

## Que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de derechos lingüísticos de las personas sordas y a la accesibilidad cognitiva, a cargo del diputado Salomón Chertorivski Woldenberg, del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano

El suscrito, diputado Salomón Chertorivski Woldenberg, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, de la LXV Legislatura de la Cámara de Diputados, con fundamento en los artículos 71, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 6, numeral 1, fracción I, así como 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración de esta asamblea la siguiente iniciativa con proyecto de decreto, conforme a la siguiente:

### Exposición de Motivos

Considerando los grandes avances que representa la promulgación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el derecho a la movilidad autónoma, segura y eficiente de las personas usuarias de lengua de señas encuentra aún áreas de oportunidad en la norma que garanticen que este quede protegido, avanzando así en la armonización legislativa a la que se refieren los incisos a) y b) del artículo 4.1 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en relación con los artículos 9, 20 y 21 del mismo instrumento.

La redacción actual de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 22 hace alusión a una “**discapacidad en materia lingüística**”, término que no guarda relación conceptual ni normativa con la terminología usada ni en la Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad<sup>1</sup>, ni en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad<sup>2</sup>. No es, además, un término inclusivo para la doctrina resultante de los estudios sobre la discapacidad desde el abordaje del modelo social o bien, de los estudios sobre derechos lingüísticos también acorde a ese modelo.

El término de **discapacidad en materia lingüística** da pie al equívoco sobre una dificultad o deficiencia lingüística, lo que implicaría un serio retroceso a los derechos reconocidos de la comunidad sorda hablante de lengua de señas y que a continuación mencionamos brevemente:

- En México, la Lengua de Señas Mexicana se reconoció como patrimonio de la comunidad de personas sordas en 2005.
- La CDPD reconoce como derecho la promoción de la identidad lingüística y cultural de las personas sordas.

El informe del Relator Especial sobre Cuestiones de las Minorías<sup>3</sup> reconoce que las personas sordas al ser usuarias de las lenguas de señas pertenecen a minorías lingüísticas, ya que estas son lenguas de pleno derecho. Es por ello que la LGMSV debe reconocer la pluriculturalidad y el multilingüismo para evitar el trato excluyente por razones de pertenencia/identidad cultural o bien en razón del idioma cuando las personas se comunican en una lengua distinta a la mayoritaria o por sus formas de hablar; como sucede hoy entre el español oral y las lenguas de señas; de ahí la importancia de que existan mecanismos que permitan la comunicación y difusión en las diferentes lenguas que se hablan en las regiones de nuestro país.

Con ello, tal como se ha apuntado antes, se garantiza y protege el derecho a la movilidad autónoma y segura estrechamente vinculada con los derechos de las comunidades lingüísticas que han sido minorizadas.

Así pues, sobre los formatos accesibles y la difusión de la información en lengua de señas, se señala que es de suma importancia para las personas sordas, ya que de ello depende su movilidad en condiciones de igualdad y no discriminación, por lo que debe establecerse que la información que se brinde de manera oral en los diferentes medios de transporte también debe difundirse en formatos accesibles, sumado a las señalizaciones visuales.

Otro elemento al que se debe otorgar la atención adecuada, para garantizar el derecho a la movilidad de la comunidad sorda, es el referente a la accesibilidad cognitiva. La accesibilidad cognitiva es aquella que se refiere a las medidas que aseguran la comprensión de los edificios, el transporte y las instalaciones abiertas al público y a las que se refiere el artículo 9 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. La

accesibilidad cognitiva cumple la función de eliminar las barreras para la orientación y la comprensión (incluida la de los procesos, contextos y situaciones), ésta se sustenta bajo dos premisas básicas:

- Todas las personas tienen derecho a percibir y a comprender con facilidad la información.
- Esta información está en todo lo que nos rodea, espacios, productos y servicios. (Ceapat, y otros; s/f)<sup>4</sup>

Luego, se puede decir que: “La accesibilidad cognitiva se puede entender como el derecho a comprender la información que nos proporciona el entorno, a dominar la comunicación que mantenemos con él y a poder hacer con facilidad las actividades que en él se llevan a cabo sin discriminación por razones de edad, de idioma, de estado emocional o de capacidades cognitivas”<sup>5</sup>.

Por su parte, la CNDH en su Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad<sup>6</sup> señaló que la accesibilidad cognitiva es uno de los factores esenciales que aseguran el derecho de las personas con discapacidad a ser independientes, autónomas y a la igualdad de oportunidades.

Particularmente para el derecho a la movilidad de la diversidad de personas con discapacidad, el implementar adecuadamente la accesibilidad cognitiva se traduce en eliminar diversas barreras que hoy perpetúan condiciones de exclusión que resienten de forma desproporcionada a personas con discapacidad intelectual, con discapacidad psicosocial o con discapacidad múltiple, como podría ser el caso de personas sordas que viven con alguna otra condición discapacitante.

La movilidad con autonomía de las personas con discapacidad requiere de una serie de acciones y decisiones entre las que se encuentran: acceder al modo de transporte, identificar la ruta que se debe tomar, el número de asiento, identificar estaciones, conocer las rutas, identificar entradas y salidas, así como comprender instrucciones. Si los antes mencionados elementos del entorno, no se encuentran señalizados considerando las necesidades de las personas con discapacidad, se convierten en conjunto o por separado en barreras para su movilidad autónoma.

Por último, recordar que hasta ahora, los avances en dotar de accesibilidad a los entornos se centra en la accesibilidad física, sin considerar a la población con otras discapacidades, priorizando particularmente atributos relativos a rampas, guías táctiles o incluso elevadores; sin embargo, un entorno que no es comprensible para todos los usuarios, no es en realidad un entorno accesible ni incluyente. Luego entonces, una Ley General de Movilidad y de Seguridad Vial que procure y fomente la accesibilidad cognitiva en el transporte público, se transforma así en un garante y factor protector de la inclusión laboral y la inclusión educativa de las personas con discapacidad quienes gracias a esta reforma podrán acudir a sus centros de trabajo o escolares con autonomía y mayor eficiencia; todo esto, sin duda coloca a México en pos de cumplir con la Agenda 2030 y la Nueva Agenda Urbana.

Con el objetivo de armonizar la LGMSV con el concepto de “discapacidad”, tal como ha sido recibido en nuestro orden jurídico nacional desde la mencionada Convención, y considerando el Transitorio Segundo de la ley, el cual indica que “las legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esta ley” esta iniciativa propone la sustitución del término y hace hincapié en la importancia de que el actual no se replique de forma inadecuada a nivel estatal.

La presente iniciativa se redactó con el apoyo y asesoría de la **Coalición de Personas Sordas, AC**, con el objetivo de proteger y promover su identidad lingüística y cultural, desactivando la exclusión provocada por la situación de memorización de su Lengua; así como el reconocimiento del derecho a comprender el entorno como elemento que garantiza la autonomía en la movilidad de las personas con discapacidad.

DICE	DEBE DECIR
<p>Artículo 3. Glosario</p> <p>...</p> <p>I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;</p>	<p>Artículo 3. Glosario</p> <p>...</p> <p>I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, <b>la accesibilidad cognitiva</b> y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;</p>

<p>Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:</p> <p>...</p> <p>IV.- Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística.</p>	<p>Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:</p> <p>...</p> <p>IV.- Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afromexicanas <del>con discapacidad en materia lingüística</del> y <b>sordas hablantes de lenguas de señas.</b></p>
<p>Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:</p> <p>I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;</p> <p>II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;</p>	<p>Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:</p> <p>I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal, <b>incluida la accesibilidad cognitiva</b> y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, <b>apoyos a la comunicación y a la información</b> con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;</p> <p>II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, <b>información en formatos accesibles</b>, entre otras;</p>

<p>Artículo 46. De la información del transporte.</p> <p>Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.</p>	<p>Artículo 46. De la información del transporte.</p> <p>Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas</p> <p><b>Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas o de lengua de señas mexicana o regional, la atención deberá prestarse asegurando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua.</b></p>
---	--

Por lo expuesto someto a su consideración la siguiente iniciativa con proyecto de:

### **Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial**

**Único.** Se reforma la fracción I del artículo 3, la fracciones I y II del artículo 14, la fracción IV del artículo 22 y se adiciona un segundo párrafo al artículo 46; todos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial para quedar como sigue:

#### **Artículo 3.** Glosario

Para efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, **la accesibilidad cognitiva** y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

**Artículo 14.** Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal, **incluida la accesibilidad cognitiva** y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, **apoyos a la comunicación y a la información** con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, **información en formatos accesibles**, entre otras;

**Artículo 22.** Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

## I. a III. ...

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas y **sordas hablantes de lenguas de señas**.

**Artículo 46.** De la información del transporte.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

**Cuando se trate de personas hablantes de lenguas indígenas o de lengua de señas mexicana o regional, la atención deberá prestarse asegurando que la comunicación se lleve a cabo en su propia lengua.**

### Transitorios

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

**Segundo.** A la entrada en vigor del presente decreto, los congresos de las entidades federativas contarán con un plazo de 90 días naturales para realizar las adecuaciones a su normatividad correspondiente.

### Notas

1 Artículo 1 de la CDPD. Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

2 XXVII. Persona con Discapacidad. Toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás;

3 A/HRC/43/47 La Educación, el idioma y los derechos humanos de las minorías. Informe del Relator Especial sobre Cuestiones de las Minorías.

4 Ceapat (s/f) Accesibilidad Cognitiva en el Transporte

<https://ceapat.imsero.es/InterPresent1/groups/imsero/documentos/binario/guiaaccesibletransporte.pdf>

5 Centro de Referencia Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (s/f). Accesibilidad cognitiva orientación y comprensión de entornos desde la perspectiva de los usuarios

[http://www.femp.es/sites/default/files/introduccion\\_a\\_la\\_accesibilidad\\_cognitiva.pdf](http://www.femp.es/sites/default/files/introduccion_a_la_accesibilidad_cognitiva.pdf)

6 CNDH. Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad.  
<https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf>

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 27 de septiembre de 2022.

Salomón Chertorivski Woldenberg (rúbrica)