomía:** La ausencia de rampas adecuadas en las banquetas

---

<sup>1</sup> [https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=Discapacidad\\_01&bd=Discapacidad](https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?px=Discapacidad_01&bd=Discapacidad) consultado el día 24 de agosto de 2023

dificulta la movilidad segura y autónoma de las personas en sillas de ruedas. Esto puede llevar a situaciones peligrosas, como intentar cruzar la calle en puntos no seguros debido a la falta de rampas.

- **Exclusión Social:** La inaccesibilidad de las vías públicas limita la participación de las personas con discapacidad en la vida comunitaria. Dificulta su acceso a servicios básicos, como tiendas, centros de salud, lugares de trabajo y espacios recreativos, lo que contribuye a su aislamiento social.
- **Dificultades Económicas:** La falta de accesibilidad puede limitar las oportunidades laborales para las personas con discapacidad, ya que muchas veces no pueden acceder a lugares de trabajo debido a la falta de infraestructuras adecuadas en las áreas circundantes.
- **Incumplimiento de Normativas Internacionales y Nacionales:** La falta de rampas y accesibilidad en las vías públicas contradice las normativas y convenciones internacionales sobre derechos de las personas con discapacidad, así como las leyes nacionales que promueven la igualdad de oportunidades y la accesibilidad universal.

Para abordar esta problemática de manera efectiva, se proponen las presentes reformas con la finalidad de que se destinen recursos específicos a las alcaldías con el propósito de construir y rehabilitar banquetas con rampas para sillas de ruedas. Esta iniciativa busca garantizar la accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad, promoviendo la inclusión social, la seguridad y la igualdad de oportunidades en entornos urbanos.

### III. Problemática desde la perspectiva de género

La intersección entre género y discapacidad agrega una capa adicional de complejidad a los desafíos que enfrentan las personas en entornos urbanos. La falta de accesibilidad en las vías públicas afecta de manera desproporcionada a las mujeres y niñas con discapacidad, limitando su capacidad para moverse con seguridad y autonomía. La inclusión de una perspectiva de género en la planificación y construcción de infraestructuras es esencial para abordar estas desigualdades. Este sector de la población experimenta

desafíos específicos en cuanto a la movilidad y la participación en la vida urbana. Además de las barreras físicas, también enfrentan riesgos de violencia y acoso en espacios públicos que no están diseñados considerando sus necesidades y seguridad. La falta de rampas y acceso adecuado en las banquetas agrava estos problemas, excluyendo a estas personas de manera desproporcionada. Esta situación genera varios problemas:

- **Riesgos de Violencia:** Las mujeres y niñas con discapacidad se enfrentan a riesgos específicos de violencia y acoso en espacios públicos. La inaccesibilidad de las banquetas puede forzarlas a transitar por rutas inseguras y poco iluminadas, aumentando su vulnerabilidad.
- **Limitación de Oportunidades:** La falta de accesibilidad dificulta que las mujeres y niñas con discapacidad accedan a servicios esenciales como centros de salud, escuelas y empleos. Esto limita sus oportunidades educativas y laborales, perpetuando desigualdades de género.
- **Carga de Cuidados:** Las mujeres suelen asumir una mayor responsabilidad en el cuidado de personas con discapacidad en sus familias. La inaccesibilidad en las vías públicas agrega una carga adicional a estas cuidadoras, dificultando sus tareas cotidianas.
- **Participación Comunitaria:** La exclusión de las mujeres y niñas con discapacidad de espacios públicos afecta su participación en actividades comunitarias y sociales, lo que impacta negativamente su bienestar emocional y mental.

La iniciativa de ley para destinar recursos a las alcaldías con el fin de construir y rehabilitar banquetas con rampas para sillas de ruedas debe incorporar una perspectiva de género; esto implica considerar las experiencias y necesidades específicas de las mujeres y niñas con discapacidad al diseñar espacios urbanos accesibles. Al abordar los desafíos desde esta perspectiva, se promoverá una mayor igualdad de género, empoderamiento y seguridad para todas las personas en la comunidad, garantizando que ninguna voz quede excluida en la planificación y desarrollo de entornos urbanos inclusivos.

#### **IV. Argumentos que la sustenten**

La búsqueda constante de sociedades más justas e inclusivas ha impulsado la necesidad de abordar desafíos específicos que enfrentan las personas con discapacidad en entornos urbanos. Reconociendo que la accesibilidad es un pilar fundamental para garantizar la igualdad de oportunidades, la presente iniciativa de ley propone destinar recursos específicos a las alcaldías con el objetivo de construir y rehabilitar banquetas con rampas para sillas de ruedas. Esta iniciativa no solo tiene en cuenta la accesibilidad desde una perspectiva funcional, sino que también incorpora una mirada de género para garantizar que las mujeres y niñas con discapacidad puedan disfrutar de espacios urbanos seguros.

A nivel internacional, varios países han implementado legislaciones similares con el propósito de mejorar la accesibilidad en entornos urbanos para personas con discapacidad. Ejemplos destacados incluyen:

**Estados Unidos:** La "Americans with Disabilities Act"<sup>2</sup> (Ley para Estadounidenses con Discapacidades) es un referente importante. Esta ley, promulgada en 1990, establece pautas claras para la accesibilidad en infraestructuras públicas y privadas, incluyendo la construcción de rampas en aceras y la eliminación de barreras físicas.

**Reino Unido:** El "Equality Act 2010"<sup>3</sup> (Ley de Igualdad de 2010) del Reino Unido es otro ejemplo relevante. Esta ley prohíbe la discriminación por discapacidad y exige a los proveedores de servicios realizar ajustes razonables para garantizar la accesibilidad, lo que incluye la creación de infraestructuras adecuadas en espacios públicos.

**Canadá:** Canadá ha implementado la "Accessibility for Ontarians with Disabilities Act" (Ley de Accesibilidad para Personas con Discapacidades de Ontario) en 2005. Esta legislación establece estándares de accesibilidad para diversos sectores, incluyendo infraestructuras y espacios públicos.

Estos ejemplos internacionales resaltan la importancia de contar con marcos legales sólidos que promuevan la accesibilidad universal en espacios urbanos. La iniciativa de ley

<sup>2</sup> <https://www.ada.gov/> Consultado el 25 de agosto de 2023.

<sup>3</sup> <https://www.gov.uk/guidance/equality-act-2010-guidance> Consultado el 25 de agosto de 2023.

<https://www.ontario.ca/laws/statute/05a11> Consultado el 25 de agosto de 2023.

propuesta se alinea con esta tendencia global, buscando crear entornos inclusivos y accesibles que beneficien a toda la comunidad, especialmente a las personas con discapacidad y a las mujeres con discapacidad, quienes enfrentan desafíos específicos en su movilidad y participación en espacios públicos.

Para elaborar una legislación pertinente es necesario analizar las condiciones de esta problemática en la ciudad. La evidencia empírica nos ayudará a este respecto y nos ayudará a poner atención en los aspectos relevantes.

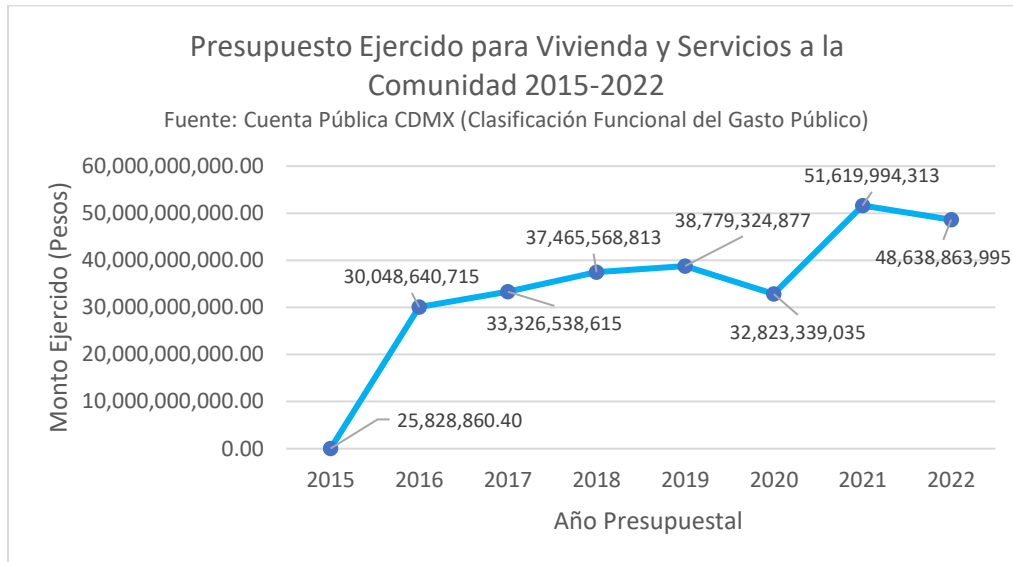
### **1. Evolución del Gasto Público.**

A lo largo de la historia, la evolución del gasto público destinado a vivienda y servicios a la comunidad ha sido un reflejo tanto de las prioridades gubernamentales como de las necesidades cambiantes de la sociedad. Este aspecto reviste una importancia fundamental, ya que la inversión estatal en vivienda y servicios no solo impacta directamente en la calidad de vida de los ciudadanos, sino que también desempeña un papel crucial en la promoción de la equidad social y el desarrollo sostenible. Esta evolución puede ser rastreada a través de análisis históricos y económicos, así como de investigaciones académicas que destacan la relación entre el gasto público en estas áreas y la estabilidad social y económica.

Referencias como los trabajos de Acemoglu y Robinson sobre las instituciones y el crecimiento económico, así como el informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre políticas de vivienda inclusiva, ilustran la importancia de entender y promover una asignación eficiente de recursos en estos sectores vitales para el bienestar colectivo.

Con la finalidad de ilustrar la prioridad respecto a las complicaciones generales de accesibilidad urbana, mostramos la evolución del gasto destinado por el Gobierno de la Ciudad de México a Vivienda y Servicios a la Comunidad a partir del 2015 (Gráfica 1).

**Gráfica 1**  
**Elaboración propia**



Vemos claramente que los esfuerzos de esta administración para mejorar los servicios urbanos no sólo se han mantenido, sino que han aumentado relativamente hablando respecto a la anterior; este año se le destinó a tal rubro la cantidad de \$49,596,881,218. Es decir, los esfuerzos están claros; vemos un compromiso presupuestal sostenible que puede impactar de forma positiva a las y los capitalinos.

Sin embargo, ¿qué mejora en bienestar han recibido o recibirán específicamente las personas con alguna discapacidad o limitación que les impide moverse a pie de forma autónoma? ¿Qué podemos decir de los adultos mayores que de la misma forma necesitan una silla de ruedas para poder salir? ¿Quién es y cómo se ve esta población?

## 2. Mapeo de la población

A través de la implementación de un enfoque estadístico, se recopilarán y analizarán datos demográficos del Censo de Vivienda y Población 2020 del INEGI. Esta compilación de información abarcará una variedad de aspectos, como la concentración de personas con discapacidad en diferentes distritos y barrios, así como la distribución de la población de edad avanzada en áreas específicas de la Ciudad de México. El objetivo subyacente es trazar un mapa detallado de la presencia de estos segmentos poblacionales en el tejido urbano, así como la ausencia de planos inclinados en banquetas y guarniciones en las

manzanas, teniendo presente la evolución del gasto presentada anteriormente.

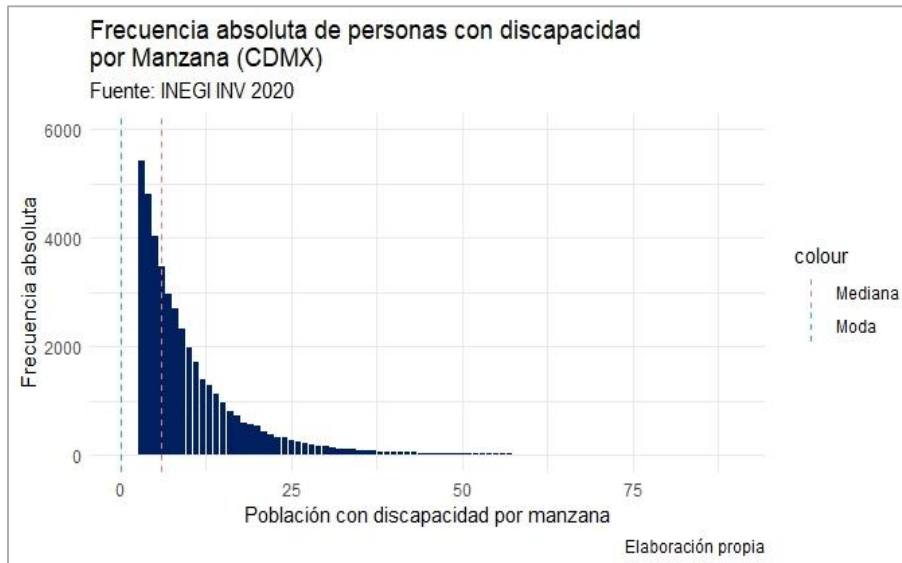
Al identificar las áreas donde estas poblaciones tienen una presencia significativa, se podrá establecer una base sólida para la planificación y ejecución de proyectos destinados a construir y rehabilitar rampas para sillas de ruedas en las banquetas y guarniciones. Esta medida no solo mejorará la movilidad y la calidad de vida de las personas con discapacidad y los adultos mayores, sino que también promoverá un sentido de inclusión y equidad en el entorno urbano.

### **2.1 Población con alguna discapacidad o limitación**

De acuerdo con el INEGI, las discapacidades se refieren a la consecuencia de la deficiencia en la persona afectada, por ejemplo, limitaciones para aprender, hablar, caminar u otra actividad. Bajo este criterio elaboraremos el análisis exploratorio de los datos.

**Gráfica 2**  
**Elaboración propia**



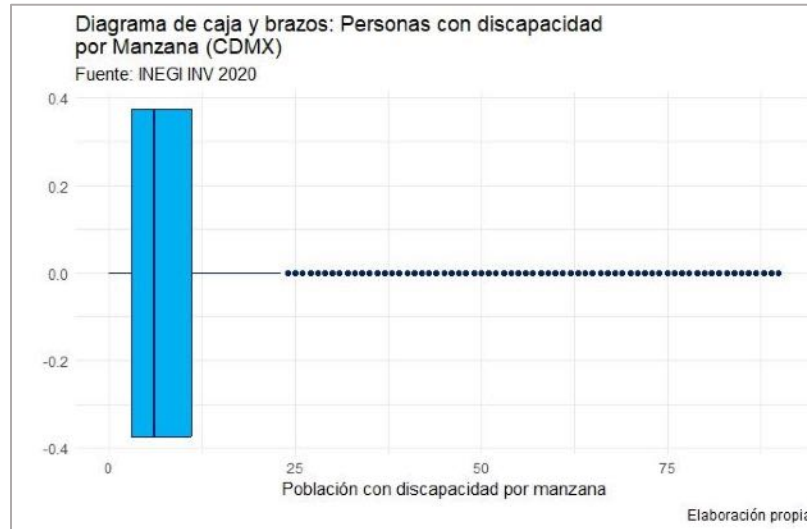


**Tabla 1**  
**Elaboración propia**

POB_DISCAPACIDAD_CDMX_X_MANZANA	
Min	0
1 Quantil	3
Mediana	6
Media	9.084
3 Quantil	11
Max	476

En la Gráfica 2 observamos la distribución de frecuencias absolutas de las personas con algún tipo de discapacidad por manzana. La Tabla 1 contiene los cálculos de las medidas de tendencia central. Con estos datos observamos que el valor medio es de 6 personas con discapacidad por manzana, además de que el rango de 0 a 11 discapacitados concentra el 75% de las observaciones, es decir, el 75% de las manzanas tiene de 0 a 11 discapacitados. Por otro lado, el 81.8% de las manzanas en la capital por lo menos tiene a una persona con discapacidad. Para observar la dispersión de los datos elaboramos un diagrama de caja y brazos (Gráfica 3). En este gráfico observamos que, como se puede ver en los estadísticos anteriores, la variabilidad de los datos es relativamente baja, presentando valores atípicos segados a la derecha.

Elaboración propia



Ahora bien, debemos hacer el análisis bivariado en donde mostremos la relación entre la condición de la población (con discapacidad – sin discapacidad) y las clases que representan el estado de banquetas que el INEGI tiene en su diccionario de datos (Existencia de banquetas -todas las vialidades, alguna vialidad, ninguna vialidad-, y con rampa para silla de ruedas -todas las vialidades, alguna vialidad o ninguna vialidad).

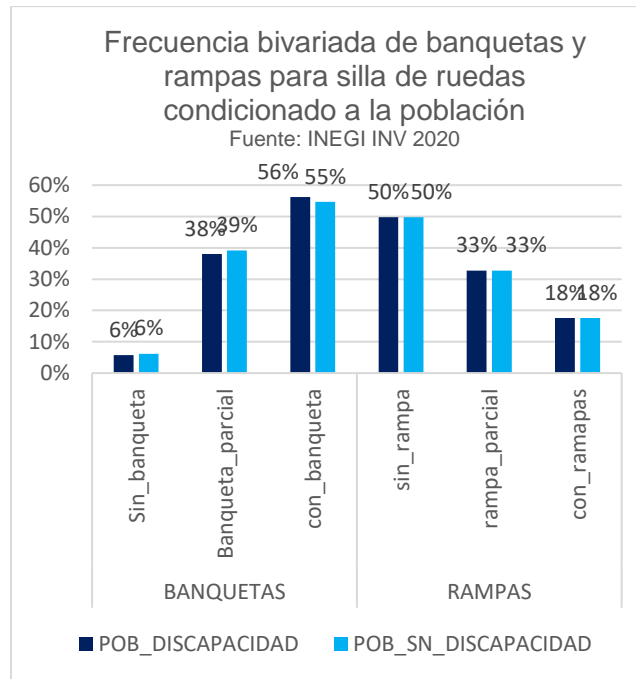
Bajo estos criterios elaboramos una tabla de frecuencias relativas (Tabla 2) por tipo de población y condición de su manzana. Además, para clarificar este asunto mostramos la Gráfica 4 en donde se puede ver de forma gráfica esta cuestión.

Tabla 2  
 Elaboración propia

	BANQUETAS		RAMPAS	
--	-----------	--	--------	--

POBLACIÓN	Sin_banqueta	Banqueta_parcial	con_banqueta	TOTAL	sin_rampa	rampa_parcial	con_rampapas	TOTAL
POB_DISCAPACIDAD	6%	38%	56%	100%	50%	33%	18%	100%
POB_SN_DISCAPACIDAD	6%	39%	55%	100%	50%	33%	18%	100%
TOTAL_POB	6%	39%	55%	100%	50%	33%	18%	100%

**Gráfica 4**  
**Elaboración propia**



Las conclusiones que se desprenden de este análisis las enlistamos a continuación:

- El 44% de la población que sufre alguna discapacidad no tiene acceso completo en su manzana a banquetas, lo que sin duda es un riesgo, pues no hay ningún dispositivo urbano que la proteja del tránsito vehicular.

- Cerca del 83% de la población que sufre alguna discapacidad no tiene acceso a rampas para silla de ruedas, lo que implica diversas complicaciones para su movilidad.
- Los porcentajes casi idénticos entre ambas poblaciones implica que no hay una discriminación en la política de banquetas, pues tanto los discapacitados como los no discapacitados tienen el mismo acceso a rampas para silla de ruedas.

Esta última condición hace evidente que la asignación de los recursos en materia de movilidad para personas discapacitadas no es eficiente en el sentido de Pareto (hay una pérdida del bienestar social), pues la utilidad que le brinda una persona discapacitada a la rampa de silla de ruedas es mucho mayor a la de una persona sin ningún tipo de discapacidad, y, sin embargo, se muestra que las rampas están igualmente distribuidas entre ambos tipos de población. En conclusión, se podría hacer un esfuerzo para priorizar la construcción de planos inclinados en las banquetas en aquellas manzanas que presentan mayor densidad de gente con discapacidad sin afectar sustancialmente el bienestar de las personas no discapacitadas.

## **2.2 Población Adulta Mayor**

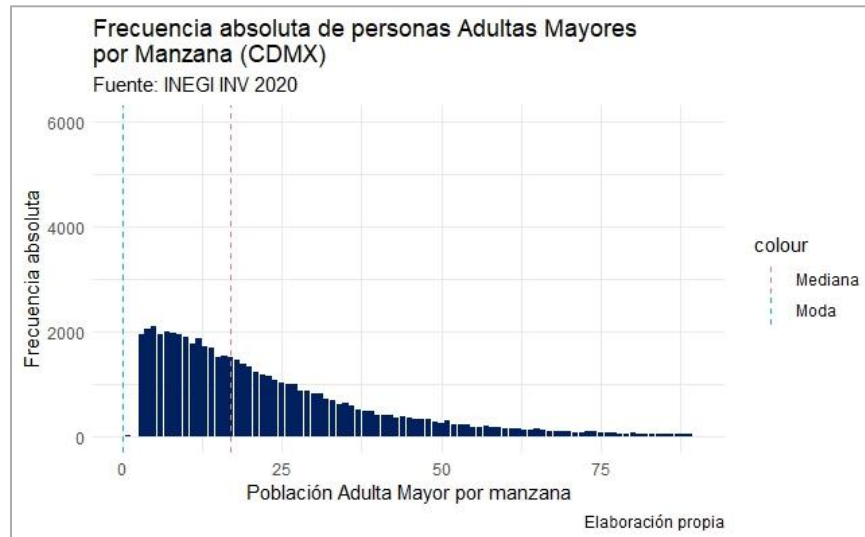
En el contexto actual de crecimiento demográfico y urbanización acelerada, la atención a las necesidades de la población adulta mayor (mayor a 60 años) se ha convertido en un imperativo social y de política pública. En este sentido, la Ciudad de México, como una de las urbes más grandes y densamente pobladas del mundo, enfrenta retos significativos en cuanto a la movilidad y accesibilidad de sus ciudadanos. En particular, las personas de la tercera edad representan un segmento poblacional esencial que merece una consideración especial en cualquier iniciativa de reforma legal dirigida a mejorar la infraestructura urbana y garantizar una inclusión efectiva.

El envejecimiento de la población es una realidad innegable y un logro significativo de la sociedad moderna, resultado de avances en la medicina y la calidad de vida. Sin embargo, este cambio demográfico también trae consigo desafíos cruciales que deben ser abordados de manera proactiva. Uno de estos desafíos es la movilidad de los adultos

mayores, especialmente aquellos que utilizan sillas de ruedas o enfrentan dificultades para caminar. La falta de infraestructura adecuada, como rampas y accesos adaptados, puede limitar drásticamente su autonomía y participación en la vida pública. La necesidad de contar con un entorno urbano inclusivo y amigable con las personas mayores trasciende la cuestión de la movilidad. La inclusión de rampas para sillas de ruedas en las aceras y cruces de calles no solo facilita su desplazamiento, sino que también fomenta su participación en actividades sociales y culturales, reduce el aislamiento y mejora su calidad de vida. Además, una ciudad accesible para adultos mayores beneficia a toda la sociedad, ya que promueve la integración intergeneracional, la cohesión comunitaria y la diversidad.

En este contexto, la implementación de reformas legales que asignen recursos específicos a las alcaldías de la ciudad de México para la rehabilitación y construcción de rampas para sillas de ruedas es más que una mera acción administrativa; es un paso hacia la equidad y la justicia social. Reconocer y atender las necesidades de la población adulta mayor en el diseño y la planificación urbana es un acto de responsabilidad que refleja los valores de una sociedad inclusiva y solidaria. En última instancia, esta iniciativa no solo mejora la accesibilidad física, sino que también simboliza el compromiso de una ciudad con el bienestar y la dignidad de todas sus personas, sin importar su edad o habilidades físicas.

**Gráfica 5**  
**Elaboración propia**



**Tabla 3**  
 Elaboración propia

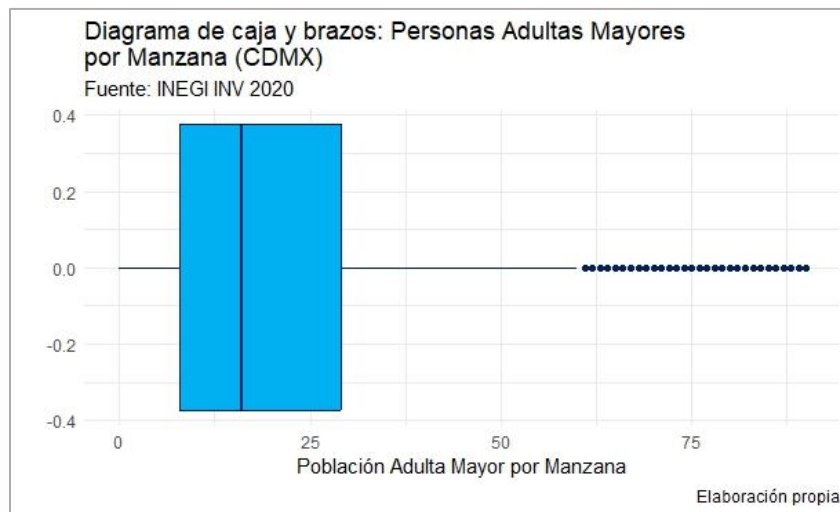
POB_ADULTA_MAYOR_X_MANZANA	
Min	0
1 Cuantil	8
Mediana	17
Media	24
3 Cuantil	31
Max	1738

De forma similar al apartado anterior, ilustramos en la Gráfica 5 la distribución de frecuencias de la población adulta mayor por manzana en la Ciudad de México. Además, observamos sus medidas de centralidad en la Tabla 3 de donde se muestra que la mediana es de 17 adultos mayores por manzana. Calculando su función de probabilidad acumulada vemos que la probabilidad de que por lo menos haya algún adulto mayor en una manzana es de 93%. Esto quiere decir que el gobierno debe poner demasiada atención en una política de movilidad que integra a este sector de la población, pues su presencia es inobjetable en las manzanas.

De igual forma elaboramos un diagrama de caja y brazos (Gráfica 6) para tener más clara la dispersión de los datos y la presencia de valores atípicos. En ella observamos que

tiene una varianza mucho más grande respecto al diagrama de las personas con discapacidad. Esto es: más números de manzanas presentan mayores números de población adulta mayor.

**Gráfica 6**  
Elaboración propia



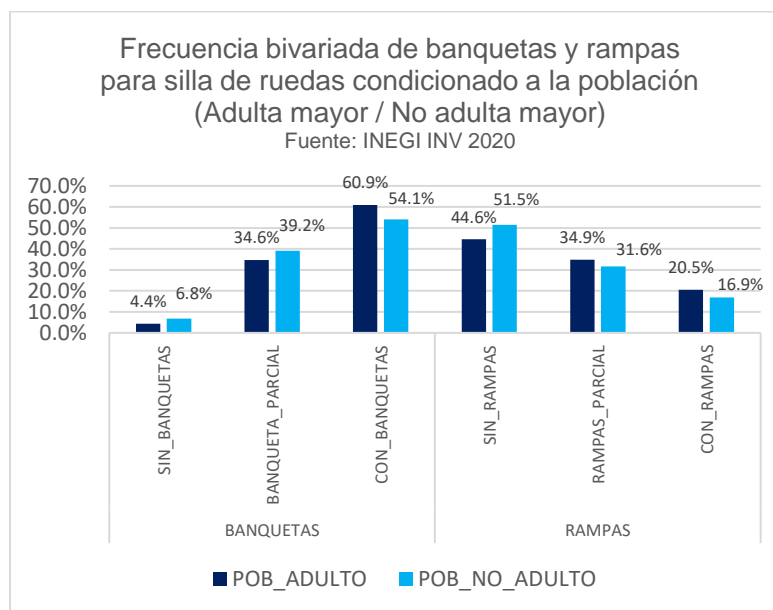
El análisis bivariado que mostraremos contempla el sector de la población que es adulta mayor y la que no, así como las mismas clases de banquetas y presencia de rampas para silla de ruedas que ocupamos en el apartado anterior. Más adelante involucraremos ambas frecuencias condicionadas a un tipo de población mixto para concluir a profundidad cuestiones de impacto.

**Tabla 4**  
Elaboración propia

POBLACION	BANQUETAS			TOTAL	RAMPAS			TOTAL
	SIN_BANQUETAS	BANQUETA_PARCIAL	CON_BANQUETAS		SIN_RAMPAS	CON_RAMPAS_PARCIAL	CON_RAMPAS	
POB_ADULTO	4.4%	34.6%	60.9%	1	44.6%	34.9%	20.5%	1

POB_NO_ADULTO	6.8%	39.2%	54.1%	1	51.5%	31.6%	16.9%	1
TOT_POB	6.4%	38.4%	55.2%	1	50.4%	32.2%	17.5%	1

**Gráfica 6**  
**Elaboración propia**



En la Tabla 4 podemos observar las frecuencias relativas de banquetas y presencia de rampas de silla de ruedas condicionadas al tipo de población (Adulto mayor / no adulto mayor) y en la Gráfica 6 vemos las frecuencias relativas comparadas. De lo anterior podemos concluir:

- Al igual que en el apartado anterior, cerca del 40% de la población en la capital no tiene acceso a banquetas de forma integral (presencia de este dispositivo urbano en todo el perímetro de la manzana). Esto es un dato que debiera tratarse con seriedad en la planeación urbana.
- Cerca del 40% de la población adulta mayor no tiene acceso, de igual forma, a banquetas de forma integral en su manzana.



- Cerca del 50% de la población adulta mayor no tiene acceso a rampas para silla de ruedas y otro 34% lo tiene parcialmente, dependiendo que acera de su manzana viva. Es decir, un 80% de esta población no tiene acceso pleno a este dispositivo urbano que le permite la movilidad plena.

Pese a que las distribuciones de este apartado son en apariencia un poco más heterogéneas que las del anterior, no deja de percibirse cierta uniformidad respecto a los porcentajes de la población no adulta mayor, dejándonos con la impresión de que aún queda campo de acción para impulsar aún más las políticas en materia de movilidad y accesibilidad de los grupos más vulnerables de la capital.

### 2.3 Análisis poblacional mixto

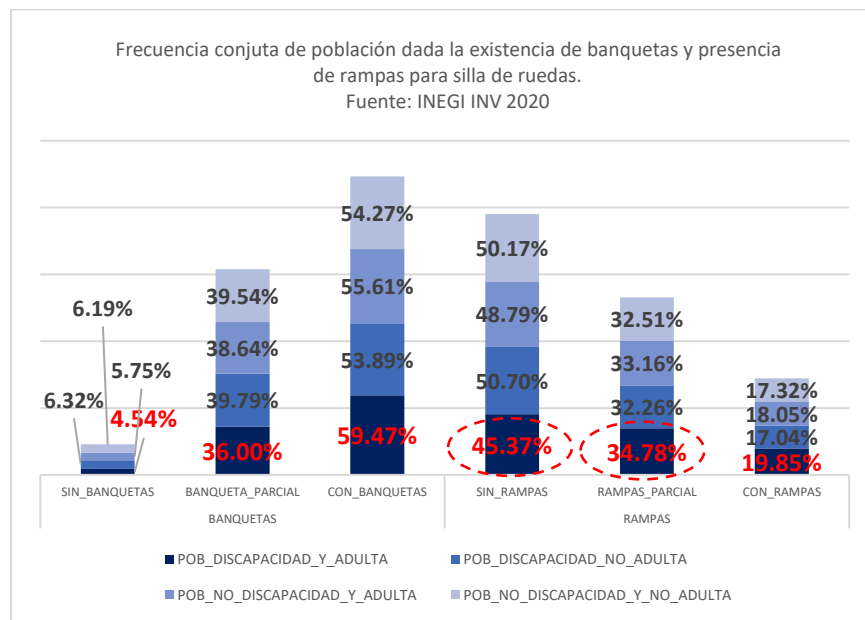
Como lo mencionamos anteriormente, y con toda esta información en nuestras manos, es hora de analizar las variables anteriores condicionadas a la población de forma mixta, ej. Población con algún tipo de discapacidad que es mayor de edad. Este análisis nos habilita para emitir un juicio más sustancial respecto a los grupos más vulnerables que esta iniciativa pretende ayudar.

**Tabla 5**  
**Elaboración propia**

POBLACION	BANQUETAS			TOT AL	RAMPAS			TOT AL
	SIN_BANQ UETAS	BANQUETA_ PARCIAL	CON_BAN QUETAS		SIN_RA MPAS	RAMPAS_P ARCIAL	CON_RA MPAS	
POB_DISCAPACIDAD_Y_ ADULTA	4.54%	36.00%	59.47%	100. 00%	45.37%	34.78%	19.85%	100. 00%
POB_DISCAPACIDAD_N O_ADULTA	6.32%	39.79%	53.89%	100. 00%	50.70%	32.26%	17.04%	100. 00%

POB_NO_DISCAPACIDA D_Y_ADULTA	5.75%	38.64%	55.61%	100.00%	48.79%	33.16%	18.05%	100.00%
POB_NO_DISCAPACIDA D_Y_NO_ADULTA	6.19%	39.54%	54.27%	100.00%	50.17%	32.51%	17.32%	100.00%

**Gráfica 7**  
**Elaboración propia**



La Tabla 5 nos muestra la distribución conjunta de población dados los parámetros banquetas y rampas que el INV 2020 nos muestra. Por otro lado, la Gráfica 7 nos representa estas frecuencias de forma más intuitiva y nos sirve para aislar el caso más vulnerable de la sociedad: población que es adulta mayor y/o padece de alguna discapacidad. Con base en lo anterior, podemos decir que cerca del 20% de la población es adulta mayor y/o padece de alguna discapacidad, es decir, tomando como referencia la Tabla 5, de este porcentaje ¡cerca del 80% no solo no cuentan con rampas para silla de ruedas, sino que no tienen acceso a banquetas en su manzana! Esto sin mencionar que el otro 80% la población que solo pertenece a un sector está en las mismas condiciones.

Referimos la evolución del gasto consultada al inicio de esta exposición para concluir que no se garantiza una asignación eficiente de los recursos públicos para mejorar el

bienestar de las personas que pertenecen a estos sectores vulnerables de la población, a pesar de que el gasto funcional para Vivienda y Servicios a la Comunidad no solo se mantiene estable, sino que aumenta. Es urgente visibilizar esta situación y garantizar el reparto competencial que da competencias a las Alcaldías para resolver de forma próxima esta situación. Por ende, es imperativo que la legislación contemple 1) el proceso normativo para que las Alcaldías, en el ámbito de sus competencias, elaboren y supervisen, con rigor técnico, un plan de mejoramiento y construcción de rampas para silla de ruedas y 2) la erogación recursos públicos específicos a las Alcaldías para ejecutar tal programa.

### **3. Análisis de incidencia clasificado por Alcaldías**

En el enjambre caótico y vibrante que es la Ciudad de México, cada rincón, cada callejuela y avenida conforman el escenario de una intrincada danza de vidas y oportunidades. Sin embargo, en medio de esta urbe bulliciosa y diversa, surge un desafío que trasciende la mera dinámica urbana para afectar directamente los derechos fundamentales de dos segmentos esenciales de la población: los adultos mayores y las personas con discapacidad. En este contexto, el análisis que aquí se emprende se sumerge en una correlación de inquietante significado: la vinculación entre la falta de dispositivos que garanticen la movilidad plena, como las esenciales rampas para sillas de ruedas, y las particularidades socioeconómicas y participativas que definen las 16 distintas alcaldías de la Ciudad de México.

El espacio público, tan intrínsecamente ligado a la noción de ciudadanía activa, se convierte en un terreno de desafíos afrontados por aquellos cuya movilidad es limitada. La ausencia de infraestructuras inclusivas, como las rampas, desencadena una suerte de barreras invisibles que limitan la participación y acceso de adultos mayores y personas con discapacidad a las esferas participativas, al desarrollo social y a las oportunidades que ofrece la metrópolis. Así, la capacidad de interactuar plenamente con su entorno se ve restringida, erosionando su calidad de vida y minando la promesa de igualdad de oportunidades. Las implicaciones se extienden a todos los ámbitos, resonando en la participación en la toma de decisiones locales, la inclusión en programas de desarrollo social y la equidad de género, dado que las mujeres suelen representar una proporción

significativa en estos grupos vulnerables.

En este análisis, se pretende explorar y cartografiar las complejas intersecciones entre la movilidad inclusiva, las alcaldías de la Ciudad de México y los aspectos participativos, sociales. Se desentrañarán los factores que pueden influir en la priorización (o falta de esta) de la infraestructura accesible en distintas alcaldías, explorando posibles patrones de inversión y asignación de recursos. Además, se examinará cómo la carencia de estas rampas puede llevar a un ciclo de marginación y desigualdad, limitando la participación de estos grupos en la vida ciudadana y, por lo tanto, en la configuración y dirección del desarrollo local.

En un momento en que la discusión sobre la igualdad, la inclusión y la accesibilidad toma el centro del escenario global, el presente análisis aspira a ser un faro que ilumine las sombras de la inequidad. Se busca no solo comprender la correlación entre la ausencia de dispositivos de movilidad y las dinámicas en las alcaldías de la Ciudad de México, sino también aportar insumos sustanciales para la formulación de políticas públicas integrales que no solo construyan rampas físicas, sino también puentes hacia un futuro en el que la igualdad de acceso y oportunidades sea la norma, y donde la movilidad inclusiva sea un fundamento para una ciudadanía plena y empoderada.

A continuación, citamos recientes notas periodísticas y columnas que van acorde a la argumentación de la presente iniciativa.



4

EL PAÍS

En video

SUSCRIBETE

CIUDAD DE MÉXICO

### Protesta en silla de ruedas para pedir accesibilidad en la Ciudad de México

Solo el 6.5% de las calles en México cuenta con rampas en todas sus vialidades



Usuarios en silla de ruedas llevan a cabo una protesta el 21 de agosto de 2022 en la Ciudad de México  
Foto: REUTERS | Video: REUTERS

5

<sup>4</sup> <https://www.cronica.com.mx/metropoli/desaparecen-rampas-discapacitados-calles-gam.html> consultado el 27 de agosto de 2023.

<sup>5</sup> <https://elpais.com/videos/2022-08-22/protesta-en-silla-de-ruedas-para-pedir-accesibilidad-en-la-ciudad-de-mexico.html> consultado el día 27 de agosto de 2023.



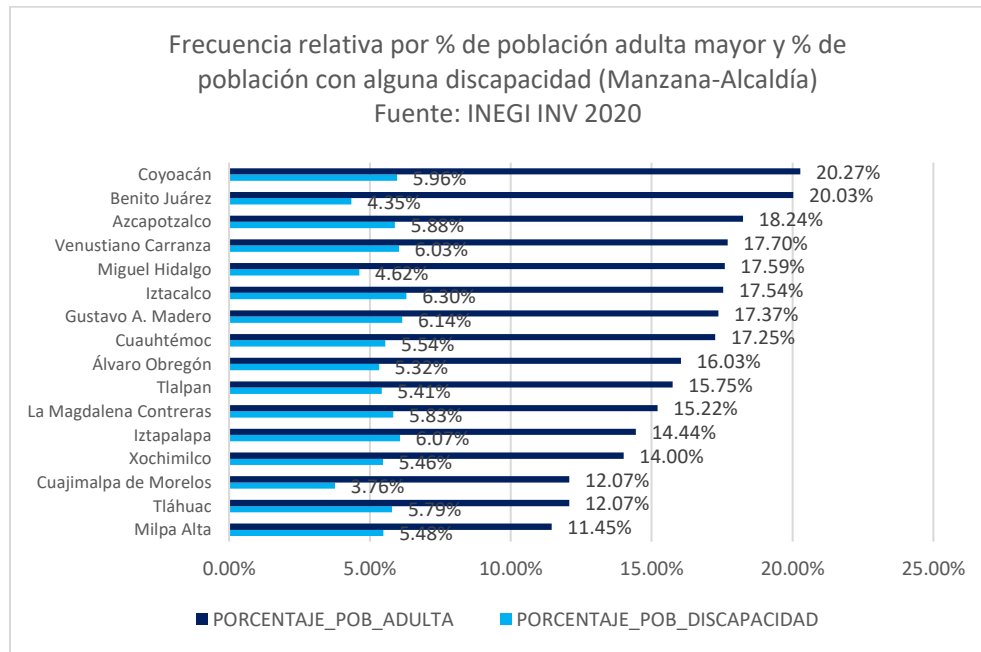
Como observamos, la opinión pública ya tiene el antecedente de la problemática que exponemos en la presente iniciativa. Independientemente de que la infraestructura urbana en su conjunto tiene deficiencias, en la presente destacamos el caso de la ausencia de rampas para silla de ruedas en las banquetas por ser el primer contacto que tiene el peatón al salir de su hogar. Acción que sin duda determina en gran medida la voluntad de las personas. En la Gráfica 8 se muestra el porcentaje de población que es adulta mayor o

<sup>6</sup> <https://federalismo.nexos.com.mx/2023/03/infraestructura-insuficiente-para-las-personas-con-discapacidad-en-la-cdmx/comment-page-1/>, consultado el día 27 de agosto de 2023.

<sup>7</sup> <https://www.publimetro.com.mx/noticias/2022/07/14/discapacidad-cuales-son-los-avances-en-infraestructura-para-accesos-y-movilidad/>, consultado el día 27 de agosto de 2023.

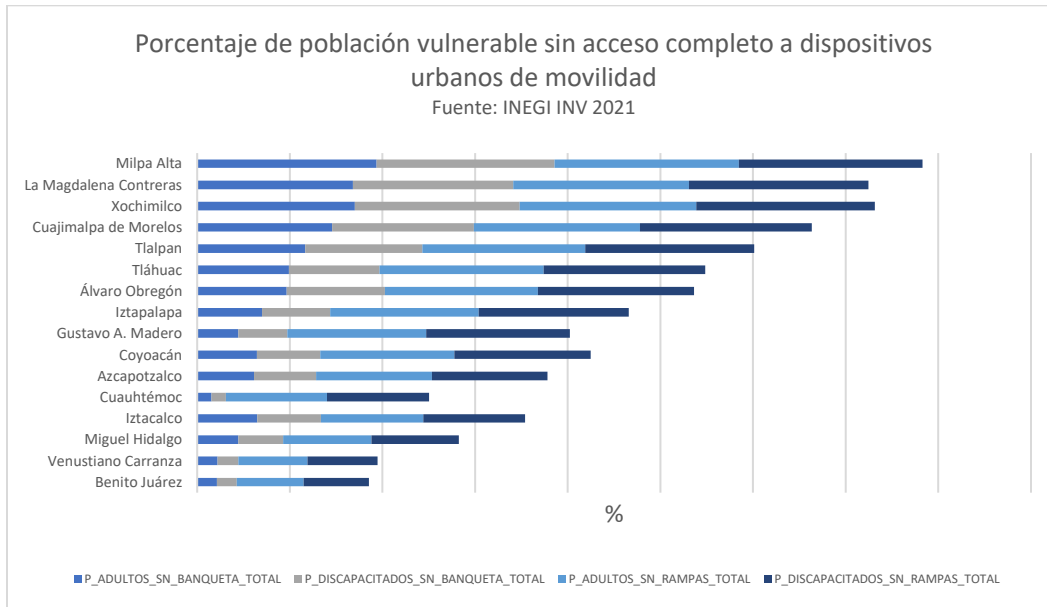
padece alguna discapacidad por alcaldía.

**Gráfica 8**  
 Elaboración propia

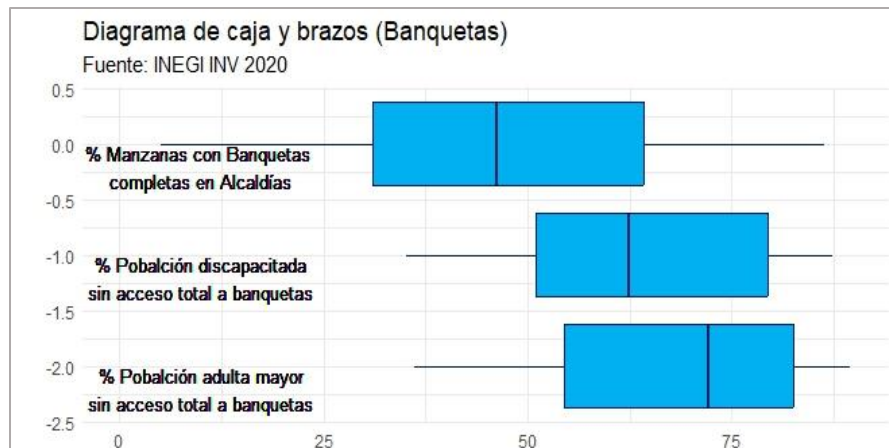


Además, elaboramos la Gráfica 9 para observar el porcentaje de la población vulnerable en cada Alcaldía que no tiene acceso total a banquetas o rampa para silla de ruedas en su manzana; es increíble que el promedio de este abandono sea de 45% y 75% de la población vulnerable, respectivamente (con excepción de Benito Juárez, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo). Con esto se refuerza el argumento de que el Gobierno de la Ciudad (con ayuda de las 16 demarcaciones territoriales) no ha sabido optimizar la asignación de los recursos para generar mayor bienestar social, pues, aunque se muestra una clara diferencia entre alcaldías que tienen banquetas completas y rampas para silla de ruedas, no se ataca verdaderamente el problema ya que la población adulta o discapacitada sigue desprotegida de igual forma en todas las alcaldías (como puede observarse en los diagramas de caja y brazos de la Gráfica 10 y 11)

**Gráfica 9**  
 Elaboración propia

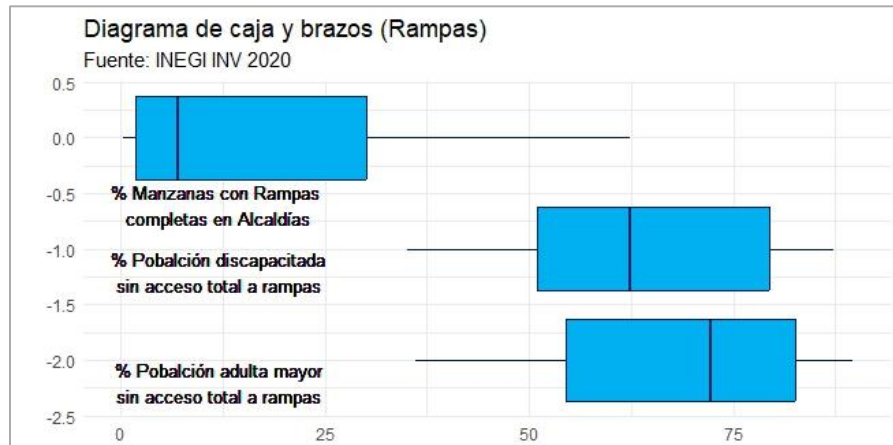


**Gráfica 10**  
Elaboración propia



**Gráfica 11**  
Elaboración propia

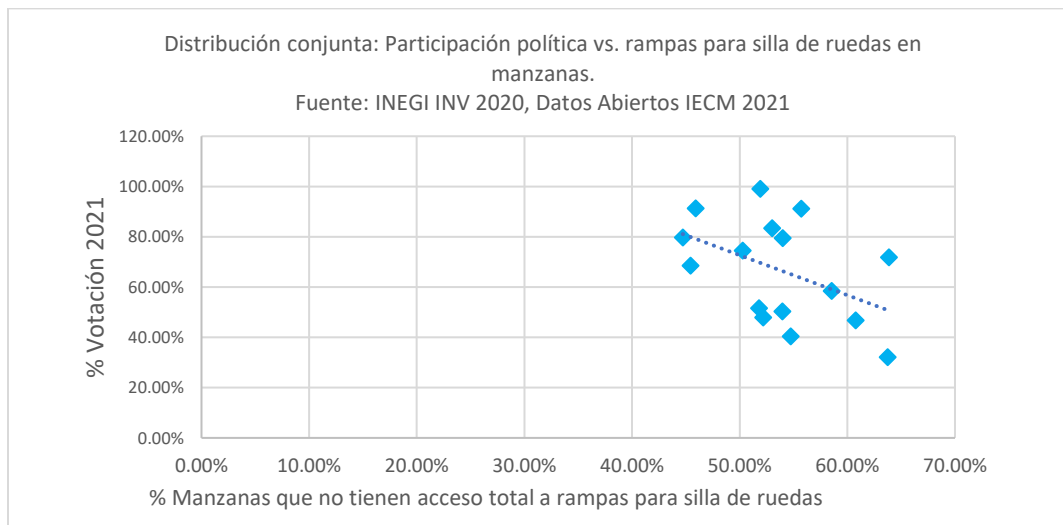




### Participación política

Hay correlación negativa (-0.459136152) entre el porcentaje de votación por alcaldía en las elecciones del 2021 y el porcentaje de manzanas que no tienen rampas para silla de ruedas en todas las aceras.

**Gráfica 12**  
Elaboración propia



Esta es la forma en la que podemos concluir contundentemente la falta de atención a este problema merma la participación ciudadana de las personas que perteneces a este sector vulnerable de la población

## V. Fundamento legal y en su caso sobre su constitucionalidad y convencionalidad

**PRIMERO.** Que a nivel internacional existe un creciente consenso y enfoque en la importancia de garantizar el derecho a la movilidad de la población adulta mayor y la población con discapacidad. Si bien las convenciones y tratados específicos pueden variar, hay varias directrices y marcos legales que establecen la necesidad de asignar recursos específicos para asegurar la accesibilidad y la movilidad inclusiva. Algunos de los instrumentos más relevantes incluyen:

- **Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD):** Adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2006, esta convención reconoce y promueve los derechos humanos de las personas con discapacidad. El Artículo 9 de la CDPD se centra en la accesibilidad, incluida la accesibilidad en el entorno urbano y en el transporte. Insta a los Estados a tomar medidas para garantizar que las personas con discapacidad puedan acceder de manera igualitaria y segura a los entornos físicos y a los sistemas de transporte.
- **Plan de Acción Mundial sobre el Envejecimiento (MIPAA):** Adoptado en 2002 por la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, este plan aborda los desafíos y oportunidades del envejecimiento de la población. Insta a los Estados a promover la movilidad y la accesibilidad de las personas mayores a través de medidas como la adaptación de las infraestructuras y la creación de entornos amigables con los mayores.
- **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS):** El ODS número 11 se centra en hacer que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Esto incluye garantizar el acceso de todas las personas a sistemas de transporte seguros y asequibles, mejorando la accesibilidad para las personas con discapacidad y las personas mayores.
- **Leyes y normativas nacionales:** Muchos países han promulgado leyes y regulaciones que se centran en la accesibilidad y la movilidad de las personas con discapacidad y personas mayores. Estas leyes pueden establecer la asignación de

recursos específicos para proyectos de infraestructura y transporte accesibles.

La convencionalidad internacional se inclina hacia la asignación de recursos específicos para garantizar la movilidad y la accesibilidad de la población adulta mayor y la población con discapacidad. Los tratados, convenciones y objetivos globales enfatizan la importancia de crear entornos inclusivos y accesibles para todos, y esto a menudo se traduce en medidas concretas de asignación de recursos para proyectos de infraestructura y transporte que beneficien a estos grupos de la población.

**SEGUNDO.** Que la Constitución Política de los Estados Unidos México (CPEUM) establece diversos articulados relacionados con la igualdad, la no discriminación y los derechos de las personas con discapacidad y de edad avanzada.

El artículo 1º de la CPEUM establece el principio de igualdad, así como la obligación de la autoridad para promover, respetar, proteger y garantizar los derechos:

**Artículo 1o.** En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

El artículo 4º establece el derecho a la movilidad en los términos de inclusión e igualdad:

**Artículo 4.**

[...]

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. (...)

**TERCERO.** Que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad establece los principios de Accesibilidad y Vivienda por los que se habrán de regir los tres ordenes de gobierno para la elaboración de políticas públicas sustanciales a favor de la población discapacitada:

#### **Capítulo IV Accesibilidad y Vivienda**

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

Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.

Los edificios públicos deberán sujetarse a la legislación, regulaciones y Normas Oficiales Mexicanas vigentes, para el aseguramiento de la accesibilidad a los mismos.

Para tales efectos, el Consejo realizará las siguientes acciones:

- I. Coordinará con las dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno, la elaboración de programas en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda, la promoción de reformas legales, elaboración de reglamentos o normas y la certificación en materia de accesibilidad a instalaciones públicas o privadas;
- II. Supervisará la aplicación de disposiciones legales o administrativas, que garanticen la accesibilidad en las instalaciones públicas o privadas, y
- III. Promoverá que las personas con discapacidad que tengan como apoyo para la realización de sus actividades cotidianas, un perro guía o animal de servicio, tengan derecho a que éstos accedan y permanezcan con ellos en todos los espacios en donde se desenvuelvan. Asimismo, queda prohibido cualquier restricción mediante la que se impida el ejercicio de este derecho.

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

- I. Que sea de carácter universal, obligatoria y adaptada para todas las personas;
- II. Que incluya el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnologías, información, sistema

braille, lengua de señas mexicana, ayudas técnicas, perros guía o animal de servicio y otros apoyos,  
y

III. Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.

**Artículo 18.** Las personas con discapacidad tienen derecho a una vivienda digna. Los programas de vivienda del sector público o sector privado deberán incluir proyectos arquitectónicos de construcciones que consideren sus necesidades de accesibilidad. Las instituciones públicas de vivienda otorgarán facilidades para recibir créditos o subsidios para la adquisición, redención de pasivos y construcción o remodelación de vivienda.

**CUARTO.** El artículo 11 de la Constitución Política de la Ciudad de México estable los principios bajo los cuales la Ciudad de México deberá regirse para ser incluyente. En estos, se hacer referencia a los Derechos de las personas con discapacidad y a las que son catalogadas como adultas mayores. Sus garantías están dadas de la siguiente forma:

**Artículo 11**  
**Ciudad incluyente**  
**A. Grupos de atención prioritaria**

La Ciudad de México garantizará la atención prioritaria para el pleno ejercicio de los derechos de las personas que debido a la desigualdad estructural enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales.

(...)

**F. Derechos de personas mayores**

Las personas mayores tienen los derechos reconocidos en esta Constitución, que comprenden, entre otros, a la identidad, a una ciudad accesible y segura, a servicios de salud especializados y cuidados paliativos, así como a una pensión económica no contributiva a partir de la edad que determine la ley. Tomando en cuenta las necesidades específicas de mujeres y hombres, la Ciudad establecerá un sistema integral para su atención que prevenga el abuso, abandono, aislamiento, negligencia, maltrato, violencia y cualquier situación que implique tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes o atente contra su seguridad e integridad.

**G. Derechos de personas con discapacidad**

1. Esta Constitución reconoce los derechos de las personas con discapacidad. Se promoverá la asistencia personal, humana o animal, para su desarrollo en comunidad. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para salvaguardar integralmente el ejercicio de sus derechos y respetar su voluntad, garantizando en todo momento los principios de inclusión y accesibilidad, considerando el diseño universal y los ajustes razonables.

2. Las autoridades deben implementar un sistema de salvaguardias y apoyos en la toma de decisiones que respete su voluntad y capacidad jurídica.
3. Las familias que tengan un integrante con discapacidad y sobre todo las que tengan una condición de gran dependencia o discapacidad múltiple, recibirán formación, capacitación y asesoría, de parte de las autoridades de la Ciudad de México.
4. Las personas con discapacidad tendrán derecho a recibir un apoyo no contributivo hasta el máximo de los recursos disponibles.

Que la misma CPCDMX en su artículo 21, estable los principios bajo los cuales se regirá la Hacienda Pública de la capital:

**Artículo 21**  
**De la Hacienda Pública**  
**A. Disposiciones generales**

1. En la Ciudad de México el ejercicio pleno de los derechos se sustenta en el cumplimiento general de las obligaciones en el marco de la hacienda pública.
2. La hacienda de la Ciudad se organizará conforme a criterios de unidad presupuestaria y financiera. El gasto y la inversión pública, además de lo que establece esta Constitución, se orientarán a incrementar la infraestructura y el patrimonio públicos, a garantizar servicios de calidad, al impulso de la actividad económica, el empleo, el salario y a la mejora de la calidad de vida de la población.

Que en el artículo 53 de la CPCDMX se establece la finalidad de las alcaldías, entre las que destacamos:

**Artículo 53.**

**2. Son finalidades de las alcaldías:**

(...)

III. Promover la convivencia, la economía, la seguridad y el desarrollo de la comunidad que habita en la demarcación;

IV. Facilitar la participación ciudadana en el proceso de toma de decisiones y en el control de los asuntos públicos;

V. Garantizar la igualdad sustantiva y la paridad entre mujeres y hombres en los altos mandos de la alcaldía;

VI. Impulsar en las políticas públicas y los programas, la transversalidad de género para erradicar la desigualdad, discriminación y violencia contra las mujeres;

(...)

VIII. Promover la participación efectiva de niñas, niños y personas jóvenes, así como de las personas con discapacidad y las personas mayores en la vida social, política y cultural de las demarcaciones;

(...)

XII. Mejorar el acceso y calidad de los servicios públicos;

Y que finalmente en este mismo artículo se establecen las competencias de cada alcaldía:

[...]

**12.** Las alcaldías tendrán competencia, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en las siguientes materias:

- I. Gobierno y régimen interior;
  - II. Obra pública y desarrollo urbano;
  - III. Servicios públicos;
  - IV. Movilidad;
  - V. Vía pública;
  - VI. Espacio público;
  - VII. Seguridad ciudadana;
  - VIII. Desarrollo económico y social;
  - IX. Educación, cultura y deporte;
  - X. Protección al medio ambiente;
  - XI. Asuntos jurídicos;
  - XII. Rendición de cuentas y participación social;
  - XIII. Reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general;
  - XIV. Alcaldía digital; y
  - XV. Las demás que señalen las leyes.
- [...]

## **VI. Denominación del proyecto de ley o decreto**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 33 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 33 BIS A LA LEY PARA LA INTEGRACIÓN AL DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 65 DE LA LEY DE RECONOCIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS MAYORES DEL SISTEMA INTEGRAL PARA SU ATENCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

## **VII. Ordenamientos a modificar**

1. Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México;
2. Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México; y
3. Ley de Reconocimiento de los Derechos de las Personas Mayores del Sistema

Integral para su Atención de la Ciudad de México.

**VIII. Texto normativo propuesto**

Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México	
Dice:	Debe decir:
<p><u>Artículo 33.</u> Es responsabilidad de las Alcaldías, rehabilitar y mantener las vialidades, así como las guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad.</p> <p>.</p> <p>.</p> <p>.</p>	<p><u>Artículo 33.</u> Es responsabilidad de las Alcaldías, rehabilitar y mantener las vialidades, así como las guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad.</p> <p><b>Las Alcaldías deberán presentar anualmente un programa de construcción y rehabilitación de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas. Su ejecución ejercerá los recursos públicos que el Presupuesto de Egresos aprobado destine específicamente para este propósito.</b></p>
Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México	



Dice:	Debe decir:
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO SÉPTIMO            DEL DERECHO A LA MOVILIDAD</p> <p><u>Artículo 33.-</u> Corresponde a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:</p> <p>I.- Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal en las unidades de transporte público y en el Sistema Integrado de Transporte Público, tomando en consideración las disposiciones del Manual de Equipamiento Básico, a fin de que puedan garantizar la accesibilidad de usuarios con sillas de ruedas y demás personas con discapacidad que hagan uso del transporte público;</p> <p>[...]</p> <p>VIII.- Realizar programas de capacitación permanente sobre la accesibilidad universal, dirigidos a todo el personal que labora en la Secretaría; y</p> <p>IX.- Promover un diseño vial para las personas con discapacidad, ajustándose a principios de diseño universal y accesibilidad con las ayudas técnicas que les permita transitar en condiciones de inclusión y seguridad, atendiendo a la jerarquía de movilidad.</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO SÉPTIMO            DEL DERECHO A LA MOVILIDAD</p> <p><u>Artículo 33.-</u> Corresponde a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:</p> <p>I.- Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal en las unidades de transporte público y en el Sistema Integrado de Transporte Público, tomando en consideración las disposiciones del Manual de Equipamiento Básico, a fin de que puedan garantizar la accesibilidad de usuarios con sillas de ruedas y demás personas con discapacidad que hagan uso del transporte público;</p> <p>[...]</p> <p>VIII.- Realizar programas de capacitación permanente sobre la accesibilidad universal, dirigidos a todo el personal que labora en la Secretaría; y</p> <p>IX.- Promover un diseño vial para las personas con discapacidad, ajustándose a principios de diseño universal y accesibilidad con las ayudas técnicas que les permita transitar en condiciones de inclusión y seguridad, atendiendo a la jerarquía de movilidad.</p> <p>Artículo 33 BIS. – Corresponde a las Alcaldías de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:</p>

<p>...</p> <p>(Sin correlativo)</p> <p>...</p>	<p>I.- Elaborar y ejecutar un programa anual de construcción y rehabilitación <b>de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas, considerando la proporción poblacional por manzana que padece de alguna discapacidad y le impida moverse a pie de forma autónoma;</b></p> <p>II.- Emitir la reglamentación, normas y criterios por los cuales se determinará, por manzanas, el orden de prioridad en la ejecución del programa referido en la fracción anterior;</p> <p>III.- Promover la participación ciudadana en la elaboración de políticas que benefician a la población con alguna discapacidad.</p> <p>El Presupuesto de Egresos aprobado anualmente por el Congreso de la Ciudad de México deberá dotar de recursos públicos a las Alcaldías para la consecución de los objetivos establecidos en la presente disposición.</p>
--	---

<b>Ley de Reconocimiento de los Derechos de las Personas Mayores del Sistema Integral para su Atención de la Ciudad de México.</b>	
<b>Dice:</b>	<b>Debe decir:</b>

<p><u>Artículo 65.</u> En la Ciudad las personas mayores tienen derecho a la accesibilidad del entorno físico, social, tecnológico económico y cultural, y a su movilidad personal.</p> <p>A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad de la persona mayor que le favorezca vivir de manera independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, todos los edificios e instalaciones que ocupen los Poderes Públicos, organismos autónomos y las alcaldías de la Ciudad deberán proyectarse, construirse, reformarse o adaptarse de manera que se cumplan, como mínimo, las condiciones de diseño universal y accesibilidad para las personas mayores. En lo relativo las autoridades mencionadas deberán observar los contenidos de Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México.</p> <p>Las autoridades competentes deberán impulsar e incentivar el diseño universal de los inmuebles del sector privado.</p> <p>.</p>	<p><u>Artículo 65.</u> En la Ciudad las personas mayores tienen derecho a la accesibilidad del entorno físico, social, tecnológico económico y cultural, y a su movilidad personal.</p> <p>A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad de la persona mayor que le favorezca vivir de manera independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, todos los edificios e instalaciones que ocupen los Poderes Públicos, organismos autónomos y las alcaldías de la Ciudad deberán proyectarse, construirse, reformarse o adaptarse de manera que se cumplan, como mínimo, las condiciones de diseño universal y accesibilidad para las personas mayores. En lo relativo las autoridades mencionadas deberán observar los contenidos de Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México.</p> <p>Las autoridades competentes deberán impulsar e incentivar el diseño universal de los inmuebles del sector privado.</p> <p>Las Alcaldías en su programa anual de construcción y rehabilitación <b>de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas considerará a la población adulta mayor en su elaboración y ejecución.</b> El Presupuesto de Egresos destinará el recurso necesario para tales efectos.</p>
---	--

### IX. Artículos transitorios.

**PRIMERO.-** Remítase a la Jefatura de Gobierno para su promulgación y publicación en la

Gaceta Oficial de la Ciudad de México y para su mayor difusión, publíquese en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** El Presente decreto entrará en vigor al día natural siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**TERCERO.-** Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente decreto.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, someto a consideración el siguiente:

### **PROYECTO DE DECRETO**

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL ARTÍCULO 33 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, SE ADICIONA EL ARTÍCULO 33 BIS A LA LEY PARA LA INTEGRACIÓN AL DESARROLLO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y SE REFORMA EL ARTÍCULO 65 DE LA LEY DE RECONOCIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS MAYORES DEL SISTEMA INTEGRAL PARA SU ATENCIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

#### *Reforma al artículo 33 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México.*

**Artículo 33.** Es responsabilidad de las Alcaldías, rehabilitar y mantener las vialidades, así como las guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad.

**Las Alcaldías deberán presentar anualmente un programa de construcción y rehabilitación de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas. Su ejecución ejercerá los recursos públicos que el Presupuesto de Egresos aprobado destine específicamente para este propósito.**

#### *Adición del artículo 33 BIS a la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas*

con Discapacidad de la Ciudad de México

## **CAPÍTULO SÉPTIMO**

### **DEL DERECHO A LA MOVILIDAD**

Artículo 33.- Corresponde a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:

I.- Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal en las unidades de transporte público y en el Sistema Integrado de Transporte Público, tomando en consideración las disposiciones del Manual de Equipamiento Básico, a fin de que puedan garantizar la accesibilidad de usuarios con sillas de ruedas y demás personas con discapacidad que hagan uso del transporte público;

[...]

VIII.- Realizar programas de capacitación permanente sobre la accesibilidad universal, dirigidos a todo el personal que labora en la Secretaría; y

IX.- Promover un diseño vial para las personas con discapacidad, ajustándose a principios de diseño universal y accesibilidad con las ayudas técnicas que les permita transitar en condiciones de inclusión y seguridad, atendiendo a la jerarquía de movilidad.

Artículo 33 BIS. – Corresponde a las Alcaldías de la Ciudad de México, para garantizar el derecho a la Movilidad, realizar lo siguiente:

I.- Elaborar y ejecutar un programa anual de construcción y rehabilitación de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas, considerando la proporción poblacional por manzana que padece

de alguna discapacidad y le impida moverse a pie de forma autónoma;

II.- Emitir la reglamentación, normas y criterios por los cuales se determinará, por manzanas, el orden de prioridad en la ejecución del programa referido en la fracción anterior;

III.- Promover la participación ciudadana en la elaboración de políticas que beneficien a la población con alguna discapacidad.

El Presupuesto de Egresos aprobado anualmente por el Congreso de la Ciudad de México deberá dotar de recursos públicos a las Alcaldías para la consecución de los objetivos establecidos en la presente disposición.

*Reforma al artículo 65 de la Ley de Reconocimiento a los Derechos de la Personas Mayores del Sistema Integral para su Atención de la Ciudad de México*

Artículo 65. En la Ciudad las personas mayores tienen derecho a la accesibilidad del entorno físico, social, tecnológico económico y cultural, y a su movilidad personal.

A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad de la persona mayor que le favorezca vivir de manera independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, todos los edificios e instalaciones que ocupen los Poderes Públicos, organismos autónomos y las alcaldías de la Ciudad deberán proyectarse, construirse, reformarse o adaptarse de manera que se cumplan, como mínimo, las condiciones de diseño universal y accesibilidad para las personas mayores. En lo relativo las autoridades mencionadas deberán observar los contenidos de Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México.

Las autoridades competentes deberán impulsar e incentivar el diseño universal de los inmuebles del sector privado.

Las Alcaldías en su programa anual de construcción y rehabilitación de planos inclinados sobre banquetas y guarniciones para posibilitar el tránsito de personas de silla de ruedas considerará a la población adulta mayor en su elaboración y ejecución. El Presupuesto de Egresos destinará el recurso necesario para tales efectos.

Dado en el Recinto Legislativo de Donceles, a 07 de septiembre de 2023.



**Dip. Luisa Adriana Gutiérrez Ureña**