**Relatorías**

**Audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad**

De conformidad con lo establecido en los artículos 129, fracción VII; 133, numeral 1 fracción V y 184 numeral 1 del Reglamento del Senado de la República, las Juntas Directivas de las Comisiones de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos emitieron, el 09 de noviembre de 2021, Convocatoria para la celebración de audiencias públicas respecto del proyecto de dictamen de las Comisiones Unidas de Zonas Metropolitanas y Movilidad y de Estudios Legislativos Segunda con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos de personas con discapacidad, mismas que se llevaron a cabo el 16 de noviembre de 2021.

El propósito de realizar las audiencias públicas, además de cumplir con lo establecido en los tratados señalados, sirvió para escuchar las observaciones y propuestas de personas con discapacidad y sus representantes, organizaciones de personas con discapacidad y organizaciones de la sociedad civil sobre el presente proyecto, las cuales reforzaron el articulado respectivo. En este sentido, a continuación se presenta una relatoría, donde se señalan los principales puntos de cada participación, los artículos que se impactan con las mismas, así como la valoración que se realizó en las Secretarías Técnicas para su incorporación, como se aprecia a continuación:

| **Datos persona compareciente** | **Síntesis de participación/ propuesta** | **Artículos impactados** | **Valoración Secretaría Técnica** |
| --- | --- | --- | --- |
| **C. Laura Lizbeth Bermejo Molina**Presidenta Libre Acceso, A.C. | * Señaló que las consultas a personas con discapacidad deben ser una práctica constante en la expedición de leyes.
* Refiere que son necesarios formatos de fácil lectura y con accesibilidad, para que puedan ser consultados por personas con discapacidad.
* Se deben incorporar principios de accesibilidad, transversalidad, interseccionalidad e integralidad en la Ley, así como garantizar accesibilidad en las vías y el espacio público.
* Señaló que se debe homologar la propuesta de Ley con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, principalmente lo señalado en el artículo 9, pues no sólo debe existir un porcentaje pequeño de transporte accesible.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.  | Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la compareciente, se encontró que los principios de accesibilidad e interseccionalidad ya se encontraban contenidos, por lo que se retomaron los comentarios para fortalecerlos. Asimismo, se incorporó el principio de transversalidad, tanto en el glosario, como en los principios rectores de la Ley.  |
| **C. Cecilia Guillén**Representante de En Primera Persona A.C. | * Señaló que debe armonizarse la legislación nacional con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, principalmente la definición de discapacidad, estableciendo la movilidad y la legislación como un entorno.
* Refiere que es un proyecto con aciertos, pues se piensa a futuro y en el cumplimiento de la Agenda 2030. Se deben incorporar referencias al ODS 16. meta 16.1 y al indicador 16.1.4, para mejorar las condiciones de las personas que se sienten inseguras en las vías.
* Incluir las perspectivas de género, interseccionalidad y derechos humanos.
* Incorporar en las definiciones el diseño universal, accesibilidad, ajustes razonables, auxiliares, entre otros.
* Definir un derecho de participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia.
* Establecer un gasto adecuado para el correcto cumplimiento de la Ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82.  | Se retomó, dentro de la definición de discapacidad, lo señalado por la compareciente con relación a los entornos.Con relación a la perspectiva de género, interseccionalidad y derechos humanos, dentro del articulado se retoman las mismas, aunque se fortalecieron con los comentarios vertidos. Las definiciones que se señalan ya estaban incorporadas en la Ley. Sobre la participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas en la materia, se retoma la propuesta y se incluye la misma en el artículo 82, sobre los observatorios ciudadanos.  |
| **C. Carlos Daigoro Fonce Segura**Coordinador de la Comisión de Accesibilidad del Comité Ejecutivo Nacional de la Federación de Colegios de Arquitectos de la República Mexicana A.C. (FCARM) | * Señaló que la perspectiva demográfica por envejecimiento-discapacidad, debe orientar el diseño de la infraestructura, para que sea realmente accesible.
* Refirió que se debe establecer en el artículo 1 la movilidad personal sin dependencias.
* En el artículo 4 sobre medias de accesibilidad, incluir identificación y eliminación de barreras.
* Se debe modificar la definición de personas con movilidad limitada.
* En el artículo 15 sobre servicios de transporte, eliminar ajustes razonables y ampliar el diseño universal, además de establecer plazos concretos para cumplirlo.
* En el artículo 24 se debe eliminar la referencia a adaptaciones razonables, además de incluir acciones afirmativas.
* Mandatar una Norma Oficial Mexicana para criterios mínimos de transporte público.
* Incorporar condiciones básicas en la infraestructura, el transporte y los operadores, como incluir capacitación en Lengua de Señas Mexicana.
 | Artículos 1°, 3, 4, 14, 15 y 24. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las relacionadas con la identificación y eliminación de barreras en el artículo 14, lo relacionado a los ajustes razonables, señalando, además, acciones afirmativas en la materia, el cambio de adaptaciones por ajustes razonables, así como la capacitación en Lenguaje de Señas Mexicanas. |
| **Lic. Alejandra Álvarez Hidalgo**Secretaria técnica del Movimiento en Defensa de la Educación Bilingüe para Sordos (MEBISOR) | * Señaló que las zonas metropolitanas necesitan establecer medidas de accesibilidad para las personas con discapacidad.
* Se deben incluir medidas para las personas sordas en el diseño de las vías, así como en los espacios gubernamentales, como alarmas visuales para casos de emergencias o ajustes para adaptar los entornos.
* En materia de seguridad vial, capacitar a quienes prestan auxilio en las vías, como capacitación en Lengua de Señas Mexicana.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 23, 32, 33, 34, 35 68, 71 y 73. | Del análisis realizado, se desprende que la referencia a las zonas metropolitanas ya se encuentra establecido en el proyecto. Asimismo, se fortalecen las disposiciones sobre las ayudas técnicas que requieren las personas sordas en el uso de las vías y la capacitación en Lengua de Señas Mexicanas. |
| **C. León Ricardo Parra Encinas**Presidente de la Unión de Sordos A.C. | * Agradece la oportunidad para participar. Señala que la Unión a la que representa tiene 26 asociaciones agrupadas.
* Refiere que existen muchas barreras para las personas sordas, como lo es que no se tiene accesibilidad para la obtención de las licencias de conducir, pues se argumenta que como no escuchan, puede ser un factor de riesgo y eso es discriminatorio. Se debe eliminar esa barrera.
* Se debe generar accesibilidad a los centros de salud o en materia legal, pues no se cuenta con intérpretes y se discrimina a las personas por no poder comunicarse.
* Establecer medidas de sensibilización.
* Los ajustes razonables deben modificarse por el tema de acciones afirmativas en materia de movilidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66, | Con los comentarios señalados por el compareciente, se reforzaron las disposiciones en materia de accesibilidad de las personas sordas, evitando la discriminación en materia de acceso a licencias de conducir, asó como sensibilización y capacitación en Lengua de Señas Mexicanas. Sobre la referencia a garantizar accesibilidad a centros de salud o a instancias legales, aunque se coincide con lo expuesto, se considera que esta no es la Ley en la que puede regular eso, pues la materia sólo es de movilidad y seguridad vial. |
| **C. Miroslava Cisne Chávez** | * Señala que es una persona con discapacidad psicosocial, por lo que requiere de un perro de asistencia, además de que este tipo de perros son un elemento esencial para aquellas personas que tienen una discapacidad de este tipo, pues ayudan a las personas con su movilidad.
* Se deben establecer medidas que eliminen la discriminación para el uso de perros de asistencia y de accesibilidad de perros en el transporte público y transporte privado.
* Incorporar referencia en la Ley a perros de asistencia, guía, señal y de servicio.
* Generar campañas de sensibilización dirigidas a personas servidoras públicas en materia de derechos de personas con discapacidad.
* Mejorar la señalización en las vías.
* Establecer cursos obligatorios en materia de sensibilización de personas con discapacidad.
* Establecer una ley especializada en materia de perros de asistencia, existe propuestas desde hace tiempo.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 65, 66, | De las propuestas señaladas por la compareciente, se retoma la referencia a incluir la definición de perros de asistencia, retomándola de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.De igual forma, se retoman los comentarios vertidos sobre la sensibilización y se incorporaron mejores disposiciones en materia de señalética en las vías.  |
| **C. Tania Marcela Vite Romero**En Primera Persona AC | * Señala que es usuaria de transporte público con discapacidad.
* Refiere que no existen medidas de dignidad en el transporte público para personas con discapacidad, además de que la movilidad no es segura, eficiente ni accesible.
* Se requieren establecer medidas para generar igualdad de condiciones de todas las personas en las vías.
* Incluir ayudas técnicas en el glosario de la Ley.
* Incorporar incentivos para la creación de las ayudas y generar medidas de diseño universal.
* Disponer espacios para traslado de personas con discapacidad en el transporte, así como medidas de retención de sillas de ruedas.
* Crear un observatorio ciudadano y generar participación en igualdad de condiciones de todas las personas, incluidas las personas con discapacidad.
* Incorporar medidas con perspectiva de género e interseccionalidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis de las propuestas, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia. Asimismo, se retoma la propuesta de espacios accesibles en el transporte, con la referencia a los sistemas de sujeción de sillas de ruedas.La propuesta de observatorios ciudadanos ya está contenida en la Ley, aunque se fortalece con lo señalado por la compareciente.Las medidas con perspectiva de género e interseccionalidad ya se encuentran contenidas en la Ley. |
| **C. Olinda Perla Treviño González**Directora del Comité Nacional LSM | * Señala que se necesitan eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos.
* No asociar los temas de movilidad sólo con discapacidades físicas o motoras, sino que se deben incluir a personas con otro tipo de discapacidad, como las personas sordas.
* Refiere que las personas con discapacidad se encuentran en condiciones desiguales con relación a otras personas, pues se consulta más a quienes son intérpretes más que a las personas sordas.
* Debe haber intérpretes de Lengua de Señas Mexicana (LSM) en los servicios públicos para generar accesibilidad, así como en los servicios de emergencia.
* Establecer medidas para que en las universidades se cuente con intérpretes de LSM y se enseñe esta lengua.
* Establecer políticas públicas para generar medidas de accesibilidad a las personas sordas, así como señalética y ayudas visuales en el transporte.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Se coincide con las propuestas de la compareciente, principalmente en lo relacionado con eliminar las barreras que tienen las personas sordas para acceder a sus derechos, por lo que se modifican diversos artículos.Se retoma la propuesta de capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas para las personas operadoras de los sistemas de transporte, aunque se advierte que lo señalado en materia educativa no es materia de la propuesta de Ley.De igual forma, se retoman las propuestas realizadas sobre la señalética.  |
| **C. Claudia González** | Participación textual. |  |  |
| **C. Luis Ixtoc Hinojosa Gándara**Regidor del Ayuntamiento de Monterrey | * Señala que los tres niveles de gobierno están trabajando en emparejar el acceso de las personas con discapacidad a todos los derechos, como lo es el derecho a la movilidad.
* Refiere que, aunque la facultad es concurrente entre los tres órdenes, en los reglamentos de tránsito es donde se establecen medidas específicas y técnicas.
* Es importante generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política en todos los ámbitos, desde lo local a lo federal.
* Establecer medidas que las tomen en cuenta en el diseño de las políticas públicas en todas las materias, pues no se encentran representadas.
 | Artículo 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 y 82. | Del análisis de las propuestas, se advierte que la referencia al trabajo en la materia que realizan los tres órdenes de gobierno, se encuentra contenido a lo largo de la Ley.Sobre lo señalado en generar acceso a personas con discapacidad en materia de participación política, se retoma la propuesta en el artículo 82, sobre los observatorios ciudadanos.  |
| **C. Víctor Esparza de la Garza**Consejero del Consejo para Personas con Discapacidad del Estado de Nuevo León | * No se toma en cuenta a las personas con discapacidad en la elaboración e implementación de las políticas públicas y no existen medidas de movilidad
* Es necesario que en los hechos y en las políticas públicas se reflejen una movilidad inclusiva.
* Señala que se requiere diseño inclusivo para el disfrute digno y autónomo de la vía pública a todos.
* Se requiere una Ley de Accesibilidad que pueda pautar las normas de diseño universal con progresividad.
* El ejercicio de los derechos se debe dar con igualdad, sin discriminar.
* Es necesario ejercer el máximo uso de los recursos disponibles, para subsanar la diferencial de décadas en materia de infraestructura accesible y digna para las personas con discapacidades.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis de las propuestas señaladas por el compareciente, se recupera lo expuesto con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad y en igualdad de condiciones, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.  |
| **C. Miguel Ángel Morales Olvera** | * Señala que existen barreras en la accesibilidad para personas con discapacidad motriz.
* Las personas con discapacidad no cuentan con las medidas de movilidad para trasladarse por las vías. No hay ajustes razonables ni ayudas técnicas o medidas de inclusión para animales de servicio.
* Deben definirse la responsabilidad y el rol del personal de apoyo, dentro de un organigrama.
* Deben de existir sistema de transporte interconectado e integrado donde la conexión sea el eje central.
* Generar acciones concretas y medidas específicas para generar una movilidad autónoma y digna de las personas.
* Se debe definir la perspectiva de inclusión, accesibilidad e interseccionalidad.
* La Ley debe generar la participación de las personas con discapacidad en los observatorios ciudadanos.
* Se debe apostar al diseño universal, no sólo ajustes razonables que no generan las condiciones de accesibilidad de las personas con discapacidad.
* Manifestó su acuerdo con quitar ajustes razonables.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se recupera lo señalado con relación a que las personas con discapacidad deben acceder al transporte de manera autónoma y con dignidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia. Asimismo, se modifican diversos artículos con relación al acceso de las personas al transporte público, en condiciones de accesibilidad, igualdad de condiciones y sin discriminación. De lo señalado sobre las perspectivas de accesibilidad e interseccionalidad, las mismas que se encuentran contenidas en la Ley. |
| **C. Erik Álvaro Arellano Hernández**Presidente de Coalición de Personas Sordas, A.C. | * Señala que el acceso a la información está limitado y nada accesible. Generalmente se piensa sólo en personas que usan sillas de ruedas. No se piensa en un colectivo de personas.
* Hace referencia a los siguientes artículos de la Ley:
	+ Artículo 17: en los sistemas de transporte como el metro o Metrobús, las personas sordas no escuchan los anuncios o la información que se dan, por lo que deben generarse medidas visuales de acceso, como monitories y subtítulos para facilitar la movilidad. LSM o subtítulos.
	+ En el artículo 18. El transporte especial para personas con discapacidad debe tener espacios de accesibilidad
	+ Establecer en el artículo 34, de sistema de transporte, que las personas que laboran deben tener herramientas de capacitación y sensibilización en atención a las personas con discapacidad.
	+ En el artículo 45, de licencias de conducir, se tiene problemas de comunicación, lo que generan barreras y discriminación, debe ser accesible.
	+ En el artículo 73. Accesibilidad debe ser adecuada con la información necesaria en formatos.
	+ En el artículo 77. En las zonas metropolitanas deben generarse medidas que homologuen los criterios de infraestructura en los municipios que los integran, que sean los mismos, para generar medidas de pleno acceso, sin que impacte si es de un lugar u otro.
* Aspecto laboral, contar con transporte público de calidad y con personal calificado, principalmente de las personas con discapacidad.
 | Artículo 17, 18, 34, 45, 73, 77. | Se retoman las propuestas del compareciente respecto de la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicanas, espacios accesibles y de calidad en el transporte público, lo relativo a las licencias de conducir, así como la referencia a los formatos accesibles a los que tienen derecho las personas con discapacidad. De igual forma, en materia de zonas metropolitanas, se retoma la propuesta del compareciente y se mejora lo relativo a los convenios de cooperación previstos en la Ley. |
| **C. Rodrigo Zenteno Galicia**Director de comunicación social de la “Red Puebla para Todos” | * Señala que es muy importante la consulta a las personas con discapacidad. Esto cumple con la Convención y las obligaciones del Estado Mexicanos.
* Para las personas con discapacidad es muy importante acceder a los derechos que se tienen, pero es indispensable contar, para acceder a los otros, con el derecho a la movilidad.
* Se debe asegurar la intermodalidad y accesibilidad de todas las personas, garantizando la seguridad y dignidad.
* Es Necesario establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas.
* Se requiere establecer banquetas seguras para las PCD, con un criterio de calle completa y asegurar un criterio con medidas específicas de accesibilidad.
* Atender el modelo hombre camión en el transporte, cambiarlo para modular y regular la forma en la que se realizan los transportes en el transporte público. Las concesiones deben cambiar al modelo empresa-camión, para eliminar que no se puedan quitar las concesiones si no se cumplen con las obligaciones establecidas.
* Establecer una coordinación clara, de manera vertical, pero también horizontal, entre los diversos actores que intervienen en la elaboración de las políticas públicas.
* Capacitación para todas las personas en la cadena de movilidad, no sólo para los operadores.
* Señala que es necesario establecer el principio de banquetas y calles con criterios de accesibilidad, mínimos y de diseño universal.
* Reglamento o manual de accesibilidad, basado en las mejores prácticas internacionales, para que los reglamentos se armonicen con lo establecido y derivado de la Ley general.
* Establecer la intermodalidad enfocada en el peatón y las personas con discapacidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 65, 66, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoma lo referente a la consulta a personas con discapacidad dentro del artículo 82.Asimismo, se retoma lo señalado sobre establecer medidas de información para las personas con todas las discapacidades, como son señales auditivas, visuales o de comunicación específicas tanto en las vías, como en el transporte público.El criterio de calle completa que se señala, ya se encuentra contenido en la Ley, aunque se fortalece con las propuestas presentadas. Lo señalado en materia de intermodalidad también se encuentra contenido en la Ley, así como la coordinación que debe existir entre las autoridades competentes. Se retoma lo señalado en materia de capacitación.  |
| **MAE. Miguel Alejandro Rodríguez Valdez** | * Señala que se deben erradicar a los taxis inseguros, no sólo establecer que los taxis que sean seguros.
* Se debe analizar las diferentes discapacidades que pueden ir de la mano unas con otras, viendo la interseccionalidad que puedan tener las personas.
* Refiere que se debe establecer que todos los eventos tengan subtítulos, no sólo que sean con traductor en LSM, pues no todas las personas sordas tienen el conocimiento de la lengua.
* Se requiere capacitación para operadores de transporte en LSM, así como medidas de sensibilización en derechos de personas con discapacidad.
* La Ley debe estar en formato accesible, de video o con subtítulos para personas con discapacidad, ya se en audio, braille u alguna otra medida de accesibilidad.
* Se requiere capacitación a todos los actores en la materia de movilidad y seguridad vial en materia de LSM.
* Se requieren adaptaciones de diseño universal en el transporte público, con horarios establecidos, que incorporen espacios para personas con discapacidad, como el uso de silla de ruedas.
* Es indispensable establecer señaléticas especiales para personas con discapacidad visual o elementos para personas con discapacidad auditivas.
* Establecer sanciones a quienes no cumplan la Ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se desprende que la interseccionalidad ya se encuentra contenida en la Ley. Se retoma lo relacionado a la capacitación en materia de Lengua de Señas Mexicana, así como los formatos accesibles y las ayudas técnicas y señaléticas necesarias para que todas las personas con discapacidad puedan acceder al transporte de manera digna y autónoma. Se retoma la propuesta en materia de transporte exclusivo para personas con discapacidad.  |
| **C. Lucero Hernández Palma** | * Señala que es persona usuaria de prótesis y de transporte público. No se tienen medidas de accesibilidad para la movilidad en el transporte público.
* No existe la cultura del respeto a los espacios destinados para personas con discapacidad, por lo que es necesario mejorar la señalética para ello.
* Se deben establecer sanciones a quienes no respeten la Ley, pero capacitar a quienes las vayan a implementar.
* Se requieren mecanismos de sensibilización, educación y de información en las escuelas en materia de movilidad, para generar una cultura en la materia.
* Medidas de accesibilidad y no discriminación a la hora de acceder a la licencia. No establecer requisitos que violenten los derechos de las personas con discapacidad, como las exigencias de certificados específicos.
* La Ley debe implementarse adecuadamente, para que no sólo se quede en papel y garantice adecuadamente el acceso de todas las personas al derecho a la movilidad.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Sobre las propuestas que señala la compareciente, se retoman las referentes a la sensibilización, educación y capacitación en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad. Asimismo, se retoma lo señalado en materia de acceso a la licencia de conducir.Sobre la propuesta de sanciones, se considera que la Ley debe regular y orientar la política en materia de movilidad y seguridad vial, para establecer un piso mínimo, por lo que no se considera que deban establecerse sanciones, pues eso corresponde a las autoridades que deberán implementarla. |
| **C. Guillermo Rafael Vilchez Prieto**Viachi Consultoría en Accesibilidad para Todos y Centro de Innovación y Recursos para la inclusión U.A.N.L | * Señala que se debe mejorar la definición de diseño universal, para que pueda implementarse adecuadamente y que se deben establecer espacios seguros en el transporte público.
* Refiere que la infraestructura vial debe ir acorde a las medidas específicas que generan accesibilidad para todas las personas, donde se cumplan las especificaciones técnicas pertinentes.
* El diseño de las vías debe ir acorde con la microaccesibilidad, que genere una verdadera movilidad de las personas, principalmente que tienen una discapacidad.
* Modificar las definiciones para eliminar verbos como procurar, pues debe ser obligatorio para las autoridades de los tres órdenes de gobierno. No debe ser facultativo, debe ser obligatorio.
* Mejorar la definición de acciones afirmativas, pues pueden generar confusiones a la hora de implementar la ley.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 67, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado a las propuestas, se retoman las observaciones en materia de diseño universal, acciones afirmativas y accesibilidad, por lo que se fortalecen diversos artículos en la materia. Asimismo, se revisaron diversos artículos para modificar los verbos y establecer la vinculatoriedad con las autoridades de los tres órdenes de gobierno. |
| **Lic. Luz del Carmen Zenteno**Manu Vive A.C | * Señala que debe cambiarse el sistema hombre-camión, pues genera accidentes y lesiones para las personas.
* Deben establecerse en comercios el establecimiento de medidas de accesibilidad.
* La obtención de licencias y placas para personas con discapacidad deben mejorarse y evitar que se generen barreras y medidas de discriminación.
* Los espacios gubernamentales deben tener accesibilidad para las personas con discapacidad.
* La infraestructura pública debe tener medidas de accesibilidad, para que no se generen barreras y se tengan libres de obstáculos, donde se respeten los derechos humanos de las personas.
* Debe establecerse una correcta señalética, como las cebras en los cruces peatonales deben respetarse, además de establecer sanciones a quienes no respeten las leyes, además de establecer medidas de sensibilización y educación en el respeto de pcd.
* Debe implementarse adecuadamente la Ley, para que no quede en letra muerta.
* Se deben establecer medidas claras en materia de educación y cultura vial, donde se de un trato humano a las personas y se respeten los derechos humanos de todas las personas.
 | Artículo 1, 3, 4, 5, 8, 10, 14, 15, 21, 32, 33, 34, 40, 53, 54, 65, 66 67, 68, 70, 71 y 82. | Del análisis realizado, se retoman los señalamientos en materia de licencias de conducir, infraestructura, señalética, así como educación y cultura vial.Asimismo, lo relacionado con las medidas de accesibilidad en comercios y espacios gubernamentales, a pesar de coincidir con los señalamientos, se estima que esta no es la Ley donde debe regularse, pues la materia es sobre movilidad y seguridad vial.  |
| **C. Sebastián Cruz Gómez** | * Hace énfasis en la exigencia del respeto de los derechos humanos de las personas con discapacidad en esta y en todas las leyes. Especialmente en los procesos de tramites que tienen que realizar.
* Menciona el tema de los estacionamientos para personas con discapacidad, habla de la gratuidad en los mismos.
 |  | Se retoman las propuestas en materia de respeto a los derechos de las personas con discapacidad, por lo que se modifican diversos artículos en la materia.  |
| **C. Margarita Garfias** Familias y Retos Extraordinarios A.C. | * Hace referencia a la movilidad del cuidado. Señala las distancias que deben cubrir las personas en sus traslados diarios, principalmente en las labores de cuidado, donde no existen los medios de transporte adecuados, les generan gastos excesivos y tiempos largos, lo que les limita el ejercicio de sus derechos.
* Las personas con discapacidad deben tener los mecanismos para su movilidad de forma autónoma y digna. Debe tenerse mecanismos de accesibilidad, liberando espacios especiales para las personas con discapacidad.
* El transporte público debe ser accesible y tener las ayudas técnicas necesarias para poder cubrir la movilidad de las personas con discapacidad de manera autónoma.
* Menciona que es necesario establecer sanciones al transporte público que no ofrezca el servicio en igualdad de condiciones.
* Señala que se deben establecer medidas que no afecten los derechos para acceder a placas de personas con discapacidad.
* Refiere los siguientes datos:
	+ En México hay 20 millones de personas con limitación para su actividad, es decir, 1 de cada 6 tienen esta barrera. Debe haber espacios para las personas en el transporte púbico.
	+ 6 millones de los 20 millones, por su discapacidad, requieren cuidador y que los ayuden en su movilidad, es decir, 1 de cada 24 personas requiere apoyo en su movilidad, debe concientizarse sobre esto.
* Señala que se requiere generar medidas de accesibilidad segura en el transporte.
* En el artículo 3 se requiere cambiar en la fracción XXX de movilidad del cuidado, necesidades especiales por necesidades específicas y en la fracción LXVIII se debe hablar de Violencias, no violencias contra las mujeres. No deben priorizarse los derechos de un grupo sobre otro.
* En el artículo 4 se debe establecer el uso prioritario de la vía o del servicio para personas con discapacidad o la persona que lo ayuda.
* En el artículo 6 que habla sobre la jerarquía de la movilidad, establecer el uso prioritario de la vía o del servicio.
* Cambiar el nombre del Capítulo II. Derecho a la movilidad y aumentarle **digna y autónoma.**
* En el artículo 10 fracción IX, debe establecerse el garantizar elmáximo grado de autonomía en los traslados de todas las personas usuarias de las vías.
* En el artículo 23 de inclusión e igualdad, cambiar adaptaciones por ajustes razonables e incluir acciones afirmativas.
* En el artículo 66 sobre sensibilización, cambiar por toma de conciencia, para homologarlo con el artículo 8 de la convención de la Convención.
* Incluir en la movilidad de cuidado, tiempos y espacios de descanso, pues los traslados son muy largos al concentrarse la mayoría de los servicios en el centro de los centros urbanos. Garantizar tiempos y espacios para la higiene, cambiadores, baños para para personas con discapacidad o cambiadores inclusivos.
 | Artículo 3, 4, 6, 10, 23, 30, 33 y 66. | Del análisis realizado a las propuestas presentadas por la proponente, se realizan precisiones y modificaciones en artículos relacionados a la movilidad del cuidado y la accesibilidad que debe contar el transporte púbico, garantizando que sea en condiciones de dignidad y autonomía.Asimismo, se retoman las observaciones señaladas para los artículos 3, 6, 10, 23 y 66 en materia de autonomía. |