INICIATIVA QUE ADICIONA EL ARTÍCULO 43 DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE LA DIPUTADA ANA ISABEL GONZÁLEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI

La suscrita, Ana Isabel González González, diputada integrante del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en la LXVI Legislatura del honorable Congreso de la Unión, con fundamento en los artículos 71, fracción II y 72, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; así como 6, numeral 1, fracción I, 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados**,** somete a consideración de esta honorable asamblea la iniciativa**, con proyecto de decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto y se recorren los subsecuentes en su orden, al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de transporte público para personas con discapacidad, al tenor de lo siguiente.**

Exposición de Motivos

El desarrollo social e integración económica de un país depende en gran medida de la capacidad de sus habitantes para desplazarse en condiciones de dignidad, seguridad e igualdad. Sin embargo, en México, la infraestructura de transporte público ha operado históricamente bajo esquemas de diseño homogéneo que ignoran la diversidad funcional de la población, generando barreras arquitectónicas, físicas y sensoriales que excluyen a millones de personas.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2020 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi), en México habitan más de 7.1 millones de personas con discapacidad, lo que representa el 5.7 por ciento de la población nacional; a esta cifra se suman 13.5 millones de personas que presentan alguna limitación para realizar actividades de la vida cotidiana.[1] En conjunto, más de 20.7 millones de mexicanas y mexicanos enfrentan diariamente barreras físicas, sociales y de accesibilidad que dificultan el ejercicio pleno de sus derechos, particularmente el derecho a la movilidad.

A nivel de la capital y las principales zonas metropolitanas del país, el diagnóstico es crítico. Las mediciones de la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (Enadid) 2023[2] reflejan que en Nuevo León, 6.8 por ciento de la población vive con alguna discapacidad lo que representa a más de 405 mil neoleoneses. Pese a la magnitud de este colectivo, las evaluaciones sobre el transporte público en la entidad evidencian un grave rezago infraestructural: la mayor parte de la flota de rutas urbanas tradicionales y paraderos del área metropolitana de Monterrey carecen de rampas de acceso, dispositivos auditivos, señalética táctil y espacios reservados adaptados, restringiendo la autonomía de las personas con movilidad reducida y perpetuando su exclusión del sistema de transporte formal. En este contexto, el transporte público adquiere una relevancia fundamental como medio para garantizar la inclusión y el acceso a otros derechos. Tan sólo en mayo, los sistemas de transporte público del estado de Nuevo León movilizaron 36.2 millones de personas usuarias, de las cuales 23.3 millones utilizaron las Rutas Estructuradas, 8.2 millones el Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey y 4.8 millones el sistema Transmetro.[3]

Esta carencia se acentúa en las redes de transporte público concesionado no masivo (autobuses urbanos y microbuses), donde la ausencia crónica de unidades adaptadas, rampas, espacios reservados, pasamanos de apoyo y señalización auditiva y táctil obliga a las personas con discapacidad a depender del auxilio de terceros o a destinar un porcentaje desproporcionado de sus ingresos en transporte privado. De acuerdo con el Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social (Coneval)[4] , casi 50 por ciento de las personas con discapacidad en México se encuentran en situación de pobreza multidimensional, siendo la falta de movilidad accesible una causa directa que perpetúa la imposibilidad de acceder a empleos formales, centros de salud y planteles educativos.

La gravedad de esta problemática se confirma al evaluar la realidad operativa del transporte público en el estado de Nuevo León. De acuerdo con las verificaciones técnicas del Organismo Estatal de Derechos Humanos (CEDHNL) y reportes del Consejo Estatal de Personas con Discapacidad, las barreras de accesibilidad en el Área Metropolitana de Monterrey no son la excepción, sino la regla cotidiana.?

En el sistema de transporte masivo (Metrorrey), ninguna de sus 40 estaciones dispone de sistemas de comunicación bidireccional adaptados y la mayoría carece de rutas de acceso seguras y guías podotáctiles continuas. Por su parte, en el transporte urbano concesionado, la inmensa mayoría de las rutas carecen de unidades con piso bajo y rampas funcionales, obligando a las personas con discapacidad motriz, visual o auditiva a enfrentar tiempos de espera desproporcionados o a transitar por la vía vehicular ante la ausencia de paraderos adaptados. Esta precariedad infraestructural evidencia que la normatividad actual ha sido incapaz de garantizar una movilidad autónoma y segura, haciendo imperativo reformar la legislación marco.[5]

La falta de accesibilidad en los sistemas de transporte público no constituye únicamente un obstáculo de infraestructura, sino que se traduce en una barrera estructural que frena de manera directa el desarrollo social e integración económica de las personas con discapacidad. La ausencia de unidades adaptadas, señalización táctil, dispositivos auditivos y espacios reservados restringe la autonomía de desplazamiento y condiciona la posibilidad de acceder a la educación, la salud, la cultura y el mercado productivo. Esta problemática no es menor. Al respecto, en el marco del Encuentro Nacional de Instituciones Inclusivas de Educación Superior 2026, el Maestro Fernando Macedo Chagolla enfatizó que la inclusión laboral de las personas con discapacidad se mantiene como un reto estructural no resuelto en el país, condicionado por la persistencia de barreras físicas, sociales y de entorno que restringen su desarrollo productivo.[6] entre estas barreras, la inoperancia de los sistemas de transporte público impide el pleno desarrollo social de las personas con discapacidad y las condena a un esquema de dependencia y rezago económico.

Las deficiencias en la infraestructura y en los sistemas de transporte público ponen de manifiesto que la discapacidad no radica exclusivamente en la condición individual de la persona, sino en las barreras físicas, comunicacionales y actitudinales que impone un entorno urbano inaccesible, limitando el ejercicio pleno de sus derechos. En este sentido, Elia Lázaro Jiménez, profesora e investigadora de la Escuela Nacional de Trabajo Social de la UNAM, sostiene que las condiciones de vida de las personas con discapacidad continúan siendo particularmente complejas debido a los obstáculos que enfrentan para acceder en igualdad de condiciones a los servicios y espacios públicos. Asimismo, de acuerdo con datos difundidos por la *Gaceta UNAM,* cerca de 8.5 por ciento de la población mexicana vive con alguna discapacidad o limitación; además, al considerar que cada persona con discapacidad interactúa cotidianamente con un núcleo familiar directo de al menos tres integrantes, las barreras del entorno afectan indirectamente a más de 30 millones de mexicanas y mexicanos.[7]

El marco constitucional mexicano sustenta en el artículo 4o., párrafo decimoquinto, que reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de accesibilidad, inclusión e igualdad; así como en el artículo 1o., que prohíbe de forma categórica la discriminación por motivos de discapacidad.[8] Bajo este paradigma, la prestación de un transporte público inaccesible configura una discriminación indirecta por omisión estatal.

En el plano internacional, el propio artículo 1o. constitucional obliga al Estado mexicano a cumplir la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (artículos 9 y 20) y la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, instrumentos que mandatan la eliminación sistemática de barreras en el transporte y la garantía de una movilidad personal e independiente.

Sin embargo, los datos antes referidos revelan la existencia de un claro contraste entre lo establecido en el marco constitucional mexicano y los tratados internacionales en materia de acceso al derecho a la movilidad y no discriminación, y la realidad que vive cotidianamente la población. Mientras la Constitución y las convenciones exigen una accesibilidad plena, en los hechos la mayoría del transporte público carece de adaptaciones elementales, lo que representa una severa limitante para el acceso efectivo a las garantías otorgadas por dichos marcos de referencia.

Esta contradicción demuestra que las normas resultan insuficientes si no se traducen en mandatos legales concretos. Por ello, resulta indispensable modificar la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para imponer la obligación vinculante de incorporar unidades accesibles con señalización universal, dispositivos auditivos y espacios reservados.

Si bien la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial reconoce formalmente la accesibilidad y el diseño universal en sus principios rectores, su artículo 43 (Del Servicio de Transporte Público) padece de un vacío normativo operativo. Actualmente, la ley contempla directrices generales, pero no establece de forma explícita la obligación técnica vinculante de incorporar progresivamente unidades adaptadas que integren señalización, dispositivos auditivos y espacios reservados.

Por ello, la adición propuesta al artículo 43 resulta indispensable para traducir las declaraciones constitucionales en mandatos ejecutivos concretos, permitiendo que las autoridades de movilidad de los tres órdenes de gobierno condicionen las concesiones, asignaciones y renovaciones de flotas al cumplimiento de estándares de accesibilidad universal.

La propuesta de la iniciativa quedaría como se muestra a continuación:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

LEY VIGENTE (dice)	DECRETO PROPUESTO (debe decir)
Artículo 43. Del servicio de transporte Público.	**Artículo 43. Del servicio de transporte Público.**
...	...
...	...
Sin correlativo	**Los sistemas de transporte público deberán incorporar progresivamente unidades accesibles para personas con discapacidad, incluyendo señalización, dispositivos auditivos y espacios reservados.**
...	...
...	...
...	...

Con esta reforma se busca avanzar hacia un modelo de movilidad incluyente, accesible y centrado en las personas, en el que ninguna persona encuentre en las características del transporte público una barrera para ejercer sus derechos.

Por lo anteriormente expuesto, se considera necesario fortalecer el marco jurídico en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo elementos mínimos que deberán ser considerados progresivamente en las unidades accesibles de transporte público, por lo que se somete a consideración de esta honorable asamblea el siguiente proyecto de:

Decreto por el que se adiciona un párrafo cuarto y se recorren los subsecuentes en su orden, al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de transporte público para personas con discapacidad

Único. Se adiciona un párrafo cuarto y se recorren los subsecuentes en su orden, al artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de transporte público para personas con discapacidad, para quedar como sigue:

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 43. Del servicio de transporte público.

...

...

Los sistemas de transporte público deberán incorporar progresivamente unidades accesibles para personas con discapacidad, incluyendo señalización, dispositivos auditivos y espacios reservados.

...

...

...

Artículos Transitorios

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

Segundo . Dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente decreto, las autoridades competentes deberán realizar las adecuaciones necesarias a las disposiciones administrativas, programas y lineamientos que correspondan, a efecto de dar cumplimiento a las disposiciones previstas en el artículo 43 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Tercero. Las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente decreto se realizarán con cargo a los presupuestos autorizados de las autoridades competentes.

Notas

1 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). Censo de Población y Vivienda 2020: Cuestionario Ampliado. México: Inegi, 2021. Presentación de resultados sobre discapacidad y limitaciones de la población mexicana. https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/.

2 **Instituto Nacional de Estadística y Geografía.** Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2023. Comunicado de prensa núm. 305/24. Aguascalientes: Inegi, 22 de mayo de 2024. https://www.inegi.org.mx/programas/enadid/2023/.

3 México, ¿Cómo Vamos?, *Estadística de transporte urbano de pasajeros* , publicado el 17 de julio de 2026, consultado el 6 de agosto de 2026, https://mexicocomovamos.mx/infobites/estadistica-de-transporte-urbano-de-pasajeros-etup/

4 **Consejo Nacional para la Evaluación de la Política de Desarrollo Social.** *Informe de evaluación de la política de desarrollo social 2022: Pobreza y derechos sociales de las personas con discapacidad en México* . México: Coneval, 2023. https://www.coneval.org.mx/.

5 Comisión Estatal de Derechos Humanos de Nuevo León (CEDHNL). Informe de resultados sobre las visitas de supervisión de accesibilidad en las Líneas 1, 2 y 3 del Sistema Metrorrey. Comunicado de Prensa número 2025/008. Monterrey: CEDHNL, 2025.

6 *Milenio Diario* . Transporte público en Nuevo León, un problema para personas con discapacidad. Reportaje de campo con el Consejo Estatal de Personas con Discapacidad. Monterrey: Milenio, 21 de septiembre de 2021.

7 ***Gaceta UNAM.*** "Inclusión laboral de las personas con discapacidad". *Gaceta UNAM* , Sección Comunidad y Sociedad. Consultado el 6 de agosto de 2026. https://www.gaceta.unam.mx/tag/inclusion-laboral-de-las-personas-con-discapacidad/ .

8. *Gaceta UNAM* , "El entorno obstaculiza a personas con discapacidad", *Gaceta UNAM* , Sección Comunidad, 30 de noviembre de 2023, https://www.gaceta.unam.mx/el-entorno-obstaculiza-a-personas-con-discap acidad/.

9 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 4o. 5 de febrero de 1917 (México). Recuperado de: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf

Palacio Legislativo de San Lázaro, 7 de octubre de 2026.

Diputada Ana Isabel González González (rúbrica)