

DIAGNÓSTICO

DIAGNÓSTICO SOBRE EL **DERECHO** DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES Y NO DISCRIMINACIÓN EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO PÚBLICO DE PASAJEROS QUE PRESTA EL **GOBIERNO DE LA CD. DE MÉXICO**, A TRAVÉS DEL **STC-METRO**, EL **STE** Y LA **RTP** (Sistema M1)

RECOMENDACIÓN 6.05/2012



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

**CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA
DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO
(COPRED)**

Jacqueline L´Hoist Tapia

Presidenta del Consejo para Prevenir y Eliminar la
Discriminación de la Ciudad de México
(COPRED)

Iván Ricardo Pérez Vitela

Coordinador de Cultura por la No Discriminación

Pablo Álvarez Icaza Longoria

Coordinador Académico de Políticas Públicas y Legislativas

Javier Gilberto Dennis Valenzuela

Coordinador de Administración y Finanzas

René Said Nieto Flores

Coordinador de Comunicación Social

Amalia Zavala Soto

Subdirectora de Planeación (en funciones de Secretaria Particular de la Presidencia)

La elaboración del Diagnóstico sobre el Derecho de Igualdad de Oportunidades y No Discriminación en los Servicios de Transporte Colectivo Público de Pasajeros que presta el Gobierno de la Ciudad de México, estuvo a cargo de:

Pablo Álvarez Icaza Longoria.

Vilma Ramírez Santiago.

Contó con la colaboración de **Alma Navarro Flores.**

2



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



Índice:

I. Objetivo General.7

II. Objetivos Específicos. 7

III. Introducción.8

IV. Metodología. 11

V. Marco Teórico y consideraciones sobre la movilidad en la CDMX, como un derecho humano. 16

- Autonomía y desplazamiento desde la movilidad y el transporte.
- El derecho al transporte y la movilidad en la Constitución Mexicana: un mecanismo para el libre desplazamiento.
- Elementos que debe contener el transporte ligado a la movilidad como un derecho humano.

VI. El transporte y la movilidad en el derecho internacional de los derechos humanos..... 30

- La Carta Mundial del Derecho a la Ciudad.
- Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes.
- Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas.
- Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC).
- Convenio 169 de la OIT.
- Convención Internacional de los Derechos del Niño (y de la Niña)
- Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer.





- La Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

VII. Marco normativo y programático de transporte y movilidad en la CDMX. 39

• Marco Normativo.

- La Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad.
- La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (LAMVLV).
- Ley de Igualdad entre Mujeres y Hombres (LIMH).
- Ley de Atención Prioritaria para las Personas con Discapacidad y en situación de Vulnerabilidad en el Distrito Federal (LAPPDySV).
- Ley de los Derechos de las Personas Jóvenes en la Ciudad de México (LFPJ).
- Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México (LDNNA).
- Ley de los Derecho de las Personas Adultas Mayores en el Distrito Federal (LDPAM).
- Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF).
- Ley para prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (LPEDDF).

4

• Marco Programático del derecho al transporte y a la movilidad

Marco Programático Federal:

- El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018,
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

La Movilidad en los Programas de la Ciudad de México.

- Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (PGDDF).
- Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM).



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México (PDHCDMX)
- Programa para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (PAPED) 2016-2018.
- Programa para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal 2014-2018.

VIII. Medidas especiales, para alcanzar la igualdad sustantiva. 96

IX. Puntualización y análisis de los principales obstáculos que enfrentan los grupos en situación de desventaja social y discriminación, para gozar del derecho humano a la movilidad, tomando en cuenta sus condiciones sociales, físicas o económicas. 99

- Los Sistemas de Transporte Público Urbano.
Breves consideración sobre la denominación del transporte: Tren Suburbano; Tranvía Eléctrico; Tren Metropolitano; Tren Urbano; Transporte Rápido en Autobús (Bus Rapid Transportation, BRT).
- El transporte en la Ciudad de México:
El Tren suburbano (Buena Vista—Cuautitlán; Tren metropolitano: Sistema de Transporte Colectivo-*Metro*; Transporte rápido en autobús (BRT), conocido como METROBÚS (Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros Cd. Mx.), Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebús y Tren Ligero), y Red de Transporte de Pasajeros (RTP), ahora llamado Sistema de Movilidad 1 (SM1).
- Movilidad cotidiana de la Población en México.
- Volumen de viajes.
- Propósito de viaje.
- Percepción del Transporte y Movilidad en México.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- El derecho a la igualdad de oportunidades y no discriminación en los servicios de transporte colectivo público de pasajeros de la Ciudad de México:
 - Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC-M)
 - Sistema de Transportes Eléctricos (STE)
 - Sistema de Corredores de Transporte público de pasajeros de la Ciudad de México (Metrobús)
 - Sistema M1 de la CDMX (antes Red de Transportes de Pasajeros del D. F.).

- X. Mecanismos No Jurisdiccionales: como medio de denuncia ante violación al derecho humano a la igualdad y No Discriminación. 331
 - CDHDF y COPRED, a nivel local, y CONAPRED, a nivel federal (como coadyuvante en la recepción de quejas y orientación, así como canalización a las instancias correspondientes.

- XI. Consideraciones y Recomendaciones. 339
- XII. Bibliografía. 372





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

I. Objetivo General. Conocer la situación que guarda el transporte público de la Ciudad de México, como parte de la movilidad humana, que permita el desplazamiento libre de barreras físicas y culturales de las personas que viven y transitan en la Ciudad de México.

II. Objetivos específicos.

Primero. - Determinar el acceso al transporte público que actualmente existe en la Ciudad México, para los grupos de personas en situación de desventaja y vulnerabilidad, como son las personas con discapacidad, las personas indígenas, las mujeres y los niños y niñas, que viven y transitan en la entidad.

Segundo. - Conocer los principales obstáculos que enfrentan las personas en situación de desventaja y vulnerabilidad como son las personas con discapacidad, las personas indígenas, las mujeres y los niños y niñas, que viven y transitan en la entidad, en el Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC-M), el Sistema de Transportes Eléctricos (STE) y la Red de Transporte Público (RTP), que se convirtió en el Sistema de Movilidad 1 (Sistema M1) de la CDMX, a partir de 14 de junio de 2016.

Tercero. - Analizar los avances jurídicos que existen en torno al transporte como un derecho humano, para hacer efectivo el derecho a la movilidad, que permite el acceso al ejercicio de otros derechos humanos.

7



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

III. Introducción.

La Ciudad de México es una de las metrópolis más pobladas del mundo. Considerada como la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM); esto es más allá de los límites territoriales como entidad federativa tomando en cuenta las áreas conurbanas, en ella convergen, aproximadamente, un total de 20.1 millones¹ de personas que residen, más aquellas personas que transitan en esta gran urbe, que para realizar sus actividades cotidianas, como ir a la escuela, a sus áreas laborales, al supermercado, etc., utilizan diversos medios de transporte, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, en el menor tiempo posible, con los costos más accesibles y en las mejores condiciones posibles.

Según acuerdo la Encuesta Intercensal 2015, se estimaba que en el Distrito Federal —ahora Ciudad de México—, residían 8 918 653 personas en el total de las viviendas particulares habitadas, que se distribuye según sexo en 4 millones 231 mil 650 hombres y 4 millones 687 mil 003 mujeres. Esto es, hubo 130 mil habitantes que los calculados en el Censo de Población y Vivienda del 2010 (8 millones 788 mil 621), siendo 4 millones 603 mil 651 mujeres y 4 millones 184 mil 970 hombres.

Como en prácticamente todos los ámbitos y aspectos de la vida, existen algunos grupos de personas que no son tomadas en cuenta al momento de diseñar o construir planes, programas y acciones, tanto en el ámbito público, como privado y, el transporte, no es la excepción; se trata de los grupos de personas invisibilizadas, excluidas y marginadas que, de manera consciente o inconsciente, no son tomadas en cuenta en el diseño y puesta en marcha de políticas públicas. Hablamos de grupos prioritarios, como son

¹ Suárez Lasta, Manuel y otro. Entre mi Casa y mi Destino. Movilidad y transporte en México (Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte). Los mexicanos vistos por sí mismos. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, agosto 2015, Ciudad de México.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

mujeres, niños y niñas (hasta 14 años^{2,3}), personas con discapacidad, personas adultas mayores o personas mayores y personas indígenas, cuya condición social, física o económica, limita en muchas ocasiones, el que puedan tener acceso a un transporte digno y seguro.

Debido a que la Ciudad de México se caracteriza por ser una entidad que, en materia de derechos y libertades fundamentales, ha dado grandes pasos, tratando de convertirse en un referente a nivel nacional e incluso internacional, en cuanto a generar las condiciones para el goce y disfrute de derechos y libertades fundamentales, es importante conocer los avances que, en cuanto al transporte, como un derecho humano que permite la movilidad de las personas, ha tenido en los últimos 6 años.

El derecho al transporte es esencial para la movilidad humana, ya que, como se ha señalado, constituye el medio que hace posible el desplazamiento de un lugar a otro, para acceder a bienes y servicios que posibilitan, precisamente, el poder ejercer otros derechos como el trabajo, la educación, la salud, la recreación, por citar algunos. El presente diagnóstico, pretende mostrar un panorama general de cómo se encuentra actualmente el transporte en la Ciudad de México, en cuanto a accesibilidad para determinados grupos de personas que, por ciertas características, atributos o desventajas inmerecidas⁴, se encuentran en situación de discriminación, vista ésta como

² El artículo 1° de la Convención sobre los Derechos del Niño, señala que se entiende por niño todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad. Por su parte la Ley de los Derechos del Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México, señala que son niñas y niños las personas menores a doce años de edad; que se encuentran en primera infancia las niñas y niños menores de seis años. En tanto, son adolescentes las personas que se encuentran entre los doce años cumplidos y menores de dieciocho años de edad. Cuando exista la duda de si se trata de una persona menor de dieciocho años de edad, se presumirá que es adolescente, hasta que se pruebe fehacientemente lo contrario. Cuando exista la duda de si se trata de una persona mayor o menor de doce años, se presumirá que es niña o niño.

³ Por su parte de la Ley de los Derechos de las Personas Jóvenes en la Ciudad de México, señala que se entiende por joven, como las persona sujeta de derechos, identificada como un actor social, cuya edad comprende: a) Menor de edad, el rango entre los 12 años cumplidos y menores de 18 años y b) Mayor de edad, el rango entre los 18 y los 29 años de edad cumplidos (art. 2 fracción XX).

⁴ Sabemos que existen muchas personas que sólo por razón de su pertenencia a un grupo determinado (racial, sexual, religioso, de salud, de edad, de preferencia moral o sexual, etc.) tienden a ser despreciadas y limitadas en sus derechos y oportunidades. [...] Hablamos de grupos que padecen desventajas inmerecidas, pues no toda desventaja social es inmerecida. Pensemos en el caso de los delinquentes condenados, que sufren la pérdida de su libertad de movimiento y la limitación de sus derechos políticos. En este caso, la razón de la limitación de sus derechos reside en el daño que sus actos delictivos han hecho a la sociedad. Ellos estarían



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

la negación de derechos y oportunidades, producto o consecuencia de la exclusión, distinción o restricción de las que son víctimas determinados grupos de personas, en razón de su origen étnico, su discapacidad, su condición económica, edad, entre otras⁵.

sufriendo una “desventaja merecida”, y no podrían denunciar discriminación debido a esta limitación de derechos. Pensemos, sin embargo, en el caso de un ex convicto, es decir, en una persona que delinquiró pero que ha cumplido su condena. Si esta persona es limitada en sus derechos u oportunidades sólo por “haber sido” convicta podría, en efecto, reclamar por la discriminación sufrida, pues estaríamos ante el caso de una “desventaja inmerecida”, en este caso por el estigma con que la opinión pública marca a los ex presidiarios. *Rodríguez Zepeda Jesús. “Qué es la Discriminación y cómo combatirla”, Cuadernos de Igualdad, CONAPRED, México, 2007.pp.24-25*

⁵ Acorde con lo establecido en el artículo 1° de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 5° de la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



IV. Metodología:

A fin de conocer la situación que actualmente guarda, en cuanto al derecho a la igualdad, el transporte público de la Ciudad de México, específicamente en el STC-Metro, el STE y la RTP, se solicitó información a cada una de las referidas instancias, relativas a:

Primer requerimiento de información.

1. Número anual de viajes de Mujeres, Jóvenes (15 a 29 años), Niñas y niños (0 a 14 años), Personas Adultas Mayores (60 años y más), Personas indígenas, Personas con discapacidad y el total de la población usuaria del servicio que su institución brinda, ello durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015.
2. Si cuenta con Programas específicos de transporte, y/o Protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas señalados en el numeral 1. En su caso, señalar desde cuándo y qué resultado ha tenido.
3. Si ha recibido quejas, denuncias y/o reclamaciones de las personas o grupos de personas citadas en el punto 1 —en su calidad de usuarias del servicio —, sobre la prestación del servicio.
4. En caso de que sí se hayan recibido quejas, denuncias o reclamaciones, favor de señalar qué trámite se le dio y cuál fue el resultado; si trajo consigo la implementación de alguna política pública, cuál fue ésta y cuando se puso en marcha, así como los resultados que ha dado dicha implementación.
5. De igual forma nos precise la estimación de los viajes otorgados con descuentos o gratuidad a las personas de los grupos señalados en el numeral 1. Así como el nombre del programa del que derive la prestación del servicio gratuito, como sus especificidades.

Segundo requerimiento de Información.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



1. Listado de estudios, investigaciones, diagnósticos y otros documentos realizados por la institución o a solicitud de ésta para evaluar los servicios que el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro) otorga, a personas en situación de discriminación, a saber personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, etc.

2. Si todos los vagones de los trenes del STC-Metro, cuentan con:

- a. Asientos preferentes para las personas en situación de discriminación; en su caso precisar la proporción de asientos preferentes y vagones donde se cuenta con éstos;
- b. Los mecanismos con los que cuenta en STC-Metro, para constatar que en aquellos vagones donde se cuenta con asientos preferentes, existen las señalizaciones correspondientes que permitan su identificación inmediata, por parte de las personas usuarias.
- c. Número de vagones y listado de estaciones que cuentan con señalizaciones en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar y las líneas de transbordo; así como información sonora para personas con discapacidad visual.
- d. Para el caso de personas Indígenas, si se cuenta con algún dato que permita conocer si son monolingües y bilingües; en su caso la lengua indígena que hablan y si se han implementados señalizaciones e información sobre los servicios que presta el STC-Metro, en esas lenguas indígenas. De ser afirmativo precisar qué tipo de señalizaciones e información se ha proporcionado y en qué lugares o estaciones se ha implementado.
- e. Listado de estaciones que cuentan con elevadores destinados para las personas con discapacidad y número de éstos que se encuentran en funcionamiento.
- f. Lista de estaciones con sanitarios accesibles a personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores, que por sus condiciones físicas o de salud tengan limitación de movimiento y desplazamiento, así como los mecanismos implementados para que se puedan utilizar.





- g. Accesibilidad en taquillas para personas de talla pequeña (comúnmente conocida como enanismo) y de aquellas que utilizan silla de ruedas.
- h. Qué estaciones cuentan con ingreso accesible, de ser así precisar si cuentan con pavimento táctil de advertencia que indique la ruta accesible, señalización visual, auditiva y táctil para personas ciegas y sordas, rampas y otros que sirvan para esa función.
- i. Número de personas que cuentan con la tarjeta libre acceso, si dicha tarjeta forma parte de un programa, cuándo se inició su implementación, los requisitos para acceder a la tarjeta; el tipo de población a la que va dirigido el programa y el desglose de las personas usuarias por sexo, género y edad de manera mensual.

3. En torno a la capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, así como las campañas de difusión y sensibilización para el público en general sobre la importancia de un transporte incluyente y el respeto a los derechos de las personas usuarias en situación de discriminación, informe:

a) A las personas Servidoras Públicas, tanto las que laboran directamente para el STC-METRO, o como aquellas que presten apoyo, como es la Policía Bancaria Industrial:

- Si se cuenta con un programa permanente de capacitación y sensibilización sobre el Derecho a la Igualdad y No Discriminación en el STC-Metro.
- Si se ha implementado algún programa de capacitación sobre la atención que se debe dar a las personas con discapacidad, personas adultas mayores, personas indígenas, niños y niñas (menores de 12 años). Por ejemplo: cuando ingresa una persona ciega, la forma en que se le aborda para ofrecerle ayuda.
- Número de capacitaciones en lengua de señas mexicana y de alguna lengua indígena, especialmente para quienes tienen contacto directo con el público usuario, como son el personal en las taquillas y en torniquetes





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

b) Al público en general:

- Si se han implementado campañas de difusión y sensibilización hacia la población usuaria para informarles sobre:
 - La importancia de los asientos preferentes y el que éstos sean cedidos por sus ocupantes en el momento en que se encuentre abordando una persona en situación de discriminación.
 - La diferencia entre asiento exclusivo (que no es el caso) y asiento preferente.
 - La importancia de tener espacios de transporte incluyentes e igualitarios, tomando en consideración la diferencia y la situación de desventaja social que tienen las personas con discapacidad, adultas mayores, indígenas, los niños y las niñas menores de 12 años.
 - La importancia del respeto y de la construcción de espacios libres de barreras físicas y culturales.
- En caso de que se hayan implementado las campañas de difusión y sensibilización, la temporalidad de éstas y su permanencia.

14

Las preguntas que se realizaron a las entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México, que prestan el servicio público de transporte, están enfocadas a conocer:

- La situación que guarda el transporte público —tanto el que presta de manera directa, como el que está concesionado—, como un derecho que tiene toda persona que habita y transita en la Ciudad de México, sin discriminación, alguna para poder desplazarse, como parte fundamental de la movilidad y el libre desplazamiento para ir de un lugar a otro, con el fin de ejercer otros derechos.
- En particular, la forma en que las personas que pertenecen a un grupo en situación de vulnerabilidad o desventaja social ejercen ese derecho, visto desde su inclusión social por parte del Gobierno de la Ciudad de México.
- La manera o los mecanismos a través de los cuales, el Gobierno de la Ciudad de México, incide en la ciudadanía, para que genere una verdadera cultura de



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

respeto e inclusión social de aquellas colectividades o poblaciones en situación de vulnerabilidad o desventaja social.

- El periodo que abarcan la solicitud de información, comprende del año 2010 al 2015, considerando este intervalo de tiempo, debido a que el COPRED, como ente encargado de la Política Pública Antidiscriminatoria en la Ciudad de México, surge a raíz de la promulgación de su Ley, la cual fue publicada en la Gaceta del Gobierno de la Ciudad de México, el 11 de febrero de 2011, iniciando funciones en octubre del mismo año, fecha en que la actual Presidenta fue nombrada por el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, como titular del Organismo.

De igual forma se consultaron los portales de cada una de las entidades relacionadas con el punto recomendatorio, a fin de obtener datos precisos de la prestación del servicio de transporte público a los grupos de población que, por su condición económica o social, física o de salud, requieren de medidas especiales para poder acceder, en un plano de igualdad, a dichos servicios, y así evitar conductas que distingan, excluyan o restrinjan el derecho a la movilidad de las personas, para el ejercicio de otros derechos básicos y fundamentales.

15

También se consultó bibliografía sobre el tema, destacando que es muy poca la existente, ya que, citando a los autores Del Pozo y Gutiérrez Rivas (2012), el derecho humano al transporte, se está *construyendo*.

Aun así, dentro de la escasa literatura que existe, es casi nulo el abordaje que existe desde los grupos en situación de vulnerabilidad, ya que, principalmente, se enfoca a condiciones ambientales de toda la colectividad, a los tiempos de recorridos y traslados, etc.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



V. Marco teórico y consideraciones sobre la movilidad en la CDMX, como un derecho humano.

1. Autonomía y desplazamiento desde la movilidad y transporte.

Qué entendemos por transporte:

La palabra transporte procede del latín. Su origen se deriva del verbo transportare, formado por la preposición trans, cuyo significado es más allá de o al otro lado de, y el verbo portare (llevar, portear, acarrear). Puede decirse entonces, que el concepto de este sustantivo es la acción y efecto de llevar algo más allá⁶.

La Real Academia Española define a este término, como la “acción y efecto de transportar o transportarse”, cuya acepción es “llevar a alguien o algo de un lugar a otro”; “portear: conducir o llevar por un precio”. Su segunda definición es el “sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro” y de allí se deriva su utilización para “el vehículo dedicado a tal misión⁷”.

16

En tanto, por movilidad, se señala como la cualidad de movable y por otro, se asocia como medio de transporte.⁸

Por lo que una definición más amplia que engloba ambos conceptos, señala que por movilidad se debe de entender “*el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico y que cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad, siendo que estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de*

⁶» ¿Qué es transporte? <http://quees.la/transporte/>

⁷ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=aMhvxXP>

⁸ Ibídem. <http://dle.rae.es/?id=PxccluF>



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

transporte: coche, transporte público [...] pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares. Por tanto, la accesibilidad es el objetivo que a través de los medios de transporte persigue la movilidad⁹.

Como se observa, ambos términos —movilidad y transporte— están realmente asociados, pues mientras que el transporte es el medio, la movilidad es la acción. Se observa que entre ambas concepciones —movilidad y transporte—, el primer término refiere a autonomía de quien o lo que se desplaza, mientras que, en el segundo término, se refiere al medio de desplazamiento.

Esta visión se refleja en las estrategias y acciones de los programas, haciendo la diferencia fundamental, entre los programas a nivel federal y los programas a nivel local, pues en los programas federales se refieren al transporte, como un medio, sin asociarlo a la movilidad, en tanto, en la Ciudad de México, el transporte es el medio para ejercer el derecho de la movilidad de las personas, como lo señaló, en su momento, la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal en su Informe Especial sobre *el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, al precisar la importancia de avanzar hacia un cambio de paradigma en el ejercicio de derechos y en la visibilización de las diferencias entre las personas:

“La movilidad estuvo equiparada al término de transporte; y las preocupaciones se centran en el movimiento de vehículos en las vías y en la gestión de flujos, tránsito, etc. [...] la noción misma de transporte conduce a la relación implícita de transportista-transportado que asume una postura pasiva por parte de este último. Y no sólo eso, sino que las personas quedan reducidas a un conjunto de

⁹ Ecologistas en acción ¿Qué entendemos por movilidad? <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

partículas consideradas homogéneas –sin tomar en cuenta su condición, género, edad, etc. – [...]. El nuevo paradigma de movilidad consiste en reivindicar y valorizar el carácter activo de las personas y de la sociedad en su conjunto como entes móviles”

Comparativo entre los paradigmas de transporte y movilidad

Transporte	Movilidad
Movimiento de vehículos.	Movimiento de personas.
Se expresa en términos de número de viajes, desplazamientos y pasajes.	Está determinado por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades.
Se determina por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.	Se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios.
El movimiento como medio.	El movimiento tiene un valor en sí mismo.
Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.	Se hace mayor énfasis en la condición, género y edad de las personas.

En el mismo informe hizo mención sobre la importancia de concebir al transporte y a la movilidad como un binomio para el ejercicio de derechos, desde una dimensión no sólo individual, sino también colectiva:

18

...“la plena protección de los derechos no sólo abarca la dimensión subjetiva y particular de la persona, ya que éstos deben ser interpretados también en su dimensión social o colectiva, la cual comprende una concepción del ser humano en sociedad y en su relación con los demás.

Con base en dicha premisa, la protección efectiva de cualquier derecho fundamental se alcanzará cuando se protejan ambas dimensiones, teniendo como punto de partida las necesidades de las personas y de los colectivos. En este sentido, el derecho a la movilidad presenta una dimensión individual en la medida en que cada persona debe tener la capacidad de decidir libremente su movimiento y el modo de traslado entre el coctel de movilidad existente –según



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



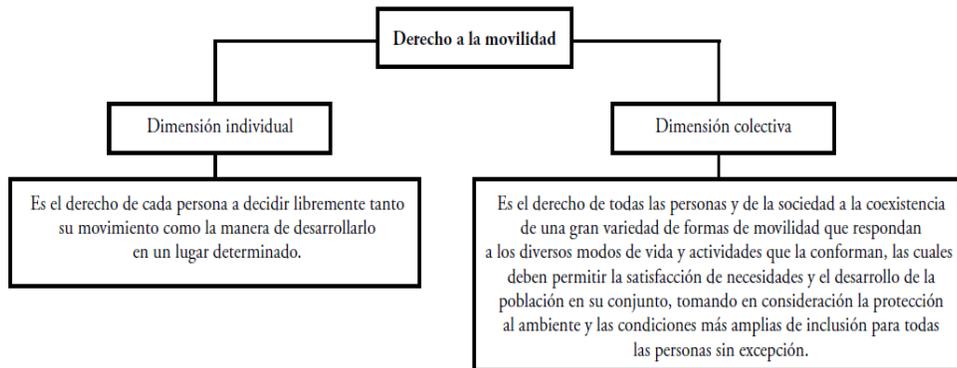
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



la expresión quebequense–, en función de sus necesidades, condiciones físicas y cognitivas, y de los servicios disponibles.

Por otro lado, este derecho representa un atributo de las sociedades adherido a su tejido social, cultural y económico, que, exponiendo la relación existente entre espacio y ciudadanía, visibiliza el derecho de todas las personas de pertenecer a ella. Desde el ámbito colectivo, la movilidad debe permitir y fomentar la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a la diversificación de los estilos de vida y actividades que constituyen a la sociedad; y que permitan la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto. En virtud de su alcance, la dimensión colectiva debe prevalecer siempre sobre la individual”.

Esquema II.1 Dimensiones individual y colectiva del derecho a la movilidad



Fuente: elaboración del CIADH.

Tomado del Informe Especial Sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal (2011-2012)

2. El derecho al transporte y la movilidad en la Constitución Mexicana: un



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

mecanismo para el libre desplazamiento.



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no contempla de manera específica o particular, el derecho humano al transporte ni a la movilidad; sin embargo, en su artículo 11, reconoce el derecho de todas las personas que habitan y transitan por el territorio nacional para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes. Asimismo, señala que el ejercicio de este derecho estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil, y a las de la autoridad administrativa, por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración, inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país.

Si bien, la Suprema Corte de Justicia de la Nación —como el máximo tribunal mexicano de interpretación de la ley y de la defensa del orden establecido por la Constitución Política—, tampoco se ha pronunciado expresamente y de manera concreta o particular sobre el transporte y la movilidad, como un derecho humano.

20

Sin embargo, en el caso concreto de personas con discapacidad, tomando como referencia el artículo 20 de la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad¹⁰, ha hecho referencia a la movilidad de la siguiente manera:

PERSONAS CON DISCAPACIDAD. DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD PERSONAL CONTENIDO EN EL ARTÍCULO 20 DE LA CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD¹¹.

¹⁰ México, ratificó la Convención, el 26 de noviembre de 2007, publicándose en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de mayo de 2008, entrando en vigor, al siguiente día de su publicación.

¹¹ Tesis: 1a. CLVI/2015 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Primera Sala, Libro 18, Mayo de 2015, Tomo I, Pag. 451, Tesis Aislada (Constitucional). Amparo directo en revisión 989/2014. 8 de octubre de 2014. Cinco votos de los Ministros Arturo Zaldívar Lelo de Larrea, José Ramón Cossío Díaz, quien formuló voto concurrente, Jorge Mario Pardo Rebolledo,



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



La configuración del derecho humano a la movilidad personal como derecho autónomo e independiente del derecho a la rehabilitación de la persona con discapacidad, se encuentra contenido en el artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de mayo de 2008, que obliga a los Estados Parte a adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Dicha disposición ofrece una gran flexibilidad para los Estados, así como un margen de apreciación para cumplir con sus obligaciones, atendiendo a las características propias de cada persona para conseguir un grado superior de independencia en su movilidad. En ese sentido, el derecho a vivir de forma independiente y a ser incluido en la comunidad, previsto en el artículo 19 de la convención citada, extiende el alcance del derecho a la movilidad y, además, constituye un presupuesto básico para el respeto de la dignidad de todas las personas con discapacidad y el ejercicio real de sus derechos humanos, pues su fundamento radica en el principio de autonomía individual, reconocido expresamente en el artículo 3, inciso a), de la convención referida. Así, los derechos citados tienen como finalidad asegurar que las personas con discapacidad puedan integrarse y vivir en la comunidad sin discriminación y ejerciendo sus derechos en igualdad de condiciones que el resto de la población, todo ello en respeto a la dignidad inherente a las personas con discapacidad. Por tanto, para esta Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación la movilidad personal y, por consiguiente, la vida independiente, así como la integración en la comunidad, no sólo deben garantizarse a través de la infraestructura creada para ello, sino mediante el acceso a esos servicios de asistencia específicos, pues su privación en cualquier usuario no tiene el mismo impacto que frente a quienes tienen una discapacidad. Esto es, al estar relacionado el derecho humano de movilidad personal con el de una vida independiente e integración a la comunidad, es inconcuso que el primero es un instrumento necesario para facilitar el ejercicio de esos dos últimos, por lo que la privación de ciertos servicios, además de lesionar esos derechos fundamentales, incide en la dignidad intrínseca de las personas con discapacidad. Adicionalmente, el derecho humano a la movilidad personal, relacionado con los diversos de vida independiente e integración a la comunidad, revisten una significativa importancia, ya que constituyen un presupuesto para el ejercicio de otros derechos humanos consagrados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en las convenciones internacionales, como, entre otros, la autonomía individual, la igualdad de oportunidades y la no discriminación.

Como se observa, el artículo 11 Constitucional, hace referencia al derecho al libre tránsito

Olga Sánchez Cordero de García Villegas, quien formuló voto concurrente y Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena, quien reservó su derecho para formular voto concurrente. Ponente: Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Secretario: Ricardo Manuel Martínez Estrada.





de todas las personas que habitan en territorio nacional, sin que existe alguna restricción para ello, salvo en los casos relacionados con mandamientos judiciales y la situación migratoria. Por su parte, en un criterio aislado, la SCJN, al interpretar la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ha reconocido a la movilidad como un derecho humano; luego entonces podemos considerar que la libertad de tránsito¹², se ejerce a través del libre desplazamiento, como consecuencia de la movilidad, la cual, como se ha visto, involucra distintas vías y medios, entre ellos, el transporte, ya que es por este medio que las personas pueden ir de un lugar a otro.

Por lo tanto, esa libertad de tránsito y desplazamiento está vinculado al ejercicio de otros derechos, como es el de recreación, ya que se viaja para tomar unas vacaciones; el del trabajo, para buscar mejores oportunidades laborales; para vivir en otro lugar, para buscar oportunidades educativas, entre otros. Estamos hablando de los llamados derechos económicos, sociales y culturales (DESC). Así entonces, podemos señalar que el transporte, vinculado a la movilidad y el desplazamiento, posibilita el libre tránsito, para el goce y ejercicio de otros derechos y libertades fundamentales, que deberán ser libres de prejuicios y estigmas sociales, a fin de evitar cualquier tipo de discriminación y así cumplir con la cláusula antidiscriminatoria establecida en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual señala:

Art. 1°.

...

Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

¹² De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia, tránsito se entiende como 1. m. Acción de transitar; 2. m. Actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc.; 3. m. paso (El lugar para pasar de una parte a otra).





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Asimismo, considerando la obligación de todas las autoridades de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, se deberán generar todas las condiciones para lograr la igualdad sustantiva, esto es lograr una igualdad real de trato y oportunidades en el transporte, como el medio para alcanzar la movilidad que posibilita el ejercicio de otros derechos también establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

3. Elementos que debe contener el transporte ligado a la movilidad como un derecho humano.

La Asociación Internacional de Transporte Público (UITP), ha desarrollado criterios y propuestas orientadas a garantizar una movilidad sostenible basada en tres premisas fundamentales:

- a. un uso de suelo que incorpore las necesidades de movilidad,
- b. la restricción del uso del vehículo privado
- c. la promoción de un sistema de transporte público eficaz

De acuerdo con lo que señala la referida Asociación, se observa que la movilidad gira, esencialmente, a favor del desarrollo humano y su entorno; por lo que deber ser entendida como una necesidad básica que permite acceder al trabajo, los mercados, la educación, la sanidad, otros servicios primarios y el ocio; así estas nuevas formas de entender la movilidad han conducido a que numerosos especialistas y leyes conciban la movilidad como un derecho humano vinculado a derechos colectivos de gran relevancia en la vida contemporánea, como son: medio ambiente, espacio público y accesibilidad universal (Del Pozo y Gutiérrez Rivas).





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Por ello, un transporte eficiente, que permita un desarrollo humano favorable, por lo menos debe cumplir con los siguientes elementos:

a) Disponibilidad. El servicio de transporte público deber ser continuo, regular, uniforme, permanente, ininterrumpido y suficiente, para satisfacer las necesidades básicas de acceso al trabajo, la educación, la salud, la alimentación, la vivienda, a los bienes, el ocio, etc.

b) Accesibilidad. El transporte público y sus instalaciones deben ser accesibles para todas las personas, sin discriminación. La accesibilidad presenta tres dimensiones superpuestas:

- **Accesibilidad física.** El transporte público y sus instalaciones deben estar al alcance de todos los sectores de la población. Se debe poder acceder a un servicio próximo de cada hogar, institución educativa o lugar de trabajo. Según los estándares internacionales, se recomienda que los y las ciudadanas dispongan del servicio de transporte público en un radio de 300 metros de sus viviendas. Esto es, que una persona usuaria del transporte público camine hasta un máximo de tres cuadras para tomar el transporte público.
- **Accesibilidad económica.** El transporte público debe estar al alcance de todos. Los costos y cargos directos e indirectos asociados con el servicio deber ser asequibles y no deben comprometer ni poner en peligro el ejercicio de otros derechos básicos reconocidos en el Pacto Internacional de Derechos Económico, Sociales y Culturales (PIDESC). Esto es particularmente cierto en ciudades grandes donde los costos temporales y financieros para llegar a lugares de trabajo y volver de ellos puede imponer exigencias excesivas en los presupuestos familiares.
- **Accesibilidad sin Discriminación.** El servicio de transporte público y sus



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

instalaciones deben ser accesibles a todos de hecho y de derecho, incluso a los sectores más vulnerables y marginados de la población, sin discriminación alguna por cualquiera de los motivos prohibidos.

- c) **Calidad.** El sistema de transporte público debe reunir un grupo de condiciones necesarias que permitan un servicio integral y óptimo para todas las personas. “Típicamente, los requerimientos de los usuarios del transporte público son salir de su casa, caminar lo menos posible hasta el lugar donde pasa el transporte, esperar lo menos posible en la parada para tomar el transporte, trasladarse en el menor tiempo en vehículos seguros, confortables hasta su lugar destino, y pagar una tarifa baja.

“Ofrecer calidad de servicio es hacer que cada componente de este sistema de transporte público urbano brinde seguridad física, seguridad de la prestación del servicio, comodidad, tarifas acordes con la calidad recibida, entre otros”. El buen funcionamiento de la operación del transporte contribuye, por tanto, a mejorar la calidad de vida de las y los ciudadanos.

25

La calidad de servicio deber considerar los siguientes elementos:

- Cobertura del transporte público urbano: integra las reglas establecidas sobre disponibilidad, accesibilidad y asequibilidad
- Vehículos utilizados: deben estar diseñados para tal propósito, es decir producir el menor impacto en la contaminación ambiental, ofrecer un espacio adecuado a los pasajeros, impidiendo el hacinamiento de las personas, deben ser cómodos, contar con las condiciones de higiene y seguridad para el resguardo físico de las personas usuarias, asignar las capacidades necesarias para personas en situación de vulnerabilidad física y tener un mantenimiento frecuente.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- Infraestructura de apoyo. Las paradas y refugio para el resguardo de las personas usuarias del transporte mientras esperan el transporte público deben estar en buen estado físico y estar equidistantes para el mejor uso.
- Trato adecuado: las personas deben merecer un trato profesional por todos los prestatarios del servicio de transporte, teniendo como premisa la correcta ejecución de las funciones, un comportamiento amable y respetuoso para con las personas usuarias. De igual manera los y las pasajeras tienen el deber de dirigirse con buenas maneras hacia los prestatarios del servicio.
- Seguridad. Las personas tienen el derecho de transportarse con seguridad para sus vidas, lo que contempla la obligación por parte de los Estados de garantizar la máxima protección de las instalaciones de transporte colectivo de pasajeros, procurando minimizar los riesgos por la comisión de delitos graves como, atentados terroristas, asaltos, robos, acoso sexual y todo aquel que pueda suscitarse en los sitios y medios de transporte masivo de pasajeros. En especiales deberá darse trato prioritario a las mujeres para salvaguardar su integridad física y moral.
- Equidad: debe garantizarse el acceso equitativo de todas las personas al transporte público, tomando en cuenta:
 - ✓ La prohibición de toda forma de discriminación por motivos de raza, color, sexo, edad, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, condición económica, nacimiento, discapacidad, estado de salud, orientación y/o preferencia sexual, estado civil o cualquier otra condición política, social o de otro tipo que pretenda o tenga por efecto anular o menoscaba el igual disfrute del derecho al transporte.
 - ✓ En segundo lugar, los Estados deben tener como principio de





su actuar el trato diferenciados a los diferentes. En este sentido son necesarias diversas acciones destinadas a erradicar todas las barreras en la infraestructura del transporte público que puedan perjudicar a las personas con discapacidad, así como a la población que tenga dificultad de movilizarse en medios de transporte por razón de su edad o condición física (ancianos, niños, embarazadas, etc.)

d) Aceptabilidad. Todos los elementos del sistema de movilidad deberán estar calificados, es decir, ser pertinentes y adecuados éticamente, respetuosos de las diferentes culturas de quienes lo utilizan, y sensibles a los enfoques de género y a los ciclos de vida, para permitir el sano y armónico movimiento de todas las personas.

Elementos esenciales del derecho a la movilidad y su referencia en instrumentos internacionales	
Elementos	Instrumentos internacionales
Reconocimiento explícito del derecho a la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1. • Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, párrafo 3.2. • Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8.
Disponibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1. • Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, párrafo 3.3.
Accesibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1. • Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8. • Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, artículos 4°, 9° y 20. • Observaciones generales del Comité Desc, número 5 y 6. • Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer, artículo 14.
Calidad y aceptabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, artículo XIII.1. • Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes, artículo 7.8. • Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículo 4°. • Protocolo de Kyoto de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, artículos 2.1 y 10. • Programa 21.

Fuente: Informe especial, sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.

Tomando en consideración lo anterior, el derecho a la movilidad, entonces, se puede definir como *el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones*



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo¹³.

A su vez, por sistema integral de movilidad deberá entenderse el conjunto de factores técnico-industriales, normativos, institucionales y de infraestructura (públicos y privados), integrados e interconectados, que hacen posible la realización de movimientos en un territorio¹⁴.

En consecuencia, para los efectos de este trabajo, lo que nos interesa es entender el desplazamiento de las personas, es decir la movilidad que pueden y deben tener, a través de los medios de transporte público que existen en la Ciudad de México, precisamente con accesibilidad, entendida ésta como la posibilidad que deben tener todas las personas sin que medien exclusiones de ningún tipo, como barreras culturales, físicas o técnicas, para acceder a un servicio o llegar a visitar un lugar o utilizar un objeto.

¹³ Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, Primera Edición, México, Distrito Federal. P. 34

¹⁴ Ídem



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

VI. El transporte y la movilidad en el derecho internacional de los derechos humanos.

Como se ha señalado, no existe *ex profeso* o *ad hoc*, un documento o instrumento internacional que de manera autónoma y expresa señale el derecho al transporte, inherente a la movilidad y el libre desplazamiento de las personas y/o colectivo de personas, como un derecho humano; sin embargo, de manera indirecta se reconoce en diversos instrumentos internacionales:

1. La Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, que si bien, no es un instrumento vinculante (como los Tratados o Convenciones), constituye un precedente en el avance para el reconocimiento de nuevos derechos vinculados a la movilidad humana.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

La Carta Mundial es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad, definiéndose éste, como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos empobrecidos “vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado¹⁵.

El derecho a la Ciudad, así como el de los demás derechos que, por añadidura, son necesarios para poder ejercerlo, constituye el eje del documento. En su artículo 1º, se establece:

30

- El derecho a la Ciudad de todas las personas sin discriminación alguna, con motivo de su género, edad, raza, etnia u orientación política y religiosa, y preservando la memoria y la identidad cultural en conformidad con los principios y normas que se establecen en esta carta.
- La corresponsabilidad de las autoridades nacionales, para adoptar medidas hasta el máximo de los recursos que disponga, para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas y normativas, la plena efectividad de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales

¹⁵ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. ONU-HABITAT, http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&qid=50&Itemid=3



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- El concepto de **ciudad**, como toda villa, aldea, capital, localidad, suburbio, ayuntamiento, o pueblo que esté organizado institucionalmente como unidad local de gobierno de carácter Municipal o Metropolitano, tanto sea urbano, semi rural o rural.
- La consideración como personas ciudadanas y ciudadanos, de todas aquellas que habiten en forma permanente o transitoria en las ciudades.

Como parte importante para hacer real y efectivo el derecho a la Ciudad, se encuentra, entre otros, el derecho al transporte y movilidad (Art. XIII), que resalta, la obligación de las ciudades para garantizar el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, a través de:

- Un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas.
- Un transporte adecuado a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales y a precio razonable adecuado a sus ingresos.
- La remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público, los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

2. Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes¹⁶. Arts. 7.8. La Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes (DUDHE), es un instrumento programático de la sociedad civil internacional dirigido a los actores estatales y a otros foros institucionalizados para la cristalización de los derechos humanos en el nuevo milenio. Reconoce y se inspira en el espíritu y principios de la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 y en instrumentos internacionales y regionales adoptados hasta hoy por la comunidad internacional; así mismo recoge y ratifica sus

¹⁶ En 2007, México fue sede para la aprobación de la Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes (DUDHE)





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

dimensiones de universalidad, indivisibilidad e interdependencia y la indispensable articulación entre derechos humanos, paz, desarrollo y democracia. Mientras que la Declaración Universal de Derechos Humanos surge de una Asamblea de Estados, la Declaración de Derechos Humanos Emergentes se construye desde las diversas experiencias y luchas de la sociedad civil global, recogiendo las reivindicaciones más perfiladas de sus movimientos sociales:¹⁷

Artículo 7. Derecho a la democracia participativa. Todos los seres humanos y toda comunidad tienen derecho a participar activamente en los asuntos públicos y a disfrutar de una administración democrática en todos los niveles de gobierno.

Este derecho humano fundamental comprende los siguientes derechos:

...

8. El derecho a la movilidad local y a la accesibilidad, pues toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas.

32

4. Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas. Reconoce el derecho de las personas indígenas, como pueblos o como individuos, al disfrute pleno de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales reconocidas en la Carta de las Naciones Unidas, la Declaración Universal de Derechos Humanos y las normas internacionales de derechos humanos; a su derecho

¹⁷ Declaración Universal de Derechos Humanos Emergentes. Institut de Drets Humans de Catalunya (IDHC) <http://www.idhc.org/es/investigacion/publicaciones/derechos-humanos-emergentes/declaracion-universal-de-derechos-humanos-emergentes.php>



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



a no ser objeto de ningún tipo de discriminación en el ejercicio de sus derechos, en particular la fundada en su origen o identidad indígena.

Señala que los pueblos indígenas tienen derecho a establecer sus propios medios de información en sus propios idiomas a acceder a todos los demás medios de información no indígenas sin discriminación; en este sentido, los Estados adoptarán medidas eficaces para asegurar que los medios de información públicos reflejen debidamente la diversidad cultural indígena (art. 16). De igual manera, establece el derecho de los pueblos indígenas, sin discriminación, al mejoramiento de sus condiciones económicas y sociales, entre otras esferas, en la educación, el empleo, la capacitación y el readiestramiento profesionales, la vivienda, el saneamiento, la salud y la seguridad social. Para lo cual adoptarán medidas eficaces y, cuando proceda, medidas especiales para asegurar el mejoramiento continuo de sus condiciones económicas y sociales. Se prestará particular atención a los derechos y necesidades especiales de los ancianos, las mujeres, los jóvenes, los niños y las personas con discapacidad indígenas (Art. 21).

5. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC)¹⁸.

Reconoce la obligación de cada uno de los Estados parte para garantizar el ejercicio de todos los derechos que en él se contemplan, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social (Art. 2). Asimismo, a asegurar, tanto a mujeres, como a los hombres, el goce de los derechos económicos, sociales y culturales enunciados en el Pacto (Art. 3).

¹⁸ El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) y su Protocolo Facultativo son los instrumentos internacionales del Sistema Universal de Protección de los Derechos Humanos, es decir, del Sistema de Naciones Unidas, que regulan la protección de los derechos económicos, sociales y culturales (DESC). El Pacto fue aprobado mediante la resolución 2200 A (XXI), del 16 de diciembre de 1966, por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). El Estado mexicano, se adhirió al PIDESC el 23 de marzo de 1981, entrando en vigor en nuestro país el 12 de mayo de ese año. Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2012.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

El derecho al trabajo (Art. 6); el derecho a un nivel de vida adecuado que comprende la vivienda y alimentación (Art. 11); el derecho al más alto nivel posible de salud (Art. 12) y a la educación (Arts. 13 y 14), son algunos de los derechos que se encuentran estrechamente vinculados, al derecho a la movilidad y el libre desplazamiento de todas y cada una de las personas que conforman ciertos colectivos: personas con discapacidad, mujeres, personas adultas mayores, personas indígenas, niños y niñas.

6. Convenio 169 de la OIT. Establece la responsabilidad de los gobiernos para desarrollar, con la participación de los pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger sus derechos y garantizar el respeto de su integridad, a través de medidas, tales como aquellas que promuevan la plena efectividad de los derechos sociales, económicos y culturales de esos pueblos, respetando su identidad social y cultural, sus costumbres y tradiciones, y sus instituciones.

Precisa que los pueblos indígenas y tribales deberán gozar plenamente de los derechos humanos y libertades fundamentales, sin obstáculos ni discriminación. Por lo tanto, las disposiciones del Convenio se aplicarán sin discriminación a los hombres y mujeres de esos pueblos (Arts. 2 y 3). Así también, se señala que el goce, sin discriminación de los derechos generales de ciudadanía, no deberán sufrir menoscabo alguno, como consecuencia de las medidas especiales que se deben de adoptar, para salvaguardar las personas e instituciones de los bienes, el trabajo, las cultura y el medio ambiente de los interesados.

En cuanto al ejercicio de derechos y la transmisión de sus derechos y obligaciones, el Convenio señala que los gobiernos deberán adoptar medidas acordes a las tradiciones y culturas de los pueblos interesados, a fin de darles a conocer sus derechos y obligaciones, especialmente en lo que atañe al trabajo, a las posibilidades económicas, a las cuestiones de educación y salud, a los servicios sociales y a los derechos que



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

derivan del propio instrumento, y que para ese fin, deberá recurrirse, si fuere necesario, a traducciones escritas y a la utilización de los medios de comunicación de masas en las lenguas de dichos pueblos (art. 30).

7. Convención Internacional de los Derechos del Niño (y de la Niña), determina que se entiende por niño (a), todo ser humano menor de dieciocho años de edad, salvo que, en virtud de la ley que le sea aplicable, haya alcanzado antes la mayoría de edad.

Establece la obligación de los Estados Partes para adoptar todas las medidas administrativas, legislativas y de otra índole que permitan hacer efectivos los derechos reconocidos en la Convención, y en cuanto a los derechos económicos, sociales y culturales, la adopción de esas medidas hasta el máximo de los recursos de que dispongan y, cuando sea necesario, dentro del marco de la cooperación internacional.

Hace referencia a los derechos del niño o de la niña con alguna discapacidad mental o física, con el fin de que se facilite su participación activa en la comunidad, de la misma manera reconoce los derechos del niño a recibir cuidados especiales, a que la asistencia, siempre que sea posible, sea gratuita, para que tenga acceso a la educación, la capacitación, los servicios sanitarios, servicios de rehabilitación, la preparación para el empleo y las oportunidades de esparcimiento, con la finalidad de que logre la integración social y el desarrollo individual.

También reconoce el derecho de las niñas y los niños para disfrutar del más alto nivel posible de salud, a un nivel de vida adecuado, el derecho a la educación; en el caso de las niñas y los niños que pertenecen a una minoría étnica, religiosa o lingüística, se reconoce su derecho, entre otros, a emplear su propio idioma; de igual manera, el derecho al descanso y al esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas, propias de su edad, son parte fundamental.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



8. Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer. Prescribe que los Estados Partes tomarán en todas las esferas, y en particular en las esferas política, social, económica y cultural, todas las medidas apropiadas, incluso de carácter legislativo, para asegurar el pleno desarrollo y adelanto de la mujer, con el objeto de garantizarle el ejercicio y el goce de los derechos humanos y las libertades fundamentales en igualdad de condiciones con el hombre.

Establece la obligación de los Estados Partes de medidas especiales de carácter temporal encaminadas a acelerar la igualdad de facto entre el hombre y la mujer; dichas medidas no se considerarán discriminatorias, pero de ningún modo entrañará, como consecuencia, el mantenimiento de normas desiguales o separadas; estas medidas cesarán cuando se hayan alcanzado los objetivos de igualdad de oportunidad y trato.

36

De igual manera, hace mención a la obligación de los Estados Parte, para asegurar el derecho de las mujeres, a gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.

9. La Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

El propósito de la convención es proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales para todas las personas con discapacidad, sin discriminación alguna, mediante, la adopción de todas las medidas legislativas, administrativas pertinentes para hacer efectivos los derechos reconocidos de la Convención, para modificar leyes, reglamentos, costumbres y prácticas existentes que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



El instrumento introduce un cambio en el concepto de discapacidad, pasando de una preocupación en materia de bienestar social a una cuestión de derechos humanos, que reconoce que las barreras, tanto físicas, como culturales, esto es los prejuicios de la sociedad, constituyen un obstáculo para el pleno desarrollo de quienes integran este colectivo. Cubre una serie de ámbitos fundamentales, entre ellos la accesibilidad y la libertad de movimiento, estableciendo, en su artículo 20, el deber de adoptar medidas efectivas, que aseguren su movilidad, con la mayor independencia posible. Entre esas medidas se encuentran:

- a) Facilitar la movilidad personal de las personas con discapacidad en la forma y en el momento que deseen a un costo asequible;
- b) Facilitar el acceso de las personas con discapacidad a formas de asistencia humana o animal e intermediarios, tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, incluso poniéndolos a su disposición a un costo asequible;
- c) Ofrecer a las personas con discapacidad y al personal especializado que trabaje con estas personas capacitación en habilidades relacionadas con la movilidad;
- d) Alentar a las entidades que fabrican ayudas para la movilidad, dispositivos y tecnologías de apoyo a que tengan en cuenta todos los aspectos de la movilidad de las personas con discapacidad.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

VII. Marco normativo y programático de transporte y movilidad en la CDMX.

Marco normativo.

a. La Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad.

Antecedentes¹⁹: La iniciativa surgió en el 2007, entre el Gobierno de la Ciudad de México (en ese entonces del Distrito Federal) y diversas organizaciones del movimiento urbano popular. En el marco del Foro Social Mundial - Capítulo México, realizado en el Zócalo capitalino a finales de enero de 2008, se instaló una mesa urbana durante tres días en

¹⁹ Habitat International Coalition, América Latina. Carta de la Ciudad de México, por el Derecho a la Ciudad. <http://www.hic-al.org/comite.cfm>



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

torno al derecho a la Ciudad, hecho que dio inicio al debate público sobre el tema.

En el mes de abril del mismo año se conformó el Comité Promotor de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, quien de inmediato convocó, en julio de 2008, a un acto en el Ex Templo de Corpus Christi, donde se inició el proceso de formulación y consulta de los contenidos de la Carta.

El 1º de diciembre del mismo 2008, se realizó el “Primer Foro hacia la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad”, en el que participaron organizaciones civiles y sociales, académicos, personas funcionarias, entre otros, quienes hicieron aportaciones para los contenidos de la Carta.

En el marco del Día Mundial de los Derechos Humanos, el Comité Promotor instaló una carpa temática en la Feria de Derechos Humanos realizada en el Zócalo de la Ciudad, donde recabó materiales, iniciando la integración de la Carta, teniendo como principales referentes la Carta Mundial por el Derecho la Ciudad y los resultados y propuestas de la Primera Asamblea Mundial de Pobladores, realizada en la Ciudad de México en el 2000. De ahí siguieron una serie de eventos, con el fin de enriquecer los contenidos de la Carta, entregando, el 28 de septiembre de 2009, el proyecto de la “Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad”. Dicho proyecto, fue mejorado con diversas aportaciones, por lo que el proyecto final fue presentado en marzo de 2010, en el marco del *V Foro Urbano Mundial convocado por Hábitat-Naciones Unidas y el Ministerio de las Ciudades de Brasil*.

Los objetivos de la Carta, son:

- Contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, habitable, justa, democrática, sustentable y disfrutable.
- Contribuir a impulsar procesos de organización social, fortalecimiento del tejido social y construcción de ciudadanía activa y responsable.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Contribuir a la construcción de una economía urbana equitativa, incluyente y solidaria que garantice la inserción productiva y el fortalecimiento económico de los sectores populares.

La Carta, concibe el Derecho a la Ciudad como un derecho de carácter colectivo y complejo, que además de aspirar la construcción de una ciudad para futuras generaciones, busca generar las condiciones para que mujeres y hombres, accedan a los bienes, servicios y oportunidades existentes en la ciudad, sin discriminación, exclusión o segregación alguna. Está dirigida a hacer posible que la Ciudad sea de todas las personas que la habitan e incluso reconoce derechos exigibles por quienes la transitan o visitan, sea por razones recreativas, familiares o de trabajo.

Para lograrlo, la Carta prioriza las acciones y compromisos orientados a superar las situaciones de marginalidad, exclusión y discriminación que impiden concretar esos propósitos.

40

Como fundamentos esenciales establece la construcción de una Ciudad Incluyente, donde todas las personas que habiten en la Ciudad de México puedan gozar de todos los derechos humanos, entre los cuales, señala, el derecho a la igualdad ante la ley; el derecho a la no discriminación, el derecho a la libertad de circulación y el derecho al transporte público y a la movilidad urbana.²⁰

b. La Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal (LAMVLV).

²⁰ Apartado 3.2 *Ciudad incluyente*, de la Carta de la Ciudad de México, por el Derecho a la Ciudad, p. 31



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Tiene como objetivo establecer los principios y criterios que, desde la perspectiva de género, orienten las políticas públicas para reconocer, promover, proteger y garantizar el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia; así como establecer la coordinación interinstitucional para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en el marco de los ordenamientos jurídicos aplicables al Distrito Federal y lo previsto en el primero, segundo y tercer párrafos del artículo 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, respetándose los derechos humanos de las mujeres de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad, pro persona y progresividad.

A fin de hacer efectivos los derechos de las mujeres, establece la Coordinación interinstitucional entre las dependencias y entidades del Distrito Federal, las Secretarías de Gobierno, Desarrollo Social, Seguridad Pública, Trabajo y Fomento al Empleo, Salud, Educación, Cultura, Desarrollo Urbano y Vivienda, Procuraduría General de Justicia, Consejería Jurídica y de Servicios Legales, INMUJERESDF, Procuraduría Social, Sistema de Transporte Público, Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia del Distrito Federal y los dieciséis Órganos Político Administrativos, con el fin de que, a su vez, exista una coordinación con el Sistema Nacional para Prevenir, Atender, Sancionar y Erradicar la Violencia contra las Mujeres.

41

En materia de transporte, dentro del rubro de prevención, establece las siguientes obligaciones para la Secretaría de Transporte Público del Distrito Federal, actualmente Secretaría de Movilidad:

- I. Generar mecanismos de prevención, detección y canalización de las mujeres víctimas de violencia;



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- II. Realizar estudios estadísticos e investigaciones que permitan la elaboración de políticas públicas que prevengan la violencia contra las mujeres en el transporte público;
- III. Realizar con otras dependencias campañas de prevención de la violencia contra las mujeres en el transporte público; y
- IV. Las demás que le señalen las disposiciones legales aplicables y el Reglamento de la Ley.

En cuanto a la Secretaría de Desarrollo Social, señala que le corresponde gestionar ante el Sistema de Transporte Público, la obtención de credenciales, que permitan la gratuidad del transporte para las mujeres que se encuentran en un albergue, por el espacio en que dure su estancia en el mismo. En tanto que el Sistema de Transporte Público, deberá realizar las gestiones necesarias para que a las mujeres víctimas de violencia se les brinden facilidades y exenciones de pago por el uso del servicio de transporte público.

42

c. Ley de Igualdad entre Mujeres y Hombres (LIMH).

Esta ley tiene por objeto regular, proteger y garantizar el cumplimiento de las obligaciones en materia de igualdad sustantiva entre el hombre y la mujer, mediante la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer en los ámbitos público y privado; así como el establecimiento de acciones afirmativas a favor de las mujeres y de mecanismos institucionales que establezcan criterios y orienten a las autoridades competentes del Distrito Federal en el cumplimiento de la ley (Art. 1).

Hace explícita la forma en que se entiende la igualdad entre mujeres y hombres, señalando que dicha igualdad implica la eliminación de toda forma de discriminación, directa o indirecta, que se genere por pertenecer a cualquier sexo, y especialmente, las derivadas de la maternidad, la ocupación de deberes familiares y el estado civil (Art. 6)



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Si bien, esta ley no establece de manera expresa, acciones en el transporte público, ni hace referencia a la movilidad, da directrices que permiten entender la importancia de la alcanzar la igualdad sustantiva entre hombres y mujeres, para lo cual, dispone de una serie de obligaciones desde la Jefatura de Gobierno del Distrito Federal, entre las que destaca el promover en coordinación con las dependencias de la administración y de los órganos político-administrativos, acciones para la transversalidad de la perspectiva de género en todo el actuar de la administración pública, a través de los servicios que presta, entre ellos el transporte público (Art. 8).

d. Ley de Atención Prioritaria para las Personas con Discapacidad y en situación de Vulnerabilidad en el Distrito Federal (LAPPDySV).

Tiene por objeto normar las medidas y acciones que garanticen a las personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad, la atención prioritaria en los trámites y servicios que presta la Administración Pública del Distrito Federal.

43

Como su nombre lo indica, está enfocada a personas con discapacidad, así como a las personas que se consideran en situación de vulnerabilidad, dentro de las que se encuentran: las personas adultas mayores de 60 años, las madres con hijas e hijos menores de 5 años; las mujeres embarazadas y mujeres jefas de familia.

Contempla la expedición de una credencial, para que se otorgue la atención prioritaria en la realización de trámites y la prestación de servicios, por parte de la Secretaría de Desarrollo Social del Distrito Federal, siempre y cuando las personas solicitantes cumplan con los requisitos que señala la propia Ley y su Reglamento. Asimismo, establece la obligatoriedad para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Órganos Político Administrativos y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, de brindar



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

atención prioritaria en la realización de trámites y la prestación de servicios a personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad. Dicha atención se otorgará en los trámites y servicios que se señalen en el Catálogo Único de Servicios.²¹

e. Ley de los Derechos de las Personas Jóvenes en la Ciudad de México (LFPJ).

Esta ley, señala que las personas jóvenes con discapacidad tienen derecho a disfrutar de una vida plena y digna por medio del ejercicio efectivo de todos sus derechos humanos en los términos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de la Ley de Atención Prioritaria para las Personas con Discapacidad y en Situación de Vulnerabilidad en el Distrito Federal, la propia ley de personas jóvenes, así como todos aquellos ordenamientos jurídicos aplicables.

²¹ El Gobierno de la Ciudad de México, cuenta con un portal denominado Catálogo Único de Trámites y Servicios, donde se señala un rubro denominado "QUEJAS EN EL FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO, BICITAXIS Y ATENCIÓN A PROBLEMAS VIALES. Se trata del servicio que prestan las Delegaciones para informar, orientar, gestionar y canalizar ante la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) las quejas que presenten los ciudadanos sobre el funcionamiento del transporte público, principalmente microbuses, autobuses y taxis, así como la atención de problemas con bicitaxis. Está dirigido a todos y todas los y las ciudadanas residentes del Distrito Federal. Señala las siguientes áreas de atención: Centros de Servicios y Atención Ciudadana (CESAC); ubicados en las Delegaciones Políticas, en un horario de atención: lunes a viernes de 9:00 a 14:00 horas. Los requisitos para presentar quejas sobre el transporte público, los interesados deberán presentar su requerimiento en las áreas de atención citadas, proporcionándola siguiente información: 1. Nombre completo del solicitante; 2. Domicilio del solicitante (Calle, Número, Colonia, Delegación, C.P.); 3. Teléfono y/o correo electrónico para aclaraciones y notificaciones; 4. Presentar solicitud o queja por escrito en la que se exponga de manera clara la inconformidad del transporte público o la solicitud de servicio o quejas por bicitaxis o los de carácter vial. No se requiere formato alguno, el tiempo de respuesta es de 5 días hábiles y es gratuito; las quejas o sugerencias se reportan en HONESTEL al teléfono 5533-5533. El procedimiento es el siguiente: 1. El usuario ingresa su queja por el funcionamiento del transporte público, bicitaxis y/o atención a problemas viales, para su captura en el Sistema y registro en el Libro de Gobierno del CESAC. 2. Se ingresa solicitud al sistema informático y se le asigna número de folio CESAC, mismo que se entrega al ciudadano y al responsable del CESAC para su seguimiento. 3. El CESAC turna solicitud a la Unidad Administrativa Responsable, quien recibe y revisa el expediente. Se prioriza el servicio público solicitado y emite resolución (respuesta, dictamen, opinión y/o prevención) debidamente fundada y motivada. 4. Se emite resolución y fecha programada en la que se prestará el servicio. 5. Se atiende la queja. 6. Se informa y/o entrega al interesado la respuesta a la queja. 7. La Unidad Administrativa Responsable informa al CESAC de la atención y seguimiento brindada al folio, y éste de acuerdo a lo informado, descarga en el sistema informático y en el libro de Gobierno. 8. Se concluye el procedimiento y se da por atendida la solicitud en el sistema. **Catálogo Único de Servicios** http://www.tramitesyservicios.df.gob.mx/wb/TyS/quejas_en_el_funcionamiento_del_transporte_publico



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Establece la Coordinación entre el Gobierno y el Instituto de la Juventud de la Ciudad de México, a través del *Plan Estratégico para la Promoción, Desarrollo, Participación y Protección de los Derechos de las Personas Jóvenes de la Ciudad de México*,²² para promover acciones y políticas que permitan que este grupo de población joven con discapacidad, en el momento que lo consideren conveniente y en términos de la legislación que resulte aplicable, logren su emancipación y autonomía; para ello, el Gobierno de la Ciudad de México debe garantizar la participación activa de esta colectivo, en la comunidad; asimismo, a través del Plan, dispondrá de los recursos y medios para asegurar a las personas jóvenes con discapacidad el acceso efectivo a la educación, capacitación laboral, servicios sanitarios, de salud y rehabilitación, así como oportunidades de esparcimiento con el objetivo de lograr su desarrollo individual e integración social, para ello deberá entre otras acciones, adecuar e implementar la accesibilidad arquitectónica y física al transporte, los edificios públicos, centros de educación, de salud, recreativos, deportivos y culturales.

f. Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes de la Ciudad de México (LDNNA).

Norma y orienta la política pública con enfoque de derechos humanos en la Ciudad de México para niñas, niños y adolescentes, a través del establecimiento de parámetros y lineamientos y la configuración del marco legal que permita a las autoridades garantizar el pleno goce y ejercicio de los derechos de la niñez y adolescencia que habita y transita en la Ciudad de México.

Establece como uno de los principios rectores de la política pública y en general de sus

²² Eje rector coadyuvante con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal en materia de políticas públicas para la juventud.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

acciones, la accesibilidad, entendida como aquellas medidas que debe cumplir el entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público para que las niñas, niños y adolescentes con discapacidad puedan participar plenamente en todos los aspectos de la vida en igualdad de condiciones. Señala el derecho de las niñas, niños y adolescentes a la igualdad sustantiva, para lo cual, determina la obligatoriedad, tanto de las autoridades y los órganos político administrativos, para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, realicen lo necesario a fin de fomentar la inclusión social, a través de la accesibilidad de niñas, niños y adolescentes con discapacidad y desarrollar la implementación del diseño universal, en términos de la legislación aplicable.

Confiere atribuciones al DIF-DF, a través de su Dirección Ejecutiva de los Derechos de las Personas con Discapacidad, para que se coordine con dichas autoridades y órganos político—administrativos, para realizar diversas acciones, entre las que se enuncian las de crear y promover programas y proyectos con otras dependencias e instancias gubernamentales, así como con asociaciones civiles e iniciativa privada que busquen fomentar y promover el derecho a la accesibilidad, los cuales impulsen y fomenten el desarrollo de las capacidades de las niña, niños y adolescentes con discapacidad en inmuebles, espacios y transportes públicos y privados en igualdad de condiciones; así como también impulsar políticas, programas y acciones específicos que amplíen y mejoren la cobertura de servicios, la accesibilidad, la movilidad y la vida independiente de las niñas, niños y adolescentes con discapacidad principalmente para quienes sean de escasos recursos.

g. Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores en el Distrito Federal (LDPAM)

Su objeto es proteger y reconocer los derechos de las personas de sesenta años de edad





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

en adelante, sin distinción alguna, para propiciarles una mejor calidad de vida y su plena integración al desarrollo social, económico, político y cultural.

Reconoce a las personas adultas mayores o personas mayores,²³ entre otros, el derecho a la no discriminación, así como el de acceso a los servicios, donde señala la atención preferente que se les debe otorgar en los establecimientos públicos y privados que prestan servicios públicos; para ello dichos establecimientos deberán contar, en sus reglas de operación o funcionamiento, con mecanismos expeditos para que esta atención incluya asientos y cajas, ventanillas o filas, así como lugares especiales en los servicios de autotransporte para las personas adultas mayores.

Contempla un apartado relativo al transporte,²⁴ en el que ordena a la Administración Pública del Distrito Federal, que, a través de los órganos competentes, establezca programas que beneficien a las personas adultas mayores en el uso del transporte público, que se ajuste a sus necesidades, teniendo derecho a obtener tarifas preferenciales o exenciones de pago al hacer uso del servicio público de transporte, de conformidad con las disposiciones aplicables de la materia. Para ello, mandata a la Secretaría de Transportes y Vialidad, ahora Secretaría de Movilidad, que promueva la celebración de convenios de colaboración con los concesionarios, con el objeto de que las unidades de transporte público se ajusten a las necesidades de las personas adultas mayores.

²³ En el marco del Cuadragésimo Quinto Periodo Ordinario de Sesiones, Celebrado del 15 al 16 de junio de 2015, en Washington D. C., en la Segunda Sesión Plenaria, celebrada el 15 de junio del mismo año, la Organización de los Estados Americanos aprobó la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, cuyo objeto es promover, proteger y asegurar el reconocimiento y el pleno goce y ejercicio, en condiciones de igualdad, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales de la persona mayor, a fin de contribuir a su plena inclusión, integración y participación en la sociedad. Este instrumento internacional utiliza el término **personas mayores**, determinando que es aquella de 60 años o más, salvo que la ley interna determine una edad base menor o mayor, siempre que esta no sea superior a los 65 años. Este concepto incluye, entre otros, **el de persona adulta mayor**. El Estado mexicano aún no ha ratificado esta Convención, por lo que no se encuentra vigente y no es vinculante.

²⁴ Título Sexto, Capítulo I.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

h. Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF).



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

El objeto de la Ley es la de establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, así como asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Considera como de utilidad pública e interés general, la prestación de los servicios públicos de transporte en la Ciudad de México, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, así como la utilización de infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros (as).

48

Un punto muy importante es que contempla a la movilidad como el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar su efectivo desplazamiento, que les permita acceder, mediante los diferentes modos de transporte que reconoce la propia Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía²⁵ y principios establecidos, con la finalidad de satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. Hace énfasis en la persona, como el principal objeto de la movilidad.

Confiere a las personas usuarias la libertad de elegir la forma de trasladarse, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad de México y en

²⁵ De conformidad con el artículo 6, la jerarquía de movilidad está compuesta de la siguiente manera: I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada; II. Ciclistas; III. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; IV. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y VI. Usuarios de transporte particular automotor.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



cuanto a la política pública en la materia, se deberá tomar en cuenta el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades²⁶ que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. En cuanto a la prioridad en la utilización vial y la distribución de recursos presupuestales, en primer lugar aparecen las personas peatonas, poniendo especial atención a las personas con discapacidad y con movilidad limitada.

Establece que en el diseño e implementación de políticas, programas y acciones públicas, en materia de movilidad, se deberán observar diversos principios, como el de la accesibilidad, que permitirá garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna; el de eficiencia, para maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios; el de igualdad, con el fin de equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión, así como el de calidad, que procurará que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.

²⁶ De acuerdo con la propia Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se entiende por **externalidades**, los efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto. En tanto, por **externalidades negativas**, se entiende como los efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros. Por **externalidades positivas**, se entienden aquellos efectos indirectos de los desplazamientos que generan bienestar a las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto. Algunos de estos beneficios pueden ser: uso eficiente del espacio público, revitalización de la vía pública, reducción de hechos de tránsito, eliminación de emisiones al ambiente, entre otros.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

La ley contempla a los grupos tradicionalmente excluidos o en situación de vulnerabilidad, señalando que se trata de sectores de la población que por cierta característica puedan encontrar barreras para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños; hace mención de las personas con movilidad limitada, siendo aquellas que, de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad.

i. Ley para prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal (LPEDDF).

Esta ley tiene como objetivo primordial, el coadyuvar a la eliminación de las circunstancias sociales, educativas, económicas, de salud, trabajo, culturales o políticas; así como de las disposiciones legales, figuras o instituciones jurídicas o de hecho, acciones, omisiones o prácticas que tengan por objeto o produzcan el efecto de negar, excluir, distinguir, menoscabar, impedir o restringir ilícitamente alguno o algunos de los derechos humanos de las personas, grupos o comunidades en situación de discriminación, por cualquiera de los motivos relacionados en el párrafo quinto del artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los tratados internacionales firmados y ratificados por el Estado Mexicano y en el artículo 5 de la propia ley, o en cualquier otro ordenamiento aplicable.

Prohíbe la discriminación en razón del origen étnico, nacional, raza, lengua, sexo, género, identidad indígena, identidad de género, expresión de rol de género, edad, discapacidad, condición jurídica, social o económica, apariencia física, condiciones de salud, características genéticas, embarazo, religión, opiniones políticas, académicas o filosóficas, identidad o filiación política, orientación sexual o preferencia sexual, estado



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

civil, por su forma de pensar, vestir, actuar, gesticular, por tener tatuajes o perforaciones corporales, por consumir sustancias psicoactivas o cualquier otra que tenga por efecto anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, de los derechos y libertades fundamentales, así como la igualdad de las personas frente al ejercicio de derechos.

Asimismo, señala, entre otras, como conductas discriminatorias, el limitar, obstaculizar o negar el libre desplazamiento de cualquier persona, así como condicionar, impedir o negar la accesibilidad a la información, comunicación y atención a las personas con discapacidad en instancias y servicios públicos.

Establece medidas generales a favor de la igualdad de oportunidades que deberán llevar a cabo los entes públicos, en el ámbito de su competencia y atribuciones, destinadas a eliminar la discriminación de las personas, grupos y comunidades en situación de discriminación que habitan o transitan en la Ciudad de México, entre ellas, la de procurar la accesibilidad en los medios de transporte público de uso general para las personas con discapacidad, personas adultas mayores y mujeres embarazadas.

Marco Programático del derecho al transporte y a la movilidad

Aunque el presente documento se centra en la Ciudad de México, se presenta una breve puntualización de la institución federal y la local encargadas del tema del transporte y la movilidad, así como de sus programas, a fin de contrastar los paradigmas imperantes en ambos niveles y las repercusiones de éstas en las acciones realizadas dentro de sus programas.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

El Gobierno Mexicano cuenta, al 10 de noviembre de 2016, con 18 Secretarías de Estado, entre las que se encuentra la encargada de lo relacionado con el transporte, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), cuya misión y visión es²⁷:

MISIÓN:

Promover sistemas de transporte y comunicaciones seguros, eficientes y competitivos, mediante el fortalecimiento del marco jurídico, la definición de políticas públicas y el diseño de estrategias que contribuyan al crecimiento sostenido de la economía y el desarrollo social equilibrado del país; ampliando la cobertura y accesibilidad de los servicios, logrando la integración de los mexicanos y respetando el medio ambiente.

VISIÓN:

Ser una dependencia eficiente en su gestión rectora del Sector, que garantice al país infraestructura de comunicaciones y transportes moderna y suficiente, que promueva la prestación de servicios de calidad y competitivos, que responda a las expectativas de la ciudadanía y a las tendencias de la globalización, contribuyendo con ello al desarrollo sustentable del país, preservando el medio ambiente y la seguridad.

En cuanto a la Ciudad de México, la instancia encargada de las acciones dirigidas al transporte, es la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (antes Secretaria de Transportes y Vialidad, por sus siglas, conocida como SETRAVI²⁸), que define su actuación y objetivo de la siguiente manera:

ACTUACIÓN:

²⁷<http://www.gob.mx/sct/que-hacemos>, consultado el 10 de noviembre de 2016

²⁸ Gaceta Oficial del Distrito Federal. Decreto por el que se Reforman Diversas Disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, publicado el 14 de julio de 2014, Transitorio Tercero “La Secretaria de Movilidad, ejercerán las atribuciones y facultades conferidas a la ex Secretaria de Transporte y Vialidad, así como sus Obligaciones” pág. 4. http://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Regular, programar, orientar, organizar, controlar, aprobar y, en su caso, modificar, la presentación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga en la Ciudad de México, conforme a lo establecido en la Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables; así como también, a las necesidades de movilidad de la Ciudad, procurando la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios del sistema de movilidad²⁹.

OBJETIVOS:

Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

Como podemos observar, en el diseño institucional existe una diferencia visible entre los paradigmas dominantes. A nivel Federal, son el transporte y la infraestructura las principales preocupaciones en la instrumentación de acciones de Gobierno sobre el tema. A nivel local, la identificación de las necesidades y desarrollo de la movilidad, como un derecho, son las que guían las políticas públicas.

53

A su vez, ambos paradigmas se ven reflejados en sus Programas, tanto Generales, como específicos, en los temas de Transporte y Movilidad, como a continuación se puede ver:

- a) **El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018**, es un documento de trabajo gubernamental, que “traza los grandes objetivos de las políticas públicas, establece las acciones específicas para alcanzarlos y precisa indicadores que

²⁹<http://www.semovi.cdmx.gob.mx/secretaria/acerca-de>, consultado el 17 de noviembre de 2016



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

permitirán medir los avances obtenidos³⁰; enlista metas referidas a la comunicación y el transporte³¹, tales como:

- I. México en Paz. Traslados más seguros a través de la implantación de un sistema de video vigilancia, radares. Sistemas inteligentes de Transporte (ITS) que permiten disminuir ilícitos y accidentes. Dotar a las instancias de seguridad nacional de plataformas de comunicaciones seguras. Un país bien comunicado es un país seguro.
- II. México Incluyente. Cumplir los compromisos presidenciales. Acercar a comunidades alejadas con proyectos estratégicos y caminos rurales. Incluir en el Programa de Empleo de la SCT a personas con discapacidad y en el de Empleo Temporal a jóvenes y adultos de la tercera edad. Dotar de accesibilidad a la infraestructura y de mayor cobertura social con programas de inclusión digital. Un país bien comunicado reduce la brecha social.
- III. México con Educación de Calidad. Proporcionar plataformas de comunicaciones de banda ancha en escuelas públicas. Potenciar la tecnología para programas de tele-educación. Contar con un nuevo programa de capacitación que permite la certificación del personal de Sector en competencias laborales. Certificar en calidad los procesos más relevantes a cargo de las principales áreas del Sector. Un país bien comunicado facilita una educación de calidad.
- IV. México Próspero. Mejorar la productividad y la competitividad nacional a través del desarrollo de infraestructura estratégica. Un país próspero requiere estar bien comunicado.
- V. México con Responsabilidad Global. Convertir a México en un Hub de carga y pasaje de alta relevancia en Latinoamérica, logrando una mejor integración entre Centro y Sudamérica con el norte del continente. Un país bien comunicado general mejores oportunidades para competir a nivel internacional.

54

³⁰ Programa General de Gobierno 2013-2018, pag. 9,

³¹ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, página 20



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Como se puede observar, la visión en torno al transporte, desde el ámbito federal, para el período 2013-2018, ve en la creación, mejora y consolidación de la infraestructura en comunicaciones y transportes, vías para mayor seguridad, inclusión, educación, prosperidad y competitividad.

El Plan Nacional de Desarrollo en materia de Comunicaciones y Transportes se resume en:

1. Comunicar poblaciones y generar traslados seguros.
2. Permitir el acceso de las comunidades a los servicios y mercados.
3. Conectar sitios públicos como escuelas y universidades.
4. Mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes.
5. Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional.

Tomado de: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013, pag. 20

55

Sus ejes transversales, aterrizados en el Sector de Comunicaciones y Transportes, se establecen de la siguiente manera³²:

- I. Democratizar la productividad. Generar condiciones para la accesibilidad universal de las telecomunicaciones. Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional. Impulsar el desarrollo de la región Sur-Sureste que vincule efectivamente con el resto del país. Un país bien comunicado democratiza la productividad.
- II. Gobierno Cercano y Moderno. Establecer un canal digital de comunicación con los

³² Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, página 22



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

ayuntamientos del país. Que más mexicanos cuenten con programas de inclusión digital. Un país bien comunicado acerca el Gobierno a los ciudadanos.

- III. Perspectiva de Género. Incorporar la igualdad de género en las políticas públicas, programas, proyectos e instrumentos compensatorios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en especial en el Programa de Empleo y Empleo Temporal. Un país bien comunicado contribuye a evitar la discriminación.

De lo anterior, se visualiza que las estrategias en materia de comunicaciones y transportes están enfocadas básicamente a la creación y construcción de la infraestructura; y, en cuanto a grupos en situación de discriminación, sólo se centra en abatir la desigualdad de género, a través de medidas enfocadas al empleo dentro de la institución operante, olvidando a los demás grupos en situación de desventaja social.

b) Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

56

Según mandata la Ley de Planeación, este Programa está alineado con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, y tiene como visión “contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas que detonen actividades de valor agregado y promuevan el desarrollo regional equilibrado del país. Se busca que la conectividad logística disminuya los costos de transporte, refuerce la seguridad, cuide el medio ambiente y mejore la calidad de vida de la población mexicana”.

En el tema de la movilidad, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes señala el establecimiento de la Coordinación Institucional en la Atención de la Problemática Urbana, liderada por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), a fin de “Promocionar un transporte de pasajeros moderno y eficiente, [que] implica diseñar esquemas de financiamiento óptimos, minimizar los impactos ambientales asociados a la construcción de obras, atender distintas demandas de la población e incluir



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

las propuestas de los gobiernos locales en el desarrollo de los proyectos, entre otros retos”³³. Esta propuesta involucra a la SCT, SEMARNAT, a los órdenes de Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como al sector Privado.

Los objetivos sectoriales del Programa son:

1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística
2. Mejorar los servicios de transporte y logística.
3. Generar condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas.
4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones
5. Llevar a cabo una modernización administrativa.
6. Desarrollar el sector con la creación de tecnología y capacidades nacionales.

El tercer objetivo sectorial, se centra en la generación de condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas y, de acuerdo a la estrategia, se hará a través de la modernizar, ampliar y conservar a la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. Así, el tema del transporte, se atiende mediante el desarrollo y mejora de la infraestructura basados en: conectividad y eficiencia, como se puede ver en las siguientes imágenes:

³³ Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, pág. 66



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Alineación al PND del Objetivo 3			
Meta Nacional	Objetivo de la Meta Nacional	Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional	Objetivo del Programa Sectorial
IV. México Próspero.	4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.	Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.
3.3.2	Fomentar el mantenimiento y el mejoramiento de las vías y normas técnicas para proyectos de transporte masivo y movilidad no motorizada.		
3.3.4	Promover la coordinación y cooperación técnica entre organismos estatales y metropolitanos de transporte.		

Objetivo 3

Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.1 Promover la implementación de sistemas integrados de transporte urbano e interurbano de calidad como eje rector del desarrollo de infraestructura.

Líneas de acción

3.1.1	Construir ferrocarriles interurbanos de pasajeros con una visión integral que considere el desarrollo regional y las proyecciones demográficas.
3.1.2	Impulsar proyectos clave de transporte masivo, que cumplan con criterios de reducción de tiempos de recorrido, rentabilidad socioeconómica e impacto ambiental.
3.1.3	Articular proyectos de transporte masivo con políticas de desarrollo regional y urbano, potencializando el uso del suelo a lo largo de los corredores.
3.1.4	Propiciar la adecuada interconexión entre los sistemas de transporte interurbano y urbano, para optimizar el traslado de las personas.

Estrategia 3.2 Optimizar el desplazamiento urbano de personas mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.

Líneas de acción

3.2.1	Fomentar corredores de transporte público masivo, integrados con infraestructura peatonal, de bicicletas y de racionalización del uso del automóvil.
3.2.2	Apoyar la implementación de proyectos de transporte público que respondan a una planeación integral de la movilidad urbana sustentable.
3.2.3	Promover la integración física, tarifaria, operacional y de información de rutas troncales, auxiliares y alimentadoras en los corredores de transporte masivo.
3.2.4	Fomentar proyectos de accesibilidad, sistemas inteligentes de transporte y de mejora del espacio público con los proyectos de transporte masivo.

Tomado de: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, pág. 69



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Tomado de: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes. Pág. 80

En cuanto a las estrategias transversales, las referentes a la movilidad son las siguientes:

59

- Estrategia Transversal 1. Democratizar la Productividad. Objetivo 3. Estrategia 3.5. Línea de Acción c) Promover el uso de Sistemas Inteligentes de Transporte para mejorar la seguridad y agilizar el movimiento de carga y pasajeros³⁴.
- ...
- Estrategia Transversal 3. Perspectiva de Género. Objetivo 5. Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas:

³⁴ Pág. 87



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Objetivo 5: Generar entornos seguros y amigables de convivencia familiar y social, actividades de tiempo libre y movilidad segura para las mujeres y las niñas.

Estrategia 5.3: Promover la movilidad segura de las mujeres y niñas estimulando mejoras al entorno y el transporte.

Líneas de acción

- a) Promover la capacitación y certificación de operadores de transporte a favor de la seguridad vial y la movilidad segura con perspectiva de género.
- b) Promover espacios exclusivos para mujeres, niñas, adolescentes, adultas mayores y personas con discapacidad en el transporte público.
- c) Promover la instalación de sistemas de video-vigilancia en el transporte público para identificar a agresores de mujeres y niñas.

Estrategia 5.4: Promover construcciones y adecuaciones del espacio público garantizando la seguridad de las mujeres, la convivencia familiar y la recreación.

Líneas de acción

- a) Fortalecer la coordinación y cooperación entre los tres órdenes de gobierno y la sociedad en pro de una movilidad segura.

Descripción:

Se impulsará que los proyectos con financiamiento del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM) -ya sean sistemas de autobús rápido BRT, autobuses articulados, trenes ligeros, metros y sistemas integrados de transporte - consideren en su desarrollo medidas y equipos de seguridad en el transporte, esquemas de movilidad segura e instalaciones y espacios aptos y exclusivos para mujeres, niñas, adultas mayores y personas con discapacidad. También se promoverá que operadores y demás personal reciban capacitación y certificación a favor de la movilidad segura, con perspectiva de género, y se instalen o haya disponible información sobre módulos de atención para denuncias de delitos y actos de violencia. Lo anterior en armonía con las mejores prácticas nacionales e internacionales en materia de diseño físico y operacional de este tipo de proyectos y los marcos legales estatales, municipales y metropolitanos, así como en constante coordinación y colaboración con los gobiernos locales.

Tomado de:
Programa

Sectorial de Comunicaciones y Transportes. Pág. 89

Este objetivo 5 y sus líneas de acción, se distingue porque no se centra exclusivamente en el desarrollo o modernización de la infraestructura, pues incluye la capacitación y certificación del personal que opera los servicios de transporte masivo, aunque sólo lo constriñe al género; de la misma manera promueve espacios exclusivos para mujeres, niñas, adolescentes, adultas mayores y personas con discapacidad en el transporte público y se instalen o exista información disponible sobre módulos de atención para denuncias de delitos y actos de violencia.

La Movilidad en los Programas de la Ciudad de México

A continuación, se enuncian los programas del Gobierno de la Ciudad de México, que refieren al transporte y a la movilidad.

a. Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (PGDDF)



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

“En México, el Distrito Federal es la capital de los poderes de la Unión, es la capital financiera, la capital educativa, la capital cultural y artística, y la capital de las libertades. Este gobierno desea que ahora sea también su capital social. Con esto se quieren expresar básicamente dos ideas. Primero, que el gobierno continuará usando los recursos para hacer de la Ciudad de México la ciudad de los derechos humanos, esto es, de los derechos políticos, económicos, sociales, culturales y ambientales. [...] Se ha legislado para proteger y reconocer los derechos de la población en condición de vulnerabilidad, pero se trata de hacer posible un cambio cultural en donde valoremos la riqueza que nos da la diversidad y demos un trato igualitario a todas y todos, a fin de que podamos gozar en plenitud nuestros derechos. En otras palabras, aspiramos a una ciudad con mayor igualdad entre los grupos sociales y las delegaciones.”

Programa General de Desarrollo del DF 2013-2018, pág. 15

Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de septiembre de 2013, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 establece los objetivos, metas y líneas de acción que servirán de base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el 2018³⁵.

Los ejes transversales de este Programa son: Derechos Humanos, Igualdad de Género, Participación Ciudadana, Transparencia, Innovación, Ciencia y Tecnología; Sustentabilidad, Desarrollo Metropolitano y Acción Internacional. Se visualiza en él varias líneas sobre movilidad, transporte y espacios públicos, con miras a fomentar una nueva cultura de movilidad, a través de los siguientes aspectos:

- **Promoción de transporte no motorizado y desincentivación en el uso del automóvil:**
Promueve el uso de las bicicletas particulares como públicas mediante el sistema

³⁵ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 11 de septiembre de 2013. Programa General de Desarrollo, pág. 4.





ECOBICI (Eje 1. Área de Oportunidad 2. Objetivo 5. Meta 1. Línea de Acción 4; Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 1. Línea de Acción 1 y 2; Eje 4. Área de Oportunidad 3. Transporte Público. Objetivo 1. Meta 1. Línea de Acción 3 y 4; Eje 4. Objetivo 2, Meta 1. Línea de Acción 1; Objetivo 2, Meta 2, Línea de Acción 2 y 3; Eje 4. Objetivo 2, Meta 3, Línea de Acción 1) y la caminata (Eje 4. Área de Oportunidad 1. Objetivo 2, Meta 2. Línea de acción 2; Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 2. Línea de Acción 2), sobre el uso del automóvil (Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 2. Línea de Acción 3; Eje 4. Objetivo 1. Meta 2. Línea de Acción 1). Propone la prioridad peatonal y ciclista, así como su comodidad y seguridad (Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 2. Línea de Acción 1; Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 3, línea de acción 2).

- **Espacios públicos:** Fomenta que la ciudadanía recupere los espacios públicos —que no precisa, pero dentro de los cuales podemos encontrar los centros de transferencia modal y otros espacios como los parabuses— (Eje 1. Área de Oportunidad 5. Violencia. Objetivo 1. Meta 2; Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 1. Meta 1. Línea de Acción 1); también considera la seguridad y accesibilidad en dichos espacios (Eje 2. Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana. Área de Oportunidad 3. Seguridad en Espacios Públicos. Objetivo 1. Meta 1. Línea de Acción 3; Área de Oportunidad 3. Objetivo 2. Meta 1. Línea de Acción 1); así como el respeto de ellos (Eje 2. Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana. Área de Oportunidad 3. Seguridad en Espacios Públicos. Objetivo 1. Meta 2. Línea de Acción 3); y regulación de actividad comercial en vía pública que afecte la movilidad (Eje 2. Área de Oportunidad 3. Seguridad en Espacios Públicos. Objetivo 1. Meta 3. Línea de Acción 2).
- **Planificación incluyente de la CDMX:** Participación de las mujeres en la construcción de la ciudad (Eje 2. Área de Oportunidad 3. Objetivo 2. Meta 1. Línea de Acción 2).
- **Infraestructura:** soluciones a través de la tecnología (Eje 3. Desarrollo Económico Sustentable. Área de Oportunidad 5. Inversión, Empleo y Áreas de Desarrollo. Objetivo 1. Meta 2. Línea de Acción 2); señalización adecuada y mejora de vialidades (Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 1. Líneas de Acción 3 y 4); ordenamiento de los CETRAM (Eje 4. Área de Oportunidad 3. Transporte Público. Objetivo 1. Meta 1. Línea de acción 1) y adopción de tecnologías limpias en el sistema de transporte público (Eje 4. Área de Oportunidad 3. Transporte Público. Objetivo 1. Meta 1).
- **Accesibilidad universal de las calles** (Eje 4. Área de Oportunidad 2. Objetivo 3, Meta 3. Línea de acción 1).





- **Mejora de las unidades de transporte y erradicación del transporte público concesionado no autorizados e irregular**, así como la capacitación del personal operativo de transporte y tránsito (Eje 4. Objetivo 2, Meta 2, Línea de Acción 1, 2 y 3; Eje 4. Área de Oportunidad 4. Objetivo 2, Meta 3, Línea de Acción 2 y 3).

Propone un nuevo modelo de ciudad, a través de “Orientar el desarrollo urbano hacia una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa...”, y “Avanzar en la generación de condiciones para que los hogares se encuentren cerca de las actividades cotidianas, ya sean escolares, laborales o recreativas, y así hacer más eficientes los recursos económicos, sociales y ambientales³⁶” (Área de Oportunidad 1. Objetivo 1, Meta 1), así como “Modernizar los proyectos y la normatividad para la construcción de vivienda social, que permita generar edificaciones de mayor superficie, menor costo y en menor tiempo de ejecución; cercanas a las redes de transporte público y fuentes de empleo; con servicios urbanos y de comercio local; y que sean amigables con el medio ambiente” (Eje 4. Área de Oportunidad 6. Vivienda. Objetivo 1. Meta 1. Línea de Acción 1); es decir, además de contemplar la mejora de la movilidad humana, se visualiza la posibilidad de acercar los bienes y servicios a los hogares: “Reforzar la infraestructura de atención domiciliaria, para acercar a las adultas y los adultos mayores, grupos étnicos y mujeres la atención de enfermedades crónico degenerativas” (Eje 1. Área de Oportunidad 2. Salud. Objetivo 1. Meta 1. Línea de acción 4). Resalta la importancia de la participación comunitaria, sobre todo en los procesos de recuperación de los espacios públicos, a fin de generar integración en los barrios de la Ciudad³⁷.

³⁶ PGDDF pag. 97

³⁷ A respecto una de las líneas de acción subsecuentes señala “Impulsar instrumentos de participación ciudadana como foros de consulta y seminarios para promover la conceptualización de lo público-urbano y su reconstrucción como mecanismo integrador, proveedor de bienestar y de acceso a la ciudadanía (plazas, deportivos, áreas recreativas, “museos de bolsillo”, entre otros), pág. 102





También se proponen modelos de trabajo a distancia “Incentivar la utilización de las tecnologías de la información y la comunicación para desarrollar proyectos de trabajo a distancia (teletrabajo o telemedicina), con la finalidad de que se produzca un menor número de viajes” (Área de Oportunidad 4. Transporte Automotor. Objetivo 1. Meta 1. Línea de Acción 2).

De manera puntual, en el PGDDF, las acciones dirigidas a **la movilidad de pasajeros y pasajeras en el transporte público**, se establece mediante los siguientes Objetivos, Metas y Líneas de acción:

Eje 4.

- *Área de Oportunidad 3. Transporte Público.*

Objetivo 1. Meta 2.

Línea de Acción 1. Impulsar el desarrollo de un sistema de transporte inteligente y accesible que facilite a las personas usuarias del transporte público la planeación de sus viajes y optimice tiempos de traslado, transbordos y costos.

Línea de Acción 2. Ampliar la cobertura, la calidad del servicio y la seguridad en los sistemas de transporte público.

Línea de Acción 3. Incrementar el número de estaciones y unidades con infraestructura, dispositivos y espacios accesibles para personas con discapacidad y población en condiciones de vulnerabilidad.

Objetivo 1, Meta 3.

Línea de Acción 1. Integrar la tarjeta TDF³⁸ en todos los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, así como promover la integración gradual de los modos concesionados.

³⁸ 1.- La nueva Tarjeta del Distrito Federal (TDF) permite, a partir de este 17 de octubre de 2012, que las personas usuarias del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro y del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, puedan ingresar a estos servicios a través de un medio de pago único.





Línea de Acción 2. Impulsar el establecimiento de tarifas de transporte que garanticen el óptimo desarrollo del sector, equilibrando la responsabilidad financiera y social, y considerando las características de las personas usuarias.

Objetivo 2, Meta 1

Línea de Acción 2. Actualizar los manuales de lineamientos técnicos para la prestación del servicio de transporte, a fin de garantizar su seguridad, accesibilidad, comodidad y sustentabilidad, así como fomentar la intermodalidad.

Objetivo 3, Meta 3,

Línea de Acción 3. Actualizar la información de la encuesta Origen–Destino del 2007, considerando la dinámica y las estructuras de población, así como los nuevos modos de transporte público.

También se observa que hay líneas de acción que inciden en la prestación del servicio, a las personas usuarias del transporte público, como la establecido en el Eje 1, Objetivo 1, Meta 1, donde se lee, como la cuarta línea de acción, el “Avanzar en la formación continua de personas servidoras públicas para que desarrollen acciones de atención a la ciudadanía, prestación de servicios, orientación y administración bajo un enfoque de no discriminación y equidad.³⁹”; de igual manera se contempla “Elaborar y aplicar criterios

2.- Las personas usuarias pueden, indistintamente, comprar y recargar su tarjeta en el Metro y usarla en el Metrobús o viceversa. La venta y recarga de la tarjeta se da en las taquillas del Metro; en los puntos de venta y recarga del Metrobús, así como en tiendas participantes que se encuentran debidamente identificadas en las calles por las que circula la Línea 4 del Metrobús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

3.- La tarifa de la tarjeta es de 10 pesos más el costo viaje, es decir, de acuerdo al sistema de transporte que se utilice es como se cobrará y descontará el saldo: Metrobús 5.00 pesos y Metro 3.00 pesos (en 2012, actualmente 5.00 pesos). Quienes decidan adquirir la tarjeta en los puntos de venta del Metrobús, deben tener en cuenta que las máquinas cobrarán en automático 15 pesos, 10 por el plástico y cinco más por un viaje.

4.- La operación de laTDF inicia en los sistemas previamente mencionados. No obstante, el entonces Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard Casaubon, adelantó que en breve se podrán utilizar en el Sistema de Transportes Eléctricos –Tren Ligero y Trolebús–, posteriormente en la Red de Transporte de Pasajeros y en los servicios concesionados y privados.

5.- Para poder ingresar a cada uno de los servicios de transporte, los usuarios deberán pasar la tarjeta por los validadores que se encontrarán en las respectivas entradas: torniquetes del Metro; y en la puerta de acceso del Metrobús o en el dispositivo colocado junto al conductor de la unidad.

³⁹ Pág. 18-19





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

de construcción de obras públicas que permitan la accesibilidad de las Personas con discapacidad, las adultas y los adultos mayores y otras personas que lo requieran” (Eje 1. Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano. Área de Oportunidad 1. Objetivo 1. Meta 3. Línea de Acción 6.), que es aplicable para los CETRAM, parabuses, estaciones del metro, metrobús y tren ligero, aunque no los enlista de manera específica.

b. Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM).

“Orientamos nuestros esfuerzos a reducir distancias y mejorar la experiencia de todas las personas usuarias, a través de mejores calles y una red de transporte integrado que responda a los nuevos y diversos estilos de vida, en donde los principales protagonistas seamos quienes vivimos la ciudad.”

Programa Integral de Movilidad 2013-2018, Mensaje del Secretario de Movilidad,
Rufino León Tamayo

Este Programa fue elaborado con la participación de varias instancias del Gobierno de la Ciudad de México y Organizaciones de la Sociedad Civil. Los Ejes estratégicos del Programa son los siguientes:

1. Sistema Integrado de Transporte (SIT).
2. Calles para todos
3. Más movilidad con menos autos
4. Cultura de movilidad
5. Distribución eficiente de mercancías
6. Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**

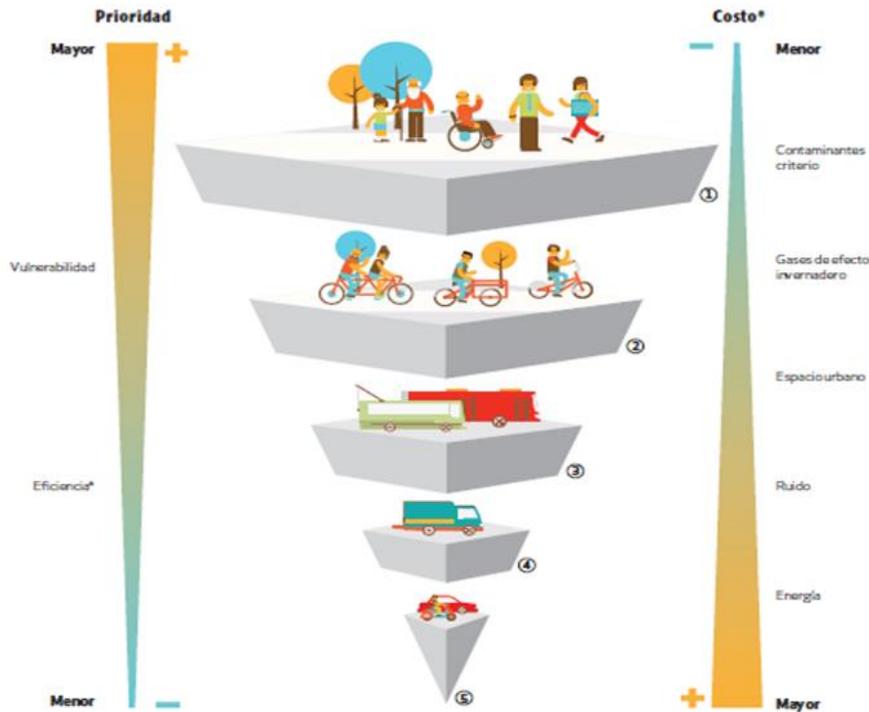


SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



En dicho programa se establece la jerarquía de la movilidad, con base en la prioridad que se da girando en torno a toda persona usuaria del transporte público, como se visualiza en la siguiente imagen:

Jerarquía de movilidad



Tomado de: Programa Integral de Movilidad 2013-2018, pag. 29.

Como se puede ver en la gráfica, el Programa Integral de Movilidad trata de cambiar el paradigma del transporte, hacia desplazamientos sustentables y accesibles para las personas de poblaciones en situación de vulnerabilidad: *“La política pública en materia de movilidad se establece considerando el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorga prioridad en la utilización del espacio vial y se valora la*



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad⁴⁰:

- I. *Peatones, en especial personas con discapacidad y movilidad limitada, mujeres, niñas y niños*
- II. *Ciclistas;*
- III. *Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;*
- IV. *Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;*
- V. *Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y*
- VI. *Usuarios de transporte particular automotor.⁴¹*

Este Programa incorpora las líneas de acción del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2013-2018 (PGDDF), para el transporte público de la siguiente manera:

Eje Estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte:

68

⁴⁰ De la misma manera como lo contempla la Ley de Movilidad para el Distrito Federal.

⁴¹ PIM, pág. 29



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.	Desarrollar un estudio integral de la oferta y la demanda del transporte público de la ciudad para articular, reestructurar y mejorar la red de servicios, que garantice cobertura y calidad, bajo un enfoque metropolitano.		SEMOVI	Local y federal
	Realizar estudios y evaluaciones de carácter técnico y administrativo de la operación del transporte público colectivo concesionado, para proponer e implementar acciones de mejora continua.		SEMOVI	Local
	Actualizar el Manual de Lineamientos Técnicos para autobuses que presten el servicio público de transporte de pasajeros.		SEMOVI	Local
	Realizar una evaluación técnica, para proponer e implementar acciones para el aumento de la capacidad y mejora continua del servicio de la Línea 1 de Metrobús.		Metrobús y SEMOVI	Local y privado
	Realizar estudios y evaluaciones de carácter técnico para proponer e implementar acciones de mejora en la operación y servicio del STE y la RTP.		SEMOVI, RTP y STE	Local
	Realizar un estudio para actualizar el Plan Maestro del STC Metro.		STC Metro y SEMOVI	Local y federal





2. Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.	Revisar y adecuar los 1,240 recorridos actuales para diseñar e implementar nuevos servicios de transporte público de pasajeros.	SEMOVI	Local, federal y privado	
	Coadyuvar en la gestión del apoyo financiero para la renovación de unidades del transporte público colectivo concesionado que superaron su vida útil y la destrucción de unidades obsoletas.	SEMOVI	Local y privado	
	Promover la conformación de empresas operadoras de transporte público, brindando capacitación a empresarios.	SEMOVI y SEDECO	Local y privado	
	Implementar un programa de capacitación y certificación a conductores de transporte público.	SEMOVI	Local	
	Implementar la sustitución y "chatarización" de 20,000 microbuses a través del Programa de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal.	SEMOVI	Local	
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado en el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).	SEMOVI y ACH	Local y federal	
3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.	Adquirir un nuevo sistema de radiocomunicación TETRA-LTE para mejorar la interacción entre trenes, estaciones, personal operativo y de seguridad, para garantizar la seguridad de las personas usuarias del STC Metro.	Ampliar el sistema de radiocomunicación TETRA-LTE a los demás organismos de transporte del GDF para mejorar la interacción y garantizar la seguridad de las personas usuarias.	Organismos de transporte	Local
	Ampliar el Puesto Central de Monitoreo (PCM) y reubicar el Centro Estratégico de Operaciones (CEO) del STC Metro.		STC Metro	Local
	Dar mantenimiento a 45 trenes de la Línea 2 del STC Metro, para incrementar la seguridad y comodidad de las personas usuarias.		STC Metro	Local
	Reparar 105 trenes que se encuentran fuera de servicio para mejorar la frecuencia de paso y confort de las personas usuarias del STC Metro.		STC Metro	Local
	Adquirir 57 trenes nuevos con aire acondicionado, 45 para la Línea 1 y 12 para la Línea 12, para garantizar el confort de las personas usuarias del STC Metro.		STC Metro	Local
	Modernizar el sistema de tracción-frenado de 85 trenes JH de las Líneas 4, 5, 6 y B del STC Metro, para aumentar la confiabilidad y ahorrar energía.		STC Metro	Local
	Reemplazar 15,000 ruedas de seguridad de los vagones del STC Metro por fin de vida útil.		STC Metro	Local
	Instalar 275 motocompresores en los vagones de las líneas 3, 4, 5, 6 y 7 del STC Metro para incrementar la eficiencia del cierre de puertas de los vagones.		STC Metro	Local
	Aumentar la seguridad e inhibir la práctica de ambulante en estaciones del STC Metro.		STC Metro y SSP	Local





3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.

Instalar 3,705 motoventiladores en los vagones de las líneas 3, 7, 8 y 9 del STC Metro para incrementar la comodidad de los pasajeros al interior de los vagones.		STC Metro	Local
Sustituir 50 escaleras eléctricas en las líneas 1, 2 y 3 del STC Metro y dar mantenimiento preventivo correctivo a 357.		STC Metro	Local
Incorporar 6 convoyes del Tren Ligero.		STE	Local y federal
Mejorar los sistemas de ventilación en los vagones del Tren Ligero para incrementar la comodidad de las personas usuarias.		STE	Local
Implementar los requerimientos de mejora en la Línea 1 de Metrobús.		Metrobús y SEMOVI	Local y privado
Adquirir 5 autobuses articulados con tecnología Euro 5 para operar en la Línea 5 de Metrobús.		Metrobús y RTP	Local
Implementar los requerimientos de mejora en la red del STE y la RTP.		SEMOVI, RTP y STE	Local
Adquirir 150 autobuses eléctricos para nuevos corredores Cero Emisiones del STE y analizar la viabilidad de brindar facilidades para transportar bicicletas.		STE	Local y privado
Adquirir 100 trolebuses del STE.	Adaptar 100 trolebuses del STE con portabicicletas.	STE y SEDEMA	Local y privado
Dar mantenimiento mayor a 200 trolebuses del STE.		STE	Local y federal
Adquirir 2 autobuses híbridos (eléctricos - Gas Natural Comprimido) para operar en la Línea 1 de Ecobús Balderas - Santa Fe.		RTP	Local
Adquirir 40 autobuses que funcionen con Gas Natural Comprimido (GNC) para operar en la Línea 2 de Ecobús sobre la Autopista Urbana Poniente (Supervía).		RTP	Local
Adquirir 8 autobuses que funcionen con tecnología Euro 5.		RTP	Local
Aumentar la cobertura del servicio Atenea de la RTP en 10%.		RTP	Local
Aumentar el número de portabicicletas en la flota de la RTP en 10% y dar mantenimiento al 100% de aquellos que están en servicio.		RTP y SEDEMA	Local





Comentario: De acuerdo con las metas 1, 2 y 3, las estrategias se dirigen hacia aspectos técnicos de la operación del transporte, haciendo énfasis en la necesidad de su renovación por el desgaste y continua saturación; aborda también la capacitación de conductores, la seguridad y el confort de las personas usuarias de los servicios, a través de la mejora de los sistemas de ventilación.

3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.	Realizar mantenimiento mayor a 240 autobuses de la RTP y 200 trolebuses del STE.		RTP y STE	Local y federal
	Implementar la operación nocturna de 6 rutas de RTP, 3 Corredores Cero Emisiones del STE y 2 corredores de transporte público colectivo concesionado con acceso a bicicletas.		RTP,STE y SEMOVI	Local
		Modernizar los Interruptores derivados para 14 subestaciones eléctricas rectificadoras para mejorar la confiabilidad del servicio en el STE.	STE	Local
	Elaborar un estudio para establecer la estrategia y requerimientos del sistema de Información a las personas usuarias en el transporte público del DF, incluyendo las necesidades de Información para turistas, personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad.		SEMOVI	Local
	Elaborar el Manual de señalización de Información a las personas usuarias de transporte público en áreas de transferencia modal, vehículos y perímetros de afluencia del SIT.		SEMOVI	Local y privado

Comentario: Mientras en la meta 1, se ha planteado hacer un estudio de la oferta y demanda, en la meta 3 se establece la elaboración de un estudio para conocer la estrategia y requerimientos del Sistema de Información a las personas usuarias en el Transporte Público del D. F. y especifica la inclusión de personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad, así también destaca la elaboración de un Manual de





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

señalización de información a las personas usuarias de transporte público y la sustitución de 50 escaleras eléctricas en el STC-Metro.

La meta 4, está enfocada a la modernización de vías, estaciones y paraderos, que busca mejorar las condiciones de las personas usuarias, entre las que se observa a las personas ciclistas. En cuanto a la accesibilidad y mejoras para los grupos prioritarios, se observan las proyecciones de mejora para los elevadores y salva escaleras de la línea 12 y otras del STC-Metro. Es aquí, donde se visibiliza la relación de la infraestructura adecuada con las necesidades específicas de las personas con discapacidad, a través de la instalación de rampas y elevadores para ellas y para otros colectivos de personas con movilidad limitada y a personas adultas mayores, así como a personas con niñas y niños.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.	Adecuar vehículos, estaciones y perímetros de afluencia, de acuerdo al Manual de señalización de información al usuario de transporte público en áreas de transferencia modal.		Organismos de transporte	Local
	Ampliar la Línea 12 del STC Metro en el tramo de Mxcoac a Observatorio.		STC Metro, SOBSE y SEMOVI	Federal
	Renovar integralmente la Línea 1 del STC Metro y remodelar estaciones con la asesoría del Metro de París.		STC Metro	Local
	Remodelar integralmente la estación Revolución de la Línea 2 del STC Metro.		STC Metro	Local
	Renivelar la vía férrea de la Línea A del STC Metro.		STC Metro	Local
	Realizar mantenimiento mayor a 7 trenes férreos FM95 de la Línea A del STC Metro.		STC Metro	Local
	Retirar torniquetes para evitar el pago doble de los usuarios de la Línea A del STC Metro en la estación Pantitlán.		STC Metro	Local
	Modernizar el sistema de torniquetes en las líneas de mayor afluencia del STC Metro.		STC Metro	Local
	Instalar 13 elevadores en estaciones de las líneas 1, 2, 3 y B del STC Metro para brindar accesibilidad a personas con discapacidad.	Instalar elevadores en estaciones de alta demanda del STC Metro para brindar accesibilidad a personas con discapacidad.	STC Metro	Federal
	Realizar mantenimiento preventivo correctivo a elevadores y salvaescaleras de la Línea 12 y a 30 elevadores, 24 salvaescaleras y elevadores hidráulicos de otras líneas del SCT Metro.		STC Metro	Local
	Cambiar alimentación eléctrica de 23 kv a 230 kv para garantizar la confiabilidad en el servicio del STC Metro.		STC Metro	Local y privado
	Dar mantenimiento mayor a las vías en el Taller Zaragoza del STC Metro para incrementar la confiabilidad en el servicio.		STC Metro	Local
	Ampliar la capacidad en la terminal Tasqueña para la transferencia SCT Metro - Tren Ligero.		SOBSE, STE, STC Metro	Local y federal
Colocar rampas de accesibilidad ciclista y biciestacionamientos en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero de STE para fomentar la intermodalidad.		STC Metro, SEDEMA y STE	Local	





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Comentario: Las demás líneas de acción de este Eje, referentes al transporte público de pasajeros, contemplan a la población en general, haciendo hincapié en medidas dirigidas hacia quienes pueden llegar a los puntos de transporte (por ejemplo, los CETRAM) en bicicleta propia o del sistema ECOBICI.

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera	
4. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.		Instalar elevadores y construir rampas en 8 estaciones (Las Torres - El Vergel) para brindar accesibilidad a personas con discapacidad en el Tren Ligero.	STE	Local	
	Implementar 100 kilómetros de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamiento en estaciones estratégicas.		SOBSE, Metrobús, SEMOVI y SEDEMA	Local federal y privado	
	Implementar 10 km de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro.				
	Implementar 20 km de Metrobús Línea 6 en el Eje 5 Norte, de Aragón a El Rosario, con una flota de al menos 75 autobuses articulados.				
	> Referencia cruzada con: Acciones Eje estratégico 2: Calles para todos				
	Realizar mantenimiento a carriles confinados, estaciones y patios de encierro de las líneas 1, 2, 3 y 4 de Metrobús, incluyendo adecuaciones a la infraestructura de comunicación en los patios de encierro.			Metrobús y SOBSE	Local
	Ampliar la estación El Caminero de la Línea 1 de Metrobús para garantizar la seguridad y confort de las personas usuarias.			Metrobús y SOBSE	Local
	Ampliar la frecuencia y capacidad del servicio ordinario de Trolebús del STE de Villa de Cortés a Central de Abastos.			STE	Local
	Implementar el Corredor Cero Emisiones 4 Línea E en Eje 8 Sur, de Insurgentes a Santa Martha, garantizando accesibilidad e intermodalidad ciclista en carriles y flota.	Implementar 2 corredores Cero Emisiones del STE garantizando accesibilidad e intermodalidad ciclista en carriles y flota.		STE, SOBSE, SEMOVI y SEDEMA	Local y privado
Modernizar la superficie de andenes y línea de seguridad en las estaciones del Tren Ligero del STE.			STE y SOBSE	Local	
Realizar mantenimiento mayor a 16 trenes ligeros modelo TE-90 y TE-95 del STE.			STE	Local y federal	

75



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.	Construir 5 bicilestacionamientos masivos en CETRAM estratégicos.		SEDEMA, OM, SOBSE y SEMOVI	Local
	Construir un bicilestacionamiento masivo en el CETRAM Pantitlán.			
	Reordenar y eficientar la operación en las áreas de transferencia modal de los CETRAM Buenavista, Chapultepec, Tláhuac y Periférico.	Reordenar y eficientar la operación en diez áreas de transferencia modal estratégicas.	OM	Local, federal y privado
		Cambio de vía y catenaria del Tren Ligero en su primer tramo, terminal Tasqueña a estación Estadio Azteca.	STEy SOBSE	Local y federal
		Mantenimiento mayor a vías y catenaria del Tren Ligero en su segundo tramo, estación Hulpulco a terminal Xochimilco.	STE	Local y federal
		Equipamiento de la base de mantenimiento del Tren Ligero en el depósito de Hulpulco.	STE	Local y federal
		Implementar 150 km de calles completas multimodales en nuevos corredores de Metrobús y Cero Emisiones.	SEMOVI, SOBSE, SEDEMA, Metrobús, STEy AGU	Local, federal y privado
		Implementar calles completas multimodales en 10 km de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro.	SEMOVI, SOBSE, SEDEMA y Metrobús	Local, federal y privado
		Realizar, reportar y difundir el conteo ciclista del Distrito Federal anualmente.	SEDEMA	Local
		Duplicar el Sistema de Transporte Individual ECOBICI a través de la instalación y puesta en marcha de las fases IV (Benito Juárez) y V (Coyoacán).	Instalar y poner en marcha las fases VI y VII del Sistema de Transporte Individual ECOBICI en la zona atractora de viajes y con potencial de intermodalidad con el transporte público.	SEDEMA y SEMOVI
5. Contar con un medio único de pago.	Desarrollar un estudio para el diagnóstico tecnológico y de compatibilidad de los sistemas de pago actuales de los organismos de transporte para su integración al sistema de recaudo centralizado.		SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Universalizar la Tarjeta del Distrito Federal (TDF) como medio de pago de la tarifa del STC Metro.		STC Metro	Local





Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
5. Contar con un medio único de pago.	Implementar la TDF para el pago de la tarifa en los corredores Cero Emisiones.	Implementar la TDF para el pago de la tarifa en la RTP y Trolebuses del STE.	STE, RTP y SEMOVI	Local
	Implementar la TDF para el pago de la tarifa del 25% del parque vehicular de Ecobús y Expreso de la RTP.		RTP y SEMOVI	Local
	Iniciar la implementación de la TDF para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado.	Continuar la implementación de la TDF para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado.	SEMOVI	Federal
	Implementar la TDF para acceder al Sistema de Transporte Individual ECOBICI.		SEDEMA	Local y privado
	Implementar la TDF para acceder a los biciestacionamientos masivos por construir en los CETRAM.		SEDEMA	Local y federal
6. Implementar sistemas inteligentes de transporte.	Elaborar un estudio estratégico de implementación de un sistema único inteligente de transporte. Establecer un centro de control integrado para el SIT.		SEMOVI	Local
	Evaluar la implementación de un sistema de información a las personas usuarias en tiempo real a través de pantallas en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero del STE.	Implementar un sistema de información a las personas usuarias en tiempo real a través de pantallas en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero del STE.	STC Metro y STE	Local
		Desarrollar el proyecto ejecutivo del sistema de voz y datos que permitirá la convergencia de la plataforma tecnológica del STC Metro con las de los demás organismos.	Organismos de transporte	Local
	Incorporar las líneas 1, 2, 4 y 6 de Metrobús al CITI e instalar pantallas y cámaras en autobuses y estaciones.	Incorporar la instalación de pantallas y cámaras en autobuses y estaciones en las líneas de Metrobús que se construyan.	Metrobús	Local y privado
	Incorporar la operación de los servicios Expreso, Ecobús, escolar y A tenea de la RTP, y de los Corredores Cero Emisiones del STE, a un centro de control integrado para contar con información de las unidades en tiempo real.	Incorporar la operación del servicio ordinario de la RTP a un centro de control integrado para contar con información de las unidades en tiempo real.	Organismos de transporte	Local





7. Fomentar finanzas sanas.	Realizar una evaluación financiera de los ingresos y gastos del servicio de transporte público que prestan los organismos de transporte.		SEMOVI y organismos de transporte	Local
------------------------------------	--	--	-----------------------------------	-------

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
8. Impulsar el fortalecimiento institucional.	Establecer el Comité Interinstitucional del Sistema Integrado de Transporte Público.		SEMOVI y organismos de transporte.	Local
	Crear el Órgano Regulador del Transporte Público Colectivo Concesionado.		SEMOVI y concesionarios	Local
	Elaborar el diagnóstico institucional y propuesta para la creación e implementación de un organismo que se encargue de la planeación, gestión y control del SIT.	Consolidar la función y competencias del organismo encargado de la planeación, gestión y control del SIT	SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Diseñar y aplicar una encuesta anual de calidad del servicio para las modalidades que integran el SIT.	Aplicar una encuesta anual de calidad del servicio para las modalidades que integran el SIT.	SEMOVI, organismos de transporte y AGU	Local
	Hacer el levantamiento de la línea base de calidad del servicio para las modalidades que integren el SIT.	Hacer una evaluación periódica de calidad del servicio para las modalidades que integren el SIT.	SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Diseñar, elaborar y estructurar el sistema de indicadores de calidad del servicio del SIT, para establecer acciones concretas de mejora del servicio.	Dar seguimiento anual a los indicadores de calidad del servicio del SIT estableciendo planes de mejora continua.	SEMOVI, organismos de transporte y AGU	Local





Eje estratégico 2: Calles para todos

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Completar nuestras calles.	Implementar proyectos de calles para el desarrollo en 16 de Septiembre, Plaza Seminario – República de Argentina y Av. Presidente Masaryk, calle de Corregidora, Callejón del 57 y calle de Moneda.		SEMOVI, SEDUVI-AEP, ACH, AGU y delegaciones	Local, federal y privado
	Analizar interinstitucionalmente los criterios para la incorporación de áreas de ascenso y descenso de pasajeros en vialidades.		SEMOVI y AGU	Local
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal
	Implementar 100 km de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamiento en estaciones estratégicas.		SOBSE, Metrobús, SEMOVI y SEDEMA	Local, federal y privado
	Implementar 10 km de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro. Implementar 20 km de Metrobús Línea 6 en el Eje 5 Norte, de Aragón a El Rosario, con una flota de al menos 75 autobuses articulados.			
	<p>Referencia cruzada con: Acciones Eje estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte (SIT)</p>			

Comentario: En este eje, en la meta 1 encontramos el análisis interinstitucional de los criterios para la incorporación de áreas de ascenso y descenso de pasajeros en vialidades (No se observan enfoque de derechos hacia grupos prioritarios o en situación de discriminación, ojo para las consideraciones)



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Eje estratégico 4. Cultura de movilidad

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Fortalecer la seguridad vial y conciencia social.	Certificar las escuelas de manejo a través de evaluaciones de vehículos y conocimiento del Reglamento de Tránsito.		SEMOVI	Local
	Implementar un examen físico, psicológico, de aptitudes y conocimientos para obtener la licencia de conducir.		SEMOVI	Local
	Elaborar un sistema modular de cursos de manejo para toda persona que aspire a obtener una licencia de conducir.		SEMOVI	Local
	Implementar un programa piloto de clínicas de movilidad, a través de módulos de atención en zonas atractoras de viajes, para que las personas usuarias tengan acceso a la información sobre las opciones de modos de transporte y rutas eficientes.	Evaluar el programa piloto de clínicas de movilidad e implementarlo a gran escala.	SEMOVI, SEDEMA y SSP	Local
	Realizar talleres de educación vial orientados a niños y jóvenes, para fomentar la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI	Local
	Realizar campañas de sensibilización para promover la equidad de género y el respeto a las mujeres en el transporte público.		SEMOVI	Local
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los usuarios de transporte público, para fomentar la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI, Consejería Jurídica y organismos de transporte	Local y privado
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a las personas usuarias, para fomentar la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado

Comentario: Como se puede observar, aquí se menciona una línea de acción dirigida a otro grupo en situación de discriminación contemplado en la LPEDDF: mujeres, a fin de promover el respeto hacia ellas y la equidad de género. Un punto importante, son las campañas de concientización y sensibilización orientadas a todas las personas usuarias, pero sólo enfocada a la sensibilidad y convivencia armónica.





3. Propiciar el transporte activo.	Continuar la capacitación de ciclistas potenciales a través de la Biciescuela, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.	SEDEMA, SEMOVI y SSP	Local	
	Aumentar el número de kilómetros del Paseo Dominical «Muévete en Bici», y analizar la viabilidad de integrarlo de manera permanente con el Programa Ciclotón, para fomentar el transporte activo y saludable, la convivencia y el disfrute de la ciudad, al tiempo que se promueve el uso de la bicicleta de manera recreativa para crear personas usuarias potenciales que la utilicen como su modo de transporte.	SEDEMA, INDEPORTE y SSP	Local	
	Impulsar esquemas de movilidad empresarial eficiente para reducir el número de viajes en auto con motivo trabajo.	SEMOVI y SEDEMA	Local y privado	
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los ciclistas, para fomentar el uso de la bicicleta como transporte cotidiano, así como la seguridad y convivencia armónica.	SEMOVI, SEDEMA y Consejería Jurídica	Local y privado	
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte público y taxistas, para fomentar el orden, seguridad, convivencia armónica y respeto a las personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad.	SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado	
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga, para fomentar el orden, la seguridad y la convivencia armónica.	SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado	
	Implementar un programa piloto de radares voluntarios con las sociedades de padres de familia para garantizar la seguridad de los alumnos.	Evaluar el programa piloto de radares voluntarios y extender a otros centros escolares.	SEMOVI	Local
	Fomentar la corresponsabilidad entre gobierno y ciudadanía para el desarrollo de plataformas tecnológicas de movilidad, con el objetivo de promover el acceso a la información.	SEMOVI	Local y privado	
	Crear una alianza entre el GDF y Google para sumar a la Ciudad de México a la plataforma Google Transit, con el objetivo de incrementar la información de los distintos modos de movilidad.	SEMOVI	Local	
	Sumar la información del transporte público colectivo concesionado a la Base de Datos Abiertos de Transporte (BDAT), para generar información sobre frecuencias, paradas y rutas.	SEMOVI	Local	
	Elaborar, imprimir y difundir el mapa integrado del transporte público de la ciudad.	SEMOVI y organismos de transporte	Local y privado	

Comentario: En conjunto, las metas de esta estrategia 4, se enfocan a las campañas de sensibilización concientización, para las personas ciclistas y el fomento al uso de la bicicleta y también encontramos campañas orientadas a las personas operadoras del transporte público y taxis, para fomentar el orden, la seguridad, la convivencia armónica y el respeto; considerando de manera expresa a las personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad. Lo cual resulta muy positivo.





Eje estratégico 6: Desarrollo Orientado al transporte. Las metas se centran en las mejoras a los Centro de Transferencia Modal (CETRAM), que es el espacio donde confluyen varios medios de transporte público y concesionado como Metro, autobuses, microbuses y taxis⁴².

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Potenciar los paraderos de transporte.	Elaborar los lineamientos y criterios para la modernización de CETRAM.		SEDUVI	Local
	Elaborar estudios para reordenar la operación del transporte en CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente: Indios Verdes, Martín Carrera, Politécnico, Santa Martha y Constitución de 1917, entre otros, e identificar las estrategias de desarrollo urbano alrededor de los mismos e integración con el entorno.		SEDUVI, SEFIN, OM y SEMOVI	Local, federal y privado
	Regenerar el CETRAM Chapultepec con criterios de accesibilidad universal, usos de suelo mixtos, reordenamiento de operación del transporte y mejoramiento de espacios públicos.	Implementar el proyecto de co inversión público-privada denominado «CETRAM Chapultepec» bajo criterios de accesibilidad universal, ordenamiento de operación de servicios de transporte y mejoramiento de espacios públicos.	SEDUVI, SEFIN, OM y SEMOVI	Local y privado
	Iniciar la regeneración de los CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente en sus componentes, lo cual incluye el área de transferencia modal y áreas de potencial comercial y sociocultural.	Promover, gestionar, e implementar, en su caso, el reordenamiento de los CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente, considerando el desarrollo de áreas de integración con el entorno urbano, comerciales y de servicio, culturales y de carácter social, y de transferencia modal, bajo un esquema de concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los predios que ocupan los CETRAM.	SEDUVI, SEFIN, OM, SEMOVI y AGU	Local y privado

⁴² Los objetivos del CETRAM, se enfocan en: a) Proporcionar espacios inmobiliarios eficientes, mediante la identificación de las necesidades de la operación y mantenimiento propias de cada instalación, así como del cumplimiento de la normatividad en materia de seguridad, protección civil y movilidad en beneficio de mujeres, niñas, adultos mayores, personas con discapacidad, capacidad limitada, peatones, ciclistas y usuarios del transporte público de pasajeros; b) Integrar y tener actualizado el padrón de usuarios de las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal, a través del otorgamiento de autorizaciones y la celebración de contratos, y c) eficientar la recaudación, registro y disposición oportuna de los ingresos que recaban los Centros de Transferencia Modal por concepto de aprovechamientos mediante la implementación de controles administrativos y operativos. *Coordinación de los Centros de Transferencia Modal*, página oficial del Gobierno de la Ciudad de México. www.cetram.cdmx.gob.mx/acerca_cetram/index.html





Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Orientar el desarrollo integral de vivienda, servicios, equipamiento y empleo alrededor de estaciones de transporte de alta capacidad.		Promover las modificaciones al marco legal aplicable para orientar las áreas de integración de los CETRAM, a fin de avanzar hacia una ciudad cercana, compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, con alta conectividad peatonal y ciclista.	SEDUVI, SEMOVI y SEDEMA	Local
		Elaborar estudios y proyectos de integración urbana, en el marco de los proyectos de revisión y actualización del Programa General de Desarrollo Urbano del DF, para potenciar la conectividad y el desarrollo económico y social de los CETRAM.	SEDUVI y SEDECO	Local y privado
	Implementar calles para el desarrollo en vialidades estratégicas vinculadas con el Eje estratégico 2 «Calles para todos».		SEDUVI-AEP, SEMOVI, ACH, SOBSE y delegaciones	Local, federal y privado
	<p>> Referencia cruzada con:</p> <p>Acciones Eje estratégico 3: Más movilidad con menos autos</p>			
	Revisar y adecuar la Norma de Vivienda Sustentable, de Interés Social y Popular, para que fomente el acceso a vivienda en los entornos inmediatos a las zonas con servicio de transporte público masivo.		SEDUVI	Local
Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México, con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).			SEMOVI y ACH	Local y federal

Comentario: Como se puede observar, en esta estrategia 6, la mayoría de las líneas de acción, respecto al transporte público, se dirigen a solucionar los problemas de sobresaturación y, en cuanto a accesibilidad hacia las personas con movilidad limitada, se encuentran menos acciones que se dirigen a la mejora de la infraestructura.

c. Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México (PDHCDMX)



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Comentarios:

En su actualización, dada a conocer en agosto de 2016, el ahora Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, contiene, en el tomo 3, denominado '[Núcleo Seguridad Humana](#)', un capítulo (11) dedicado al Derecho a la Movilidad. cc

Es importante señalar que la movilidad, como un derecho humano, en la primera versión del Programa (2009), elaborado con base en el Diagnóstico de Derechos Humanos del Distrito Federal de 2008, no se había incorporado desde esa visión y perspectiva, aunque, según se identifica, “tal derecho está reconocido de manera parcial a través de otros derechos que constituyen el Programa de 2009, específicamente en lo relativo a los derechos a un medio ambiente sano (capítulo 14), a una vivienda adecuada (capítulo 16), de las personas adultas mayores (capítulo 27) y de las personas con discapacidad (capítulo 28). En todos ellos se enuncian aspectos importantes del derecho a la movilidad, pero insuficientes.”

84

Para la versión de 2016, el diagnóstico del Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, se enfoca hacia la cobertura (disponibilidad), calidad y accesibilidad económica (asequibilidad) del sistema de movilidad completo, identificando, como las principales problemáticas sobre este derecho, las siguientes:

- Olvido de la movilidad a pie en las mediciones⁴³
- Baja cobertura de servicio (entendida como “porcentaje de habitantes de la CDMX que residen a menos de una cierta distancia de un sistema modal de movilidad, distancia que

⁴³ PDHCDMX. Núcleo 3, Seguridad Humana. Página 285.
<http://www.derechoshumanosdf.org.mx/docs/diagnostico/Tomo3NucleoSeguridadhumana.pdf>





dependerá de cada uno de los modos. En el caso del transporte masivo, se mediría cercanía a estaciones, y en el resto de los casos, cercanía a la red⁴⁴).

- En cuanto al transporte concesionado, la cobertura es alta y la calidad del servicio muy baja (resaltando la inseguridad de las personas usuarias y profundizándose en aspectos como velocidad, confort, seguridad vial y fiabilidad⁴⁵).
- Reducida infraestructura ciclista (comparada con ciudades como Ámsterdam y Copenhague⁴⁶) y urgente necesidad de aplicación y cumplimiento del Reglamento de Tránsito para la adecuada seguridad de las personas que se transportan en bicicleta.
- Falta de vialidades con banquetas (21% del total), baja calidad de pavimentos y señalización vial.
- Dificultad en la accesibilidad del transporte público para personas con movilidad limitada.
- Necesidad de verificar la posibilidad del pago de las tarifas por parte de población en situación de vulnerabilidad económica.
- Falta de rampas de acceso (89% del total de banquetas).
- Pérdida de tiempo (16 horas a la semana) en traslados.
- Tarifas no exentas de pago para personas en situación de vulnerabilidad en el transporte concesionado.

Para ello, el Programa señala 5 objetivos específicos:

- 1.- Implementación de acciones para el mejoramiento de la movilidad de las personas desde la perspectiva de género, con 5 estrategias (Objetivo específico 11.1)
- 2.- Mejorar la calidad y accesibilidad de las calles y la infraestructura para la movilidad de las y los peatones, de manera particular para las personas con movilidad limitada, discapacidad y adultas mayores, con 1 estrategia (Objetivo 11.2)
- 3.- Mejorar la calidad, disponibilidad y accesibilidad de la infraestructura vial para la movilidad de las personas ciclistas, con 2 estrategias (Objetivo 11.3).

⁴⁴ Pág. 285

⁴⁵ Pág. 289

⁴⁶ Pág. 286-287





- 4.- Garantizar la movilidad de las personas con movilidad limitada, discapacidad y adultas mayores en el sistema de transporte público de la Ciudad de México, con 1 estrategia (Objetivo 11.4).
- 5.- Diseñar una campaña permanente de capacitación y sensibilización, con 3 estrategias (Objetivo 11.5)

Objetivo 11.1

Objetivo específico 11.1. Implementación de acciones para el mejoramiento de la movilidad de las personas desde la perspectiva de género					
Estrategias	Metas a dos años	Indicadores	Entes responsable	Alineación con Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Metas a 2021
166. Ampliar la infraestructura y cobertura del transporte masivo.	166.1. Aumento de la cobertura del transporte masivo y del número de unidades de transporte con disponibilidad, calidad, accesibilidad y asequibilidad.	Número de unidades de transporte masivo en servicio. Número de kilómetros ampliados en la cobertura.	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús	Eje: 4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura Área de oportunidad: 3. Transporte público Enfoque transversal: Derechos humanos	Incremento sustancial de la infraestructura y cobertura del transporte masivo con respecto a la cifra de 2015.
167. Fortalecer la implementación del Programa Viajemos Seguras para prevenir y erradicar el acoso sexual en el transporte público.	167.1. Avance en el desarrollo e implementación del Programa Viajemos Seguras. 167.2. Estrategias para la erradicación del acoso sexual instrumentadas y evaluadas.	Disminución de las denuncias de acoso sexual en el transporte público. Resultado de la evaluación con propuestas de mejora para erradicar el acoso sexual en el transporte público	Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México		Mejora la percepción de las mujeres sobre su seguridad en el transporte público de la Ciudad de México.
168. Diseñar e implementar un programa de adecuación física de instalaciones, para que incluyan medidas de prevención, seguridad y protección que eliminen en la Ciudad de México, espacios proclives a la comisión de delitos sexuales.	168.1. Diseño e implementación del programa de adecuación física de instalaciones para eliminar espacios proclives a la comisión de delitos sexuales.	Avances logrados en la implementación del programa (espacios físicos reacondicionados o construidos que cumplan con las medidas de prevención, seguridad y protección).	Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México		Continuación del programa de adecuación física de instalaciones.





...Objetivo específico 11.1. Implementación de acciones para el mejoramiento de la movilidad de las personas desde la perspectiva de género					
Estrategias	Metas a dos años	Indicadores	Entes responsable	Alineación con Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Metas a 2021
169. Considerar las necesidades de las mujeres en los nuevos proyectos de movilidad, infraestructura y cobertura.	169.1. Proyectos de movilidad que incorporen la perspectiva de género.	Número de proyectos de movilidad con perspectiva de género en relación con los existentes.	Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México	Eje: 4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura Área de oportunidad: 3. Transporte público Enfoque transversal: Derechos humanos	Consolidación de la inclusión de la perspectiva de género en los proyectos de movilidad.
		Número de luminarias instaladas en los puntos nodales del transporte masivo.	Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús		
170. Establecer una política de registros estadísticos sensibles al género, asociados a la violencia sexual en el transporte público de la Ciudad de México (características, frecuencia, gravedad, lugares y horas de mayor frecuencia en agresiones).	170.1. Base de datos desagregada por características, frecuencia, gravedad, lugares y horas de mayor frecuencia en que ocurren agresiones sexuales dirigidas a mujeres.	Existencia y funcionamiento de la base de datos.	Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México	Generación y uso de la información estadística recopilada, para la construcción de políticas públicas en materia de movilidad con perspectiva de género.	
		170.2. Incorporación de indicadores de acoso y abuso sexual en las encuestas que se llevan a cabo en el transporte público.	Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México		

Objetivo 11.2

Objetivo específico 11.2. Mejorar la calidad y accesibilidad de las calles y la infraestructura para la movilidad de las y los peatones, de manera particular para las personas con movilidad limitada, discapacidad y adultas mayores					
Estrategias	Metas a dos años	Indicadores	Entes responsables	Alineación con Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Metas a 2021
171. Construir, rehabilitar y recuperar infraestructura peatonal cumpliendo criterios de accesibilidad universal (ruta táctil, señalización tacto-visual, sanitarios familiares, zonas de abordaje, entre otros).	171.1. Elaboración del programa de recuperación y rehabilitación de infraestructura peatonal bajo los criterios de accesibilidad universal.	Número de metros cuadrados de espacios peatonales construidos, recuperados o rehabilitados.	Secretaría de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México	Eje: 4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura Área de oportunidad: 2. Espacio público Enfoque transversal: Derechos humanos	Programa de recuperación y rehabilitación de infraestructura peatonal evaluado desde la perspectiva de accesibilidad universal con recomendaciones para su mejora.
		Número de elementos de infraestructura para la movilidad construidos, recuperados o rehabilitados.	Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México Órganos político-administrativos Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México		





Objetivo 11.4

Objetivo específico 11.4. Garantizar la movilidad de las personas con movilidad limitada, discapacidad y adultas mayores en el sistema de transporte público de la Ciudad de México					
Estrategias	Metas a dos años	Indicadores	Entes responsables	Alineación con Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Metas a 2021
174. Llevar a cabo acciones que mejoren la accesibilidad en el transporte público masivo para las personas con movilidad limitada.	174.1. Aumento de al menos 15% en la cobertura del transporte público accesible y de la infraestructura para la movilidad de personas con movilidad limitada, respecto a la cifra de 2015.	Programa de acciones elaborado para ampliar y mejorar la cobertura del transporte público accesible y de la infraestructura para la movilidad de personas con movilidad limitada.	Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, Metro Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México Órganos político-administrativos Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México	Eje: 1 Equidad e inclusión social para el desarrollo humano Área de oportunidad: 1. Discriminación y derechos humanos Eje: 3. Transporte público Área de oportunidad: 4. Habilidad y servicios, espacio público e infraestructura Enfoque transversal: Derechos humanos	Programa evaluado en la ampliación de la cobertura del transporte público accesible y de la infraestructura para la movilidad de personas con movilidad limitada.

Comentarios:

Las estrategias de este objetivo, están enfocadas al aumento de, al menos, el 15% en la cobertura del transporte público accesible y al mejoramiento de la infraestructura del mismo, que posibilite la movilidad de personas con discapacidad, adultas mayores o de quien tenga alguna movilidad limitada.





Se resalta un avance, respecto a los programas anteriormente citados, en el uso del término “personas con movilidad limitada”, que puede englobar no sólo a quienes tienen una discapacidad, sino a mujeres embarazadas, niñas y niños en primera infancia, etc.

Objetivo 11.5

Objetivo específico 11.5. Diseñar una estrategia permanente de capacitación y sensibilización					
Estrategias	Metas a dos años	Indicadores	Entes responsables	Alineación con Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	Metas a 2021
175. Diseñar una estrategia homologada de capacitación y sensibilización para las y los operadores del transporte público a fin de lograr que brinden un trato digno a personas con movilidad limitada y ciclistas.	175.1. Al menos 35% de las personas operadoras sensibilizadas y capacitadas.	Porcentaje de personas operadoras capacitadas y sensibilizadas.	Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México	Eje: 1. Equidad e inclusión social Áreas de oportunidad: 1. Discriminación y derechos humanos 3. Transporte público	Al menos 70% de personas operadoras sensibilizadas y capacitadas.
	175.2. Acciones de sensibilización y capacitación efectuadas.	Número de acciones de sensibilización y capacitación efectuadas.	Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, Metrobús		
176. Diseñar una campaña de difusión hacia la población en general sobre el Reglamento de Tránsito, con énfasis en el respeto a ciclistas y peatones.	176.1 Campaña diseñada y difundida de acuerdo con el tipo de población objetivo.	Número de campañas diseñadas y difundidas.	Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México Metro Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México	Enfoque transversal: Derechos humanos	Evaluación de las campañas y recomendaciones para su mejora.
177. Instrumentar un programa de capacitación a las y los elementos de la Policía de Tránsito sobre el Reglamento de Tránsito vigente.	177.1. Al menos 35% de la Policía de Tránsito capacitada.	Porcentaje de Policía de Tránsito capacitada.	Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad de la Ciudad de México Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México		Duplicación de la cobertura de la capacitación a Policía de Tránsito.

Comentario: Un punto importante de este objetivo es el diseño de una estrategia permanente de capacitación y sensibilización a las personas operadoras de transporte, cuyo fin es brindar un trato digno a personas con movilidad limitada y ciclistas.





d. Programa para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (PAPED) 2016-2018

Comentarios:

El PAPED es un instrumento de política pública que “tiene como propósito lograr que el enfoque de igualdad y no discriminación se incluya de manera transversal, en todas las acciones, políticas y programas que realizan los entes públicos del Gobierno de la Ciudad de México⁴⁷”,

Cuenta con los siguientes ejes:

- Eje 1. Política Legislativa, normativa y reglamentaria antidiscriminatoria
- Eje 2. Mecanismos de exigibilidad y cultura de la denuncia de la discriminación
- Eje 3. Estudios, investigaciones y medición de fenómeno discriminatorio en la Ciudad de México
- Eje 4. Medidas de nivelación para cerrar brechas de desigualdad en las personas que viven y transitan en la Ciudad de México.
- Eje 5. Medidas de inclusión en la Ciudad de México
- Eje 6. Acciones afirmativas a favor de las personas y grupos en situación de discriminación

90

En cuanto al tema del transporte público de pasajeros, incluye una línea de acción:

⁴⁷ PAPED 2016-2018, pág. 9





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Eje 4. Objetivo 4. Promover la eliminación gradual de los obstáculos del entorno físico, así como en los servicios urbanos para facilitar el acceso y uso de los espacios para personas con discapacidad, adultas mayores, mujeres embarazadas y quienes así lo requieran en la Ciudad de México. Línea de acción 4.6. Promover que las unidades o estaciones del transporte público a cargo del Gobierno de la Ciudad de México cuenten con las adecuaciones necesarias para garantizar accesibilidad: rampas, elevadores, señalamientos y aquellos que resulten necesarios.

Meta. Contar al menos con 10% de unidades y/o estaciones de transporte público que garanticen su accesibilidad. STC-Metro, Metrobús, RTP, STE, SEMOVI.

e. Programa para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal 2014-2018.

91

Comentarios:

Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 24 de febrero de 2015, tiene como objetivo general: Dotar a la Ciudad de México de instrumentos para la gestión pública en materia de discapacidad e inclusión social, que promuevan el reconocimiento, goce y ejercicio de los derechos de las Personas con Discapacidad que habitan o transitan por el Distrito Federal, propiciando con ello, mejorar la calidad de vida de este grupo de población, cerrando brechas de desigualdad, mediante la generación de condiciones que propicien un entorno de igualdad de oportunidades, derechos y resultados.

Este Programa, tiene objetivos específicos, los cuales están dados por subprograma, a través de:

- I. **Enfoques transversales**, compuestos por los subprogramas de:



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- Protección social:
- Accesibilidad
- Sensibilización: no discriminación e inclusión social
- Armonización legislativa

II. **Ámbitos de participación**, dados a través de los subprogramas de:

- Salud
- Educación
- Trabajo
- Vivienda
- Cultura, recreación y deporte
- Justicia
- Participación en la vida política y pública

92

En este Programa se identificaron las líneas de acción dirigidas a la accesibilidad en el transporte público, atendiendo a los subprogramas señalados, siendo las siguientes:

Subprograma protección social.

Meta 1. Favorecer el desarrollo de la autonomía de las Personas con Discapacidad, a través de servicios de apoyo pertinentes a su tipo de discapacidad, promoviendo su independencia y facilitando los procesos de inclusión social.

Política pública 1.7. Secretaría de Movilidad, Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicios de Transportes Eléctricos, RTP, Metrobús, Secretaría de Seguridad Pública, deberán incrementar la gratuidad y servicios preferenciales para las Personas con Discapacidad.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Subprograma Accesibilidad.

Meta 1. Impulsar el establecimiento y operación de un mecanismo de coordinación, rectoría técnica, gestión, asesoría, evaluación y seguimiento de las acciones y programas que en materia de accesibilidad se lleven a cabo en la Ciudad.

Política Pública 1.1. El INDEPEDI creará una Unidad de Certificación, responsable de regular los cuatro dominios de la Accesibilidad⁴⁸ y la relación entre los mismos: 1. Las edificaciones e instalaciones donde se prestan servicios al público (públicas y privadas); 2. El Espacio Público; **3. El Transporte Público de pasajeros (gubernamental y concesionado); 4. La Información y las Comunicaciones.**

Meta 6. Generar las condiciones para el uso cómodo, seguro y autónomo de las Personas con Discapacidad en el transporte público.

Política Pública 6.1. La Secretaría de Movilidad, en acompañamiento del INDEPEDI, realizará las acciones normativas y operativas para propiciar que todas las modalidades del transporte público de pasajeros de la ciudad tengan condiciones integrales para la accesibilidad, considerando dentro del sistema integrado de transporte público, la adecuada cobertura del transporte accesible para las Personas con Discapacidad.

Política Pública 6.2. El INDEPEDI y la Secretaría de Movilidad, fomentarán la mejora progresiva de las condiciones de accesibilidad en las unidades destinadas al transporte público de pasajeros (colectivo e individual), promoviendo los derechos de exclusividad y preferencia, así como generalizar y automatizar los apoyos de cortesía para las Personas con Discapacidad.

Política Pública 6.3. La Secretaría de Movilidad (SEMOVI), Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicios de Transportes Eléctricos, Metrobús, RTP, CETRAM y el INDEPEDI, elaborarán e implementarán por cada una de las modalidades de transporte público de pasajeros, planes anuales de accesibilidad que agrupen las acciones

⁴⁸ Los cuatro dominios de accesibilidad en el Programa para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal 2014-2018 son: Las edificaciones e instalaciones donde se prestan servicios al públicos; el espacio público; el transporte público de pasajeros (gubernamental y concesionado) y la información y las comunicaciones.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



relacionadas con las unidades, la infraestructura, la señalización, estaciones, paradas y centros de transferencia modal y áreas de transferencia, así como las medidas operativas de servicio y protección civil para Personas con Discapacidad, dichos planes se verán reflejados en sus respectivos Programas Operativos Anuales.

Política Pública 6.4. La Secretaría de Movilidad y el INDEPEDI, incluirán el tema de los derechos de las Personas con Discapacidad, la accesibilidad, la movilidad y la seguridad vial en la capacitación obligatoria que se da a los operadores del transporte público de pasajeros del Distrito Federal.

Política Pública 6.5. La Secretaría de Movilidad, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicios de Transportes Eléctricos, RTP, CETRAM y el Metrobús implementarán estrategias de promoción de los derechos fundamentales y específicos de las Personas con Discapacidad entre los usuarios del transporte público de pasajeros.

Política Pública 6.6. La Secretaría de Movilidad impulsará que las personas morales, cuenten con al menos el 20% del total de unidades en operación destinadas a la prestación de servicios de transporte público colectivo y al menos 5% para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas para el servicio a Personas con Discapacidad.

Política Pública 6.7. La Secretaría de Movilidad con acompañamiento de INDEPEDI, integrará en su Programa Integral de Movilidad: a) criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad, fomentando la accesibilidad para el desplazamiento de las Personas con Discapacidad y b) mejoramiento del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las Personas con Discapacidad.

Subprograma Sensibilización: no discriminación e inclusión social

Meta 2. Propiciar un proceso de cambio de cultura, a través de la concienciación de la sociedad en general, fomentando actitudes receptivas, así como percepciones positivas hacia las Personas con Discapacidad.

Política Pública 2.6. INDEPEDI y la Secretaría de Movilidad instrumentarán una estrategia de sensibilización y Cultura de Movilidad, dirigida a la sociedad en general para el uso





respetuoso, incluyente y responsable del espacio público, a fin de que se respeten los espacios de circulación y reservados para las Personas con Discapacidad.

Meta 3. Propiciar un proceso de cambio de cultura, a través de la concienciación de los Servidores Públicos, fomentando actitudes receptivas, así como percepciones positivas sobre las Personas con Discapacidad.

Política Pública 3.5. Las Delegaciones, dependencias, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal implementarán acciones de Sensibilización y Capacitación para la formación y actualización dirigida al personal de trámites y servicios relacionados con el transporte y la movilidad de las Personas con Discapacidad.

Subprograma Armonización Legislativa

Meta 2. Avanzar en el consenso y estandarización metodológica y conceptual en materia de Discapacidad a nivel local.

Política Pública 2.2. INDEPEDI en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Social y Evalúa D. F., promoverán los lineamientos que sentarán las bases para recabar información sobre las Personas con Discapacidad en cada una de las instituciones del Gobierno del Distrito Federal dentro de la esfera de sus atribuciones: trabajo, educación, asistencia social, salud, cultura, recreación, deporte, **transporte** y no discriminación.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

VIII. Medidas especiales, para alcanzar la igualdad sustantiva.

Los principios de igualdad y no discriminación por sí solos no siempre garantizan una auténtica igualdad. La necesidad de situar a personas o grupos de personas desfavorecidos o marginados al mismo nivel sustantivo que los demás puede exigir, en ocasiones, la implantación de medidas especiales —generalmente provisionales— que miran, no sólo a la realización de la igualdad formal o de jure, sino también a la igualdad de facto o sustantiva.

La aplicación del principio de igualdad requiere que los Estados tomen en ocasiones medidas en favor de los grupos socialmente desfavorecidos, con objeto de mitigar o suprimir las condiciones que han provocado la persistencia de la discriminación. En tanto estas medidas sean necesarias para rectificar una discriminación de facto y finalicen cuando se consiga la igualdad de facto, la diferencia de trato se considera legítima⁴⁹.

96

El Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales ha señalado, de conformidad con los Principios de Limburgo, respecto a las medidas especiales, señala:

Que las medidas especiales que se tomen con el único fin de asegurar la promoción adecuada de ciertos grupos o individuos que requieran de tal protección para lograr un trato igual en cuanto al goce de derechos económicos, sociales y culturales, no deberán considerarse como una discriminación siempre que estas medidas no tengan como consecuencia el mantenimiento de una separación de derechos para los diferentes grupos ni continúen una vez logrado el objetivo fijado. Esto se aplica, por ejemplo, a la promoción de los

⁴⁹ Recomendación General No. 25, sobre el párrafo 1 del artículo 4 de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, referente a medidas especiales de carácter temporal.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

grupos postergados⁵⁰.



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

La Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal prescribe una serie de medidas a favor de los grupos en situación de discriminación⁵¹. De igual manera el Programa para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (2016-2018), considera medidas especiales dentro de sus objetivos, líneas de acción y estrategias, con la finalidad de lograr la igualdad real de trato y de oportunidades.

Dentro de las Medidas Especiales⁵², encontramos:

a) Medidas de nivelación: Son aquellas que buscan hacer efectivo el acceso de todas las personas a la igualdad real de oportunidades eliminando las barreras físicas, comunicacionales, normativas o de otro tipo, que obstaculizan el ejercicio de derechos y libertades prioritariamente a las mujeres y a los grupos en situación de discriminación o vulnerabilidad. Estas medidas incluyen, entre otras, ajustes razonables en materia de accesibilidad física, de información y comunicaciones; diseño y distribución de comunicaciones oficiales y convocatorias pública, en formato braille o en lenguas indígenas; la accesibilidad del entorno social, incluyendo acceso físico, de comunicaciones y de información.

97

Medidas de inclusión: Son aquellas disposiciones, de carácter preventivo o correctivo, cuyo objeto es eliminar mecanismos de exclusión o diferenciaciones desventajosas para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de trato. Las medidas de inclusión podrán comprender, entre otras, acciones de sensibilización y capa citación

⁵⁰ Folleto informativo No.16 (Rev. 1) - Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. <http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet16Rev.1sp.pdf>

⁵¹ Ver artículos 13 a 32 de la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, donde se establecen una serie de medidas en favor de los grupos en situación de discriminación.

⁵² Tomadas de la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

dirigidas a integrantes del servicio público con el objetivo de combatir actitudes discriminatorias, así como llevar a cabo campañas de difusión.

Acciones afirmativas: son las medidas especiales, específicas y de carácter temporal, a favor de personas o grupos en situación de discriminación, cuyo objetivo es corregir situaciones patentes de desigualdad en el disfrute o ejercicio de derechos y libertades, aplicables mientras subsistan dichas situaciones. Se adecuarán a la situación que quiera remediarse, deberán ser legítimas y respetar los principios de justicia y proporcionalidad. Las acciones afirmativas serán prioritariamente aplicables hacia personas pertenecientes a los pueblos indígenas, afro descendientes, mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas con discapacidad y personas adultas mayores. Dichas acciones pueden incluir, entre otras, las medidas para favorecer el acceso, permanencia y promoción de personas pertenecientes a grupos en situación de discriminación y subrepresentados, en espacios educativos, laborales y cargos de elección popular a través del establecimiento de porcentajes o cuotas.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

IX. Puntualización y análisis de los principales obstáculos que enfrentan los grupos en situación de desventaja social y discriminación, para gozar del derecho humano a la movilidad, tomando en cuenta sus condiciones sociales, físicas o económicas.

Recientemente, la Universidad Nacional Autónoma de México, emitió una colección de textos denominada “Los mexicanos vistos por sí mismos”, destacando la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte 2014, que lleva por título “*Entre Mi Casa y Mi Destino. Movilidad y Transporte en México*”, la cual se realizó con base en 25 encuestas nacionales de 1200 casos cada una, aplicadas a personas de 15 años y más, en sus propias viviendas, donde se recoge la diversidad de percepciones, opiniones, actitudes y valores de quienes vivimos en México, de las personas jóvenes y adultas mayores, de los hombres y mujeres, por lo que a continuación se señalan los hallazgos más representativos que, para efectos de este trabajo, servirán para determinar aquellos obstáculos que, en su caso, enfrentan los grupos de personas que se encuentran en una situación de desventaja social y en consecuencia en situación de discriminación, como las niñas, niños, mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores y personas indígenas.

99

LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

Breves consideración sobre la denominación del transporte⁵³.

En México se observa que se han denominado a los diferentes sistemas de transporte de forma confusa, lo que hace difícil comparar su desempeño. Se llama “metro” a sistemas que son más bien trenes ligeros. O el término de “metrobús” que combina el

⁵³ Suárez Lasta, Manuel y otro. “Entre mi Casa y mi Destino. Movilidad y transporte en México” (*Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte*). Los mexicanos vistos por sí mismos. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, agosto 2015, Ciudad de México.



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

nombre de dos tecnologías, pero que no es ni una ni otra. Su primera nominación fue “transportación rápida por autobús” (Bus Rapid Transportation, BRT por sus siglas en inglés), que ha sido ampliamente replicado por el éxito que tuvo el primer sistema diseñado de ese tipo, pero no ha generado aún su propio nombre.

Suárez Lastra y Delgado Campos, en la reciente publicación denominada *Entre Mi Casa y Mi Destino* (2015), hacen una propuesta inicial para distinguir cada modalidad de tren suburbano, tranvía, tren metropolitano, tren ligero, tren urbano, con base principalmente en la experiencia mexicana y su incursión en algunas ciudades mexicanas, por supuesto entre ellas, [la Ciudad de México](#).

Tren Suburbano. Históricamente proviene de los primeros ferrocarriles que en Europa llegaban al centro o al pericentro de la Ciudad. Ante la expansión experimentada por la ciudad industrial, se recurrió al ferrocarril, que se llamó desde entonces suburbano, para trasladar diaria y masivamente a los habitantes suburbanos o de la periferia lejana hasta el centro de la ciudad. Resultó ideal a una distancia media de entre 15 y 50 kilómetros del centro, de acuerdo con la urbanización de cada país, principalmente de Europa, Asia y Estados Unidos.

100

Por lo contrario, en países de América Latina ha sido poco utilizado, a pesar de que es la solución apropiada en términos de capacidad y costo, ya que la población de las periferias (que difícilmente califican como suburbios) está formada por trabajadores, sectores medios empobrecidos y población rural, a diferencia de los suburbios de clase media y alta de Norteamérica, quienes prefieren desplazarse en automóvil privado.

Las características técnicas de operación del tren suburbano son las siguientes: a) está formado por vagones articulados de gran capacidad; b) son especialmente idóneos en zona de baja densidad de población, en donde las estaciones pueden estar más separadas que las del metro y hay menos actividades no residenciales que atender; c)



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

su frecuencia de paso es menor que la del metro, por lo que requiere garantizar horarios estrictos de circulación en cada una de sus estaciones, y d) se desplazan por un carril confinado, separado de la circulación de otros modos de transporte, en particular del automóvil.

La fuerza propulsora puede estar ubicada en una locomotora al frente del convoy o dividida en varios de sus vagones. Por lo general, el convoy puede estar formado por 8 o 10 vagones o coches. La razón para dividir el motor en varios coches es repartir su peso a lo largo del tren, debido a que el motor suele ser muy pesado, hasta que una posible mejora tecnológica los haga más ligeros e igual o más potentes. Debido a su peso, el tren suburbano no debe construirse en suelos blandos, en donde tampoco es aconsejable construir trenes rápidos, por ejemplo. La velocidad de crucero del tren suburbano varía entre 50 y 200 km/hora, según la densidad de la zona por donde pasa y la extensión de la ciudad.

101

Tranvía Eléctrico. En cierta forma, el tranvía es un híbrido entre el ferrocarril y las carreteras o carruajes, adaptado a la nueva escala interna de la ciudad. Es más pequeño que el ferrocarril, ya que tiene sólo un vagón, pero mayor capacidad, frecuencia y maniobrabilidad que los carruajes. Después de haber utilizado tracción animal, vapor o un funicular tirado por cable, se empezó a utilizar la energía eléctrica para mover los tranvías en Europa, a fines del siglo XIX.

Históricamente, fue ideado para enfrentar la demanda de transporte en las zonas consolidadas de ciudades industriales, principalmente en su centro, en donde se concentra la mayor parte de las actividades económicas. Según los países en donde se empezaba a emplear el tranvía tuvo distintos nombres convencionales, tales como *Stabenbahn* (“riel de la calle” en alemán), *Romen Densha* (“tren de la calle” en japonés) o *Street Car* (“coche de la calle” en inglés).



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

El tranvía contemporáneo es un sistema de transporte semimasivo, que tiene tres características tecnológicas: a) se mueve gracias a un motor eléctrico; b) toma la corriente a través de un pantógrafo, lo que reduce su costo en comparación con el metro, por ejemplo, y c) circula sobre un riel exclusivo a nivel de superficie para optimizar su funcionamiento, pero además porque no requiere andadores elevados o estaciones *ex profeso* —como el tren suburbano— para el ascenso y descenso de los pasajeros. A partir de los años setenta, el uso de tranvía eléctrico enfrentó la expansión del auto privado en condiciones de desigualdad permitidas por una planeación poco sensible a la dimensión social del transporte urbano. Desventaja que aún no ha sido capaz de superar.

Tren Metropolitano. Es el transporte urbano masivo por excelencia en las grandes metrópolis. Su recorrido se ideó para circular en vías subterráneas debido al mayor costo del suelo en el centro de la ciudad. Su origen quedó registrado en primeras denominaciones, en inglés “subway” y en japonés “chika-tetsu”.

102

Al transitar en un nivel subterráneo, el sistema del metro evita la competencia en las calles con los automóviles, tranvías o trenes ligeros. Sin embargo, esa misma característica le exige contar con estaciones provistas de elevadores y escaleras automáticas, hacia y desde el nivel subterráneo. Por el elevado costo de construcción que implica, las características geológicas del suelo, o cuando se interna en zonas de baja densidad, puede salir a la superficie, pero en sentido estricto, esos tramos no podrían llamarse metro, sino *metro férreo*. En el mundo anglosajón no hay duda de lo que puede denominarse metro; entre nosotros el nombre se aplica a otros sistemas de transporte masivo, lo que induce a cierta confusión.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Tren ligero. Emparentado con el tranvía eléctrico, el término “Light Rail” fue acuñado en la década de los setenta en Estados Unidos de América. La denominación original de “light” se debe a que no es tan pesado, en el sentido de peso físico, como el tren suburbano, regional o el metro. Pero también se denomina “light” en un sentido figurado para denotar un uso más sencillo o simple por los usuarios, a diferencia de las instalaciones más “pesadas” del metro o del tren suburbano, ya que el tren ligero está provisto con más vagones y plataformas en distintos niveles, por lo que puede ofrecer un precio del boleto más accesible.

Tren Urbano. Esta modalidad se confunde con el metro y con el tren suburbano, incluso con el tren regional en ciudades estadounidenses, en donde vías previas de estos trenes quedaron atrapadas dentro de su traza urbana, pero siguen siendo funcionales como tren suburbano. En principio, se puede afirmar que se trata de un sistema férreo de transporte masivo que se interna en la ciudad, probablemente en la zona suburbana o incluso en áreas intermedias de baja consolidación.

103

Transporte Rápido en Autobús (Bus Rapid Transportation, BRT). Es pariente cercano del autobús, ya que articula básicamente dos o tres vagones, con lo que alcanza mayor capacidad para transportar pasajeros. Se trata entonces de una adaptación más que de una innovación tecnológica. Después de varios ensayos realizados por Jaime Lerner para la ciudad brasileña de Curitiba, a fines de la década de los setenta, para 1993 transportaba 1.5 millones de pasajeros al día y había costado 50 veces menos que el metro convencional. Rápidamente fue replicado en muchas ciudades latinoamericanas.

Técnicamente, el sistema tiene cuatro características principales: a) logra una capacidad mayor por la articulación de más de un autobús, aunque alcanza así una longitud de 18 metros de largo, 2.5 metros de ancho y un peso de 10 toneladas; b) por ello, requiere



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

también un carril exclusivo para separar su operación de la circulación de autos particulares; c) exige una plataforma exclusiva y elevada para administrar el pago de la tarifa fuera del autobús y facilitar el abordaje y descenso de los pasajeros y d) en la primera generación, el motor estaba colocado en el vagón del frente, lo que los hacía más pesado y dificultaba el frenado, aumentando el nivel de riesgo de verse envuelto en una colisión; después se ensayó colocarlo detrás del convoy.

El sistema de BRT fue una respuesta a la demanda social en los países en desarrollo, por una mejor movilidad urbana, lograda con base en criterios de planeación urbana más que de una innovación tecnológica. Desde el punto de vida del mercado, exigió de las empresas automotrices un diseño específico de los vagones, un poco distinto del autobús tradicional.

El transporte en la Ciudad de México⁵⁴.

104

Hacia el 2005, el sistema urbano de todo el país contaba con 356 ciudades, de las cuales 77 eran de tamaño intermedio y ocho tenían más de un millón de habitantes (Sobrin, 2011:70). Sólo seis de ellas cuentan con al menos uno de los modos de transporte férreo automotor o BRT —sin contar autobuses o taxis colectivos—, además de la Ciudad de México. Esta última, es la que mayor oferta de transporte posee en el país y probablemente la más estudiada.

Suárez y otros (2015), han demostrado que los pobres viajan menos, ya sea porque moverse al centro implica mayor tiempo de viaje, o como por el elevado porcentaje que implica el transporte en su ingreso.

⁵⁴ *Ibidem*. Pp. 69-80



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

La Ciudad de México ha sido la primera con contar con muchas, si no es que todas, las nuevas tecnologías e infraestructura para el transporte urbano en el país. Actualmente su red de transporte consta de:

- i. Una línea de ferrocarril suburbano
- ii. 12 líneas de metro
- iii. Una de tren ligero y
- iv. Seis de BRT

Además de los servicios de trolebús, microbús, taxi colectivo y alquiler de bicicleta.

La Ciudad de México es la más poblada del país y una de las más habitadas del mundo, con 20.1 millones, una superficie urbana de 229 065 hectáreas y una densidad de 88 hab/ha en 2010. La Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), se compone actualmente de 76 municipios/delegaciones de tres entidades federativas: Distrito Federal, Estado de México e Hidalgo (INEGI,2010^a; INEGI, 2010b; Conapo, 2010).

105

El transporte público, que incluye sistemas férreos y automotrices, tiene el mayor porcentaje (77.9 por ciento) de la distribución modal total y, al mismo tiempo, la más baja (1.4 por ciento) en el transporte no motorizado (caminar y andar en bicicleta), respecto al otras ciudades analizadas⁵⁵; en cuanto al modo privado, éste es el 20.7 por ciento (EMBARQ, 2015).

a. El Tren suburbano⁵⁶.

⁵⁵ Entre ellas Monterrey y Nuevo León.

⁵⁶ Este proyecto, obtenido en licitación por Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles SA (CAF), es el primero en utilizar el transporte ferroviario masivo para pasajeros en México, y representa un esfuerzo conjunto encabezado por el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, junto con CAF México, y con la colaboración de los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México. Portal del transporte denominado Ferrocarriles Suburbanos. http://www.fsuburbanos.com/secciones/la_empresa/proyecto.php.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Se hace referencia a este medio de transporte, sólo como información general, pues cruza un tramo de la Ciudad de México; sin embargo, la ruta y estaciones, son administradas por el Gobierno del Estado de México.



Este sistema de transporte, cuenta solamente con una línea de tren suburbano, inaugurada en 2008. Cubre un tramo de 27 kilómetros, entre las terminales de Buenavista, ubicada en el pericentro de la Ciudad de México, y la terminal de Cuautitlán, al norponiente, dentro del área conurbana mexiquense. Tiene cinco estaciones intermedias⁵⁷, con una distancia de tres kilómetros de separación entre cada una, y, según los datos proporcionados en su portal web, este sistema de transporte es utilizado, diariamente, por aproximadamente 320 mil pasajeros.

⁵⁷ Tultitlán, Lechería, San Rafael, Tlalnepantla y Fortuna.





Se puede acceder mediante una tarjeta de prepago exclusiva, ya que no se puede usar en el Metro ni el Metrobús. Presta servicio de lunes a viernes de 5:00 a 3:00 horas, sábado de 6:00 a 00:30 horas, domingo de 7:00 a 00:30 horas. El costo es de 6.50 pesos.

b. Tren metropolitano. Lo que se conoce como “El metro” de la ciudad, es operado por el organismo descentralizado **Sistema de Transporte Colectivo**. Su primera línea fue inaugurada en 1969⁵⁸. Actualmente se compone de 12 líneas⁵⁹ que suman una

⁵⁸ EL 4 DE SEPTIEMBRE de 1969 fue inaugurada una de las obras más útiles, simbólicas y trascendentes de la Ciudad de México: el Sistema de Transporte Colectivo Metro. La Plaza de las Tres Culturas (Tlatelolco) todavía olía a pólvora y sangre, porque el 2 de octubre de 1968 seguía fresco en la memoria mortuoria nacional. Y el barrio de San Cosme se convertiría, al poco tiempo, en el escenario de un nuevo drama represivo: el Jueves de Corpus (10 de junio de 1971). Pero aún en medio de estos dos acontecimientos, el régimen daría a luz un sistema de transporte moderno, eléctrico, masivo y subsidiado. Beñón Lemoine, Carlos Arturo. *El Metro es de Todos. Un gusano anaranjado crece en la Ciudad*. Sistema de Transporte Colectivo-Metro, Gobierno de la Ciudad de México, 2014., p. 25

⁵⁹ **Línea 1**, tiene 20 estaciones y 16.65 km. Sus estaciones terminales son Observatorio a Pantillán; **Línea 2**, tiene 24 estaciones y 20.71 km. Sus estaciones terminales son Cuatro Caminos a Tasqueña; **Línea 3**, tiene 21 estaciones y 21.27 km. Sus estaciones terminales son Indios Verdes a Universidad; **Línea 4**, tiene 10 estaciones y 9.36 km. Sus estaciones terminales son Martín Carrera a Santa Anita.; **Línea 5**, tiene 13 estaciones y 14.43 km. Sus estaciones terminales son Politécnico a Pantitlán; **Línea 6**, tiene 11 estaciones y 11.43 km. Sus estaciones terminales son El Rosario a Martín Carrera; **Línea 7**, tiene 14 estaciones y 17.01 km. Sus estaciones terminales son El Rosario a Barranca del Muerto; **Línea 8**, tiene 19 estaciones y 17.67 km. Sus estaciones terminales son Garibaldi a Constitución de 1917; **Línea 9**, tiene 12 estaciones y 13.03 km. Sus estaciones terminales son Tacubaya a Pantitlán; **Línea A**, tiene 10 estaciones y 14.89 km. Sus estaciones terminales son Pantitlán a La Paz; **Línea B**, tiene 21 estaciones y 20.27 km. Sus estaciones terminales son Buenavista a Ciudad Azteca, y **Línea 12**, tiene 20 estaciones y 20 km. Sus estaciones terminales son Tláhuac a Mixcoac.





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

extensión de 226.5 kilómetros, y transporte a poco más de cuatro millones y medio de pasajeros diarios (Murata *et al.*, 2015; STC, s.f.).

Para trasladarte a los distintos puntos de destino del Distrito Federal y zona metropolitana, el Sistema de Transporte Colectivo tiene un parque vehicular de 390 trenes, de los cuales, de rodadura neumática 292 trenes son de 9 carros y 29 de 6, así como de rodadura férrea 12 son de 9 carros, 27 de 6 y 30 de 7 carros.

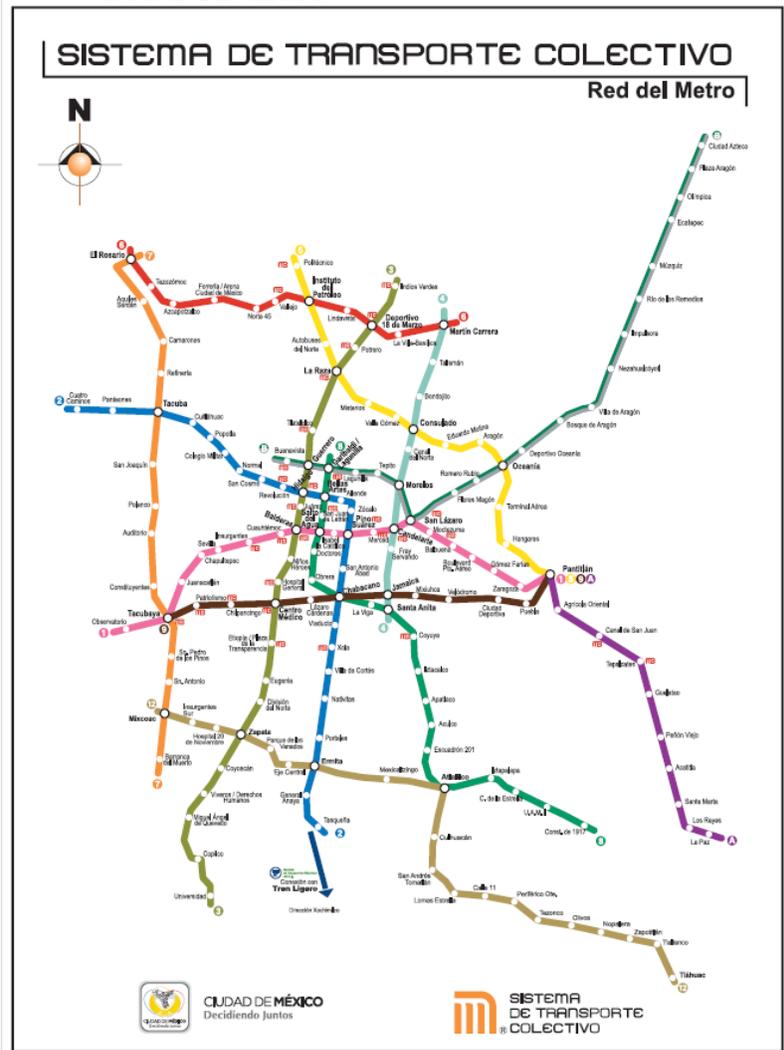
Este parque vehicular está integrado por 4 modelos férreos y el resto neumáticos. Se distinguen 2 tipos de tecnología en su fabricación: el 26% cuenta con sistema de tracción-frenado del tipo electromecánico JH (árbol de levas) con trabajos de fiabilización y rehabilitación que se han realizado. El resto cuenta con un sistema de tracción-frenado con semiconductores y control electrónico, lo que permite aumentar la fiabilidad y reducir los costos de operación y mantenimiento, debido a que tienen mayor eficiencia en la recuperación de energía durante la etapa de frenado eléctrico.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Constituye el principal medio de transporte en la Ciudad de México. Entre 2003 y 2014, el metro transportó anualmente un promedio de más de mil millones de personas en todas las líneas que componen su red. Aunque este aumento ha sido progresivo, ha habido periodos con disminución en pasajeros transportados. Eso se debe a la puesta en operación de nuevas líneas del metro y de nuevos sistemas de transporte.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Entre 2004 y 2005 hubo una disminución de 3 millones de pasajeros, en coincidencia con la inauguración de la primera línea del Metrobús, en 2005. A partir de ese año se observan variaciones que coinciden con la apertura de las líneas del BRT. Un segundo incremento se dio entre 2011 y 2012 cuando se pasó de 1400 a 1600 millones de pasajeros transportados, probablemente por la apertura de la línea 12, que comunica la zona de Mixcoac con la delegación Tláhuac, la cual, dos años después de su inauguración tuvo que cerrar un tramo importante por fallas en su funcionamiento, lo cual se reflejó en menos pasajeros transportados desde 2013 (STC; s.f.; EMBARQ, 2015).



Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>
Utilizada exclusivamente con fines de información y no de lucro.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>
Utilizada exclusivamente con fines de información y no de lucro

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>
Utilizada exclusivamente con fines de información y no de lucro

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>

Imagen: Portal Oficial del Metro de la Ciudad de México
<http://www.metro.df.gob.mx>
Utilizada exclusivamente con fines de información y no de lucro



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



c. Transporte rápido en autobús (BRT), conocido como METROBÚS. Dentro de la zona metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM), se encuentran dos sistemas de transporte de este tipo. Uno está en municipios mexiquenses (Ecatepec y Nezahualcóyotl), conocido como *Maxibús*, mientras que el otro, de mayor cobertura, está en el Distrito Federal-Ciudad de México y se conoce como *Metrobús*.

El Metrobús Es el organismo público descentralizado del Gobierno del Distrito Federal que planea, controla y administra el servicio, creado mediante decreto publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 9 de marzo de 2005, cuyo objeto es la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, asignándole para ello, entre otras, las siguientes facultades: Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema, de acuerdo con los lineamientos jurídicos



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



aplicables en la materia; controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al sistema; supervisar la correcta operación y mantenimiento del sistema; mantener la disposición necesaria para el adecuado uso y desarrollo del sistema⁶⁰.

Organización Institucional	
Concesionarios de operación	Empresas privadas con la concesión de brindar el servicio de operación de flota.
Concesionarios de recaudación	Empresas privadas con la concesión de brindar el servicio de la recaudación de la tarifa.
Organismo Público	Organismo público descentralizado responsable de la administración, planeación y control de sistema.

El Metrobús es un sistema de transporte, basado en autobuses de capacidad y tecnología de punta, que brinda movilidad urbana de manera rápida y segura por medio de la integración de una infraestructura preferente, operaciones rápidas y frecuentes, sistema de pago automatizado y excelencia en calidad en el servicio. Es un modo de transporte BRT (Bus Rapid Transit) que combina estaciones, vehículos, servicios y alta tecnología en un sistema integral con una identidad positiva⁶¹.

El primer corredor del Metrobús fue puesto en operación en 2005, como un servicio complementario al del metro con el sentido de la dirección de movimientos centro-periférico y amortiguador de tráfico en la avenida Insurgentes, ya que su construcción

⁶⁰ <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/transparencia/documentos/art14/l/operacion.pdf>

⁶¹ Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F., Metrobús. www.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

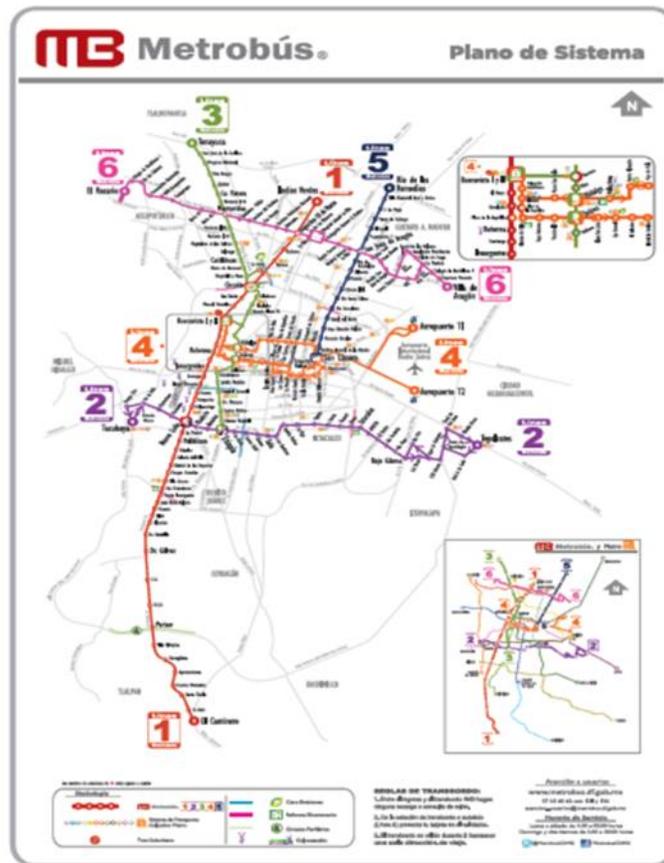


CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

implico menores costos y se puede implementar más fácilmente en un tejido urbano consolidado.

Actualmente cuenta con seis líneas⁶², pero se calcula que, hasta antes de la inauguración de la línea 6, transportó, aproximadamente, 900 000 pasajeros diarios, de los cuales casi la mitad se desplazan en la primera línea, que va desde Indios Verdes a El Caminero (EMBARQ, 2015), a lo largo de la avenida de los Insurgentes que, recordemos, no cuenta con línea del metro.



⁶² Ídem.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Características de las unidades que brindan el Servicio en este sistema de Transporte.

- **Autobuses articulados**, que miden 18 metros de largo y tiene una capacidad para 160 pasajeros en total. Espacio destinado para mujeres, personas con discapacidad y niños menores de 5 años: el carro delantero.



- **Autobuses biarticulados**, que miden 24 metros de largo y tiene una capacidad para 245 pasajeros en total. Espacio destinado para mujeres, personas con discapacidad y niños menores de 5 años: el carro delantero.



- **Autobuses híbridos+diesel**, que miden 12 metros de largo y tiene una capacidad para 80 pasajeros en total. Espacio destinado para mujeres, personas con discapacidad y niños menores de 5 años: no cuenta con espacio exclusivo dado que las características de la unidad no cuenta con las dimensiones y accesos que permitan la separación entre hombres y mujeres. Derivado del resultado de las



encuestas realizadas a las usuarias del Sistema, se considera que la medida de prevención de la seguridad a través de la separación de espacios resulta conveniente.



Dado que las unidades son construidas por distintas armadoras, el número de asientos puede variar dependiendo del modelo y marca, a continuación se muestra en la tabla, el número de asientos con que cuentan cada una de las unidades en Metrobús por modelo y marca.

d) Servicio de Transportes Eléctricos.

El Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, es un Organismo Público Descentralizado creado mediante Decreto del 31 de diciembre de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 19 de abril de 1947, con personalidad jurídica y patrimonio propio, de conformidad con la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público "Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal", del 30 de diciembre de 1955, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1956, cuyo objeto se centra en lo siguiente:

- I. La administración y operación de los sistemas de transportes eléctricos que fueron adquiridos por el Gobierno del Distrito Federal;





- II. La operación de otros sistemas, ya sean de gasolina o diesel, siempre que se establezcan como auxiliares de los sistemas eléctricos, y
- III. El estudio, proyección, construcción, y en su caso, operación de nuevas líneas de transporte eléctrico en el Distrito Federal.

El STE para la prestación del servicio cuenta con:

a) Trolebús.

La Red del Servicio cuenta con 8 Líneas de Trolebuses en servicio con una longitud de operación de 203.64 kilómetros, incluye los Corredores Cero Emisiones "Eje Central", Eje 2 - 2A Sur y el nuevo Corredor Cero Emisiones Bus - Bici "Eje 7 - 7A Sur", inaugurado el 1 de noviembre de 2012. La flota vehicular programada es de 290 trolebuses, los cuales operan a un intervalo de paso promedio de 4.0 minutos, todas dentro de la Ciudad de México:

Líneas.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



	<p>Nombre Línea: LINEA A, CORREDOR CERO EMISIONES EJE CENTRAL Origen: Terminal Central de Autobuses del Norte. Destino: Terminal Central de Autobuses del Sur. Longitud de operación (km): 36.60 Horario: Lunes a Viernes de 4:42 hrs a 01:26 hrs; Sábado de 04:52 hrs a 01:28 hrs y Domingo de 5:29 01:16 hrs. Costo: \$4.00 pesos el boleto Principales Corredores Urbanos Atendidos; Eje Central Lázaro Cárdenas, Av. División del Norte, Av. Miguel Ángel de Quevedo y Av. Tasqueña. Delegaciones Beneficiadas - Benito Juárez - Coyoacán - Cuauhtémoc - Gustavo A. Madero Principales Vialidades que Atraviesan Av. Insurgentes, Río Consulado, Manuel González (Eje 2 Norte), Av. Ricardo Flores Magón, Mosqueta (Eje 1 Norte), Paseo de la Reforma, Av. Hidalgo, Av. Juárez, Arcos de Belén, Dr. Río de la Loza, Dr. Olvera (Eje 2 Sur), Dr. Balmis (Eje 2 A Sur), Baja California (Eje 3 Sur), Viaducto Miguel Alemán, Av. Xola (Eje 4 Sur), Av. Eugenia (Eje 5 Sur), Av. Independencia (Eje 6 Sur), Municipio Libre (Eje 7 Sur), Emiliano Zapata (Eje 7 A Sur), Av. Popocatepetl (Eje 8 Sur) y Río Churubusco.</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA CP CIRCUITO POLITECNICO Origen: Unidad Profesional Adolfo López Mateos del IPN (Zacatenco) Destino: Unidad Profesional Adolfo López Mateos del IPN (Zacatenco) Longitud de operación (km): 11.0 Horario: Lunes a Viernes de 06:09 hrs. a 22:24 hrs. Costo: \$2.00 pesos el boleto Principales Corredores Urbanos Atendidos Juan de Dios Bátiz, Av. Miguel Othón de Mendizábal, Wilfrido Massieu, Eje Central Lázaro Cárdenas. Delegaciones Beneficiadas - Gustavo A. Madero Principales Vialidades que Atraviesan Av. Montevideo (Eje 5 Norte)</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA D CORREDOR CERO EMISIONES BUS BICI EJE 7 - 7A SUR Origen: San Andrés Tetepilco. Destino: Metro Mixcoac. Longitud de operación (km): 12.30 Horario: Lunes a Viernes de 05:00 hrs a 01:00 hrs, Sábado de 05:30 hrs a 00:30 hrs y Domingo de 06:00 hrs a 00:00 hrs Costo: \$4.00 pesos el boleto Principales Corredores Urbanos Atendidos Eje 7 Sur (Municipio Libre), Eje 7 Sur (Av. Félix Cuevas) y Eje 7 Sur (Extremadura), Eje 7A Sur (Av. Emiliano Zapata). En el tramo de Av. Universidad a Av. Revolución opera con carriles confinados y compartidos con ciclistas. Delegaciones Beneficiadas - Benito Juárez - Iztapalapa Principales Vialidades que Atraviesan Av. Plutarco Elías Calles, Calzada de Tlalpan, Eje Central Lázaro Cárdenas, Av. División del Norte, Av. Cuauhtémoc (Eje 1 Poniente), Av. Universidad, Gabriel Mancera (Eje 2 Poniente), Av. Coyoacán (Eje 3 Poniente), Av. Insurgentes, Av. Patriotismo y Av. Revolución.</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA G METRO BOULEVARD PUERTO AÉREO - METRO EL ROSARIO Origen: Metro Blvd. Puerto Aéreo Destino: Metro el Rosario Longitud de operación (km): 44.90 Horario: Lunes a Viernes de 04:00 hrs a 00:32 hrs, Sábado de 05:00 hrs a 00:24 y Domingo de 05:30 hrs a 23:48 hrs Costo: \$2.00 pesos el boleto Principales Corredores Urbanos Atendidos</p>





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

	<p>Boulevard Puerto Aéreo, Río Consulado, Av. Angel Albino Corzo (Eje 3 Norte), Manuel Acuña (Eje 3 Norte), Av. Alfredo Robles Domínguez (Eje 3 Norte), Av. Cuittláhuac (Eje 3 Norte), Av. Camarones, Av. Aquiles Serdán y Av. de las Culturas (Eje 5 Norte).</p> <p>Delegaciones Beneficiadas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azcapotzalco - Gustavo A. Madero - Venustiano Carranza <p>Principales Vialidades que Atraviesan</p> <p>Av. Hangares (Eje 1 Norte), Av. Oceanía, Eduardo Molina (Eje 3 Oriente), Calz. de Congreso de la Unión (Eje 2 Oriente), Av. Ferrocarril Hidalgo (Eje 1 Oriente), Calz. de Guadalupe, Calz. de los Misterios, Calz. Vallejo, Av. de las Granjas, Av. Tezozomoc.</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA J METRO EL ROSARIO - METRO CHAPULTEPEC</p> <p>Origen: Metro El Rosario</p> <p>Destino: Metro Chapultepec</p> <p>Longitud de operación (km): 30.20</p> <p>Horario: Lunes a Viernes de 05:05 hrs a 00:07 hrs, Sábado de 05:00 hrs a 00:06 hrs y Domingo de 5:09 hrs a 23:43 hrs</p> <p>Costo: \$2.00 pesos el boleto</p> <p>Principales Corredores Urbanos Atendidos</p> <p>Av. de las Culturas (Eje 5 Norte), Av. Aquiles Serdán, Av. Manuel Acuña (Eje 3 Norte), Calz. Camarones, Av. Cuittláhuac, Av. Mariano Escobedo, Melchor Ocampo.</p> <p>Delegaciones Beneficiadas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azcapotzalco - Cuauhtémoc - Miguel Hidalgo <p>Principales Vialidades que Atraviesan</p> <p>Av. Tezozomoc, Calz. México Tacuba, Av. Marina Nacional, Av. Ejército Nacional, Av. Horacio, Av. Presidente Mazarik, Av. Paseo de la Reforma.</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA K UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO - CIUDAD UNIVERSITARIA</p> <p>Origen: San Francisco Eje 3 Ote (Servicio Provisional Temporalmente)</p> <p>Destino: Ciudad Universitaria</p> <p>Longitud de operación (km): 17.80</p> <p>Horario: Lunes a Viernes de 04:12 hrs a 01:02 hrs, Sábado de 04:16 hrs a 00:52 hrs y Domingo de 04:37 hrs a 23:58 hrs</p> <p>Costo: \$2.00 pesos el boleto</p> <p>Principales Corredores Urbanos Atendidos</p> <p>Av. Tasqueña, Av. Miguel Ángel de Quevedo, Av. Universidad y Av. Copilco.</p> <p>Delegaciones Beneficiadas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coyoacán - Iztapalapa <p>Principales Vialidades que Atraviesan</p> <p>Arneses (Eje 3 Oriente), Escuela Naval Militar (Eje 1 Oriente), Canal de Miramontes, Calzada de Tlalpan, Av. División del Norte, Av. Pacífico, Av. Insurgentes Sur.</p>
	<p>Nombre Línea: LINEA LL SAN FELIPE DE JESUS - METRO HIDALGO.</p> <p>Origen: Colonia San Felipe de Jesús.</p> <p>Destino: Metro Hidalgo.</p> <p>Longitud de operación (km): 26.14</p> <p>Horario: Lunes a Viernes de 05:00 hrs a 00:02 hrs, Sábado de 05:00 hrs a 00:05 hrs y Domingo de 05:30 hrs a 23:43 hrs</p> <p>Costo: \$2.00 pesos el boleto</p> <p>Principales Corredores Urbanos Atendidos</p> <p>Camino San Juan de Aragón, Calz. San Juan de Aragón, Calz. Misterios, Calz. de Guadalupe, Paseo de la Reforma y Av. Hidalgo</p> <p>Delegaciones Beneficiadas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuauhtémoc - Gustavo A. Madero <p>Principales Vialidades que Atraviesan</p> <p>Av. José Loreto Fabela, Eduardo Molina (Eje 3 Oriente), Av. Congreso de la Unión (Eje 2 Oriente), Av. Ferrocarril Hidalgo (Eje 1 Oriente), Av. Montevideo (Eje 5 Norte), Euzkaro (Eje 4 Norte), Av. Alfredo Robles Domínguez (Eje 3 Norte), Circuito Interior Río Consulado, Av. Manuel González (Eje 2 Norte), Av. Ricardo Flores Magón, Av. Mosqueta (Eje 1 Norte).</p>



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

	<p>Nombre Línea: LINEA S CORREDOR CERO EMISIONES EJE 2-2A SUR Origen: Metro Velódromo Destino: Metro Chapultepec. Longitud de operación (km): 18.00 Horario: Lunes a Viernes de 05:00 hrs a 00:46 hrs, Sábado de 05:00 hrs a 00:32 hrs y Domingo de 05:30 hrs a 00:15 hrs Costo: \$4.00 pesos el boleto Principales Corredores Urbanos Atendidos Añil (Eje 3 Sur), Av. Morelos, Av. Congreso de la Unión, Av. del Taller (Eje 2 Sur), Av. José T. Cuellar, Manuel J. Otón (Eje 2 Sur), Dr. Olvera (Eje 2 Sur), Av. Querétaro (Eje 2 Sur), Av. Yucatán, Av. Sonora, Av. San Luis Potosí (Eje 2A Sur), Av. Dr. Balmis (Eje 2A Sur), Av. Manuel Payno (Eje 2A Sur), Av. Té Delegaciones Beneficiadas - Cuauhtémoc - Venustiano Carranza Principales Vialidades que Atraviesan Francisco del Paso y Troncoso (Eje 3 Oriente), Congreso de la Unión (Eje 2 Oriente), Calzada de la Viga (Eje 1 Oriente), Calzada de Tlalpan, Eje Central Lázaro Cárdenas, Av. Cuauhtémoc (Eje 1 Poniente), Av. Insurgentes</p>
---	--

b) Tren ligero. El Tren Ligero forma parte de la red del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, el cual opera en el Sur de la Ciudad de México prestando un servicio de transporte no contaminante a la población de las Delegaciones Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco, brindando su servicio a través de 16 estaciones y 2 terminales, mediante 20 trenes dobles acoplados con doble cabina de mando con capacidad máxima de 374 pasajeros por unidad⁶³.

120

La única línea de tren ligero en la Ciudad de México que recorre el tramo entre Taxqueña y Xochimilco, al sur de la Ciudad, fue inaugurado en 1986 y puede considerarse como un relicto de los viejos tranvías que antes prestaban servicios en la zona. Tiene 18 estaciones y traslada más de 57,000 pasajeros diarios. Es operado por el Sistema de Transporte Eléctrico del Distrito Federal (INEGI, 2014; Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal, s. f.)

⁶³ Servicios de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México. <http://www.ste.cdmx.gob.mx/index.html?page=1&content=3>



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



En casi 15 años, de 1998 a 2012, el sistema duplicó el número de pasajeros transportados, de 15 millones a 31 millones. En este último año también alcanzó el mayor volumen en poco más de un millón (INEGI, 2014).

El plan maestro del metro y trenes ligeros de 1996 contemplaba la construcción de otras nueve líneas de este tipo de transporte; sin embargo, en los últimos años se ha dado



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

prioridad a la construcción de líneas de BRT sobre los trazos contemplados para estas líneas⁶⁴.

Sistema de Movilidad 1 (Sistema M1), antes Red de Transporte de Pasajeros (RTP)⁶⁵.

El 7 de enero del 2000, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el Decreto por el que se creó Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), como un organismo público descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, sectorizado a la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad (ahora Secretaría de Movilidad).

Recientemente se cambió su denominación, a través de un Decreto que emitió el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, que se publicó en la Gaceta Oficial de la CDMX, el 14 de junio de 2016, por el cual la Red de Transporte de Pasajeros de Distrito Federal (RTP) se convierte en el Sistema de Movilidad 1 (Sistema M1) de la CDMX. En el Boletín 32/2016 se hace hincapié en que:

El Sistema de Movilidad 1 continúa siendo una empresa pública descentralizada del GCDMX, cuya inversión social estará siempre orientada para brindar un servicio eficiente, con bajas emisiones al ambiente, accesible para personas con discapacidad, incluyente y seguro.

RTP inició operaciones a partir del día 1º de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados.

⁶⁴ Suárez Lasta, Manuel y otro. Entre mi Casa y mi Destino. Movilidad y transporte en México (Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte). Los mexicanos vistos por sí mismos. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, Primera edición, agosto 2015. P. 79.

⁶⁵ Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México. <http://www.rtp.gob.mx/rtp.html>





El objeto de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, con base en el artículo segundo de su Decreto de creación, es: *“la prestación del servicio radial de transporte público de pasajeros con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad y profesionalismo, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en el Distrito Federal”.*

Partiendo de su objeto, la Red de Transporte de Pasajeros ha establecido los siguientes principios rectores de su actividad:

- Prestar un servicio económicamente accesible para todas las personas
- Conectar a la población de las zonas periféricas de la ciudad con las estaciones del Sistema de Transporte Colectivo (METRO) y con las rutas del Servicio de Transportes Eléctricos (STE), lo cual obedece a un Programa de Reordenamiento del Transporte Urbano, por parte del Gobierno de la Ciudad, y
- Catalizar las presiones sociales que pudieran tender a la alteración del servicio público de transportación de pasajeros

Red de Rutas:

- Cuenta con una Red de Rutas, que clasifica por tipo de servicio:
- Servicio Atenea
- Servicio Ordinario
- Transporte Escolar
- Eco Bus
- Circuito Bicentenario
- Servicio Expreso
- Nochebús





Rutas del Servicio Atenea.

No. Ruta	Origen	Destino
1-D	METRO SANTA MARTHA	METRO MIXCOAC
9-C	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE
11	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR LA VILLA
12	ARAGÓN	PANTEÓN SAN ISIDRO
13-A	METRO CHAPULTEPEC	TORRES DE PADIERNA/PEDREGAL DE SAN NICOLAS
18	METRO CUATRO CAMINOS	COL. MOCTEZUMA 2A. SECCIÓN
19	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR CUITLAHUAC
19-A	METRO EL ROSARIO	PARQUE MEXICO POR PLAN DE SAN LUIS
23	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO LA RAZA
25	ZACATENCO	METRO POTRERO
27-A	RECLUSORIO NORTE	METRO HIDALGO/ALAMEDA CENTRAL
33	LEÓN DE LOS ALDAMA	METRO CHABACANO
162-D	SANTA CATARINA	METRO UNIVERSIDAD
165-A	EJÉRCITO DE ORIENTE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
168	ARENAL 4A. SECCIÓN	METRO PANTILÁN





37	U.C.T.M. ATZACOALCO	CARMEN SERDÁN
39	SAN LAZARO	CARMEN SERDÁN
39-A	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
39-B	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR MIRAMONTES
43	SAN FELIPE/LEÓN DE LOS ALDAMA	CENTRAL DE ABASTO
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
52-C	METRO SANTA MARTHA	METRO ZAPATA
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
59-A	METRO EL ROSARIO	SULLIVAN
76	PERIFÉRICO	LA VILLA/CANTERA
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA CANTERA POR REFORMA
101-A	AMPLIACION MALACATES	LA VILLA/FERROPLAZA
101-B	COL. FORESTAL	LA VILLA/FERROPLAZA
101-D	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	LA VILLA/FERROPLAZA
102	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	METRO INDIOS VERDES
103	AMPLIACION MALACATES	METRO LA RAZA
107	METRO EL ROSARIO	METRO TACUBA
107-B	METRO MARTIN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLAN
112	AMPLIACIÓN JALALPA	METRO TACUBAYA
113-B	COL. NAVIDAD (LAS PIEDRAS)	METRO TACUBAYA
115-A	PUENTE COLORADO	METRO CHAPULTEPEC/JUANACATLAN
116-A	RIO DE GUADALUPE	METRO GENERAL ANAYA
119	PILOTO	METRO TACUBAYA
119-B	PRESIDENTES	METRO MIXCOAC
120	SAN MATEO TLALTENANGO	METRO ZAPATA
124	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE	METRO MIXCOAC
125	BOSQUES DEL PEDREGAL	METRO UNIVERSIDAD POR LÓPEZ PORTILLO
128	SAN BERNABE/OYAMEL	METRO UNIVERSIDAD
134C	SANTO TOMAS AJUSCO	METRO UNIVERSIDAD
134D	TOPILEJO	METRO UNIVERSIDAD
142	TULYEHUALCO	XOCHIMILCO/PALMAS
143	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUENA/XOCHIMILCO
145-A	SANTIAGO TEPALCATLALPAN	REPÚBLICA DEL SALVADOR





Rutas del Servicio Ordinario.

RUTAS DEL SERVICIO ORDINARIO Seleccione la ruta para conocer su recorrido		
No. Ruta	Origen	Destino
1-D	METRO SANTA MARTHA	METRO MIXCOAC
9-C	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE
11	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR LA VILLA
11-A	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR AV. 804
12	ARAGON	PANTEON SAN ISIDRO
13-A	METRO CHAPULTEPEC	TORRES DE PADIERNA/PEDREGAL DE SAN NICOLAS
17-E	METRO UNIVERSIDAD	SAN PEDRO MARTIR POR CARRETERA FEDERAL
17-F	METRO TASQUENA	SAN PEDRO MARTIR POR FOVISSSTE
18	METRO CUATRO CAMINOS	COL. MOCTEZUMA 2A. SECCIÓN
19	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR CUITLAHUAC
19-A	METRO EL ROSARIO	PARQUE MÉXICO POR PLAN DE SAN LUIS
23	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCHO)	METRO LA RAZA
25	ZACATENCO	METRO POTRERO
27-A	RECLUSORIO NORTE	METRO HIDALGO/ALAMEDA CENTRAL
33	LEÓN DE LOS ALDAMA	METRO CHABACANO
37	U.C.T.M. ATZACOALCO	CARMEN SERDAN
39	SAN LAZARO	CARMEN SERDAN
39-A	METRO SAN LAZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
39-B	METRO SAN LAZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DENATIVITAS POR MIRAMONTES
43	SAN FELIPE/LEON DE LOS ALDAMA	CENTRAL DE ABASTO
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
52-C	METRO SANTA MARTHA	METRO ZAPATA
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
59	METRO EL ROSARIO	METRO CHAPULTEPEC
59-A	METRO EL ROSARIO	SULLIVAN
76	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR PALMAS
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR REFORMA
101	COL. LOMAS DE CUAUTEPEC	METRO INDIOS VERDES
101-A	AMPLIACIÓN MALACATES	LA VILLA FERROPLAZA
101-B	COL. FORESTAL	LA VILLA FERROPLAZA
101-D	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	LA VILLA FERROPLAZA





102	COL. COCOYOTES (LA BRECHA)	METRO INDIOS VERDES
103	AMPLIACION MALACATES	METRO LA RAZA
104	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO POTRERO
107	METRO EL ROSARIO	METRO TACUBA
107-B	METRO MARTIN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLÁN
108	COL. EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO INDIOS VERDES
110	CHIMALPA	METRO TACUBAYA
110-B	SAN LORENZO ACOPIILCO	METRO TACUBAYA
110-C	LA PILA	METRO TACUBAYA
112	AMPLIACION JALALPA	METRO TACUBAYA
113-B	COL. NAVIDAD (LAS PIEDRAS)	METRO TACUBAYA
115	JESUS DEL MONTE (CUAJIMALPA)	METRO TACUBAYA
115-A	PUENTE COLORADO	METRO CHAPULTEPEC/METRO JUANACATLÁN
116	SANTA ROSA XOCHIAC	METRO MIXCOAC
116-A	RIO DE GUADALUPE	METRO GENERAL ANAYA
118	SANTA ROSA XOCHIAC	METRO TACUBAYA
119	PILOTO	METRO TACUBAYA
119-B	PRESIDENTES	METRO MIXCOAC
120	SAN MATEO TLALTENANGO	METRO ZAPATA
123-A	PEDREGAL DE SAN NICOLAS	METRO UNIVERSIDAD
124	TLACUITLAPA/PUERTA GRANDE	METRO MIXCOAC
124-A	AMPLIACION TEPEACA	METRO MIXCOAC
125	BOSQUES DEL PEDREGAL	METRO UNIVERSIDAD POR LÓPEZ PORTILLO
128	SAN BERNABE/OYAMEL	METRO UNIVERSIDAD
131	CASETA DE COBRO	ESTADIO AZTECA
134	SANTO TOMÁS AJUSCO	ESTADIO AZTECA
134-A	PARRES	ESTADIO AZTECA
134-B	TOPILEJO	ESTADIO AZTECA
134-C	SANTO TOMÁS AJUSCO	METRO UNIVERSIDAD
134-D	TOPILEJO	METRO UNIVERSIDAD
141	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUEÑA/TLAHUAC
142	TULYEHUACO	XOCHIMILCO/PALMAS
143	VILLA MILPA ALTA	METRO TASQUEÑA/XOCHIMILCO
144	SAN PABLO OZTOTEPEC	XOCHIMILCO/PALMAS
144-C	SAN SALVADOR CUAUHTENCO	VILLA MILPA ALTA
145	PEDREGAL DE SAN FRANCISCO	XOCHIMILCO/PALMAS
145-A	SANTIAGO TEPALCATLAPAN	REPUBLICA DEL SALVADOR





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

146	SAN MIGUEL TEHUIZCO	XOCHIMILCO/PALMAS
147	SAN BARTOLOME XICOMULCO	XOCHIMILCO/PALMAS
148	SAN NICOLAS TETELCO	METRO TASQUEÑA
149	MIXQUIC	METRO TASQUEÑA
159	PALMITAS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161	AMPLIACIÓN SANTIAGO	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-C	PALMAS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-D	COL. BUENAVISTA	CENTRAL DE ABASTO
161-E	SAN JOSE BUENAVISTA	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
161-F	BARRANCA DE GUADALUPE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
162	SANTA CATARINA	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
162-B	CAMPESTRE POTRERO	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
162-D	SANTA CATARINA	METRO UNIVERSIDAD
163	SAN MIGUEL TEOTONGO/GUADALUPE	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
163-A	SAN MIGUEL TEOTONGO/TORRES	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
163-B	SAN MIGUEL TEOTONGO/AVISADERO	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
164	COL. MIGUEL DE LA MADRID	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
165-A	EJERCITO DE ORIENTE	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
166	AVISADERO/COL. IXTLAHUACAN	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
167	AVISADERO/COL. MIRAVALLE	METRO ZARAGOZA/METRO TEPALCATES
168	ARENAL 4A. SECCIÓN	METRO PANTILÁN



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Servicios Especiales para la contratación de Transporte Escolar.

- **Transporte Escolar Programado (PROTE)**

Esta modalidad de servicio se proporciona a Colegios o Escuelas para su Ciclo Escolar correspondiente, por medio de contratos establecidos entre ambas entidades.

- **Transporte Escolar Extraordinario**

Esta modalidad de servicio se proporciona a Escuelas e Instituciones de Asistencia Social Privada sin fines de lucro, Administración Pública Centralizada, Desconcentrada o Paraestatal del Gobierno de la Ciudad de México y Gobierno Federal. El cual será por día de servicio, para visitas a museos, centros de esparcimiento y recreación, traslado de personal, entre otros.

- **Transporte para Dependencias Gubernamentales**

Esta modalidad de servicio se proporciona a Dependencias, Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México o Gobierno Federal, por medio de un convenio de colaboración entre ambas entidades.

Rutas del Servicio de Ecobús.

RUTAS DEL SERVICIO ecoBUS Seleccione la ruta para conocer su recorrido		
No. Ruta	Origen	Destino
34-A	METRO BALDERAS	SANTA FE
34-B	METRO M. A. DE QUEVEDO	SANTA FE

Rutas del Circuito Bicentenario



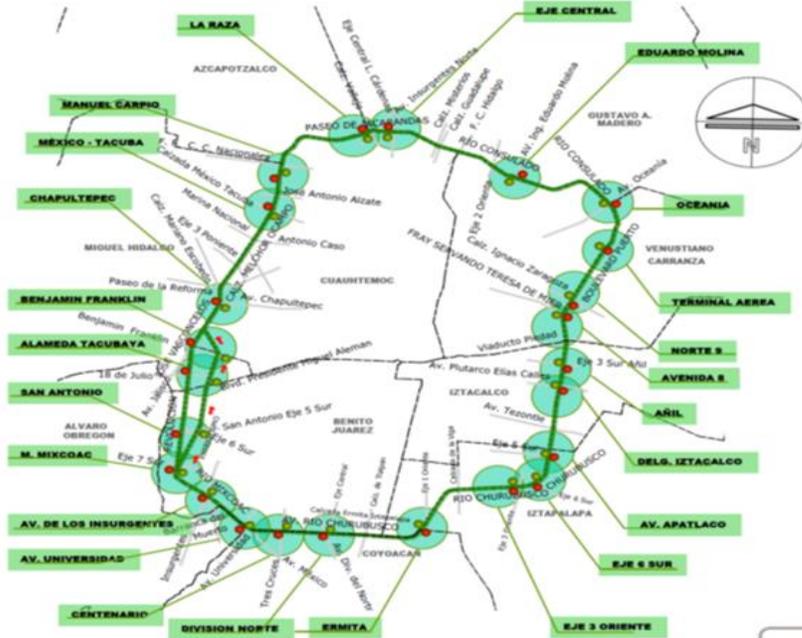
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CIRCUITO BICENTENARIO



Red de Transporte de Pasajeros del D.F.

Benito Juárez No. 114
Col. San Rafael, Deleg. Cuauhtémoc
C.P. 06470

Rutas del Servicio Expreso



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



RUTAS DEL SERVICIO EXPRESO
Seleccione la ruta para conocer su recorrido

No. Ruta	Origen	Destino
	CIRCUITO BICENTENARIO	CIRCUITO BICENTENARIO
12	ARAGÓN	PANTEÓN SAN ISIDRO
23	EL TEPETATAL (EL CHARCO)	METRO LA RAZA
39	SAN LÁZARO	CARMEN SERDÁN
39-A	METRO SAN LÁZARO	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS POR CAFETALES
46-C	LIENZO CHARRO/SANTA CATARINA	CENTRAL DE ABASTO
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
57-C	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
76	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR PALMAS
76-A	CENTRO COMERCIAL SANTA FE	LA VILLA/CANTERA POR REFORMA
107-B	METRO MARTIN CARRERA	METRO TACUBA POR CEYLAN

Nochebús.

Este servicio responde a la demanda ciudadana de contar con un servicio de transporte público nocturno, seguro y económico. La finalidad de esta medida es atender las necesidades de transportación de la ciudadanía que realiza actividades nocturnas en la Ciudad de México.

Nochebús fue puesto en marcha por el Gobierno de la Ciudad de México y cuenta con once rutas de transporte público que operan de 00:00 a las 05:00 horas, los siete días de la semana, durante todo el año.

Como parte del programa de transporte público Nochebús, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) ofrece el servicio nocturno en seis rutas que benefician no sólo a quienes acuden a los diversos sitios nocturnos de diversión, sino también a los capitalinos que laboran en esos lugares y que concluyen sus tareas por la madrugada, así como a





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

los que por diversos motivos requieren de un medio de transporte en el horario de referencia.

RUTAS DEL SERVICIO NOCHEBUS
Seleccione la ruta para conocer su recorrido

No. Ruta	Origen	Destino
11-A	ARAGÓN	METRO CHAPULTEPEC POR AV. 604
47-A	ALAMEDA ORIENTE	XOCHIMILCO/BOSQUE DE NATIVITAS
57-A	METRO CUATRO CAMINOS	METRO CONSTITUCIÓN DE 1917
78	PERIFÉRICO	LA VILLA/CANTERA
115	JESÚS DEL MONTE (CUAJIMALPA)	METRO TACUBAYA
200	CIRCUITO BICENTENARIO	

El Sistema de Movilidad 1 se conformaba, al 14 de junio de 2016, de un total de 1, 357 autobuses dispuestos de la siguiente manera: 105 para Transporte Escolar, 925 para el Servicio Ordinario (de los cuales 100 están destinados para el servicio Atenea), 185 para el Servicio Expreso, 72 para Ecobús y 70 para el servicio de Metrobús. Con los cuales se cubren un total de 94 rutas, que representan 3,267 km. transportando un promedio de 450 mil pasajeros por día.

132

Movilidad cotidiana de la Población en México.

Uno de los resultados más relevantes de la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte 2014: *“Entre Mi Casa y Mi Destino. Movilidad y Transporte en México”*, es que los mexicanos y las mexicanas practicamos una movilidad reducida. En la práctica, realizamos dos viajes al día: uno de ida, desde nuestra casa hasta el lugar de destino en donde realizamos alguna actividad, y de ahí, de regreso al hogar. También mostramos que los grupos más vulnerables son los menos móviles y para quienes los costos de transporte implican mayor porcentaje de ingreso.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Volumen de viajes.

La misma encuesta señala que en México hay cerca de 80 millones de personas con más de 14 años de edad. En un día cualquiera entre semana, tres de cada cuatro mexicanos realiza, al menos, un viaje gracias a alguno de los modos de transporte que tienen disponible. En total son 129.4 millones de viajes diarios. Las personas que viajan en la ciudad hacen, en promedio, 2.14 traslados por día. En realidad, nueve de cada 10 personas que viajan efectúan sólo dos traslados diarios. En casi la totalidad de los casos, de estos dos viajes, uno se inicia en el hogar para acudir a otro sitio y realizar alguna actividad; el segundo es de regreso a casa. Este hecho sugiere, sin lugar a dudas, la importancia que tiene la accesibilidad desde el hogar hasta el sitio en donde desarrollamos nuestras actividades cotidianas.

Asimismo, señala que, contrario a lo que dice la teoría y en términos del número de viajes diarios, los datos de la Encuesta Nacional de Movilidad 2014, no muestran una variación significativa entre hombres y mujeres, por estratos de edad, ingreso o por tamaño de localidad. Es decir que, independientemente de esas variables de control, los mexicanos efectuamos apenas poco más de dos viajes diarios en promedio. En cambio, una variación reveladora de procesos sociales que ameritan estudiarse a mayor profundidad es la proporción de personas que no se trasladan en ninguno de los modos de transporte existentes. Son más las mujeres que no viajan que los hombres. Dicha proporción aumenta también con la edad y conforme disminuye el tamaño de la localidad, el ingreso y la escolaridad. Si se comparan el número de viajes promedio por persona en México con los Estados Unidos, se revela una preocupante falta de movilidad, seguramente atribuible al ingreso de los hogares. En Estados Unidos, incluyendo a quienes no viajan, el número de viajes promedio por persona diarios asciende a 3.8 (Santos y otros, 2011): casi del doble que en México.

133



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Entre quienes no hace ningún viaje, 26 por ciento son mayores de 65 años (70 por ciento de los mayores de 65 años no realizan ningún traslado) y 62 por ciento son mujeres que se dedican en un mayor número de casos, a los quehaceres del hogar (29 por ciento de las mujeres no viaja). En hogares con ingresos menores a un salario mínimo 40 por ciento de sus moradores no realizan viajes; y más de la mitad de las personas sin ningún grado de escolaridad tampoco viaja.

Se destaca que la población que no viaja es la más vulnerable en términos socioeconómicos debido a que se trata de personas adultas mayores, con bajos ingresos, de mujeres o de quienes tienen menor nivel de educación.

Propósito de viaje.

En cuanto al propósito del viaje, la encuesta señala que a mayoría de los viajes está relacionada con la actividad principal de las personas [...] Por lo general, el principal lugar de inicio de los viajes, para todos los propósitos, es el hogar (48.8 por ciento). Pero también hay otros sitios en donde se inician más traslados, como son las oficinas (18.1 por ciento), centros comerciales (12.2 por ciento), la escuela (siete por ciento), fábricas (3.6 por ciento) y por último, otras viviendas (4.1 por ciento). Las escuelas tendrían una relevancia mayor en caso de considerar a la población menor de 15 años. Lo relevante de todo esto es que, sin importar el motivo del viaje, la mitad de éstos empieza o termina en la casa.

Percepción del Transporte y Movilidad en México.

En este rubro, la Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte, tomó en cuenta: la evaluación de los medios de transporte por parte de las personas usuarias, así como la





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

situación de la infraestructura, la contaminación ambiental, la seguridad y accidentes, los delitos, y en cuanto a los grupos o colectivos en situación de vulnerabilidad, se observa que sólo se consideró a las personas con discapacidad, y en torno a la movilidad y transporte para este colectivo de personas, destacó que requieren de infraestructura especial en el transporte para que les sea útil.

Aunque sólo 3.9 por ciento de los encuestados reportaron tener algún tipo de discapacidad, en su mayoría (60 por ciento), se trata de una discapacidad motriz; en 23 por ciento, visual y en 11 por ciento de los casos, auditiva. Capacidades cruciales para interactuar con una tecnología que se percibe, en principio, como amenazante para su propia integridad.

De acuerdo con la encuesta, el problema más recurrente es el difícil acceso para las personas con discapacidad motriz (23 por ciento). Casi una cuarta parte de los problemas reportados (22.5 por ciento) se refiere a infraestructura especial en el transporte para personas con discapacidad visual. Por su parte, las personas con discapacidad auditiva reportan falta de infraestructura especial en el transporte (9 por ciento) y falta de áreas reservadas para su uso (14 por ciento). Mientras persisten esos problemas de infraestructura, difícilmente se podrá afirmar que contamos con sistemas de transportes eficientes, incluyentes y equitativos (gráfica 39).

135

El derecho a la igualdad de oportunidades y no discriminación en los servicios de transporte colectivo público de pasajeros de la Ciudad de México.

Sistema de Transporte Colectivo-Metro (STC-M).



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



En relación con la información⁶⁶ que le fue solicitada al Sistema de Transporte Colectivo *Metro*, señaló lo siguiente:

1. En cuanto al número anual de viajes de mujeres, jóvenes (15 a 29 años), niñas y niños (0a 14 años) personas adultas mayores (60 años y más); personas indígenas, personas con discapacidad y el total de la población usuaria, durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015:

Afluencia	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total	1,530,352,732	1,594,903,897	1,608,865,177	1,684,936,618	1,614,333,594	1,623,828,642
Gratuito	135,541,227	152,659,172	151,478,647	147,460,945	179,060,715	193,666,080
Hombres	795,783,421	829,350,026	836,609,892	876,167,041	839,453,469	844,390,894
Mujeres	734,569,311	765,553,871	772,255,285	808,769,577	774,880,125	779,437,748
Jóvenes (14-29)	749,872,839	781,502,910	788,343,937	825,618,943	791,023,461	795,676,035
Niños (0-4)	8,810,180	9,922,846	9,846,112	9,584,961	11,638,946	12,588,295
Adultos Mayores	73,327,804	82,588,612	81,949,948	79,776,371	96,871,847	104,773,349
Discapacitados	11,249,922	12,670,711	12,572,728	12,239,258	14,862,039	16,074,285
Indígenas	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D	N/D

2. Por lo que toca a los programas específicos de transporte y/o protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas en situación de discriminación, encontramos:

La asignación de vagones exclusivos para el servicio de transporte de mujeres y niños [as] menores de 12 años de edad, se instauró en la década de los 70's, en las Líneas 1, 2 y 3 del Sistema, durante las horas pico de 06:00 a 10:00 y de 17:00 a 21:00 horas.

⁶⁶ Mediante oficio COPRED/CAPPYL/014/2016, se solicitó la información al Sistema de Transporte Colectivo *Metro*; dando respuesta al requerimiento, mediante oficio DG 10000/000166/2016.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Posteriormente, el 03 de julio del año 2000, debido al aumento en la demanda de transporte y con la finalidad de prevenir que las mujeres y niños [as] que viajan solos [as] fueran víctimas de maltrato físico y acoso sexual a bordo de los Trenes, se inició el "*Programa Prototipo de Asignación de los Primeros Carros para Mujeres y Niños menores de 12 años*", en la Línea 8, posteriormente comenzó a implementarse de manera permanente en las Líneas de mayor afluencia.

En junio del 2008, se firmó el Convenio de Colaboración Institucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal "*Viajemos Seguras*". El Sistema se comprometió a llevar a cabo las acciones correspondientes para su ejecución.

Con el propósito de mejorar la operación y la seguridad en el servicio, se llevaron a cabo reuniones de trabajo para optimizar los tiempos de servicio, donde la Dirección de Transportación y la Gerencia de Seguridad Institucional acordaron ampliar la "*Maniobra de Dosificación de Usuarios*" a los días sábado, así como reforzar con más elementos de Policía contratada la "*Maniobra de Separación de Mujeres y Niños menores de 12 años*", de 06:00 a 12:00 y de 14:00 a 22:00 horas.

Se cuenta también con el *Programa Libre Acceso Tarifa T-Cero*, que inició el 07 de enero de 2015, el cual consiste en proporcionar una tarjeta a personas con discapacidad, que brinda el servicio de paso por torniquete gratuito y activación del servicio de elevadores; a la fecha se han otorgado 21,393 tarjetas.

Entre los resultados que se han obtenido, destacan los siguientes:

- Reduce significativamente los casos de hostigamiento sexual hacia las mujeres y niños [as] menores de 12 años.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- Garantiza viajes más seguros y confortables a los niños [as] menores de 12 años que viajan solos [as] a sus escuelas y hogares.

3.- Respecto a la recepción de quejas, denuncias y/o reclamaciones, en su calidad de usuarias del servicio, sobre la prestación de éste, se señaló que:

Se han recibido quejas de mujeres, jóvenes, personas adultas mayores, personas con discapacidad, indígenas y menores de edad, éstos últimos a través de algún familiar adulto.

4.- En cuanto al trámite que se dio a las quejas, denuncias o reclamaciones, así como el resultado y si trajo consigo la implementación de alguna política pública, y los resultados que, en su caso se obtuvieron, se mencionó:

De conformidad a la naturaleza de la queja o intervención del personal adscrito a una de las diversas unidades administrativas que conforman el Organismo, la Gerencia de Atención al Usuario, la turna al área correspondiente para su investigación, atención y/o seguimiento; una vez que el área emite los comentarios o informe de acciones correctivas, el Sistema de Transporte Colectivo, lo informa al usuario a través de la Unidad de Orientación e Información.

5.- En cuanto a la estimación de los viajes otorgados con descuentos o gratuidad a las personas de los grupos en situación de discriminación, así como el nombre del programa del que derive la prestación del servicio gratuito y sus especificaciones, se reportó:

Los beneficiarios de referencia se desglosan en la siguiente tabla:



 SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



GRUPO	2013	2014	2015	TOTAL
Jefas de Familia	14,752	14,752	14,752	44,255
Personas desempleadas	3,558	3,558	3,558	10,674
Sederec	1,000	1,000	1,000	3,000
Estudiantes	40,969	40,969	40,269	147,207
Total por año	60,279	60,279	84,579	205,136

Asimismo, proporcionó la siguiente información⁶⁷:

1. En cuanto al listado de estudios, investigaciones, diagnósticos y otros documentos realizados por la institución o a solicitud de ésta para evaluar los servicios que el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro) otorga, a personas en situación de discriminación, a saber personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, etc., señalo:

139

El Sistema de Transporte Colectivo, a través de la Gerencia de Atención al Usuario, no ha realizado estudio o investigación que evalúe los servicios que este Organismo otorga a personas en situación de discriminación.

2. En cuanto a si todos los vagones de los trenes del STC-Metro, cuentan con:

a. Asientos preferentes para las personas en situación de discriminación; en su caso precisar la proporción de asientos preferentes y vagones donde se cuenta con éstos:

⁶⁷ Mediante oficio COPRED/CAPPYL/068/2016, el COPRED, le solicitó nueva información, la cual remitió en similar SDGO/581/2016





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

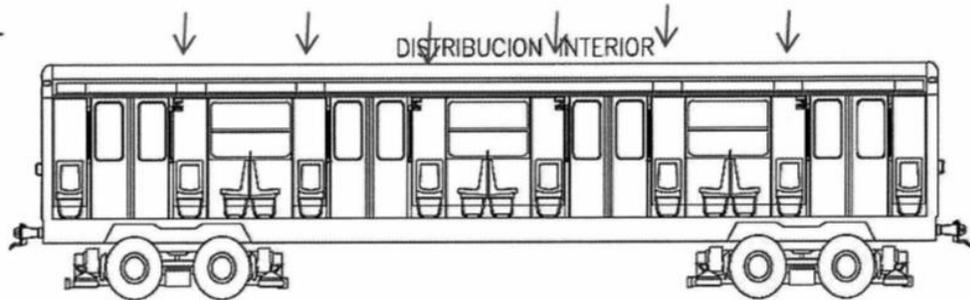


CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

a.- En la Línea 12, cada tren tiene 4 espacios para usuarios en silla de ruedas; teniendo 30 trenes con un total de 136 espacios físicos para usuarios con discapacidad en silla de ruedas, con cinturón de seguridad para este tipo de usuario.

En el resto de la Red del Servicio, cada modelo de tren, cuenta con asignación de asientos preferentes para personas en situación de discriminación, los que se encuentran disponibles en tres módulos, y por cada uno de ellos se ubican 4 posiciones, por lo que podemos encontrar 12 posiciones por carro, como se muestra a continuación:



b. Sobre los mecanismos con los que cuenta en el STC-Metro, para constatar que en aquellos vagones donde se cuenta con asientos preferentes, existen las señalizaciones correspondientes que permitan su identificación inmediata, por parte de las personas usuarias.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Cada tren, mediante su mantenimiento sistemático llevado a cabo en los Talleres correspondientes (Subgerencias de Mantenimiento), se realiza la verificación y reparación de señalamientos, a efecto de mantener su identificación para el público usuario.

c. En cuanto al número de vagones y listado de estaciones que cuentan con señalizaciones en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar y las líneas de transbordo; así como información sonora para personas con discapacidad, se señala que:

No se tiene instalado el Sistema Braille en los trenes en operación. El listado de Estaciones que tienen instaladas señalizaciones en lenguaje Braille (se especifican en el inciso h).

d. Para el caso de personas Indígenas, si se cuenta con algún dato que permita conocer si son monolingües y bilingües; en su caso la lengua indígena que hablan y si se han implementado señalizaciones e información sobre los servicios que presta el STC-Metro, en esas lenguas indígenas. De ser afirmativo precisar qué tipo de señalizaciones e información se ha proporcionado y en qué lugares o estaciones se ha implementado.

El Sistema de Transporte Colectivo no cuenta con datos estadísticos que nos permitan saber si son monolingües y bilingües, sin embargo se reproducen spots de audio en lengua náhuatl sobre áreas asignadas y dosificación de usuarios, con un impacto por hora las 18 horas de servicio del Sistema los 365 años del año.

e. Listado de estaciones que cuentan con elevadores destinados para las personas con discapacidad y número de éstos que se encuentran en funcionamiento. El Sistema de



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Transporte Colectivo tiene instalados 105 elevadores a lo largo de la Red que pueden ser utilizados por personas con discapacidad y personas con movilidad limitada. Los elevadores están distribuidos de la siguiente manera:

Línea	Estación	# de Elevadores	Accesibilidad
1	OBSERVATORIO (EST. TERMINAL)	2	COMPLETA
	BALDERAS (EST. CORRESPONDENCIA)	1	COMPLETA
	PINO SUÁREZ (EST. CORRESPONDENCIA)	2	COMPLETA
	ZARAGOZA (EST. DE PASO)	1	PARCIAL
	PANTITLÁN (EST. TERMINAL)	2	COMPLETA
2	TASQUEÑA (EST. TERMINAL)	3	COMPLETA
	ERMITA (EST. CORRESPONDENCIA)	1	COMPLETA
	CHABACANO (EST. CORRESPONDENCIA)	4	COMPLETA
	PINO SUÁREZ (EST. CORRESPONDENCIA)	1	PARCIAL
	ZÓCALO (EST. DE PASO)	1	PARCIAL
	REVOLUCIÓN (EST. DE PASO)	1	COMPLETA
	CUATRO CAMINOS (EST. TERMINAL)	2	COMPLETA
3	BALDERAS (EST. CORRESPONDENCIA)	2	PARCIAL
	HOSPITAL GENERAL (EST. DE PASO)	2	COMPLETA
	CENTRO MÉDICO (EST. CORRESPONDENCIA)	1	COMPLETA
	UNIVERSIDAD (EST. TERMINAL)	1	PARCIAL
9	CENTRO MÉDICO (EST. CORRESPONDENCIA)	2	PARCIAL
	CHABACANO (EST. CORRESPONDENCIA)	2	COMPLETA
A	PANTITLÁN (EST. ESTACIÓN TERMINAL)	2	COMPLETA
	TEPALCATES (EST. DE PASO)	1	PARCIAL
	SANTA MARTA (EST. DE PASO)	2	PARCIAL
	LA PAZ (EST. TERMINAL)	3	COMPLETA
B	CD. AZTECA (EST. TERMINAL)	2	COMPLETA
	PLAZA ARAGÓN (EST. DE PASO)	2	PARCIAL
	ECATEPEC (EST. DE PASO)	3	COMPLETA
	VILLA DE ARAGÓN (EST. DE PASO)	3	COMPLETA
	SAN LÁZARO (EST. CORRESPONDENCIA)	2	PARCIAL
	BUENAVISTA (EST. TERMINAL)	2	COMPLETA
12	EN SUS 20 ESTACIONES	51	COMPLETA
TOTAL 48 ESTACIONES		104	ELEVADORES



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Una cuarta etapa contempla instalar 17 elevadores y 4 plataformas; los trabajos iniciarán este año para concluir el primer semestre de 2016, en función de la suficiencia presupuestal requerida.

Tentativamente se tienen identificadas las siguientes ubicaciones:

Línea	Estación	No. de elevadores	No. de plataformas
2	Zócalo	2	
	Pino Suárez	1	
3	Balderas	1	
8	Constitución de 1917	3	
	Atlalilco	2	
	Iztacalco	3	
	Chabacano	2	
9	Velódromo	1	
	Ciudad Deportiva	1	2
	Centro Médico	1	
B	San Lázaro		2
Totales		17	4

f. Sobre el lista de estaciones con sanitarios accesibles a personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores, que por sus condiciones físicas o de salud tengan limitación de movimiento y desplazamiento, así como los mecanismos implementados para que se puedan utilizar:





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

El Sistema de Transporte Colectivo, no cuenta con sanitarios para servicio al público usuario, toda vez que éste se encuentra concesionado a particulares.

g. Accesibilidad en taquillas para personas de talla pequeña (comúnmente conocida como enanismo) y de aquellas que utilizan sillas de ruedas.

Actualmente el Sistema de Transporte Colectivo, no cuenta con la accesibilidad en taquillas para personas de talla pequeña (enanismo) y por lo que respecta a las personas que utilizan silla de ruedas, no requieren acudir a las taquillas, toda vez que cuentan con su tarjeta "Libre Acceso".

h. Qué estaciones cuentan con ingreso accesible, de ser así precisar si cuentan con pavimento táctil de advertencia que indique la ruta accesible, señalización visual, auditiva y táctil para personas ciegas y sordas, rampas y otros que sirvan para esa función.

144

Se cuenta también con 496 placas en sistema Braille instaladas en la Red distribuidas de la siguiente manera:



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Línea	Estación
2	GENERAL ANAYA
9	PANTITLÁN
	CENTRO MÉDICO
12	TACUBAYA
	MIXCOAC
	INSURGENTES SUR
	20 DE NOVIEMBRE
	ZAPATA
	PARQUE DE LOS VENADOS
	EJE CENTRAL
	ERMITA
	MEXICALTZINGO
	ATLALILCO
	SAN ANDRÉS TOMATLÁN
	LOMAS ESTRELLA
	CALLE 11
	PERIFÉRICO ORIENTE
	TEZONCO
	NOPALERA
	ZAPOTITLÁN
TLATELOLCO	
TLÁHUAC	
B	CIUDAD AZTECA
	PLAZA ARAGÓN
	OLÍMPICA
	ECATEPEC
	MÚZQUIZ
	RÍO DE LOS REMEDIOS
	IMPULSORA
	NEZAHUALCÓYOTL
	VILLA DE ARAGÓN
	BOSQUE DE ARAGÓN
	DEPORTIVO OCEANÍA
	OCEANÍA
	ROMERO RUBIO
	FLORES MAGÓN
	SAN LÁZARO
	MORELOS
	TEPITO
	LAGUNILLA
GARIBALDI	
GUERRERO	
BUENAVISTA	
TOTAL 43 ESTACIONES	



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



También hay instaladas guías táctiles para las personas con discapacidad visual en las siguientes estaciones:

Línea	Estación
2	GENERAL ANAYA
	INDIOS VERDES
3	LA RAZA
	GUERRERO
	JUÁREZ
	CENTRO MÉDICO
	COFILCO
9	UNIVERSIDAD
	PANTITLÁN
12	CENTRO MÉDICO
	TACUBAYA
	MIXCOAC
	INSURGENTES SUR
	20 DE NOVIEMBRE
	ZAPATA
	PARQUE DE LOS VENADOS
	EJE CENTRAL
	ERMITA
	MEXICALTZINGO
	ATLALILCO
	SAN ANDRÉS TOMATLAN
	LOMAS ESTRELLA
	CALLE 11
	PERIFÉRICO ORIENTE
	TEZONCO
	NOPALERA
	ZAPOTITLÁN
	TLATENCO
	TLÁHUAC
B	CIUDAD AZTECA
	PLAZA ARAGÓN
	OLÍMPICA
	ECATEPEC
	MÚZQUIZ
	RÍO DE LOS REMEDIOS
	IMPULSORA
	NEZAHUALCÓYOTL
	VILLA DE ARAGÓN
	BOSQUE DE ARAGÓN
	DEPORTIVO OCEANÍA
	OCEANÍA
	ROMERO RUBIO
	FLORES MAGÓN
	SAN LÁZARO
	MORELOS
	TEPITO
LAGUNILLA	
GARIBALDI	
GUERRERO	
BUENAVISTA	
TOTAL 50 ESTACIONES	





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

i.- En cuanto al número de personas que cuentan con la tarjeta libre acceso, si dicha tarjeta forma parte de un programa, cuando se inició su implementación, los requisitos para acceder a la tarjeta; el tipo de población a la que va dirigido el programa y el desglose de las personas usuarias por sexo, género y edad de manera mensual.

Actualmente se han entregado 22,866 Tarjetas Libre Acceso; con base al oficio SGAF/DF/GP/0087/2015 de fecha 15 de enero de 2016; en el STC no existe programa social; se dio inicio a la entrega de la Tarjeta libre Acceso el martes 07 de enero del 2015.

Requisitos:

- Constancia de discapacidad y funcionalidad, emitido por sector salud
- INE
- CURP
- I NAPAM

147

Tipo de población al que va dirigido: Personas con discapacidad y adultas mayores con movilidad limitada.

Sexo, género y edad de manera mensual: No contamos con una base de datos, ya que se cuantifica por trámites realizados.

En el portal del STC-Metro,⁶⁸ denominado *Tarjeta Libre Acceso*, se cuenta con información sobre quién la puede solicitar, así como los beneficios que otorga la tarjeta:

⁶⁸ Tarjeta Libre Acceso. <http://www.metro.cdmx.gob.mx/servicios/tarjlibreacceso.html>



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR SU TARJETA?

Los beneficiarios de este apoyo son:

- Los Adultos Mayores y las personas con discapacidad permanente de tipo motriz, auditiva, mental o visual.
- Al momento de solicitar la tarjeta deberá estar presente el beneficiado.
- El acompañante de la persona con discapacidad que usa silla de ruedas, podrá acceder al elevador, siempre y cuando esté presente el titular de la tarjeta de Libre Acceso.
- Todos ellos deberán ser residentes del Distrito Federal o del Estado de México.

¿QUÉ RECIBIRÁ?

- A los beneficiarios se les entregará la Tarjeta Libre Acceso, que cuenta con un mecanismo electrónico para su funcionamiento en los 103 elevadores instalados en la Red del Metro. La tarjeta deberá presentarse en el lector óptico para ingresar al ascensor.
- La tarjeta Libre Acceso tiene vigencia hasta de un año, es renovable, y con ella los beneficiarios tienen autorizado el acceso a los elevadores y el ingreso para viajar por la Red del Metro.

148

3. En torno a la capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, así como las campañas de difusión y sensibilización para el público en general sobre la importancia de un transporte incluyente y el respeto a los derechos de las personas usuarias en situación de discriminación, informe:

a) A las personas Servidoras Públicas, tanto las que laboran directamente para el STC-METRO, o como aquellas que presten apoyo, como es la Policía Bancaria Industrial:

- Si se cuenta con un programa permanente de capacitación y sensibilización sobre el Derecho a la Igualdad y No Discriminación en el STC-Metro.



 SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- Si se ha implementado algún programa de capacitación sobre la atención que se debe dar a las personas con discapacidad, personas adultas mayores, personas indígenas, niños y niñas (menores de 12 años). Por ejemplo: cuando ingresa una persona ciega, la forma en que se le aborda para ofrecerle ayuda.
- Número de capacitaciones en lengua de señas mexicana y de alguna lengua indígena, especialmente para quienes tienen contacto directo con el público usuario, como son el personal en las taquillas y en torniquetes

La Gerencia del Instituto de Capacitación y Desarrollo (INCADE), mediante oficio 10300/INCADE/645/2016, informó las acciones que en relación a la Línea de Acción 1996 del Programa de Sensibilización en Derechos Humanos del D. F., se ha realizado en el Sistema de Transporte Colectivo, desde el año 2012 hasta el primer trimestre de 2016, a saber:

149

❖ 2012

En el año 2012, se realizaron 19 talleres sobre el tema "Legalidad, Justicia y Derecho Humanos", capacitando a 728 trabajadores de la Gerencia de Seguridad Institucional y de la Coordinación de Taquillas. En este tiempo todavía existía la categoría de Vigilante.

Los cursos para el personal de Vigilancia fueron gestionados directamente por la Gerencia de Seguridad Institucional e impartidos por la Comisión de Derechos Humanos del D, F. En el caso de la Coordinación de Taquillas fueron impartidos por personal del Organismo.

❖ 2013





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Durante el año 2013, se llevaron a cabo 6. Cursos, con 44 participantes, en las temáticas de Derechos Humanos y la No Discriminación.

❖ **2014**

Respeto al año 2014, 5. trabajadgres del INCADE asistieron a las oficinas de la Comisión de Derechos Humanos del D.F., a tomar el curso para formarse como Facilitadores/Promotores en Derechos Humanos, con el objetivo de formar instructores internos del STC, que apoyarían en la impartición de las asignaturas en: "Básico en Derechos Humanos", "Introducción a los Derechos Humanos", "El Derecho a la No Discriminación". Los temas anteriores se impartieron a las diferentes áreas del Organismo, pero particularmente a las que proporcionan servicio como son: Transportación y Taquilla, en sus Programas de Actualización para Conductores, IJE'S, Reguladores, personal de Taquilla y Supervisoras.

En agosto de 2014, el INCADE envió a una participante al X Diplomado sobre Derechos Humanos y la No Discriminación, que fue impartido por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la U.N.A.M.

En el año 2014, en total se realizaron 27 cursos, capacitando a 468 servidores públicos del S.T.C.

❖ **2015**

En el año 2015 y con la finalidad de que el Programa de Sensibilización y Capacitación en Derechos Humanos tuviera mayor difusión entre las áreas administrativas; el INCADE incluyó dentro de su calendario de Cursos Genéricos y Administrativos del S.T.C., el curso de "Introducción a los Derechos Humanos", programando 8 grupos a lo largo del año.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Así mismo en los meses de febrero y mayo se envió un Oficio-invitación a la Dirección de Transportación,, con copia a las Gerencias de Líneas 1, 3, 4 y 12; 2, 5, 6, y B y 7, 8, 9 y A, así como a la Coordinación de Taquillas a participar en los cursos Módulo I: "Elementos Básicos de Derechos Humanos"; Módulo II "Seminario de Elementos Específicos en Derechos Humanos y "Módulo III "Herramientas para Promotores en Derechos Humanos", que la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) llevaría a cabo en diferentes fechas, en la sala Digna Ochoa de esa Comisión, con el objetivo primordial de capacitar al personal para ser facilitador (Instructor) en dicha temática, con lo que se fortalece y amplía la plantilla de instructores que imparten este tipo de materias en el S.T.C.

El 15 de mayo, en las instalaciones de la Comisión de Derechos Humanos, se llevó a cabo la ponencia "Nuevas Herramientas para la Educación en Derechos Humanos", a la cual asistió personal del organismo, que son instructores.

151

En 2015 se realizaron 55 cursos a 670 servidores públicos del S.T.C.

❖ **2016**

Durante el primer trimestre del presente año se han llevado a cabo 25 cursos, con 299 participantes, distribuidos de la siguiente manera:

Enero

No se llevó a cabo capacitación sobre "Derechos Humanos".

Febrero



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

En el mes de febrero se implementaron 8 cursos, con 102 participantes, capacitando a 64 participantes adscritos al área de transportación y 38 de taquilla. Los cursos se impartieron de la siguiente manera:

Un curso, con 13. participantes, con el tema: Derecho a la No discriminación; 4 cursos con 45 participantes sobre el tema de Derechos Humanos para los cursos de Actualización de Líneas 1, 3, 4 y B y Actualización de Líneas 7, 8, 9 y A, un curso sobre El Derecho a la No discriminación", con. 6 participantes para los cursos de Actualización de Conductores e. Inspectores Jefes de Estación de las Gerencias, de Líneas 7, 8, 9 y A y 2 cursos con el tema "Derechos Humanos", con 38 participantes, para los .cursos de Actualización del Personal de Taquilla. (Anexo 1)

Marzo

En el mes de marzo se realizaron 17 cursos con 197 participantes, distribuidos de la siguiente manera 2 cursos con 22 participantes sobre el tema de Modulo 1: "Elementos Básicos de Derechos Humanos" que impartió personal de la Comisión de Derechos Humanos, a personal de diferentes áreas del .S.T.C., 4 cursos sobre "Derechos Humanos" con un total de 54 participantes para los cursos de Actualización de Conductores e Inspectores Jefes de Estación de las Gerencias de Líneas 1, 3, 4, Gerencias de Líneas 2, 5, 6 y B y Gerencias 7, 8, 9 y A , 2 cursos con un total de 18 participantes sobre "Elementos Básicos de Derechos Humanos y elementos específicos aplicables al S.T.C. para cursos de Actualización de Líneas 7, 8, 9 y A; 6 cursos con un total de 34 participantes para cursos de Actualización de Línea 12; 3 cursos con 69, participantes con el tema "Derechos Humanos" para Personal de Taquilla".

152



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



La información de las acciones antes descritas, se enlista en el cuadro resumen

En este rubro, la Gerencia de Atención al Usuario, informó que el CIITEC-IPN en coordinación con el INCADE, impartió un curso de atención a usuarios especiales y la Escuela de Administración Pública, impartió un curso de Atención Ciudadana de Calidad en la Ciudad de México.

Así mismo, actualmente tres trabajadores del Organismo, participan en el diplomado de Lengua de Señas Mexicano que imparte el INDEPEDI; al término de su diplomado serán replicadores y atenderán al usuario con discapacidad auditiva. Cinco trabajadores más, terminaron el "2o. Diplomado en Atención Integral a la Salud de las Personas con Discapacidad" que impartió la Secretaria de Salud del D. F., los cuales serán replicadores y darán atención a trabajadores con discapacidad en el Sistema.

Por lo que respecta a la Unidad de Orientación e Información, la Unidad de Tarjeta Recargable y los Módulos de Información dependientes de la Gerencia de Atención al Usuario y que mantienen contacto directo con el público usuario, no cuentan con capacitación en lengua de señas mexicanas o alguna otra lengua indígena.

La Gerencia de Seguridad Institucional informó mediante oficio GSI/001737/2016, de fecha 27 de abril de 2016, que con la participación de instructores de la Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia, de la Coordinación de Protección Civil y de la Dirección de Transportación, en las instalaciones del Instituto de Capacitación y Desarrollo (INCADE), a los elementos de nuevo ingreso de las Corporaciones Policiales al servicio del Sistema de Transporte Colectivo, se le proporciona capacitación en los siguientes temas:





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Inducción al Sistema de Transporte Colectivo: a) Antecedentes Históricos, b) Red Actual del S.T.C., c) Conceptos y áreas con la que interactúan los elementos policiales y d) funciones asignadas a la Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia.

Técnica Metro: a) Las vías y sus elementos, b) Catenaria, Corte de Urgencia de Alimentación Tracción (C.U.A.T.), c) Ruptores, d) Clasificación de los trenes, e) Zonas que integran una estación, f) Zonas que integran una estación, g) Zonas de andenes y locales técnicos, h) Maniobras implementadas por el Sistema de Transporte Colectivo (dosificación, separación y desalojo de trenes).

Lo anterior, con la finalidad de establecer los lineamientos que los elementos policiales deben cumplir en el desarrollo de sus funciones al interior de las instalaciones de este Organismo.

154

Así mismo, la capacitación de referencia tiene como objetivo proporcionar las técnicas y herramientas teóricas y metodológicas, para que los policías desarrollen sus habilidades y actitudes en el desempeño de sus actividades; y en las Bases y Convenios de Colaboración celebrados entre este Organismo y las Corporaciones Policiales, se establece que los elementos deben contar con conocimientos básicos en materia de Derechos Humanos y trato digno, aunado a que a los policías al servicio de del S.T.C., periódicamente de manera verbal y por escrito, se les exhorta para que durante el desarrollo de sus funciones, actúen respetando los derechos humanos de todas las personas, debiendo proporcionar los apoyos que le público usuario requiera con cortesía, profesionalismo y respeto.

b) Al público en general:



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Si se han implementado campañas de difusión y sensibilización hacia la población usuaria para informarles sobre:
 - La importancia de los asientos preferentes y el que éstos sean cedidos por sus ocupantes en el momento en que se encuentre abordado una persona en situación de discriminación.
 - La diferencia entre asiento exclusivo (que no es el caso) y asiento preferente.
 - La importancia de tener espacios de transporte incluyentes e igualitarios, tomando en consideración la diferencia y la situación de desventaja social que tienen las personas con discapacidad, adultas mayores, indígenas, los niños y las niñas menores de 12 años.
 - La importancia del respeto y de la construcción de espacios libres de barreras físicas y culturales.
- En caso de que se hayan implementado las campañas de difusión y sensibilización, la temporalidad de éstas y su permanencia.

155

A través de diferentes áreas el Organismo se ha fomentado el trato igualitario de las personas, al igual que la prevención y erradicación de la discriminación de cualquier índole.

Las acciones que se realizan son a través de mensajes de audio y redes sociales.

Se hace la transmisión de audios en las 195 estaciones y los vagones de la Línea 12 sobre los temas:

- Respecto de las áreas asignadas para mujeres, niños, personas adultas mayores, personas con alguna discapacidad, para que su ascenso y descenso sea más seguro.
- Respeto entre los pasajeros -Aviso de la ubicación de los módulos de atención a víctimas de abuso sexual.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Diversidad cultural, respeto y reconocimiento a la equidad social, diversidad sexual y personas con alguna discapacidad.
- Medidas de seguridad para los niños al utilizar las escaleras eléctricas.
- Ceder el asiento a personas con alguna discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores

Los siguientes audios son transmitidos en lengua náhuatl con lo que se busca erradicar la discriminación en el uso del Transporte Colectivo y hacerlo accesible:

- Áreas asignadas
- De corazón a corazón (respeto a los usuarios)
- Equidad social
- Lo cortés no (Ceder el asiento)
- Palanca de emergencia
- Cierre de puertas
- Dosificación de usuarios
- Cultura cívica ambulantes
- Sismo protección civil

156

Todos tienen un pautado de un impacto por hora, las 18 horas de servicio del Sistema, los 365 años del año.

Finalmente en relación a las campañas publicitarias se realizan a través de carteles que invitan al respeto de las personas y trato igualitario.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



01 de noviembre al
31 de diciembre del 2014



Etapa 1: 10 de agosto
31 de octubre 2014

Etapa 2: 01 de noviembre
31 diciembre 2014



06 de junio al
06 de agosto del 2014



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Anexo. Primer Informe del Programa de Sensibilización y Capacitación de Derechos Humanos.



Sistema de Transporte Colectivo
Gerencia del Instituto de Capacitación y Desarrollo
Primer Informe del Programa de Sensibilización y Capacitación de Derechos Humanos 2016



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO
190 años

No. de curso	Nombre del curso	Periodo de Impartición	No. de Participantes	Instructor del S.T.C.	Instructor externo	Duración (HORAS)	Costo Presupuestal	Área usuaria	Perfil de capacitados
1.-	Derechos Humanos	09-02-16	10	*		6	SiCosto	GL 7, 8, 9 y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
2.-	Derecho a la No discriminación	09-02-16	6	*		6	SiCosto	GL 7, 8, 9 y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
3.-	Derechos Humanos	16-02-16	20	*		6	SiCosto	Coordinación de Taquilla	Taquilleros
4.-	Derecho a la No discriminación	19-02-16	13	*		6	SiCosto	Varios	Diversos
5.-	Derechos Humanos	19-02-16	15	*		6	SiCosto	GL 1, 3, 4 y B	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
6.-	Derechos Humanos	23-02-16	8	*		6	SiCosto	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
7.-	Derechos Humanos	23-02-16	6	*		6	SiCosto	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
8.-	Derechos Humanos	23-02-16	18	*		3	SiCosto	Coordinación de Taquilla	Taquilleros
9.-	Desarrollo Humano	03-03-16	30	*		6	SiCosto	Coordinación de Taquilla	Taquilleros
10.-	Derechos Humanos	04-03-16	25	*		6	SiCosto	GL 1, 3, 4 y B	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
11.-	Derechos Humanos	7-03-16	5	*		6	SiCosto	GL 2, 5, 6 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
12.-	Derechos Humanos	7-03-16	5	*		6	SiCosto	GL 2, 5, 6 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
13.-	Elementos Básicos de Derechos Humanos y Elementos específicos aplicables al S.T.C	8-03-16	8	*		6	SiCosto	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)

158



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



No. de curso	Nombre del curso	Periodo de impartición	No. de Participantes	Instructor del S.T.C.	Instructor externo	Duración (Horas)	Costo Presupuestal	Área usuaria	Perfil de capacitando
14.-	Elementos Básicos de Derechos Humanos 7 Elementos específicos aplicables al S.T.C	8-03-16	10	*		6	S/Costo	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
15.-	Derechos Humanos	08-03-16	20	*		3	S/Costo	Coordinación de Taquilla	Supervisoras de Taquilla y Taquilleras
16.-	Modulo 1: Elementos Básicos de Derechos Humanos	7 al 14-03-16	11		Exceso de Derechos Humanos (COPRED)	4	S/COSTO POR CONVENIO	Coordinación de Taquillas.	Supervisoras de Taquilla y Taquilleras
17.-	Derecho a la No discriminación	11-03-16	11	*		6	S/Costo	Com. de Atención al usuario Gabinete de Seguridad Institucional Gabinete Jurídico	Diversos.
18.-	Derechos Humanos	14-03-16	6	*		6	S/Costo	GL 2, 5, 6 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
19.-	Derechos Humanos	15-03-16	19	*		6	S/Costo	Coordinación de Taquilla	Taquilleras
20.-	Derechos Humanos	15-03-16	13	*		6	S/Costo	GL 2, 5, 6	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
21.-	Derechos Humanos	15-03-16	6	*		6	S/Costo	GL 2, 5, 6 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
22.-	Derechos Humanos	26-03-16	6	*		6	S/Costo	GL 2, 5, 6 y 12 GL 7, 8, 9 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
23.-	Derechos Humanos	28-03-16	6	*		6	S/Costo	GL 2, 5, 6 y 12	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
24.-	Derechos Humanos	29-03-16	7	*		3	S/Costo	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)
25.-	Derechos Humanos	29-03-16	9	*		3	S/Costo	GL 7, 8, 9 Y A	Conductores e Inspectores Jefes de Estación (IJE'S)

La Coordinadora de Taquillas, del Sistema de Transporte Colectivo *Metro*, informó⁶⁹ las acciones que realiza en torno al transporte incluyente:

...

2 inciso g).- Accesibilidad en taquillas para personas de talla pequeña y de aquellas que utilizan silla de rueda.

La Coordinación de Taquillas, no participa en el proyecto de diseño de estructuras de estaciones.

⁶⁹ Mediante oficio T/SGAF/50000/033, DE 26 de abril de 2016, proporcionó la información





3.- Capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario.

Bajo los Programas de Capacitación 2015 y 2016, se lleva a cabo la impartición del curso "Elementos Básicos en Derechos Humanos", por parte de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, mediante tres módulos, dirigido a servidoras y servidores públicos.

La Gerencia de Seguridad Institucional, sobre la capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, así como a las campañas de difusión y sensibilización para el público en general sobre la importancia de un transporte incluyente y el respeto a los derechos de las personas usuarias en situación de discriminación, informó⁷⁰:

160

Sobre el particular, le comento que con la participación de instructores de la Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia de la Coordinación de Protección Civil y de la Dirección de Transportación, en las instalaciones del Instituto de Capacitación y Desarrollo (INCADE), a los elementos de nuevo ingreso de las Corporaciones Policiales al servicio de este Organismo, se les proporciona capacitación en los siguientes temas:

Inducción al Sistema de Transporte Colectivo:

- Antecedentes Históricos
- Red Actual del Sistema de Transporte Colectivo
- Conceptos y áreas con la que interactúan los elementos policiales

⁷⁰ A través del oficio GSI/001737/2016.





- Funciones asignadas a la Coordinación de Servicios Externos de Vigilancia

Técnica Metro:

- Las vías y sus elementos
- Catenaria, Corte de Urgencia de Alimentación Tracción (C.U.A.T.)
- Ruptores
- Clasificación de los trenes
- Zonas que integran una estación
- Zonas de andenes y locales técnicos
- Maniobras implementadas por el Sistema de Transporte Colectivo (dosificación, separación y desalojo de trenes).

Lo anterior, con la finalidad de establecer los lineamientos que los elementos policiales deben cumplir en el desarrollo de sus funciones al interior de las instalaciones de esta Entidad.

161

La Gerencia de Seguridad Institucional, reiteró el objetivo de la capacitación, de proporcionar las técnicas y herramientas teóricas y metodológicas, con el propósito de que los policías desarrollen sus habilidades y actitudes para un óptimo desempeño de sus actividades. También señaló que de acuerdo con información proporcionada por la Coordinadora de Servicios Externos de Vigilancia, en las Bases y Convenios de Colaboración celebrados entre este Organismo y las Corporaciones Policiales, los elementos deben contar con conocimientos básicos en materia de Derechos Humanos y trato digno y que periódicamente, de manera verbal y por escrito, se les exhorta para que respeten los derechos humanos de todas las personas y proporcionen los apoyos que el público usuario requiera.





De la misma manera, proporcionó⁷¹ la relación de elevadores que están ubicados en las diversas líneas del Sistema de Transporte Colectivo:

ANEXO OFICIO GIF7:
ELEVADORES UBICADOS EN LAS DIVERSAS LÍNEAS DEL S.T.C. EN
FUNCIONAMIENTO

NO.	ESTACIÓN	LÍNEA	No. DE ELEVADOR
1.	ZARAGOZA	1	ZAR-1EH
2.	PINO SUAREZ	1	PIN1-ET1
3.	PINO SUAREZ	1	PIN1-ET2
4.	BALDERAS	1	BAL1-ET1
5.	TAXQUEÑA	2	TAS-1EH
6.	TAXQUEÑA	2	TAS-2EH
7.	TAXQUEÑA	2	TAS-3EH
8.	UNIVERSIDAD	3	UNI-1EH
9.	TEPalcATES	A	TEP-1EH
10.	SANTA MARTA	A	SMA-1EH
11.	SANTA MARTA	A	SMA-2EH
12.	LA PAZ	A	LPA-1EH
13.	LA PAZ	A	LPA-2EH
14.	LA PAZ	A	LPA-3EH
15.	CIUDAD AZTECA	B	CAZ-1EH
16.	PLAZA ARAGON	B	PLA-1EH
17.	PLAZA ARAGON	B	PLA-2EH
18.	ECATEPEC	B	ECA-1EH
19.	ECATEPEC	B	ECA-2EH
20.	ECATEPEC	B	ECA-3EH

⁷¹ Mediante oficio GIF/2020/16 de 28 de abril de 2016





ANEXO OFICIO GI/

ELEVADORES UBICADOS EN LAS DIVERSAS LÍNEAS DEL S.T.C. EN
FUNCIONAMIENTO

21.	VILLA DE ARAGON	B	VAR-1EH
22.	VILLA DE ARAGON	B	VAR-2EH
23.	VILLA DE ARAGON	B	VAR-3EH
24.	OBSERVATORIO	1	OBS-1EH
25.	OBSERVATORIO	1	OBS-2EH
26.	PANTITLÁN	1	PA1-1EH
27.	PANTITLÁN	1	PA1-2EH
28.	PINO SUAREZ	2	PIN2-ET1
29.	ZOCALO	2	ZOC2-ET1
30.	ERMITA	2	ER2-1EH
31.	CHABACANO	2	CH2-1EH
32.	CHABACANO	2	CH2-2EH
33.	CHABACANO	2	CH2-3EH
34.	CHABACANO	2	CH2-4EH
35.	CUATRO CAMINOS	2	CCA-1EH
36.	CUATRO CAMINOS	2	CCA-2EH
37.	CENTRO MÉDICO	3	CM3-1EH
38.	BALDERAS	3	BAL3-ET1
39.	BALDERAS	3	BAL3-ET2
40.	HOSPITAL GENERAL	3	HGN3-ET1





ANEXO OFICIO GIF/20

ELEVADORES UBICADOS EN LAS DIVERSAS LÍNEAS DEL S.T.C. EN
FUNCIONAMIENTO

41.	HOSPITAL GENERAL	3	HGN3-ET2
42.	CENTRO MEDICO	3	CME3-ET1
43.	CENTRO MEDICO	9	CME9-ET1
44.	CHABACANO	9	CH9-1EH
45.	CHABACANO	9	CH9-2EH
46.	PANTITLÁN	A	PAA-1EH
47.	PANTITLÁN	A	PAA-2EH
48.	CIUDAD AZTECA	B	CAZ-2EH
49.	SAN LAZARO	B	SLA-1EH
50.	SAN LAZARO	B	SLA-2EH
51.	BUENAVISTA	B	BUEB-ET1
52.	BUENAVISTA	B	BUEB-ET2
53.	TLAHUAC	12	TLA1-1E
54.	TLAHUAC	12	TLA1-2E
55.	TLAHUAC	12	TLA2-3E
56.	TLALTENCO	12	TLT1-1E
57.	TLALTENCO	12	TLT1-2E
58.	ZAPOTITLAN	12	ZPT1-1E
59.	ZAPOTITLAN	12	ZPT2-2E
60.	NOPALERA	12	NOP1-1E
61.	NOPALERA	12	NOP2-2E
62.	OLIVOS	12	OLV1-1E





ANEXO OFICIO GIF/2020/16

ELEVADORES UBICADOS EN LAS DIVERSAS LÍNEAS DEL S.T.C. EN
FUNCIONAMIENTO

63.	OLIVOS	12	OLV2-2E
64.	TEZONCO	12	SLO1-1E
65.	TEZONCO	12	SLO2-2E
66.	PERIFERICO	12	PEO1-1E
67.	PERIFERICO	12	PEO2-2E
68.	PERIFERICO	12	PEOC-3E
69.	CALLE 11	12	C11-1E
70.	CALLE 11	12	C112-2E
71.	LOMAS ESTRELLA	12	LOE1-1E
72.	LOMAS ESTRELLA	12	LOE2-2E
73.	SAN ANDRES TOMATLAN	12	SAT1-1E
74.	SAN ANDRES TOMATLAN	12	SAT2-2E
75.	CULHUACAN	12	CLH1-1E
76.	CULHUACAN	12	CLH2-2E
77.	ATLALILCO	12	ATL1-1E
78.	ATLALILCO	12	ATL2-2E
79.	MEXICALTZINGO	12	MEX1-1E
80.	MEXICALTZINGO	12	MEX2-2E
81.	MEXICALTZINGO	12	MEXC-3E
82.	ERMITA	12	ERM1-1E
83.	ERMITA	12	ERM2-2E
84.	ERMITA	12	ERMP-3E

165





ANEXO OFICIO GIF/2020/16

ELEVADORES UBICADOS EN LAS DIVERSAS LÍNEAS DEL S.T.C. EN
FUNCIONAMIENTO

85.	ERMITA	12	ERMP-4E
86.	EJE CENTRAL	12	ECE1-1E
87.	EJE CENTRAL	12	ECE2-2E
88.	EJE CENTRAL	12	ECEC-3E
89.	PARQUE DE LOS VENADOS	12	PLV1-1E
90.	PARQUE DE LOS VENADOS	12	PLV2-2E
91.	PARQUE DE LOS VENADOS	12	PLVC-3E
92.	ZAPATA	12	ZAP1-1E
93.	ZAPATA	12	ZAP2-2E
94.	ZAPATA	12	ZAPC-3E
95.	HOSPITAL 20 DE NOVIEMBRE	12	N201-1E
96.	HOSPITAL 20 DE NOVIEMBRE	12	N202-2E
97.	HOSPITAL 20 DE NOVIEMBRE	12	N20C-3E
98.	INSURGENTES SUR	12	ISS1-1E
99.	INSURGENTES SUR	12	ISS2-2E
100.	INSURGENTES SUR	12	ISSC-3E
101.	MIXCOAC	12	MIX1-1E
102.	MIXCOAC	12	MIX2-2E
103.	MIXCOAC	12	MIXC-3E





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS (STE).



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

1. Número anual de viajes de Mujeres, Jóvenes (15 a 29 años; Niñas y niños (0a 14 años), personas adultas mayores (60 años y más); Personas Indígenas; Personas con Discapacidad y el total de la población usuaria del servicio que su institución brinda, ello durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015.

Red de Trolebuses:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mujeres	19'707,848	26'504,502	24'697,154	26'470,415	25'853,315	25'069,995
Niñas y Niños de 0 a 12 años	1'873,003	2'817,030	3'129,083	3'353,752	2'761,351	2'667,686
Adultos Mayores (+ 60 años)	12'539,480	14'690,999	14'587,084	15'634,440	14'888,857	14'437,745
Personas con Discapacidad	220,353	211,040	174,230	186,740	270,526	262,329
Total Personas Transportadas	68'860,406	76'162,949	72'627,574	77'842,250	73'684,540	71'451,999

Línea del Tren Ligero:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Mujeres	10'256,690	12'885,141	13'034,286	12'356,491	10'608,694	11'751,705
Niñas y Niños de 0 a 12 años	614,358	667,774	675,503	640,376	600,903	665,645
Adultos Mayores (+ 60 años)	2'358,403	3'116,747	3'152,824	2'988,874	3'395,311	3'761,131
Personas con Discapacidad	68,939	62,053	62,771	59,507	157,446	174,410
Total Personas Transportadas	28'536,216	31'078,976	31'438,715	29'803,872	29'374,394	32'539,275

167

La información proporcionada es con base en los resultados de los estudios de ascenso, descenso y forma de pago, en los cuales no se considera la clasificación para “Jóvenes de 15 a 29 años” y “Personas Indígenas”.

2. Sobre si cuenta con Programas específicos de transporte, y/o Protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas señaladas; desde cuándo y qué resultado ha tenido:



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

El Servicio de Transportes Eléctricos, brinda el servicio público de pasajeros a través de la **Red de Trolebuses** integrada por 8 líneas, incluyendo un circuito local en el Instituto Politécnico Nacional, con una cobertura de servicio en nueve Delegaciones Políticas de la Ciudad de México y una longitud de operación de 196.94 kilómetros; la conformación permite atender parte de la demanda de transporte de los principales corredores de la Ciudad.

El **Tren Ligero** forma parte de la Red del Servicio de Transportes Eléctricos, el cual opera en el sur de la Ciudad de México prestando un servicio de transporte no contaminante a la población de las Delegaciones Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco, brindando su servicio a través de 16 estaciones y 2 terminales, mediante 24 trenes dobles, acoplados con doble cabina de mando y una capacidad máxima de 374 pasajeros, por unidad.

Esta Entidad no cuenta con Programas Sociales; sin embargo, coadyuva en el cumplimiento de éstos a través de Convenios de Colaboración de apoyo a grupos vulnerables, así mismo en cumplimiento a las disposiciones establecidas en la materia por parte de Gobierno de la Ciudad de México, como la exención de pago por el uso del transporte público de pasajeros para Adultos Mayores, Personas con Discapacidad y menores de 5 años, publicado en las Gacetas Oficiales correspondientes.

En ese orden de ideas, el Servicio de Transportes Eléctricos realiza acciones para brindar un mejor servicio a los grupos de Personas con Discapacidad, Adultos Mayores, Mujeres y Niños y Niñas que utilizan nuestros servicios, como a continuación se indica.

2.1 Número de Unidades Exclusivas para Mujeres:

En el marco del Convenio de Colaboración Interinstitucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público de Pasajeros





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

en el Distrito Federal “Viajemos Seguras”, a partir del Ejercicio 2015, se realizaron las acciones para proporcionar el servicio especial a las mujeres con Trolebuses exclusivos en los Corredores Cero Emisiones “Eje Central”, “Eje 2 Sur”, “Eje 7 Sur” y la línea Metro Boulevard Puerto Aéreo – Metro El Rosario.

Línea	Unidades Asignadas	Horario de Servicio
Corredor Cero Emisiones “Eje Central”	2	6:30 – 21:00
Corredor Cero Emisiones “Eje 2 – 2 A Sur”	2	
Corredor Cero Emisiones Bus – Bici “Eje 7 – 7 A Sur”	2	
Metro Boulevard Puerto Aéreo – Metro El Rosario	2	



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DEL DISTRITO FEDERAL

2.2 Dosificación de la demanda en el Tren Ligero:

En las terminales Tasqueña y Xochimilco, así como en las estaciones Periférico, Tepepan, La Noria, Huichapan y Francisco Goitia, se refuerza la cantidad de personal de transportación y supervisión para dosificar a los usuarios y auxiliar en el cierre de puertas



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

de los trenes, garantizando la seguridad de las usuarias y usuarios y la circulación de los trenes, para mantener una regulación adecuada entre los mismos.



Terminal Xochimilco



Terminal Tasqueña

2.3 Separación Mujeres – Hombres en la Línea del Tren Ligero:

170

En las terminales Tasqueña y Xochimilco, donde la afluencia de usuarios es significativa, se realiza la separación de mujeres y hombres de la siguiente forma:

Terminal Tasqueña: se realiza la separación de mujeres y hombres al entrar a la terminal, dejando abordar primero a las mujeres, quienes ocupan el primer vagón del tren y posteriormente a los hombres.

Terminal Xochimilco: La separación de hombres y mujeres se realiza de la siguiente forma; al entrar a la terminal, las mujeres ingresan al andén lateral de la terminal, ingresando primero para abordar el tren, posteriormente ingresan los hombres, quienes se encuentran en el andén central de dicha terminal; cuando se cuenta con disponibilidad de parque vehicular, se destina un tren exclusivo para mujeres y el siguiente tren para hombres y mujeres.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL



2.4 Actividades de Difusión:

a. En el marco de la Actividad Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos “Formación y Especialización para la Igualdad de Género”, la Entidad realiza eventos de difusión de Equidad de Género. Las campañas consideran la participación de las usuarias



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

y usuarios del Tren Ligero y de la Red de Trolebuses, así como la ciudadanía asistente, a través de actividades lúdicas e interactivas, obsequiando artículos con leyendas relativas al tema, teniendo la participación de representantes de la Coordinación de Modelos de Atención de la Violencia contra Mujeres/Programa Viajemos Seguras del Instituto de las Mujeres, quienes proporcionan asesoría y distribución de material informativo.

b. En apoyo al Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, el Organismo participa en las Mega Jornadas de Difusión del Programa “Viajemos Seguras en el Transporte Público del Gobierno del Distrito Federal”, mediante la implementación de actividades lúdicas e interactivas, así como el obsequio de artículos con mensajes relativos al tema y la distribución de material informativo, para la promoción de la defensa de los derechos de las mujeres de viajar libres de violencia sexual en cualquier modo de transporte público de la Ciudad de México.

172



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



c. En cumplimiento a los Acuerdos establecidos en la Cuarta Sesión Ordinaria del “Gabinete de Unidad y No Discriminación” de esta Entidad, donde se estableció el compromiso de implementar actividades lúdicas, culturales e informativas, para fomentar a las usuarias y usuarios la importancia de la Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, se realizaron cinco eventos de las actividades para celebrar la “Semana de la Igualdad Sustantiva”, del 20 al 24 de julio de 2015.

2.5 Acciones realizadas a favor de las personas con discapacidad.

Trolebuses:

En el Ejercicio 2012, como parte de los trabajos de remozamiento de 100 trolebuses de la serie 4000 y con el propósito de garantizar su accesibilidad, se realizó la incorporación de un escalón adicional de “cortesía” en la puerta de ascenso, activándose de manera automática con la apertura de las puertas, lo que ha facilitado el abordaje a las personas con discapacidad y adultos mayores con seguridad. Las unidades prestan servicio en las líneas: Metro Boulevard Puerto Aéreo – Metro El Rosario; Ciudad Universitaria – San Francisco Culhuacán y San Felipe de Jesús – Metro Hidalgo.





SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL

Para sensibilizar a la ciudadanía que utiliza la Red de Trolebuses, la Dirección de Transportación de la Entidad realizó la colocación de adheribles de “Asiento Reservado” a 100 unidades de la serie 4000 para garantizar la seguridad y el confort de los Adultos Mayores, Personas con Discapacidad, Mujeres, Niños y Niñas, durante su viaje.



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL

Se ha reiterado a los operadores de la Red de Trolebuses, activar en cada una de las paradas para el ascenso y descenso de usuarios, el sistema de arrodillamiento de los trolebuses serie 9000 para facilitar el abordaje seguro de las personas Adultas Mayores y Personas con Discapacidad.

En el marco del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal, anualmente, en coordinación con la Dirección Ejecutiva de Apoyo a Personas con Discapacidad del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), se imparte en el Depósito de Tetepilco, el curso “Taller de Sensibilización para el Trato y Manejo de Personas con Discapacidad”, dirigido a los operadores, supervisores y personal administrativo del área de Transportación de Trolebuses y Tren Ligero.



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Tren Ligero:

En el marco del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal, que establece garantizar la accesibilidad y seguridad a las Personas Adultas Mayores y con Discapacidad en el transporte público de pasajeros que administra el Gobierno de la Ciudad de México, en la Línea del Tren Ligero (Tasqueña – Xochimilco), en el mes de septiembre de 2012, se realizó la instalación de guías táctiles para personas ciegas en la estación de Xomali.





Para garantizar la accesibilidad de las Personas Adultas Mayores y Personas con Discapacidad que utilizan la línea del Tren Ligero Tasqueña – Xochimilco, se dio continuidad a los programas de mantenimiento a la infraestructura instalada en dicho modo de transporte como: rampas de acceso en las estaciones de Tasqueña, Huipulco, Xomali, La Noria, Huichapan, Francisco Goitia y Xochimilco, así mismo a las guías táctiles de las Terminales de Tasqueña y Xochimilco y la estación Xomali.



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL

Se incorporaron nuevas características de diseño en el interior de los Trenes Ligeros nuevos Modelo TE-12 Articulados Bidireccionales de rodadura férrea, con el propósito de dar seguimiento al Programa de Derechos Humanos en materia de accesibilidad, que incluyó diferentes dispositivos de ayuda para la permanencia segura y exclusiva de las personas con discapacidad durante su viaje, mismas que a continuación se indican:



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Interfono

Este equipo funciona como interface de audio, entre el operador del tren ligero ubicado en la cabina de conducción y el público usuario en el salón de pasajeros.



Interfono con Lenguaje Braille

Este equipo permite la comunicación directa con el Operador del Tren Ligero, además de que contiene lenguaje Braille para las personas ciegas.



SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Panel de ledes



Este panel se localiza dentro de la cabina de conducción, mediante el cual el Operador del Tren Ligero verifica en que sección se accionó la palanca de emergencia (KFS), para la intervención oportuna ante una eventualidad.

179

Espacio para silla de ruedas.

El tren ligero cuenta con dos espacios asignados para la colocación de sillas de ruedas, cada uno ubicado en la parte posterior de la cabina de conducción, con un cinturón de seguridad para la sujeción de la silla, pasamanería de sujeción e interfono de comunicación.





Indicador luminoso para personas con discapacidad auditiva.

En cada una de las puertas de acceso al salón de pasajeros del Tren Ligero, existe un indicador luminoso que parpadea advirtiendo el cierre de puertas, esto permite orientar a las personas con discapacidad auditiva prevenir un accidente.



180

Los 24 trenes ligeros con que cuenta la Entidad para el servicio de transportación, tienen asignados espacios para sillas de ruedas y asiento reservado para las Personas Discapacitadas (sic), Adultos Mayores (sic), Mujeres embarazadas con menores.





En la Terminal Xochimilco del Tren Ligero, se cuenta con placas con el Sistema Braille que informan a las personas ciegas y con discapacidad visual, su ubicación para dirigirse al andén o salir de las instalaciones.





Con la finalidad de facilitar y proporcionar el confort a los usuarios con sillas de ruedas para poder abordar los Trenes Ligeros, se construyeron rampas de concreto a nivel de piso, en el andén de la Terminal Tasqueña y estaciones Huipulco, Xomali, La Noria, Huichapan y Francisco Goitia, ubicándolas a la altura de la primera puerta de los trenes.



El 3 de diciembre de 2015, en la Terminal Xochimilco, se realizó la develación de una *placa conmemorativa* (sic), en alusión a la Prevención y Eliminación sobre la Discriminación de la Ciudad de México, con la participación de servidores públicos del STEDF y Medios de Comunicación, en la cual se grabó el texto “*En la CDMX se prohíbe negar, excluir o distinguir el acceso o prestación del servicio a cualquier persona o colectivo social por su origen, lengua, sexo, género, edad, discapacidad, condición social, identidad indígena, identidad de género, apariencia física, condiciones de salud, religión, formas de pensar, orientación o preferencia sexual, por tener tatuajes o cualquier otra razón que tenga como propósito, impedir el goce o el ejercicio libre de los derechos humanos*”, así mismo se colocaron adheribles con la misma leyenda, en las *dovelas*⁷² del salón de pasajeros de los Trenes Ligeros.

⁷² Dovela (Del fr. *douvelle*.) 1. s. f. ARQUITECTURA Piedra labrada en forma de cuña que sirve para formar los arcos o bóvedas. 2. CONSTRUCCIÓN Superficie correspondiente al interior o al exterior de las piedras de un arco o bóveda. Gran Diccionario de la





3. Si ha recibido quejas, denuncias y/o reclamaciones de las personas o grupos de personas citadas en el punto 1 —en su calidad de usuarios del servicio—, sobre la prestación del servicio.

A través de la Subgerencia de Evaluación del Servicio de la Entidad, se reciben las quejas y denuncias del público usuario, canalizándolas a las áreas correspondientes para su atención y seguimiento, dicha Subgerencia únicamente cuenta con los datos de rango de edad de personas menores de 60 años y Adultos Mayores, sin que se pueda conocer el número de quejas expuestas por jóvenes y/o niñas y niños, de acuerdo al siguiente cuadro:

Lengua Española © 2016 Larousse Editorial, S.L. https://www.google.com.mx/search?q=dovelas+en+los+trenes+&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b&gfe_rd=cr&ei=E5pRWIzzF5PD8qfAjZmADQ





Quejas recibidas:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Quejas por Rango de Edad						
Sin datos de edad	174	231	249	284	276	167
Menos de 60 años	269	391	437	329	188	57
Adultos Mayores	90	123	100	95	67	30
Quejas por Género						
Femenino	282	406	406	355	268	122
Masculino	251	339	380	353	263	132
Total de Quejas Recibidas	533	745	786	708	531	254

Es importante mencionar que a la fecha esta Entidad, no ha recibido quejas relacionadas con la discriminación.

4. En caso de que sí se hayan recibido quejas, denuncias o reclamaciones, favor de señalar qué trámite se le dio y cuál fue el resultado; si trajo consigo la implementación de alguna política pública, cuál fue ésta y cuando se puso en marcha, así como los resultados que ha dado dicha implementación.

184

Atención a quejas recibidas:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Clasificación de Quejas						
Procedentes	356	558	624	641	490	230
Improcedentes	177	187	162	67	41	24
Total de Quejas Recibidas	533	745	786	708	531	254

Es importante mencionar que las quejas expuestas por las usuarias y los usuarios que utilizan los modos de transporte Trolebús y Tren Ligero, están relacionadas con la operatividad y prestación del servicio, su seguimiento y atención se da de acuerdo a lo





estipulado en el Manual de Procedimientos y son las áreas involucradas las que realizan la investigación y en caso procedente consignan al trabajador infractor a la Oficina de Relaciones Laborales para la aplicación del Reglamento Interior de Trabajo y en su caso se aplique una sanción.

5. En cuanto a la estimación de los viajes otorgados con descuento o gratuidad a las personas de los grupos señalados, así como el nombre del programa del que deriva la prestación del servicio gratuito y sus especificidades:

Se da cumplimiento a las disposiciones establecidas por parte de Gobierno de la Ciudad de México para la exención de pago en el transporte público de pasajeros para Adultos Mayores (sic), Personas con Discapacidad y Niñas y Niños menores de 5 años, de acuerdo a lo publicado en las Gacetas oficiales, cifras reflejadas en el siguiente cuadro:

Red de Trolebuses:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Niñas y Niños menores de 5 años	860,755	1'058,757	1'206,663	1'293,302	953,586	924,693
Adultos Mayores (+ 60 años)	12'539,480	14'690,999	14'587,084	15'634,440	14'888,857	14'437,745
Personas con Discapacidad	220,353	211,040	174,230	186,740	270,526	262,329

Línea del Tren Ligero:

Concepto	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Niñas y Niños menores de 5 años	259,759	261,257	264,281	250,538	220,495	244,252
Adultos Mayores (+ 60 años)	2'358,403	3'116,747	3'152,824	2'988,874	3'395,311	3'761,131
Personas con Discapacidad	68,939	62,053	62,771	59,507	157,446	174,410

El Sistema de Transportes Eléctricos, también proporcionó la siguiente información⁷³:

73



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



1. Listado de estudios, investigaciones, diagnósticos y otros documentos realizados por la institución o a solicitud de ésta para evaluar los servicios que el Servicio de Transportes Eléctricos del D.F. (STE-D.F.) otorga, a personas en situación de discriminación, a saber personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, etc.

El Servicio de Transportes Eléctricos no realiza ningún tipo de estudios, investigaciones o diagnósticos relativos a evaluar los servicios que se otorgan a personas en situación de discriminación.

2. Respecto a si todos los trenes y trolebuses del Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., cuentan con:

a. Asientos preferentes o exclusivos para las personas en situación de discriminación; en su caso precisar la proporción de asientos preferentes y vagones donde se cuenta con éstos.

Todas las unidades de Trolebuses y Trenes Ligeros cuentan con señalamientos de asientos preferentes para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o con niños en brazos y adultos mayores.

Trolebuses:

Serie	Marca	Parque Vehicular	Asientos Señalados/Unidad	Porcentaje Asientos Señalados
3200	New Flyer	4	7	38.9 %
4200	MASA Toshiba	34	2	6.3 %
4300	MASA Toshiba	50	2	6.3 %
4400	MASA Toshiba	35	2	6.3 %
4700	MASA Mitsubishi	19	2	6.3 %
7000	MASA Kiepe	9	2	6.3 %
9700	MASA Mitsubishi	92	2	5.6 %
9800	MASA Mitsubishi	97	2	5.6 %





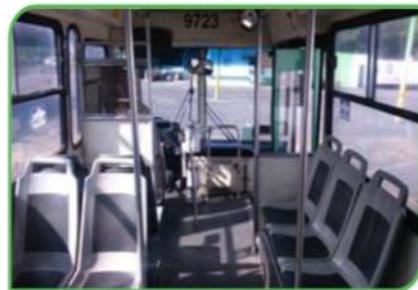
Tren Ligero:

Serie	Marca	Parque Vehicular	Asientos Señalados/Unidad	Porcentaje Asientos Señalados
TE-90	Siemens	12	10	22.7 %
TE-95	Siemens	4	10	21.7 %
TE-06	Siemens	4	18	37.5 %
TE-12	Siemens	4	18	37.5 %

- b. Los mecanismos con los que cuenta el Servicio de Transportes Eléctricos del D.F., para constatar que en aquellos autobuses donde se cuenta con asientos preferentes, existan las señalizaciones correspondientes, tales como adheribles de 'asiento reservado' que permitan su identificación inmediata, por parte de las personas usuarias.

La Entidad a través de la Dirección de Transportación, realiza periódicamente un inventario de señalamientos en cada unidad de Trolebús y Tren Ligero. Anexo 1.





SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS
DEL DISTRITO FEDERAL

c. Mecanismos de verificación de activación del sistema de arrodillamiento de los trolebuses para el ascenso y descenso de personas de movilidad limitada.

La Dirección de Transportación y Gerencia de Transportación de Trolebuses del Servicio de Transportes Eléctricos, emiten Circulares en las cuales se solicita a los operadores de la Red de Trolebuses: "Al brindar el servicio, deberán activar el sistema de arrodillamiento del trolebús para permitir abordar con facilidad a los usuarios Adultos Mayores (sic), discapacitados (sic) y cualquier persona que lo solicite". Anexo 2; así mismo a través de operativos de Supervisión Operativa en





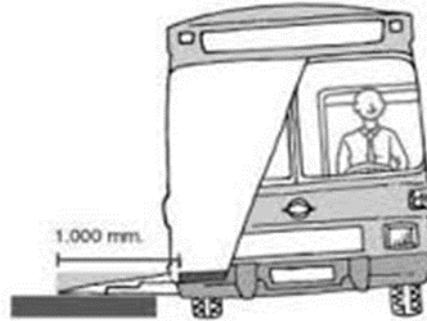
CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

las Terminales de Trolebuses, donde se verifica su cumplimiento por parte de los operadores.



Sistema de genuflexión o de arrodillamiento. Imagen que el COPRED tomó de internet, para mostrar este sistema⁷⁴

- d. Para el caso de Personas Indígenas, si se cuenta con algún dato que permita conocer si son monolingües y bilingües; en su caso la lengua indígena que hablan y si se han implementado señalizaciones e información sobre los servicios que presta el STE-D.F., en esas lenguas indígenas. De ser afirmativo precisar qué tipo de señalizaciones e información se ha proporcionado y en qué lugares o estaciones se ha implementado y con qué periodicidad.

189

El Organismo no cuenta con un análisis que permita conocer si los usuarios de la Red de Trolebuses y línea del Tren Ligero pertenecen al grupo de "Personas Indígenas"; sin embargo, en la línea del Tren Ligero en el sistema de fonía de los

⁷⁴

https://www.google.com.mx/search?q=sistema+de+arrodillamiento&client=firefox-b&tbm=isch&imgil=Gv-I3SQqKrOduM%253A%253BjRHdfqEGEqzoM%253Bhttp%25253A%25252F%25252Fcanalmotor7.blogspot.com%25252F2013%25252F06%25252Fiteraccion-con-los-pasajeros.html&source=iu&pf=m&fir=Gv-I3SQqKrOduM%253A%252CjRHdfqEGEqzoM%252C_&usg=__p_ZsCIFPD5wvKXKqMBk



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



trenes, durante la circulación se transmiten mensajes de voz al público usuario sobre la seguridad en la operación en idioma Español y lengua indígena Náhuatl. (Se incorporan las fonías en archivo electrónico como Anexo 3).

- e. Listado de parabuses y estaciones que cuenten con elevadores destinados para las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, personas adultas mayores o para quien tenga alguna limitación de movimiento y desplazamiento, así como el número de elevadores que se encuentran en funcionamiento.**

El Servicio de Transportes Eléctricos, adquirió 9 en elevadores para el acceso a las estaciones del Tren Ligero, principalmente para las personas con Discapacidad y Adultas Mayores, mismos que serán puestos en operación en el último trimestre de 2016 en las estaciones "Las Torres", "Registro Federal" y "Estadio Azteca".

- f. Lista de parabuses y estaciones con sanitarios accesibles a personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores, que por sus condiciones físicas o de salud tengan limitación de movimiento o desplazamiento, así como los mecanismos implementados para que se puedan utilizar.**

En los parabuses y paradas de la Red de Trolebuses y estaciones de la Línea del Tren Ligero, no se cuenta con servicio de sanitarios para el público usuario, porque no existen espacios para la instalación de dicha infraestructura.

- g. Accesibilidad a taquillas para personas de talla pequeña (comúnmente conocida como enanismo) y de aquellas que utilizan sillas de ruedas.**





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

En la línea del Tren Ligero, no existen taquillas, opera el "Sistema de Peaje y Control de Acceso con Tarjeta sin Contacto"

h. Qué estaciones o parabuses cuentan con ingreso accesible, de ser así precisar si cuentan con pavimento táctil de advertencia que indique la ruta accesible, señalización visual, auditiva y táctil para personas ciegas y sordas, rampas y otros que sirvan para esa función.

Accesibilidad Tren Ligero:

Para garantizar la accesibilidad en la Línea del Tren Ligero, se ha implementado la guía táctil para personas ciegas en las estaciones de Tasqueña, Xomali, La Noria y Xochimilco.



191

En la Terminal Xochimilco y las estaciones Francisco Goitia, Huichapan, La Noria, Xomali y Huipulco, cuentan con rampas de acceso a las instalaciones y andenes del Tren Ligero, con el propósito de facilitar el acceso a Personas con Discapacidad y Adultos Mayores que utilizan silla de ruedas.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Con la finalidad de facilitar a los usuarios con sillas de ruedas el ingreso a los trenes, los andenes de las estaciones Tasqueña, Huipulco, Xomali, La Noria, Huichapan y Francisco Goitia, cuentan con una rampa a nivel con el piso del tren.





En la Terminal Xochimilco del Tren Ligero, se cuenta con placas con el Sistema Braille que informan a las personas ciegas y con discapacidad visual, su ubicación para dirigirse al andén o salir de las instalaciones.



Accesibilidad Trolebuses:

El escalón adicional de “cortesía”, como ya se señaló (ver punto 2.5 relativo a **Acciones realizadas a favor de las personas con discapacidad, en el Trolebús**)





Para mejorar la atención al público usuario de la Red de Trolebuses en materia de accesibilidad, se equiparon 14 trolebuses de la serie 4000 y 9000 con rampas hidráulicas para el ascenso y descenso de sillas de ruedas, que en breve iniciarán su operación.



a. Requisitos para acceder a la exención de pago para ese transporte.

En la Red de Trolebuses y Línea del Tren Ligero, se otorga la gratuidad del servicio en ambos modos de transporte a los Adultos Mayores, Personas con Discapacidad y Niñas y Niños menores de cinco años, esto en cumplimiento a lo publicado en las Gacetas Oficiales del Distrito Federal con número de registro 154, 640, 746, 979, 1473 y 1758 Bis, donde se establece:

Se autoriza la exención del pago de la tarifa respectiva a:

a. Personas de sesenta años de edad en adelante, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición;

b. Personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales; y

c. Niños o niñas menores de cinco años de edad"

b. Especificar los convenios de colaboración que ha celebrado la dependencia en apoyo a grupos en situación de desventaja o vulnerados.

El Servicio de Transportes Eléctricos y el Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, firmaron el 21 de marzo de 2013, el Convenio de Colaboración con objeto de establecer las bases de colaboración entre ambos Organismos para realizar las acciones conjuntas en la difusión de las actividades, así como para que el Consejo otorgue apoyo mediante la capacitación, talleres, campañas publicitarias, módulos de información y material didáctico.

195

3. En torno a la capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, así como las campañas de difusión y sensibilización para el público en general sobre la importancia de un transporte incluyente y el respeto a los derechos de las personas usuarias en situación de discriminación, informó:

a) Respecto a las personas Servidoras Públicas, tanto las que laboran directamente para STE-D.F., como aquellas que presten apoyo, como es la Policía Bancaria Industrial:

- Si se cuenta con un programa permanente de capacitación y sensibilización sobre el derecho a la Igualdad y No Discriminación en el STE-D.F.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



En el Servicio de Transportes Eléctricos se imparten cursos de forma permanente, en coordinación con la Dirección Ejecutiva de Apoyo a Personas con Discapacidad, del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), tales como "Taller de Sensibilización para el Trato y Manejo de Personas con Discapacidad", dirigido a los operadores, supervisores y personal administrativo de Transportación de Trolebuses y Tren Ligero.



En coordinación con la Universidad Nacional Autónoma de México y la Subgerencia de Reclutamiento y Capacitación, se imparten los cursos "Derechos Humanos para la Movilidad en el Transporte Público" e "Identificación de





Desigualdades y Discriminación de los Usuarios del STEDF con enfoque de Equidad de Género".

- Si se ha implementado algún programa de capacitación sobre la atención que se debe dar a las personas con discapacidad, personas adultas mayores, personas indígenas niños y niñas (menores de 12 años). Por ejemplo: cuando ingresa una persona ciega, la forma en que se le aborda para ofrecerle ayuda.

Sí, con la Dirección Ejecutiva de Apoyo a Personas con Discapacidad del Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF), el curso "Taller de Sensibilización para el Trato y Manejo de Personas con Discapacidad"

- Número de capacitaciones en lengua de señas mexicana y de alguna lengua indígena, especialmente para quienes tienen contacto directo con el público usuario, como son el personal que se encuentra en el acceso al transporte y en puerta de cortesía o garita.

En el Servicio de Transportes Eléctricos, no se ha impartido capacitación en lenguaje de señas mexicana o de alguna lengua indígena.

b) En cuanto al público en general, en cuanto a:

- La implementación de campañas de difusión y sensibilización hacia la población usuaria para informarles sobre:
 - La importancia de los asientos preferentes y/o el que estos sean cedidos por sus ocupantes en el momento en que se encuentre abordo una persona en situación de discriminación.
 - La diferencia entre asiento exclusivo y asiento preferente.





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- La importancia de tener espacios de transporte incluyentes e igualitarios, tomando en consideración la diferencia y la situación de desventaja social que tiene las personas con discapacidad, adultas mayores, indígenas, los niños y las niñas menores de 12 años.
- La importancia del respeto y de la construcción de espacios libres de barreras físicas y culturales.
- En caso de que se hayan implementado las campañas de difusión y sensibilización, la temporalidad de éstas y su permanencia, y cuál fue la temática sobre la que versó.

Actualmente la Entidad no ha implementado este tipo de campañas de difusión hacia el público usuario; sin embargo, a partir del segundo semestre de 2016, se considerarán dichas campañas en los eventos de "Formación y Especialización de Igualdad de Género", que se realizan mensualmente.

198



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

ANEXO 1. Inventario de calcomanías sobre exclusividad de asientos para personas con discapacidad

INVENTARIO DE CALCOMANÍAS SOBRE EXCLUSIVIDAD DE ASIENTOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, ADULTOS MAYORES, MUJERES Y MENORES				
N°	N° T.B.	N° CALCOMANIA	FOTOGRAFIA	ESTATUS
1	9700	2		OK OPERANDO
2	9701	2		OK OPERANDO
3	9704	2		OK OPERANDO
4	9708	2		OK OPERANDO
5	9714	2		OK OPERANDO

199

ANEXO 2. Oficio exhorto para brindar un trato amable y sensible a las personas usuarios del STE de la CDMX



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



México, D. F., a 15 de febrero de 2016

Circular GTB-003/2016

Asunto: Buen trato al usuario.

**C.C. Operadores de los Corredores Cero
Emisiones y de la Red de Trolebuses
P r e s e n t e s**

Con la finalidad de brindar un servicio de transporte público de pasajeros con calidad y seguridad a nuestros usuarios, los exhorto a tratar con amabilidad y sensibilidad en todo momento a quienes requieran hacer uso de nuestras unidades, además de poner especial atención en los siguientes aspectos:

- Tratar con amabilidad y respeto a los adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres embarazadas y niños (**Artículo 34 Fracción IX Reglamento de Transporte del Distrito Federal**)
- Permitir el ascenso de forma gratuita a personas discapacitadas y adultos mayores que cuenten y muestren el documento o identificación oficial expedida por la autoridad competente, así como a los niños o niñas menores de 5 años (**Artículo 16 Reglamento de Transporte del Distrito Federal y Gaceta Oficial del Distrito Federal**)
- Al brindar el servicio, operarán el sistema de arrodillamiento para permitir abordar con facilidad a los usuarios de la tercera edad, discapacitados y/o personas que lo soliciten.

Sin más por el momento, les envío un cordial saludo.

Atentamente

Lic. Bernardo Gavino Ambríz
Gerente de Transportación de Trolebuses

Dirección General
Transportación de Trolebuses

Recibido
31/02/16
11:00

200



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL D. F. (METROBÚS)

En torno a los planteamientos, sobre:

1. **Número anual de viajes de Mujeres, Jóvenes (15 a 29 años; Niñas y niños (0a 14 años), personas adultas mayores (60 años y más); Personas Indígenas; Personas con Discapacidad y el total de la población usuaria del servicio que su institución brinda, ello durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015.**
2. **Programas específicos de transporte, y/o Protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas señaladas en el numeral 1. En su caso, señalar desde cuándo y qué resultado ha tenido.**
3. **y 4. Recepción de quejas, denuncias y/o reclamaciones de las personas o grupos de personas citadas en el punto 1 —en su calidad de usuarias del servicio—, sobre la prestación del servicio, el trámite que, en su caso, se les haya dado, el resultado, si con ello se implementó alguna política pública y los resultados de ésta. ,**
4. **La estimación de los viajes otorgados con descuento o gratuidad a las personas de los grupos señalados, el nombre del programa del que deriva y sus especificidades.**

201

El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, conocido como Metrobús, no contestó de manera puntual cada uno de los planteamientos que este Organismo le realizó, mediante los oficios COPRED/CAPPYL/016/2016 y COPRED/CAPPYL/074/2016; pero sí remitió^{75,76} un cúmulo de información, de la cual, previa revisión y análisis, se señala lo siguiente:

⁷⁵ Información proporcionada por el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal (Metrobús), mediante oficio MB/DG/DCIP/133/2016 de 17 de mayo de 2016.

⁷⁶ Mediante oficio MB/DG/DCIP/645/2016, de 7 de marzo de 2016.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Informes proporcionados por las direcciones Jurídica; de Comunicación e Información Pública; Técnica Operativa y de la Gerencia de Sistemas de Peaje y Nuevas Tecnologías de Metrobús, anexando diversa documentación, de la que se desprende lo siguiente:

a) **Encuesta sobre la Situación de Género en Metrobús 2015 (presentación power point).** Del contenido de este documento, para efectos del presente diagnóstico, destaca:

- **Objetivo de la Encuesta:** Captar información sobre la situación de género y sobre la satisfacción de las y los usuarios del servicio de transportación prestado por el Metrobús.
- **Personas encuestadas:** 2,809 pasajeros/as del Metrobús.
- **Periodo:** diciembre 2014.
- **Líneas Consideradas en la Muestra:** Línea 1, Avenida Insurgentes; Línea 2, Eje 4 Sur; Línea 3, Eje 1 Poniente; Línea 4, Buenavista-San Lázaro-Aeropuerto; Línea 5, Río de los Remedios-San Lázaro.

- **Hallazgos que se reportan** (se destacan los que tienen que ver con el presente diagnóstico):
 - En el Metrobús poco más de la mitad de los pasajeros son mujeres.
 - Para todas las líneas del Metrobús se considera que existen más usuarias que usuarios. El porcentaje de usuarias es similar entre las líneas
 - Los pasajeros utilizan el Metrobús, principalmente, para ir al trabajo. Los hombres, en todas las líneas, parecieran usarlo más para este fin que las mujeres.
 - Para ir a la escuela y para pasear son otros usos importantes que se le da al Metrobús.

202



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- Mayor porcentaje de mujeres, que de hombres, se transportan en el Metrobús para ir de compras, para llevar o traer a las y a los niños a la escuela y para ir al médico. Estas últimas actividades pueden considerarse como acciones de cuidado.
- Aproximadamente el 60% de los [as] pasajeros [as] del Metrobús complementan su traslado, principalmente, con el Metro.
- La combi, la (sic) micro y el taxi, son otros medios con una demanda importante por parte de los [as] pasajeros [as] del Metrobús.
- Las principales causas por las que una persona deja pasar un autobús del Metrobús, son: porque pasan llenos, no van a su destino y no dejan subir. Con respecto a la primera, en la Línea 1 es en donde mayor porcentaje de pasajeros la mencionaron (74%), mientras que en la Línea 5, el menor (43%).
- De las tres causas expresadas, sólo existe una diferencia significativa entre hombres y mujeres, la de no dejan subir. El porcentaje de mujeres que mencionaron esta respuesta es más alto que el de hombres.
- En promedio, los pasajeros del Metrobús asignaron al servicio en general una calificación de 7.8, entre 1 y 10. La línea con mayor calificación fue la 5; mientras que la de menor, la Línea 1. Las otras tuvieron una calificación cercana a ocho.
- Sólo para la línea 5, se observa una diferencia significativa entre la calificación de mujeres y hombres. Las primeras valoran más el servicio.
- Los destinos, la limpieza de autobuses y estaciones, las señalizaciones y la rapidez en el traslado son los aspectos mejor calificados por las y los usuarios del Metrobús; mientras que la espera de los autobuses, la comodidad a bordo y la temperatura al interior, los de menor calificación.
- Las mujeres otorgan mayores calificaciones promedio que los hombres a la mitad de los rubros analizados: limpieza en estaciones, señalizaciones, comodidad a bordo de las unidades, temperatura al interior de los autobuses y destinos.
- El 73% de las personas encuestadas consideran que el precio del Metrobús, en relación a la calidad del servicio es aceptable; mientras que el 18%, que es caro. Un mayor porcentaje de hombres, en comparación a las mujeres, consideran





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

barato el servicio, mientras que lo opuesto sucede para las personas que respondieron que el servicio es caro.

- Los aspectos de mejora más mencionados por las personas encuestadas fueron la mayor frecuencia de los autobuses y autobuses menos saturados. Por su parte, un mayor porcentaje de mujeres que de hombres expresaron las siguientes sugerencias: separación entre hombres y mujeres; aumentar el tiempo en que cierran las puertas de los autobuses, y respetar los lugares designados .
- Alrededor del 80% de los pasajeros del Metrobús consideran que su integridad física y moral está protegida en este medio de transporte. No existe una diferencia significativa sobre esta percepción entre hombres y mujeres.
- Entre los usuarios que respondieron que su integridad física y moral no está protegida en el Metrobús, la principal causa para esto es que consideran que hay mucha gente y la inseguridad. Esta última, por cierto, fue mencionada por una mayor proporción de hombres, que de mujeres. Para el resto de las situaciones por las que no sienten protegida su integridad, se observó que una mayor parte de las mujeres, que de hombres, las señalaron: porque no hay divisiones para hombre y mujeres; por el hostigamiento sexual; por la forma de conducir los autobuses, porque los policías no atienden las quejas, porque no se respetan las divisiones para hombres y mujeres, por la inseguridad y porque hay mucha gente (apretados)
- Alrededor de un 90% de los pasajeros del Metrobús aprueban la separación entre hombres y mujeres. Este porcentaje es superior cuando sólo se consideran a las mujeres en la cuantificación. Esto significaría que, en general, las mujeres aprueban más esta medida en relación que los hombres.
- Más de la mitad de los pasajeros del Metrobús perciben mejoras en su integridad física y moral a partir de la separación entre hombres y mujeres. Las mujeres, en comparación con los hombres, son las que más consideran que existe esa mejora. 38 de cada 1000 pasajeros notan que ha empeorado esa integridad.
- Casi el 18% de los encuestados mencionan haber recibido roce o contacto físico no deseado. En las líneas 4 y 5 es en donde menos se presenta esta situación,

204



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

mientras que en la Línea 1, en donde más. En las líneas 3 y 4, las mujeres sufren más de esta situación que los hombres.

- Según la percepción de los encuestados, prácticamente todos los casos de roces o contacto físico no deseado son realizados por pasajeros del Metrobús.
- De los pasajeros del Metrobús que expresaron haber recibido roce o contacto físico no deseado, se estima que casi el 88% recibió estas agresiones de un hombre.
- Los roces o contactos físicos no deseados suceden principalmente en el autobús (se tomaron 3 opciones, fuera de la estación, en la estación y en el autobús): nueve de diez casos.
- Cuando sufren roce o contacto físico no deseado, en general los pasajeros del Metrobús no hacen nada: casi la mitad de los casos están en esta situación.
- En gran medida, los pasajeros del Metrobús no hacen algo cuando sufren algún roce o contacto físico no deseado porque no le dan importancia.
- El 5.7% de los encuestados expresaron haber recibido discriminación durante los últimos doce meses previos a la aplicación de la encuesta.
- Entre las principales situaciones por las que los pasajeros del Metrobús consideran que fueron discriminados están el sexo, la edad, la discapacidad y el peso; no obstante, las cifras son relativamente bajas.
- Más del 45% de los pasajeros encuestados perciben que los adultos mayores y las personas con discapacidad son discriminados en el Metrobús. Este es el porcentaje más alto para los grupos mostrados en la gráfica. Un mayor porcentaje de mujeres, que de hombres, creen lo anterior.

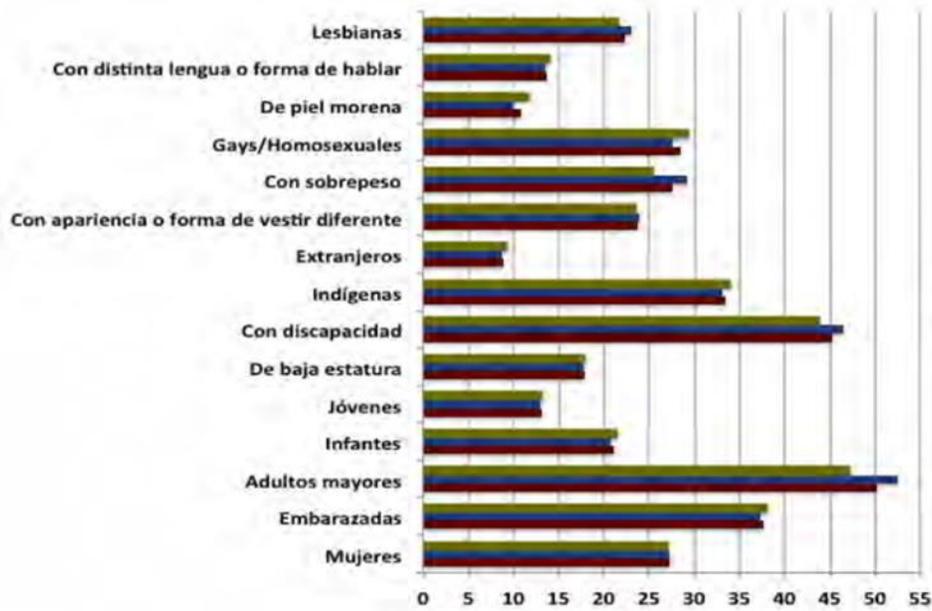
205



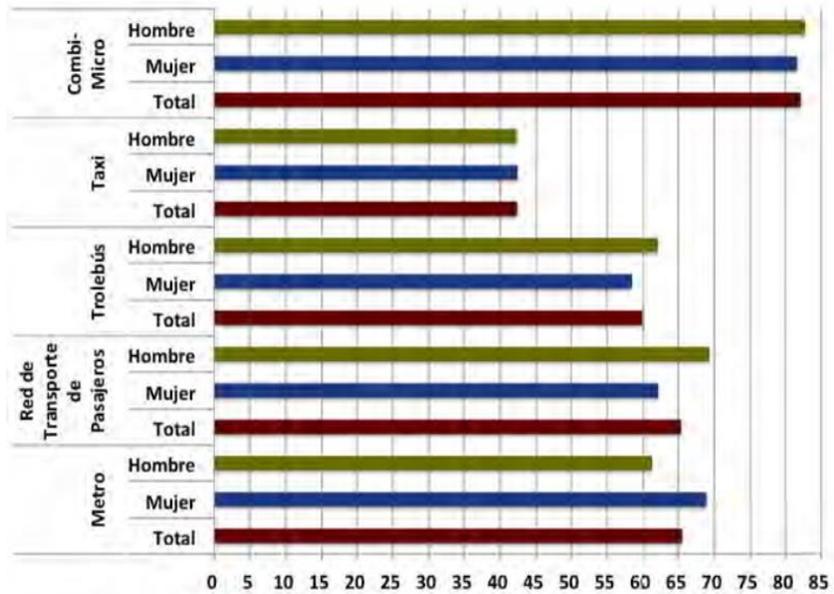
SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

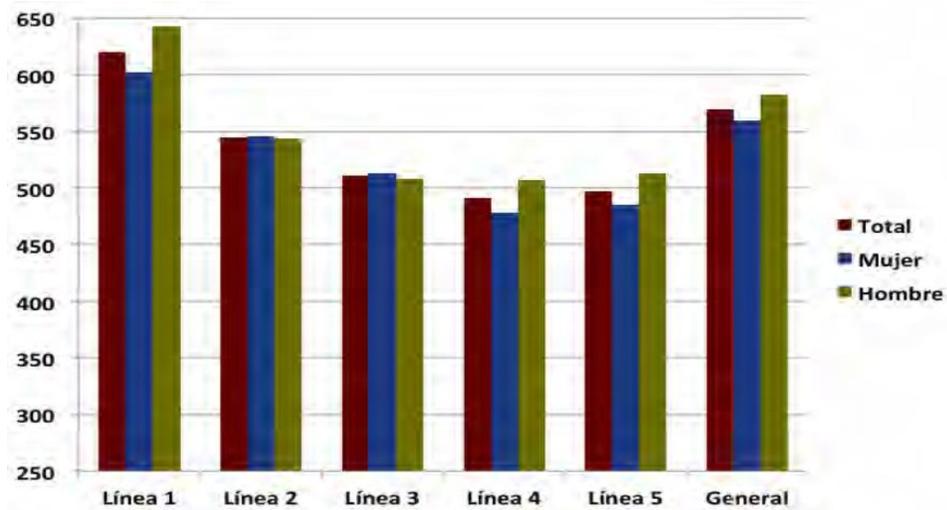


- En general, los pasajeros del Metrobús opinan que éste es un mejor medio de transporte que la combi-micro, el trolebús, la Red de Transporte de Pasajeros y el metro. Para el taxi, 42% piensa que es mejor el Metrobús, mientras que 23%, que es peor.



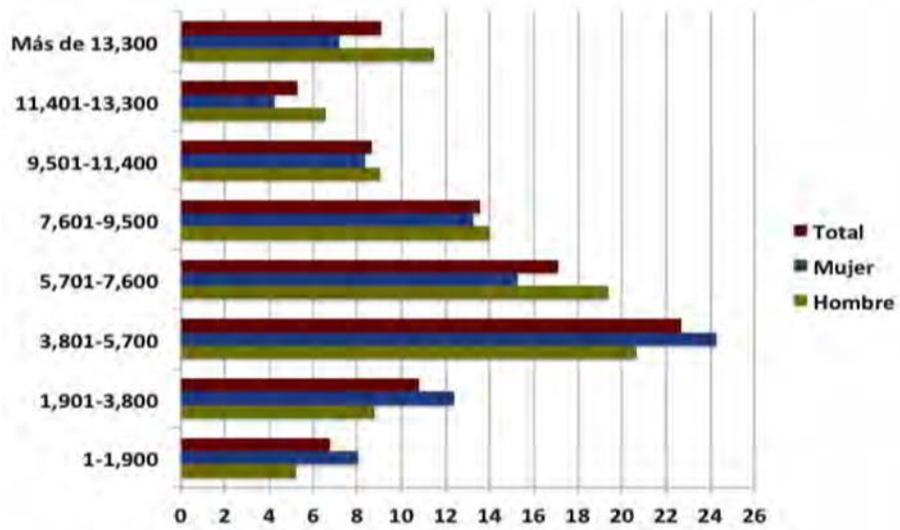


- En promedio, un pasajero del Metrobús gasta alrededor de \$570 al mes para transporte. Los pasajeros de la Línea 1, gastan más, en promedio, para este fin; mientras que los de la líneas 4 y 5, menos. En general, no se identifica que exista una diferencia significativa entre el gasto que realizan los hombres y las mujeres para transporte.

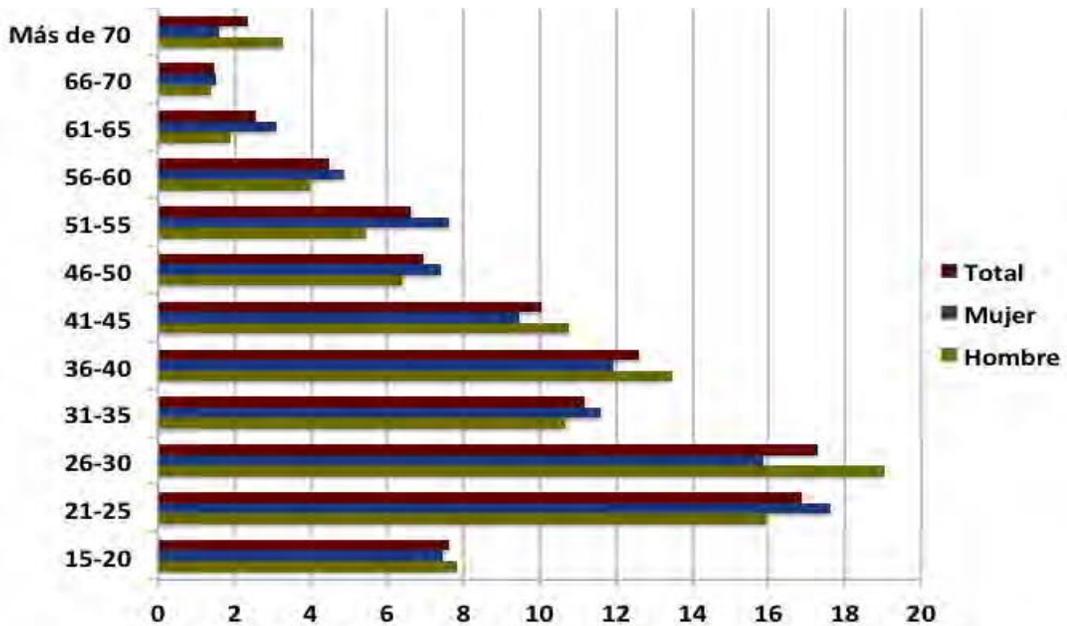


- La mayor concentración de las personas encuestadas, más de una quinta parte, se ubican en un rango de ingresos mensuales entre \$3,801 y \$5,700. Por otro lado, alrededor del 71% de los encuestados obtienen ingresos menores a \$ 9,500 mensuales. En este rango se ubican un mayor porcentaje de mujeres que de hombres.





- De los rangos de edad considerados, los que concentran el mayor porcentaje de pasajeros del Metrobús son los de entre 26 y 30 años, y 21 y 25 años. Más de una tercera parte de los usuarios se ubican entre estas edades.





Las conclusiones de la encuesta, son las siguientes:

- Para todas las líneas el porcentaje de las usuarias del Metrobús fue superior al porcentaje de usuarios. Asimismo, esa participación femenina fue similar entre todas las líneas.
- Las calificaciones otorgadas a diferentes aspectos del servicio de transportación del Metrobús rondan alrededor de ocho, lo que puede considerarse adecuado; no obstante, existen áreas de oportunidad en la frecuencia de los autobuses y en la saturación de éstos, por ejemplo.
- En las variables analizadas se perciben que la línea 1 es donde mayores inconvenientes existen, mientras que en la línea 5, los menores. Entre estas variables se pueden destacar la frecuencia de autobuses, la saturación de éstos, el número de autobuses que se dejan pasar, tiempo de espera de los autobuses, protección de la integridad física o moral, principalmente.
- Las mujeres parecen utilizar más el Metrobús que los hombres para aspectos doméstico o de cuidado, y los hombres para la generación de ingresos. Por ejemplo, en términos generales, los pasajeros del Metrobús lo utilizan, fundamentalmente, para ir al trabajo, pero los hombres lo usan más que las mujeres para ese objetivo. Por su parte, una mayor proporción de mujeres, en relación con los hombres, emplean el Metrobús para ir de compras, para llevar o traer a las y a los niños a la escuela y para ir al médico.
- El principal objetivo por el que usan el Metrobús parece relacionarse con la línea que se analice. Esto puede tener sentido, ya que las líneas abarcan zonas con diferentes características.
- El metro es el medio de transporte con el que más se complementa lo pasajeros del Metrobús. Aquí se observa un mayor uso de ese medio por los hombres en comparación con las mujeres.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Pareciera que el Metrobús ha jugado un rol importante en la sustitución del automóvil. Al respecto, dos terceras partes de sus pasajeros que cuentan con vehículos los dejan en su domicilio.
- La línea 5 se complementa en cierto grado con todas las líneas del Metrobús, aunque en mayor medida con la Línea 4 y en menor medida con la Línea 1.
- La separación entre hombres y mujeres tiene un alto nivel de aceptación: alrededor del 90%.
- En general, 5.7% de los pasajeros del Metrobús perciben haber sido discriminados.
- Según la percepción de más del 45% de los usuarios, los adultos mayores (sic) y las personas con discapacidad son discriminadas en el Metrobús.
- En general, los pasajeros del Metrobús perciben que éste es mejor que el metro, la Red de Transportes de Pasajeros, el Trolebús, la combi-micro y el taxi.

b). Presentación de Resultados de la Encuesta denominada, Metrobús 2013, Satisfacción de Usuarios [as], aplicada al Centro de Transporte Sustentable:

210

Objetivo General:

- Medir el nivel de satisfacción de los usuarios de Metrobús.
- Análisis longitudinal: Comparar los resultados entre los años 2009, 2011 y 2013.

Objetivos específicos:

- Caracterización del Usuario.
- Evaluación global.
- Satisfacción por el precio.
- Seguridad tanto dentro del transporte como en las estaciones.
- Limpieza, comodidad y atención en las estaciones y autobuses.
- Eficiencia (tiempos de espera y traslado).
- Opinión del sistema de compra/ recarga de tarjetas.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- Evaluación con referencia a otros medios de transporte.
- Preguntas específicas sobre la Línea 4.

Metodología:

Universo:

- Usuarios del Metrobús.

Población:

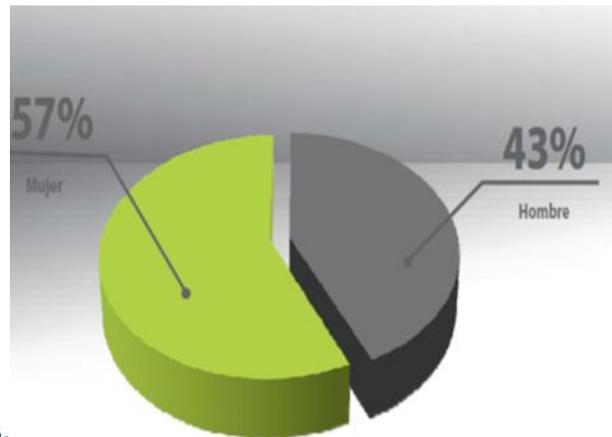
- Usuarios del Metrobús durante una semana, de lunes a domingo en el horario de 6.00 a 22.00 hrs.

Muestra:

- Se seleccionó una muestra aleatoria en cada una de las 152 estaciones, alcanzando un total de 1,562 encuestas efectivas, lo que permite extrapolar a la población de más de 4 millones de pasajeros semanales con un error muestral máximo de $\pm 2.48\%$ un nivel de confianza del 95%.

Hallazgos (se toman en cuenta sólo los relacionados con los grupos en situación de vulnerabilidad y exclusión social).

Caracterización de los [as] usuarios [as]:



- Género: 57% mujeres y 43% hombres.

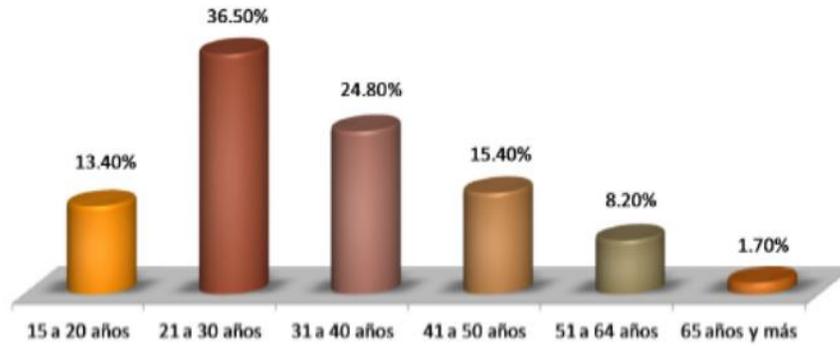


SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- Edad

EDAD

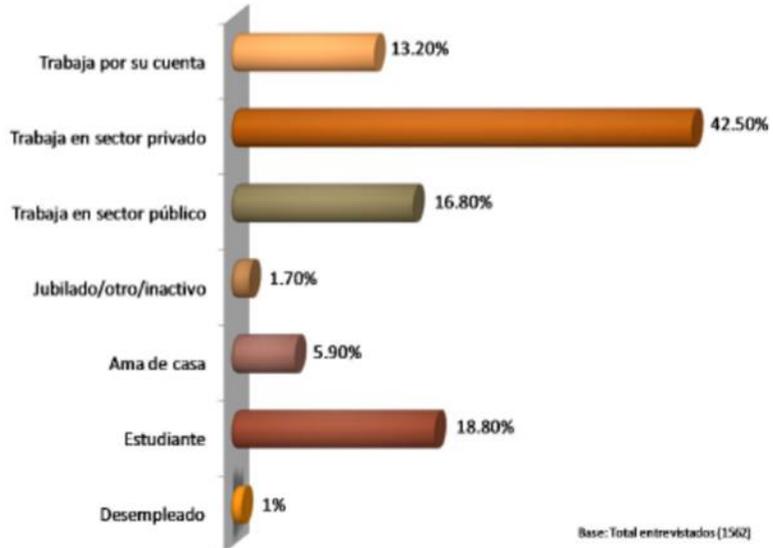


Personas jóvenes. Edad promedio=33 años, un poco mayor entre los hombres.

Base: Total entrevistados (1562)

- ¿A qué se dedica?

¿A QUÉ SE DEDICA?



Base: Total entrevistados (1562)



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

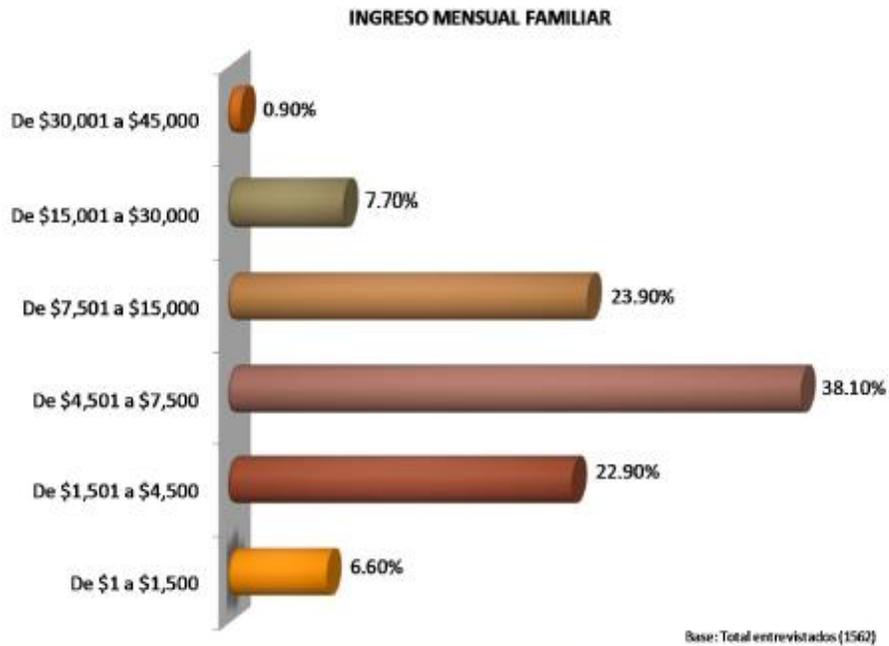


CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Casi 3 de cada 4 son trabajadores, en particular en el sector privado. También es interesante la proporción de estudiantes.

- Ingreso mensual



El promedio familiar total es de \$7,800, siendo mayor entre los hombres.

Caracterización de lo [as] usuarios [as]



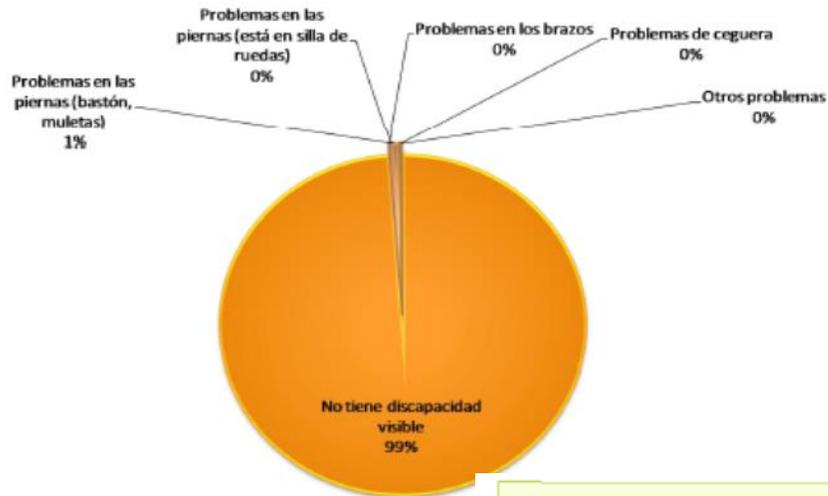
SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



DISCAPACIDAD VISIBLE



Prácticamente no hay usuarios con discapacidad visible.

Servicios Utilizados.

- Estaciones recorridas por los [as] usuarios [as]



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- Motivo del viaje en Metrobús



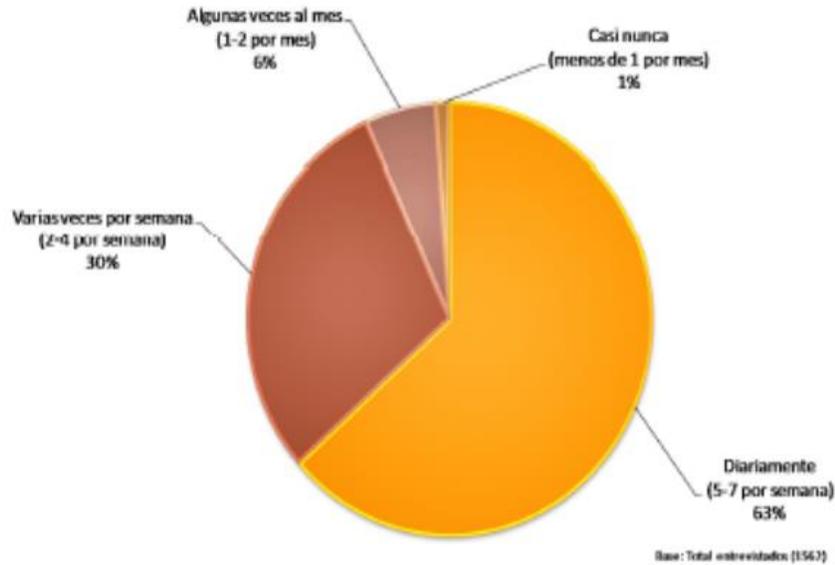
El trabajo es el principal motivo, en especial en la línea 1. Es interesante destacar el alto % de Compras en la línea 4. Los entrevistados entre 30 y 50 años son los que más viajan para ir a su trabajo, hombres en su mayoría. A su vez, los que tienen auto y lo dejan estacionado usan Metrobús para ir a trabajar en la misma medida que lo hacen los que no tienen auto. Los entrevistados que viajan para ir a trabajar toman el primer autobús que viene.

- Periodicidad del viaje





¿CADA CUÁNTO ACOSTUMBRA UD. USAR METROBÚS?



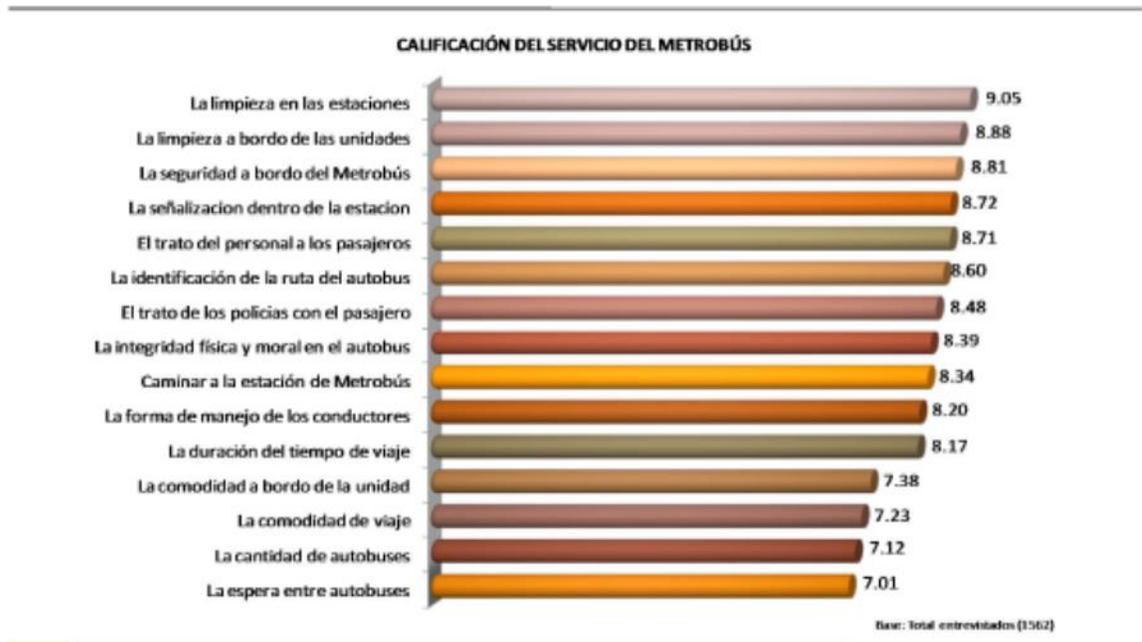
Los entrevistados son usuarios muy frecuentes: dos de cada tres viajan diariamente. Los pasajeros de las líneas 1 y 2 lo usan con mayor frecuencia. Hay mayor proporción de usuarios diarios entre los que viajan de lunes a viernes y por la mañana. Esto está relacionado con su actividad principal: trabajo y estudio. También se observa que viajan con más frecuencia los usuarios de menor edad y los que no tienen automóvil propio. Por el contrario, los de más altos ingresos (aproximadamente \$12,000) son los que viajan con menor frecuencia y también los que recorren menos estaciones en el viaje





Evaluación

- Calificación del servicio del Metrobús



217

El trato del personal y de los policías ha sido bien calificado. El perfil de las personas que califican mejor es: pasajeros que viajan por la mañana, diariamente, mujeres, estudiantes, de niveles educativos e ingresos más bajos.

- En relación con la calidad del servicio, el precio del metrobús es:





Dos de cada tres entrevistados opinan que el precio es aceptable, en especial en la línea 4. Pero casi la cuarta parte opina que es caro. Los que expresan que es caro, en mayor proporción están entre los pasajeros de la línea 3, los que viajan de tarde, diariamente, que recorren menos estaciones, los que no tienen auto, las mujeres, los mayores de 50 años, los que trabajan y los de menor nivel de estudios y de ingresos.

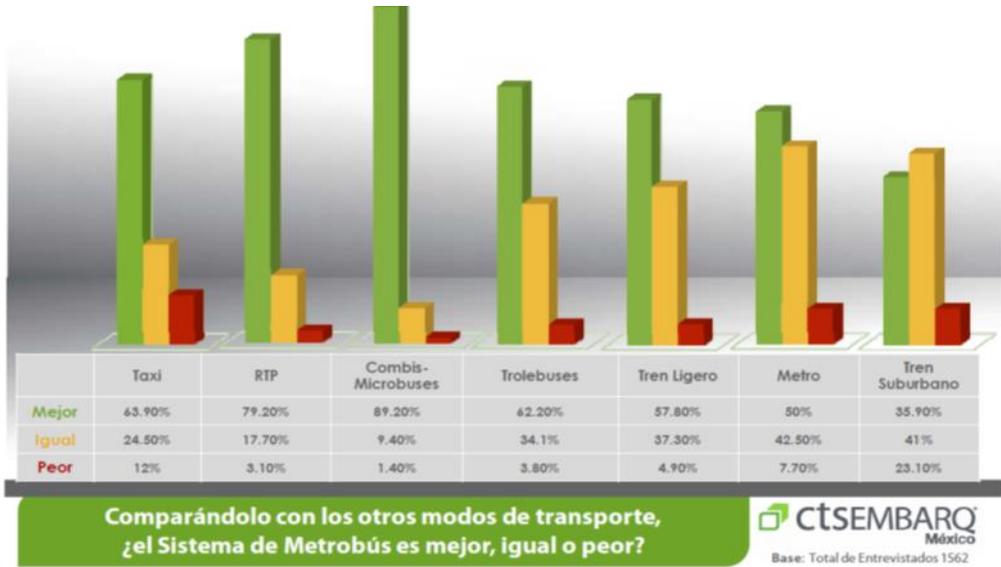
Comparación con otros medios de transporte:

- Comparándolo con los otros medios de transporte, ¿el Sistema de Metrobús es mejor, igual o peor?

Comparativamente el Metrobús es mucho mejor que las combis, microbuses y autobuses y la RTP. No hay mucha diferencia con el tren ligero, el metro y el trolebús. Los que peor evalúan al Metrobús son los pasajeros de la línea 2 y los que mejor lo hacen son los de la línea 4.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Evaluación Global:

- Del 1 al 10 ¿cómo califica al sistema de Metrobús?

219

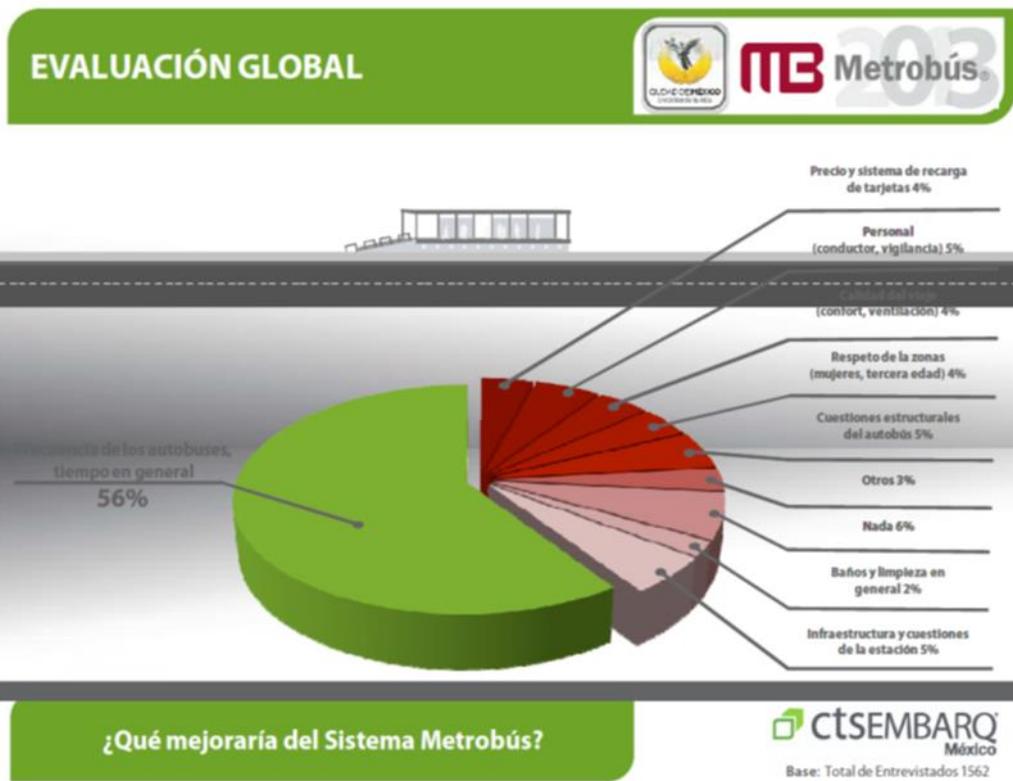


SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Se alcanza un buen puntaje: promedio 8.27. Los pasajeros de las líneas 3 y 4 califican mejor. Los de la línea 2 son los que peor califican. Los que viajan de lunes a viernes califican más bajo, igual que los estudiantes y los de mayores niveles educativos y de ingreso.

- ¿Qué mejoraría del Sistema Metrobús?

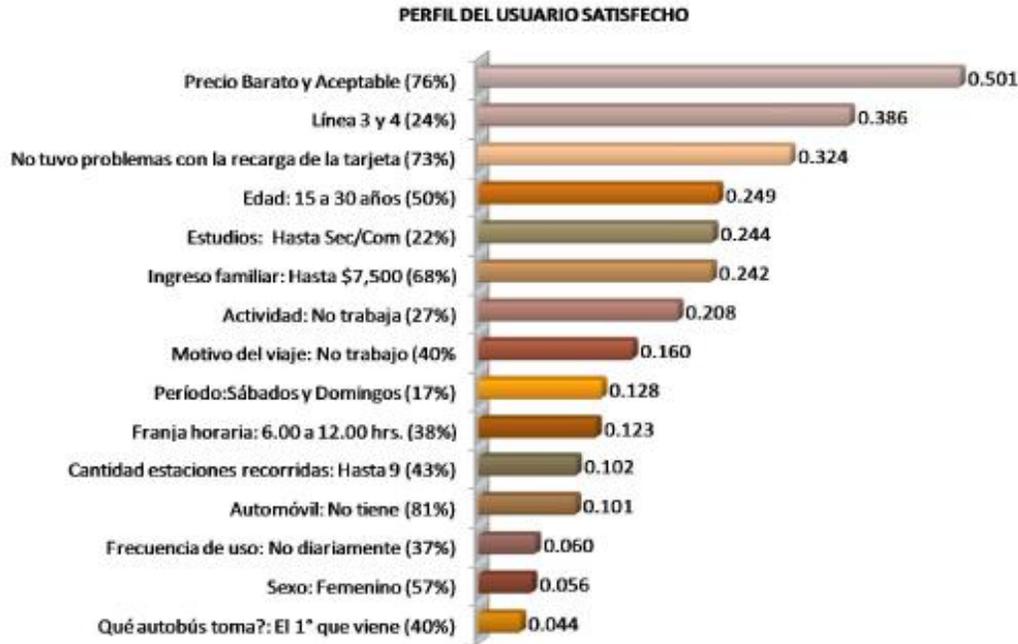


La demanda más sentida es la frecuencia de los autobuses, o sea, el tiempo de espera para poder subir y viajar cómodamente.





Perfil del [la] usuario [a] satisfecho [a]:



Método: La satisfacción se midió con las respuestas a la evaluación de las dimensiones del servicio (preg.8) y la evaluación global (preg. 22).
Se relacionó la satisfacción con cada uno de los aspectos relevantes de los entrevistados y se calculó el coeficiente Eta para medir la fuerza de esta relación.
La información presentada no indica causalidad, sino relación estadística.

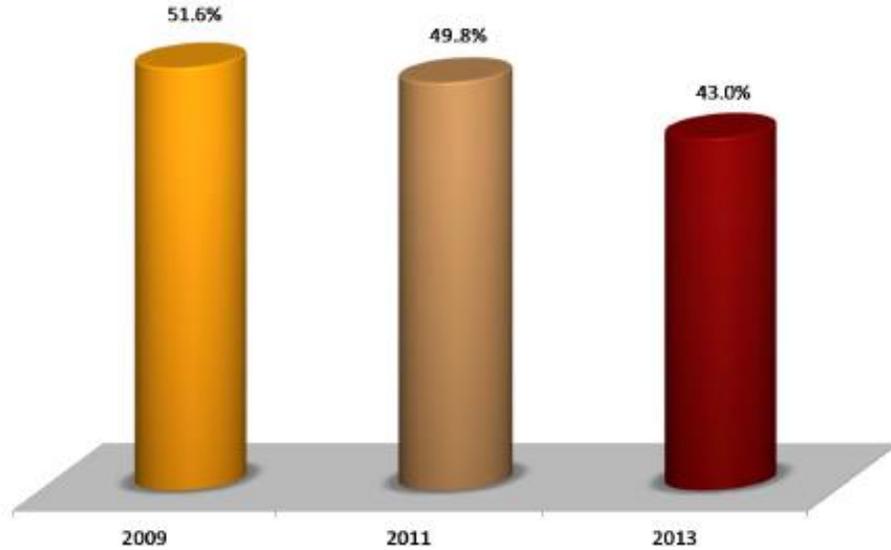
Análisis Longitudinal.

- Porción de pasajeros varones





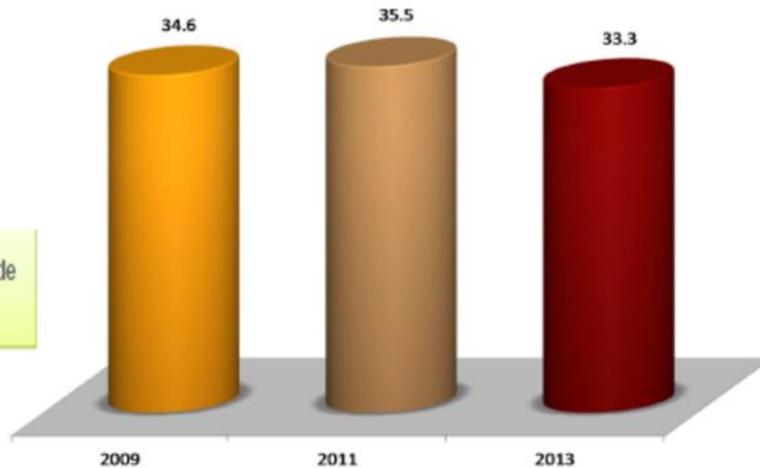
PROPORCIÓN DE PASAJEROS VARONES



Se está feminizando la población

- Edad Promedio de los [as] pasajeros [as].

EDAD PROMEDIO DE LOS PASAJEROS



Se mantiene la población joven. Hay pocas personas de 65 ó más años.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



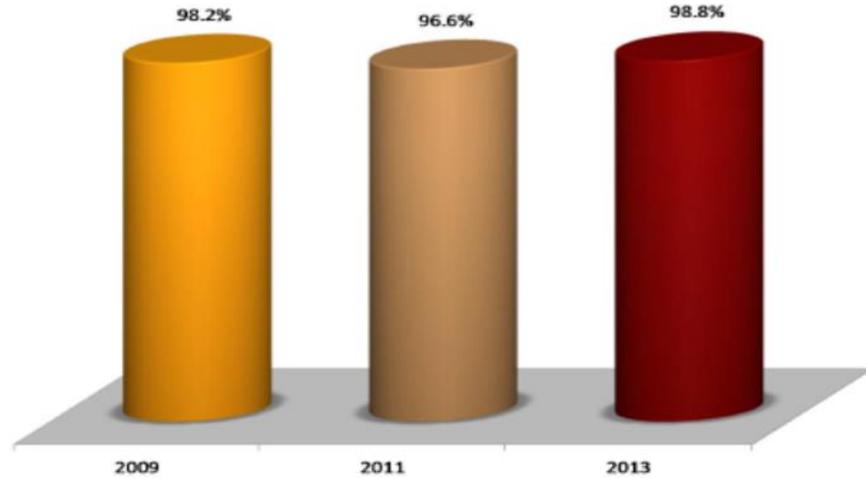
CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Discapacidad visible

Se mantiene mínima

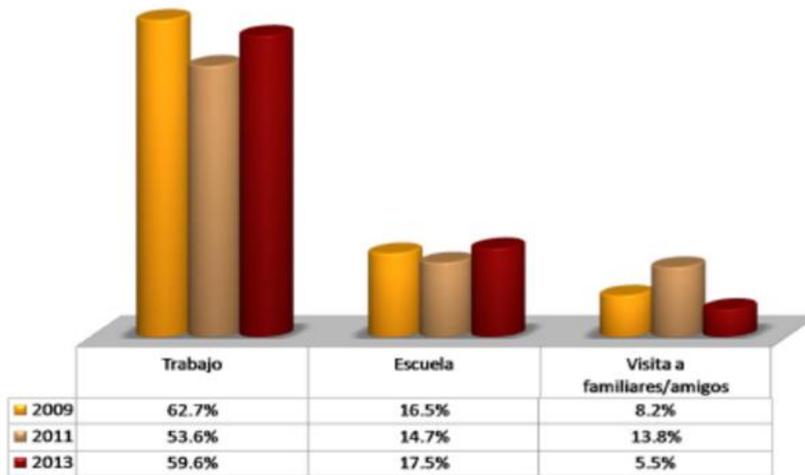
DISCAPACIDAD VISIBLE



- Principales motivos de viaje

223

PRINCIPALES MOTIVOS DEL VIAJE



Los motivos del viaje no presentan cambios destacables en las tendencias.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

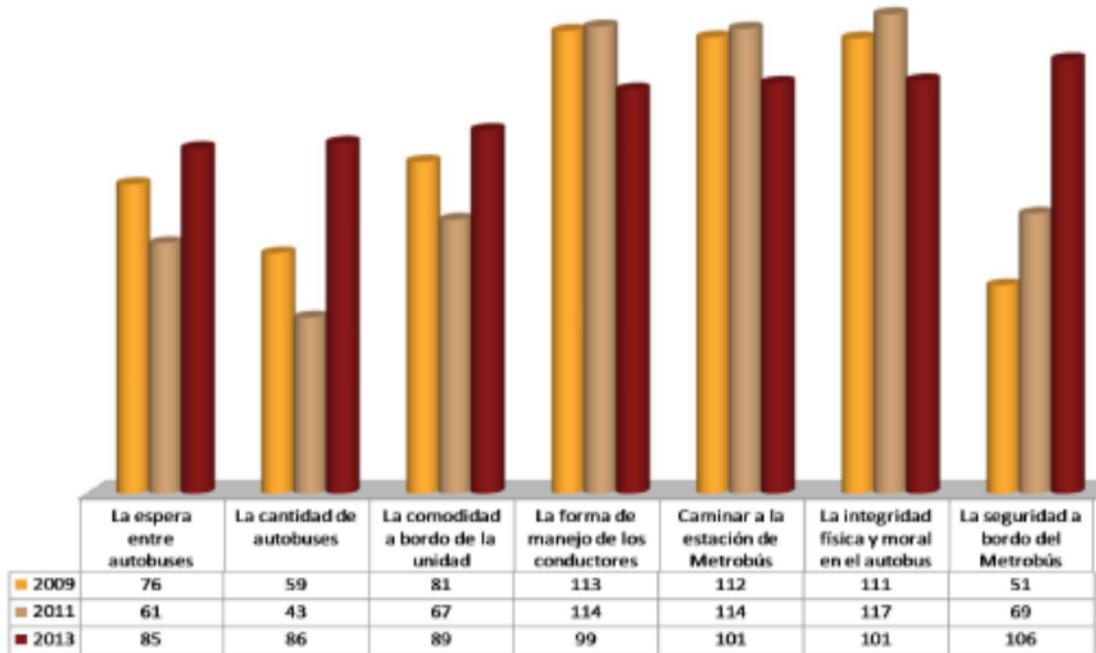


SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- Calificación del servicio del Metrobús (Índice base 100=Medida)

**CALIFICACIÓN DEL SERVICIO DE METROBÚS (1)
(ÍNDICE BASE 100 = MEDIA)**

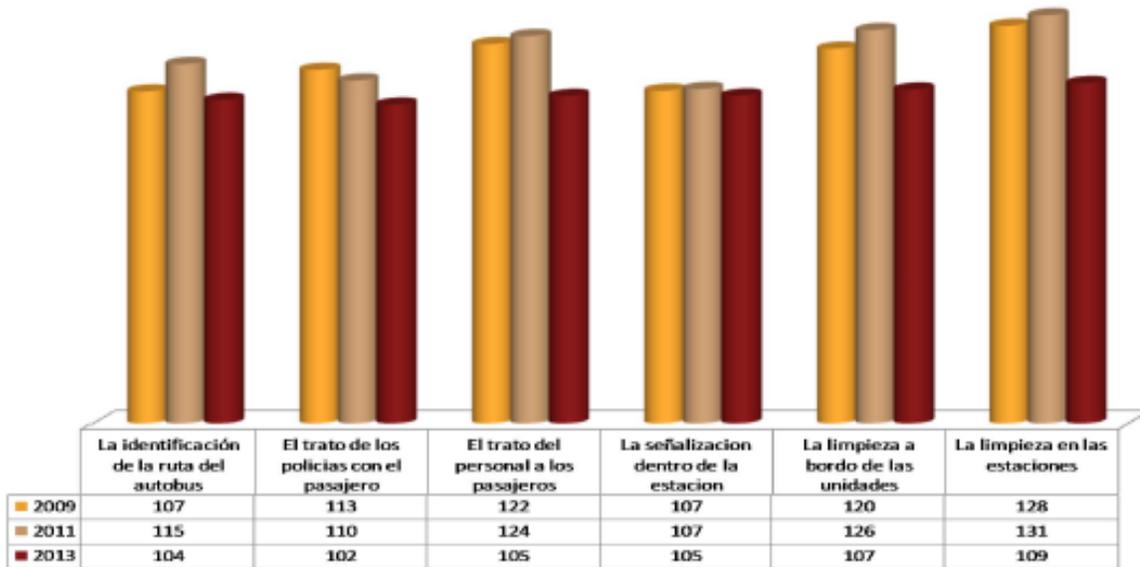


Los ítems relacionados con el tiempo de espera para viajar más cómodo, siempre están por debajo del resto de las características evaluadas, aunque en el último año se han posicionado mejor. La seguridad, que estaba mal posicionada, este año ha mejorado. Los ítems restantes están bien posicionados, pero han disminuido en el último año.





CALIFICACIÓN DEL SERVICIO DE METROBÚS (2)
(ÍNDICE BASE 100 = MEDIA)



En todas estas características el Metrobús se posiciona muy bien, aunque se observa una leve disminución para este año.

Conclusiones.

Tomando en cuenta las líneas que se analizaron (1, 2, 3 y 4), en torno a los grupos en situación de desventaja, destaca:

- En el total de las líneas 1, 3 y 4 viajan más mujeres que hombres; mientras en la línea 2, hay personas de ambos sexos por igual.
- Predominan los jóvenes de 21 a 30 años (promedio más de 33 años).





- El nivel de escolaridad es importante (36% con licenciatura o más). El ingreso familiar resulta más bajo, menos a \$8,000.
- Casi dos de cada tres usuarios viajan por razones de trabajo. Del resto, se destacan los estudiantes.
- Muy pocos *discapacitados* (sic) son usuarios.
- El servicio está bien calificado (8.3 puntos en promedio). Las líneas 3 y 4, son las mejores calificadas (8.5 y 8.7 puntos respectivamente).
- El precio del pasaje no ofrece grandes problemas: el 24% lo considera caro, pero el 67% lo considera aceptable).
- Los aspectos mejor valorados corresponden a la limpieza y el compromiso del personal, los conductores y la policía.
- Los aspectos más cuestionados se refieren al número de autobuses, la frecuencia y como consecuencia se debe viajar en unidades llenas y no cómodas.

c) Campañas:

En el rubro de campañas, el Metrobús señaló:

Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
1. Campaña "En nuestra ciudad todas y todos somos iguales." 2. Octubre, Mes del Trato Igualitario. 2015 Referencia: Colación en estaciones, oficinas del Metrobús, Redes Sociales, página electrónica; en pantallas de Centro Informativo de Transporte Inteligente de Metrobús	2015	COPRED, Gobierno de la Ciudad de México y Metrobús.

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



Referencia Cartel en estaciones de Metrobús

227



Referencia Cartel en oficinas de Metrobús



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



Referencia Redes Sociales de Metrobús

228

Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
Campaña: ¡Respeta! ¡Por una cultura libre de discriminación! Referencia: twitter	2015	COPRED, Gobierno de la Ciudad de México

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



El abuso sexual es un delito

Respeta espacios exclusivos PARA MUJERES en estación y autobús



“Las mujeres tienen derecho a ser tratadas con respeto a su integridad y el ejercicio pleno de sus derechos”

- Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia del Distrito Federal -

Cualquier incidente repórtalo al oficial de la estación

Como víctima u ofendida en el transporte, puedes llegar a un Módulo Viajemos Seguras, que son para ti o acude a una Agencia Especializada para Delitos Sexuales de la PGJDF. Hay cinco en la Ciudad de México. Llama a LOCATEL o la Línea Ciudadana al 5533 5533 para que te orienten.

Capital Social **Por Ti**



Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
Campaña: Respeto espacios exclusivos para Mujeres, en estación y autobuses Referencia: twitter	No se señala	Gobierno de la Ciudad de México y Metrobus

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

El abuso sexual es un delito

Si eres víctima de abuso sexual ¡Denúncialo!

Respeta espacios exclusivos PARA MUJERES en estación y autobús



El abuso sexual **se sanciona hasta con 6 años de prisión** y se agrava cuando es cometido a bordo de un vehículo público

Artículos 176, 177 y 178 del Código Penal del Distrito Federal.

Cualquier incidente repórtalo al oficial de la estación

Como víctima u ofendida en el transporte, puedes llegar a un Módulo Viajeros Seguras, que son para ti o acude a una Agencia Especializada para Delitos Sexuales de la PGJDF. Hay cinco en la Ciudad de México. Llama a LOCATEL o la Línea Ciudadana al 5533 5533 para que te orienten.

CapitalSocial

Respeta espacios exclusivos PARA MUJERES en estación y autobús



No permitas las formas de Abuso Sexual:

- Tocamientos
- Palabras obscenas e insinuaciones sobre el cuerpo
- Exhibición de genitales
- Miradas lascivas, permanentes e incómodas al cuerpo
- Expresiones corporales y verbales ofensivas
- Agresión o intimidación
- Persecución
- Fotografías al cuerpo sin consentimiento

Cualquier incidente repórtalo al oficial de la estación

Como víctima u ofendida en el transporte, puedes llegar a un Módulo Viajeros Seguras, que son para ti o acude a una Agencia Especializada para Delitos Sexuales de la PGJDF. Hay cinco en la Ciudad de México. Llama a LOCATEL o la Línea Ciudadana al 5533 5533 para que te orienten.

CapitalSocial



230

Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
Campaña: "Equidad de Género"	Periodo 2014-2015	Gobierno de la Ciudad de México y Metrobús
Referencia: Pantallas CITI		

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús.



pantallas autobús



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



pantallas estación

Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
Campaña: Seguridad Movie, "Yo me fijo, yo respeto" Referencia: Pantallas CITI	Periodo 2016	Metrobús

231

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús.



pantallas autobús



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



pantallas estación

Nombre de la Campaña	Fecha campaña	Ente emisor de la campaña
Campaña: Equidad en Metrobús® Referencia: Metrobús, página web	No se señala	Metrobús

Cuadro elaborado por el COPRED, con la información proporcionada por el Metrobús

232



Primer piso



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CII



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



Segundo piso



Quinto Piso

233



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



banner de acceso



Visualización de texto
y vínculos de consulta

Página Web. **Equidad**

234



página principal
de Metrobús



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



d) Convenio suscrito entre la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Seguridad Pública.⁷⁷

De la lectura que se hizo al convenio que envió el *Metrobús*, este Consejo destaca el siguiente contenido:

Objetivo: se traduce en *“la obligación a proporcionar por conducto de su Dirección General de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, el servicio de seguridad, protección y vigilancia en los inmuebles e instalaciones, propiedad y/o a cargo del Gobierno del Distrito Federal, a fin de conservar, controlar y salvaguardar los bienes muebles y valores que se encuentren en los mismos, a los servidores públicos que en éstos laboren, a las personas que los visiten, respecto de cualquier acción individual o colectiva de cualquier persona o grupo que intente cometer acto o actos ilícitos de violencia o cualquier otra naturaleza y que con dicha conducta les pudiera causar afectación de conformidad con los lugares y condiciones establecidas en los anexos que más adelante se detallan ...*

235

En contra prestación, el Gobierno de la Ciudad de México, se obliga a cubrir los costos del servicio de seguridad, protección y vigilancia, de conformidad con las cuotas y tipo de servicios establecidos en el anexo que más adelante se detalla ...

En la Cláusula Segunda del referido Convenio, denominada, *lugar y forma de prestación de servicio*, en el punto 9, se establece como obligación de la SSPDF, la de proporcionar el servicio con personal, cuyas obligaciones se efectuarán conforme *al pliego de consignas* señaladas en el Anexo VII, asimismo se desglosan las actividades que se realizarán. En el punto 10 se señalan las obligaciones de la Secretaría para con las

⁷⁷ Convenio OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08, de 20 de octubre de 2007.





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridas al convenio, destacando las siguientes: atender las indicaciones que emita la persona representante administrativa de los citados entes. Dentro de tales entidades, se encuentran, según se lee en documento anexo II, *Relación de dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridas a la consolidación, el Sistema de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeras (RTP), Sistema de Transporte Eléctricos (STE), y Sistema de Corredores de Transporte Público (Metrobús).*

Anexo del suscrito entre la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Seguridad Pública: Relación de dependencias, Órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades.

ANEXO II		EJERCICIO	2008
CONVENIO ADMINISTRATIVO DE COLABORACIÓN CONSOLIDADO OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08			
RELACIÓN DE DEPENDENCIAS, ÓRGANOS DESCONCENTRADOS, ÓRGANOS AUTÓNOMOS Y ENTIDADES ADHERIDOS A LA CONSOLIDACIÓN			
CLAVE	NOMBRE		
E-XIII	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (STC)		
E-XIV	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)		
E-XV	SISTEMA DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS (STE)		
E-XVI	CORPORACIÓN MEXICANA DE IMPRESIÓN (COMISA)		
E-XVII	SERVICIOS METROPOLITANOS (SERVIMET)		
E-XVIII	CAJA DE PREVISIÓN DE TRABAJADORES A LISTA DE RAYA (CAPTRALIR)		
E-XIX	CAJA DE PREVISIÓN DE LA POLICIA PREVENTIVA (CAPREPOL)		
E-XX	CAJA DE PREVISION DE LA POLICIA AUXILIAR (CAPREPA)		
E-XXI	SERVICIOS DE SALUD PUBLICA		
E-XXII	SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PUBLICO (METROBUS) ✓		
E-XXIII	FIDEICOMISO DEL MUSEO DEL ESTANQUILLO		
A-I	UNIVERSIDAD AUTONOMA DE LA CIUDAD DE MEXICO (UACM)		
A-III	INSTITUTO DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PUBLICA (CONSI)		
A-IV	JUNTA LOCAL DE CONCILIACIÓN Y ARBITRAJE DEL DF.		

236



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



En la Cláusula Décima, denominada *Verificación del Servicio*, se señala que el Gobierno del Distrito Federal (ahora Ciudad de México), a través de la Dirección General de Recursos Materiales y Servicios Generales y/o la Dirección de Servicios Generales, verificará administrativamente los servicios que estén realizando, conforme a las condiciones pactadas, y para el caso de que éstos no se desarrollen conforme a lo pactado, el GDF, tiene la facultad de hacer las indicaciones pertinentes.

Asimismo, de acuerdo con el Anexo VII, del Convenio, denominado *Pliego de Consignas*, se observa, en el inciso *B, Disposiciones Generales*, se señala la obligación de la Policía Auxiliar, el cumplir invariablemente con las obligaciones que para cada ubicación se señalen, dentro de las que se encuentran, las de orientar al público en la utilización adecuada de las áreas de los inmuebles de la dependencia, órgano desconcentrado, órgano autónoma o entidad. Asimismo, en inciso *D*, referente al *Trato al Público*,

Anexo VII. *Pliego de Consignas*.

ANEXO VII

PLIEGO DE CONSIGNAS
(CONVENIO OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08)

B. DISPOSICIONES GENERALES:

TODO EL PERSONAL DE LA POLICÍA AUXILIAR DEL DISTRITO FEDERAL, QUE PRESTE SU SERVICIO, CUMPLIRÁ INVARIABLEMENTE CON LAS OBLIGACIONES QUE PARA CADA UBICACIÓN SE SEÑALEN Y EN GENERAL CON LAS SIGUIENTES FUNCIONES





D. DEL TRATO AL PÚBLICO:

1. TODO EL PERSONAL DE LA POLICIA AUXILIAR DEL DISTRITO FEDERAL, DEBERÁ TRATAR CON CORTESÍA Y RESPETO AL PÚBLICO USUARIO Y TRABAJADORES DE LA DEPENDENCIA, ÓRGANO DESCONCENTRADO, ÓRGANO AUTÓNOMO O ENTIDAD, EVITANDO TOMAR ACTITUDES DE DISCRIMINACIÓN, BURLA O AGRESIONES VERBALES Y/O FÍSICAS.
 2. TODO EL PERSONAL DE LA POLICIA AUXILIAR DEL DISTRITO FEDERAL, DEBERÁ AUXILIAR DE MANERA INMEDIATA AL PÚBLICO USUARIO, CUANDO SE PERCATEN DE ALGÚN INCIDENTE O SE SOLICITE SU APOYO, ASIMISMO CON CORTESÍA BRINDARÁN LAS ORIENTACIONES, SOBRE EL USO DE LAS ÁREAS DE LOS INMUEBLES E INSTALACIONES DE LA DEPENDENCIA, ÓRGANO DESCONCENTRADO, ÓRGANO AUTÓNOMO O ENTIDAD.
 3. LOS ENCARGADOS DE TURNOS INFORMARÁN DE MANERA INMEDIATA A SUS SUPERIORES CUANDO SE REGISTRE MAL TRATO A LOS USUARIOS DE LOS INMUEBLES E INSTALACIONES DE LA DEPENDENCIA, ÓRGANO DESCONCENTRADO, ÓRGANO AUTÓNOMO O ENTIDAD, POR PREPOTENCIA O ABUSO DE AUTORIDAD.
22. ORIENTARÁ AL PÚBLICO USUARIO, EN LA UTILIZACIÓN ADECUADA DE LAS ÁREAS DE LOS INMUEBLES E INSTALACIONES DE LA DEPENDENCIA, ÓRGANO DESCONCENTRADO, ÓRGANO AUTÓNOMO O ENTIDAD.

e) Guía Rápida con los Elementos de Accesibilidad con los que deberán construirse las estaciones de Metrobús



MB Metrobús.
Elementos básicos de accesibilidad para estaciones y terminales de Metrobús



Capital Social [Por Ti]



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



De la lectura al documento este Consejo observa:

La guía, establece una serie de recomendaciones en cuanto a:

Pasos peatonales.

Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios

- Superficies señalizadas, antiderrapantes, firmes, uniformes y permeables.
- Señales con cambio de textura en piso para indicación a ciegos y débiles visuales.
- Evitar entrecalles y rejillas con separación mayor de 1.3 cm.

Rampas en banquetas.

Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios

- Rampa con superficie firme y antiderrapante.
- Espacio para colocar señalización e impedir que los autos suban a la banqueta.
- Líneas de cruce peatonal.
- Área libre de obstáculos para utilizar la rampa.
- Alinear una rampa frente a la otra.
- La pendiente será de 6% en banquetas nuevas o cuando el peralte sea mayor a 12 cm. Se podrá utilizar hasta el 8% cuando el peralte sea menor a 12 cm.

Semáforos peatonales.

Recomendaciones:

Secretaría de Seguridad Pública

-





- Instalación de semáforos peatonales por cada acceso a estación, con contador de tiempo y preferentemente con señal auditiva.

Zona de encauzamiento.

Secretaría de Obras y Servicios

- Detalle1. Se pondrá en ambos sentidos (oriente y poniente) del encauzador una franja de 15cm. De ancho, estriada, en color amarillo tránsito, que tenga un cambio de textura diferente al del carril confinado y del mismo encauzamiento, permitiendo así a las Personas con Discapacidad diferenciar los espacios en los que se encuentra y ofreciéndoles además tanto seguridad como accesibilidad a la estación.

Rampa de acceso a la estación.

Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios

En cada acceso a estación.

- Rampa con superficie firme y antiderrapante,
- Área libre de obstáculos para utilizar la rampa.

Para la determinación de una rampa se debe considerar:

- IDEAL: Si la pendiente es del 6%, la longitud máxima será de 600 cm.
- Si la pendiente es del 5%, la longitud máxima será de 1000 cm.
- Si la pendiente es del 8%, la longitud máxima será de 600 cm.

Elevadores

Cuando el acceso a las estaciones no se pueda efectuar a nivel de piso de la calle, éste podrá realizarse a través de puentes peatonales con rampa o elevadores eléctricos.





Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios

- Señalizar ruta accesible en la entrada y hasta el elevador.
- Señalización en braille y alto relieve en uno de los lados de las puertas a 120 cm. de altura del nivel de piso.
- Tiempo de apertura de puertas, 15 segundos, y exactitud en la parada con respecto al piso. (nivel de piso de elevador y exterior).
- Botones de emergencia en la parte inferior del tablero diferentes a los botones normales.
- Identificación sonora y luminosa en el interior para indicar el piso.
- Los marcos de las puertas, en todos los pisos deben ser de color contrastante con el de la pared.
- Piso antiderrapante.
- Cuando no sea obligatorio su uso, se dispondrán las especificaciones técnicas y de diseño que faciliten la instalación de un elevador adaptado.
- Barandales a 75 y 90 cm. de altura en los tres lados, con una separación de 5 cm. de la pared.
- Separación máxima de 2 cm. entre el piso del elevador y el nivel del piso debe coincidir con el nivel de piso exterior.
- Ancho libre de puerta 100 cm.
- Ojo eléctrico a 20 cm. de altura para que impida que se cierre la puerta al pasar una persona en silla de ruedas.
- Señalización de protección civil y de uso correcto

241

Piso de estación.

Recomendaciones:





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Secretaría de Obras y Servicios

Superficie uniforme, inamovible, con acabado texturizado, sin desniveles o bordes constructivos superiores a 0.01m. de altura, construido en materiales de fácil mantenimiento y resistentes al tráfico continuo de usuarios.

Garita o puerta de cortesía.

Recomendaciones:

Metrobús

- Puerta señalizada
- Ancho libre de paso de al menos 1.0m
- Tiempo de apertura de puertas de al menos 15 segundos

242

Guía Táctil.

Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios

- Deberá instalarse una guía táctil tanto para entrada como salida, identificada en color amarillo tránsito, de 12 cm. de ancho por 5 mm. en alto relieve y 3 mm. de profundidad.
- Deberá estar ubicada al centro de la estación. Iniciará desde el comienzo del encauzamiento, rampa de ingreso a estación, pasar por puerta de cortesía y continuar hasta las zonas de ascenso y descenso, en la 2 a. puerta de autobús donde se encuentra localizado el botón de alerta a operadores.
- Deberán de utilizarse materiales de alta durabilidad, resistentes al tráfico pesado de usuario, de fácil limpieza y disponibles en el mercado.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



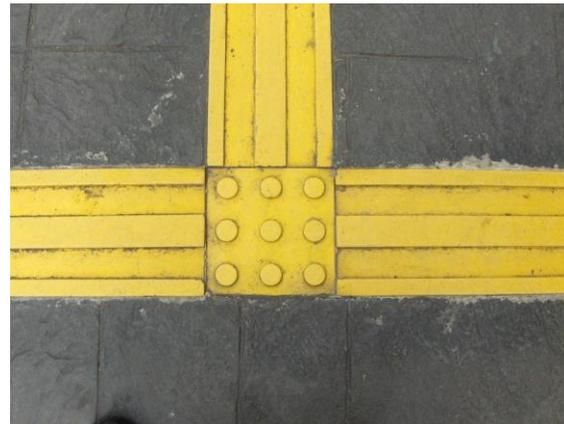
SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Detalle 2. La Guía Táctil en estación debe iniciar desde el encauzamiento y estar ubicada al centro, ésta con un ancho de 12 cm y un espesor de 5mm en alto relieve que permita la circulación del bastón blanco, el color debe ser amarillo tránsito y los materiales a utilizar deben ser resistentes, fáciles de limpiar y de existencia en el mercado.

Movimientos direccionales

En los casos de cambio direccional estos deberán realizarse a 90°y estar identificados con un cambio de textura.



243

- Deberá estar ubicada al centro de la estación. Iniciará desde el comienzo del encauzamiento, rampa de ingreso a estación, pasar por puerta de cortesía y continuar hasta las zonas de ascenso y descenso, en la 2a. puerta de autobús donde se encuentra localizado el botón de alerta a operadores.
- Deberán de utilizarse materiales de alta durabilidad, resistentes al tráfico pesado de usuario, de fácil limpieza y disponibles en el mercado.

Línea de seguridad para acceso de autobús.





Recomendaciones:

Secretaría de Obras y Servicios.

- Deberá estar ubicada a lo largo de todas las puertas de acceso a autobús, con un ancho de al menos 15 cm.
- Textura distinta a la del piso de la estación.
- Deberán utilizarse materiales de alta durabilidad, resistentes al tráfico pesado de usuario de fácil limpieza y disponibles en el mercado.



Dispositivo de alerta a operadores.

Descripción:

- Dispositivo de Alerta a Operadores de Autobuses para el Ascenso de Personas con Discapacidad, que consiste en la activación de una torreta luminosa mediante un botón señalizado, que le indica al operador del autobús que una persona con discapacidad abordará la unidad. Ello permite una mejor aproximación a estación y efectuar el tiempo de espera que permita el adecuado ascenso y descenso del autobús.
- Se coloca un dispositivo en cada lado de las estaciones.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



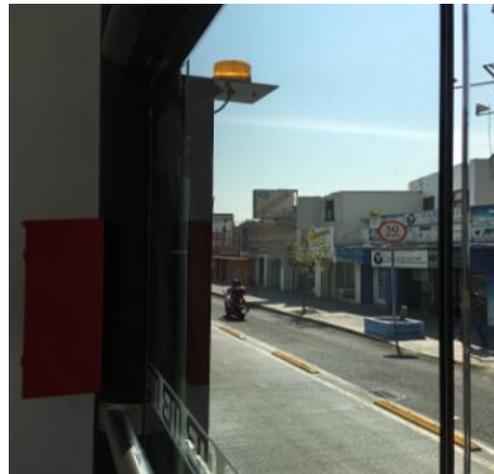
CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- El dispositivo consta de un interruptor de encendido y uno de apagado, una torreta y alimentación de energía eléctrica.



245



Placas en Braille.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Recomendación:

Secretaría de Obras y Servicios

Información de estación en la que se encuentra, área de torniquetes, dirección, destino, etc. Ubicada de manera homogénea en las estaciones a una altura. 90 y 1.20m del nivel del piso y a 45° del plano vertical, escrita en relieve de 0.008m y máximo 0.005 de alto. El texto deberá ser en arial o similar y complementado con el sistema braille. La información se colocará de izquierda a derecha, ya sea en una o varias placas.



Señalización, ingresos exclusivos para mujeres, niñas y niños y personas con discapacidad.

Recomendación:

Secretaría de Obras y Servicios

La señal ética en estaciones de los "Ingresos y espacios exclusivos para mujeres, niñas y niños y, personas con discapacidad deberá ser visible y estará colocada desde el inicio de operación de las líneas de Metrobús



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



Sanitarios familiares 100% accesibles

Recomendación:

Secretaría de Obras y Servicios

Los sanitarios familiares que se encuentran en las Líneas 1 (CU-El Caminero), 2, 3, 5 y 6 serán 100% accesibles para personas con discapacidad.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED



248

Información sobre los servicios con los que cuenta el Metrobús.

Pantallas Sistema SAE presentan información en tiempo real sobre la operación, línea, hora, destino del siguiente autobús y tiempo de espera basado en la posición real de los autobuses.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Gratuidad.



MTB Metrobús.

Personas exentas de pago que ingresan por garita

- Adultos mayores de 70 años**
Se acreditan con documento oficial original (ejemplo: INAPAM, INSEN, GDF, IFE).
- Personas con discapacidad evidente o que...**
Se acreditan con documento oficial original.
- Personas autorizadas por Metrobús**
Que porten gafete original vigente.
- Niñas y niños menores de 5 años de edad**
Ingresan por torniquete, acompañados de adulto responsable.

www.metrobus.cdmx.gob.mx

atención a usuarios: 5761 - 6860, ext. 121 y 136.

249

Consignas a Policía Auxiliar. Metrobús–Policía Auxiliar SSPCDMX.

- Asistencia y orientación a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas.
- Indicación a usuarios de espacios exclusivos para mujeres, personas discapacitadas, adultos mayores y niños en todo el horario de servicio.







CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Anexo: Consignas para policía auxiliar de los corredores Metróbús



CONSIGNAS PARA POLICIA AUXILIAR DE LOS CORREDORES METROBÚS

Consignas Generales

1. Apoyar al personal del Sistema en caso de alguna contingencia que afecte la operación del corredor.
2. Supervisar, observar y hacer cumplir el Reglamento de Usuarios para el **Metróbús**.
3. Apoyar en medida de lo posible, que los usuarios no ingresen a la estación por el carril confinado, y en el dado caso que lo hagan sacar al usuario por la salida normal e invitarlo a ingresar como es debido, indicándole el riesgo que se genera por esta acción.
4. El policía deberá de estar en la posición en la zona de torniquetes de entrada y en el área de garita, así mismo queda estrictamente prohibido permanecer sin motivo alguno en el área de maquinas expendedoras.
5. El policía siempre deberá de revisar las identificaciones, ya sean para personal de **Metróbús**, personal con capacidades diferentes o personas con 70 años cumplidos para la obtención de la gratuidad, y los siguientes casos:
 - Personal de **Metróbús** plenamente identificado.
 - Personal con alguna discapacidad.
 - Personas con más de 70 años.
 - Niños menores de 5 años.
6. En caso de problemas con la falta de energía el policía deberá de anotar todos los datos de la falla (hora de falta de energía, hora de que se prende la planta de emergencia, quien llega a la estación nombre empresa y la hora de que regresa el servicio de energía), así como de no permitir cualquier acceso gratuito y deberá de informar inmediatamente a (personal de **Metróbús**, operadores de unidad y supervisores).
7. Evitar que las personas ingresen a las estaciones brincándose los torniquetes, es decir hagan uso del servicio sin pagar. En otras palabras verificar la validez del peaje del usuario.
8. Queda prohibido que cualquier persona que no esté previamente autorizada por **Metróbús**, haga uso del servicio sin pagar, esto incluye a los elementos de la Policía Auxiliar, los elementos no están autorizados a otorgar el acceso sin pagar a ninguna persona que no tenga la autorización por parte de **Metróbús**.

251

MTS
Metróbús
 Dirección General
 Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas
 Gerencia de Sistemas de Pago y nuevas Tecnologías
 Av. Cuauhtémoc 16, 2º Piso, Col. Doctores
 CP 06708 Del. Cuauhtémoc
 Tel. 5761 8856, 5761 8860
 5761 8804 y 5761 5870



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



9. El policía tiene prohibido utilizar cualquier medio de pago (tarjeta de Metrobús, cobro en efectivo) para apoyar a algún usuario en su ingreso a la estación, su función es solo la de orientar y apoyar al usuario para la compra o recarga de la tarjeta para el ingreso al sistema de Metrobús.
10. No se permitirá el establecimiento de vendedores ambulantes, ni el hacinamiento de indigentes y niños de la calle en las áreas de encauzamiento, plazoletas, y dentro de las instalaciones de la estación.
11. El personal de la corporación deberá permanecer en actitud de alerta durante el desempeño de su servicio, con la finalidad de detectar actitudes sospechosas.
12. Queda prohibido dentro de su jornada de trabajo que los elementos lean: libros, revistas, periódicos; escuchar música, en cualquier medio de reproducción ya sea radio, radio grabadora, teléfono celular, mp3, etc.; así como realizar cualquier otra actividad que lo distraiga de sus funciones principales las cuales son: atención a los usuarios del Sistema de Transporte y salvaguardar las estaciones y sus bienes.
13. El policía tiene prohibido tener en su área de trabajo acompañantes, así como consumir alimentos.
14. Queda prohibido que los elementos de Policía Auxiliar, se hagan instalaciones eléctricas, así como de utilizar los contactos que existen en las estaciones para su uso personal. NO conectar: parrillas, cafeteras, grabadoras, etc.
15. Coadyuvar, organizar y controlar el acceso de las primeras puertas de acceso al autobús sólo para mujeres, discapacitados y niños, en todo el horario de servicio.
16. Permanecerán recorriendo la estación de principio a fin y cuando se acumulen los usuarios darán las indicaciones pertinentes para dirigir el flujo adecuadamente, tales como: que no se empujen, dejar salir antes de entrar, no rebasar la línea amarilla.
17. El personal de vigilancia deberá presentarse con 15 minutos de anticipación al desempeño de su servicio, el cual inicia a las 07:00 y 19:00 hrs., de acuerdo al turno del cual forma parte.
18. El policía deberá siempre de esperar a su relevo, aunque este se retarde y nunca deberá de abandonar el servicio.
19. El policía deberá de anotar cualquier tipo de ausencia en la bitácora de la estación y solo tiene permitido 15 minutos para dirigirse al baño.
20. El Policía Auxiliar, deberá dar parte por escrito a su Superior de toda novedad que ocurra en la estación de su responsabilidad, durante el transcurso de su servicio.

MB
Metrobús.

Dirección General
Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas
Gerencia de Sistemas de Peaje y nuevas Tecnologías

Av. Cuauhtémoc 18, 5° Piso, Col. Doctores
CP 06720 Del. Cuauhtémoc

Tel. 5761 6858, 5761 6860
5761 6864 y 5761.6870



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Flota vehicular.

El número total de unidades que brindan el servicio de transporte en Metrobús, son 545 unidades, las cuales son 100% accesibles. Dichas unidades son propiedad de las empresas transportistas que cuentan con una concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

- Espacios exclusivos para silla de ruedas
- Ingreso a autobuses a nivel
- Alarma acústica
- Pasamanos llamativos para débiles visuales
- Anuncios luminosos y auditivos de cierre de puertas
- Asientos reservados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas, mujeres con niños y personas adultas mayores
- Información visual y auditiva de próxima estación

253

Terminales, estación y paradas 100% accesibles de Metrobús.

- Rampas en banqueta y de ingreso a estaciones
- Puentes peatonales con rampa
- Elevadores para sillas de ruedas
- Semáforos peatonales auditivos
- Gratuidad en el servicio
- Puerta de cortesía o garita
- Guía táctil para invidentes y débiles visuales
- Placas Braille
- Dispositivos de alerta a operadores de autobuses para el ascenso de personas con discapacidad
- Dispositivos de información electrónica (pantallas)





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Sanitarios para personas con discapacidad Línea 1 (Dr. Gálvez a El Caminero) 2, 3 5 y 6.
- Dispositivo que ofrece información auditiva sobre la operación en la Línea.

Flota



447

Articulados / 18 metros



42

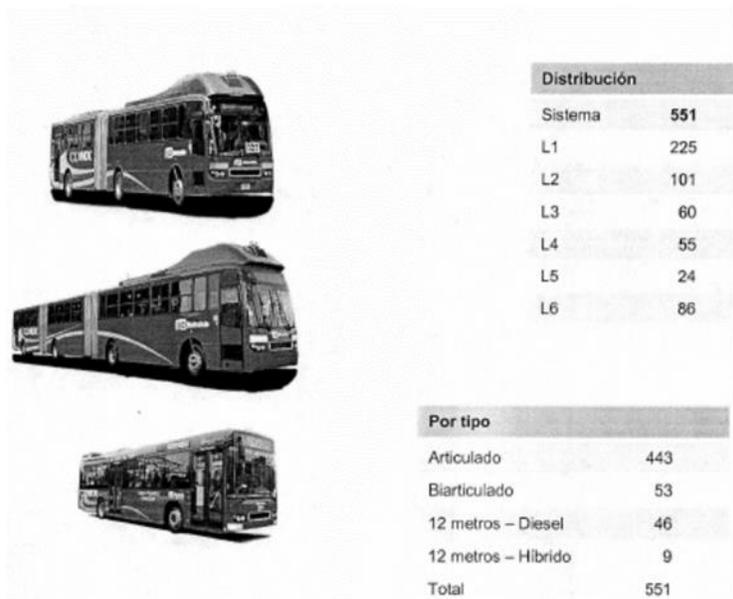
Biaarticulados / 24 metros



55

Híbridos + diesel / 12 metros

Total 545



254



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

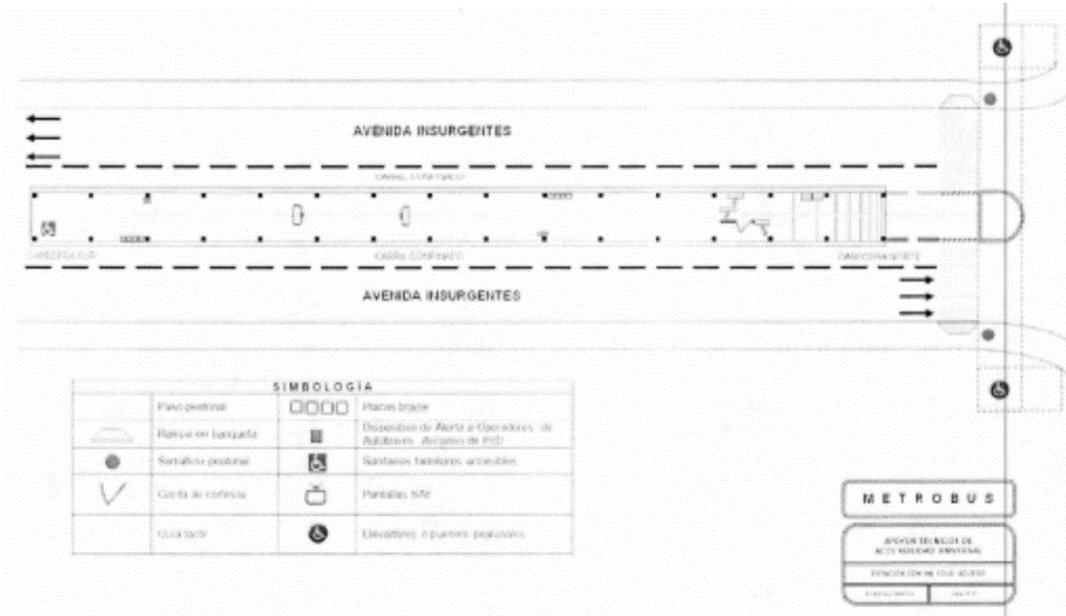
CIUDAD DE MÉXICO

Planta esquemática, ubicación elementos accesibilidad.



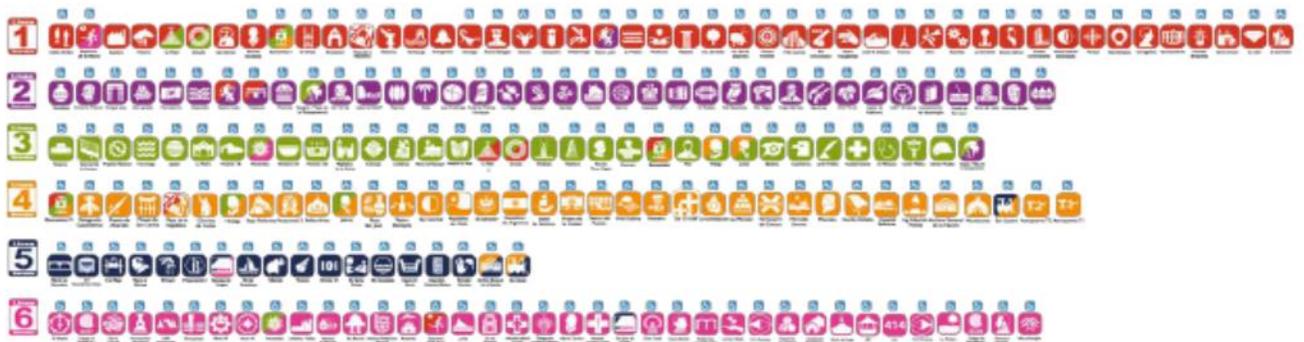
CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



255

Estaciones accesibles: 98 por ciento de estaciones accesibles



Cuentan con Pantalla del Sistema SAE



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

“Citi”, es el Sistema de Gestión e Información del servicio. Herramienta tecnológica que brinda información en tiempo real al usuario de próximo autobús, contingencias, prevención de accidentes e información general.



Mediante **256**

las pantallas del Sistema SAE, se informa a los usuarios sobre la operación del servicio y se difunden campañas de cultura vial.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Las pantallas del Sistema SAE, transmiten información visual y auditiva para personas con discapacidad en las unidades.



Todas las unidades cuentan con un letrero de ruta que indica su destino, asimismo, disponen de alarma acústica que señala el cierre de puertas y un letrero visual en las puertas que señala su cierre en 5 segundos.

257

Señalización de espacios exclusivos para mujeres, niños y personas con discapacidad.

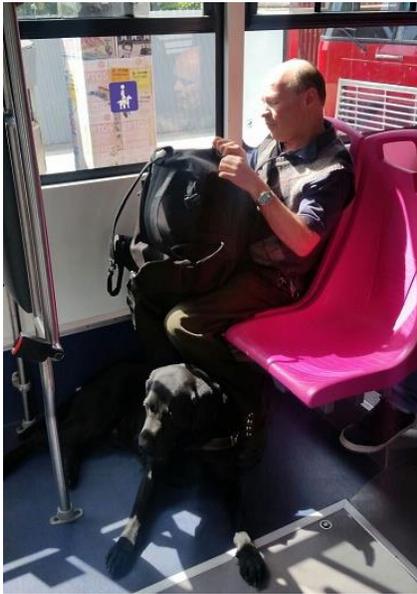
Las unidades cuentan con lugar diseñado para la sujeción de sillas de ruedas con respaldo y cinturón de seguridad de tres puntos, a partir de la Línea 6, las unidades Mercedes Benz tienen un asiento para personas ciegas que van acompañadas por perro guía.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



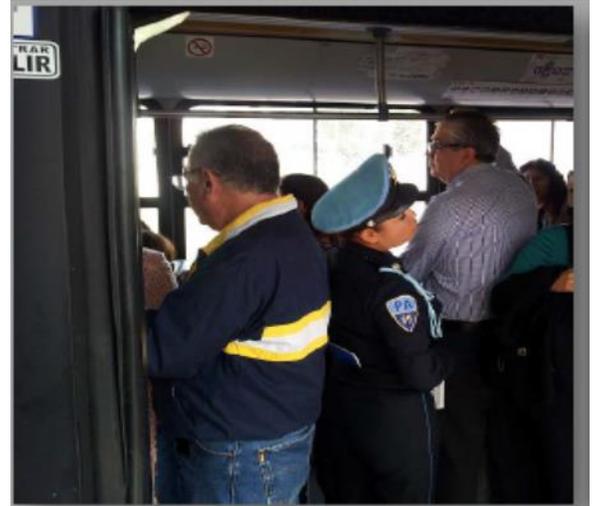
SECRETARÍA DE MOVILIDAD



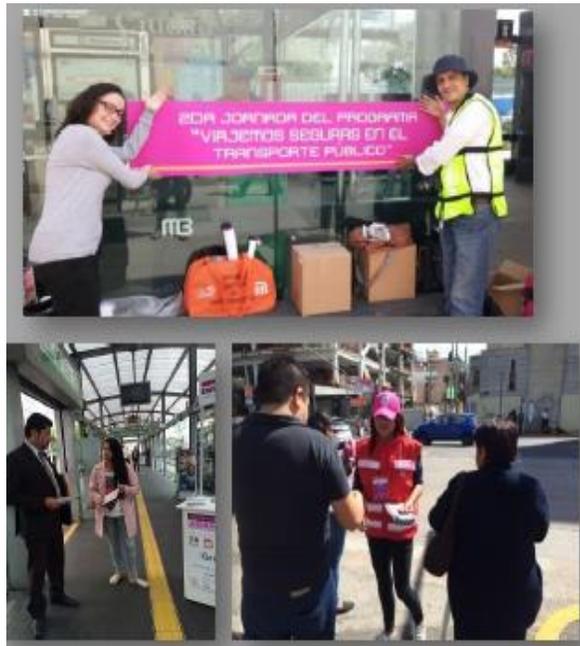
Campañas para el respeto de Espacios para Grupos Vulnerables.

Metrobús realiza operativos para el respeto de espacios exclusivos para personas con discapacidad, mujeres y niños en estaciones y autobuses en todas las líneas del sistema.





Para la realización de operativos, Metrobús cuenta con el apoyo del Instituto de la Juventud y del Instituto de las Mujeres, ambas de la Ciudad de México.





Campañas viajemos Seguras Metrobús

En el ánimo de salvaguardar los derechos de las mujeres, el Gobierno de la Ciudad de México implementó, a través del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, el Programa de Seguridad de las Mujeres en medios de Transporte Público y Colectivo de Pasajeros en el Distrito Federal, denominado “Viajemos Seguras”, impulsado, a través del *Convenio de Colaboración Institucional para la Ejecución del Programa de Seguridad de las Mujeres en Medios de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal*.

El Convenio se celebró, el 3 de septiembre de 2008, entre el citado Instituto de las Mujeres, la Secretaría de Seguridad Pública, la Secretaría de Movilidad (antes Secretaría de Transportes y Vialidad), la Procuraduría General de Justicia, el Sistema de Transporte Colectivo, el Servicio de Transportes Eléctricos, la Red de Transportes de Pasajeros, el Instituto de la Juventud, el Metrobús, el Consejo Ciudadano de Seguridad Pública y la



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Procuración de Justicia, así como la Dirección del Servicio Público de Localización Telefónica, todas las dependencias o entidades, de la Ciudad de México.

261



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

no te pases!
respeta los ingresos exclusivos para mujeres en estación

INGRESO EXCLUSIVO

¿sabías? Q.E?

VIAJEMOS CON EQUIDAD

Viajemos Seguras
El abuso sexual es un delito
Alta ocupación en autobús no es pretexto para el abuso sexual.
¡Denúncialo!

55 33 55 33 52 08 98 98 52 00 90 00



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

Campañas INJUVE D. F.



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



263

Espacios exclusivos, Ciudad de México, Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas. Diciembre 2015.

El horario de aplicación de tal separación se da en razón a las agresiones reportadas de hombres contra mujeres en horario del servicio que brinda Metrobús; la separación no es en razón del número de usuarios en horas pico, sino en razón de brindar un transporte seguro a las mujeres, niños [as], [personas] adultas mayores y personas con discapacidad. Por lo tanto, los elementos de la policía auxiliar, adscritos a las Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal que brindan servicio en este sistema de transporte, dentro de sus consignas, deben, coadyuvar, organizar y controlar el acceso



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

de la primera puerta sólo para mujeres, niñas y niños; y personas con discapacidad en todo el horario de servicio. Poniendo principal atención en los horarios de las 06:00 a las 10:00 hrs., de las 3:00 a las 15:00 hrs. y de las 17:00 a las 21:00 horas.

El 24 de noviembre de 2015, el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, presentó el Programa "CDMX Ciudad Segura y Amigable para Mujeres y Niñas", el cual tiene como objetivo prevenir y atender la violencia en los espacios y transporte públicos.

Dicho programa es un marco integral de política con cinco nuevos componentes a favor de la seguridad de las mujeres y las niñas. Se incluye el fortalecimiento y ampliación de las acciones en el transporte de "Viajemos Seguras", a lo que se agrega "Acceso segura" relacionado con la iluminación, señalización, accesibilidad y equipamiento de espacios públicos, trayectos peatonales, paraderos y Centros de Transferencia Modal (CETRAM) que respondan a necesidades y usos de las mujeres, de acuerdo con estándares de seguridad con perspectiva de género a nivel internacional.

264

Compromiso Metrobús, Programa Viajemos Seguras:

- Promover el acceso para mujeres, niñas, niños y personas con discapacidad
- Apoyar las campañas informativas relacionadas con el programa
- Apoyar la capacitación para el personal en materia de derechos humanos y violencia contra las mujeres desde una perspectiva de género.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



Metrobús es una respuesta sustentable a los problemas de transporte y contaminación que aquejan a la CDMX, generando diversos beneficios, entre los que destacan:

- ✓ Un millón de pasajeros transportados en día hábil.
- ✓ 50% menos en tiempo de traslado.
- ✓ Reducción gases de efecto invernadero.
- ✓ Gratuidad a mayores de 70 años, personas con discapacidad y menores de 5años.
- ✓ Accesibilidad universal.
- ✓ Uso de tarjeta inteligente de prepago.

265

Gratuidad para personas con discapacidad, personas adultas mayores de 70 años y menores de 5 años, que están exentas de hacer el pago.

Línea 1, 2, 3, 5 y 6.

Conforme al "Acuerdo por el que se establece el horario y la tarifa de servicio de los Corredores de Transporte Público de Pasajeros Metrobús; y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican", publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de marzo y 23 diciembre de 2008, se autoriza la exención del pago de la tarifa al usuario de los Corredores de Transporte Público de Pasajeros "Metrobús" en todos sus horarios cuando se trate de:



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- I. Personas de setenta años de edad en adelante, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición;*
- II. Personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales; y*
- III. Niños o niñas menores de cinco años de edad.*

La exención autorizada en este Acuerdo, no se hace extensiva a los familiares o acompañantes de los beneficiarios.

Gratuidad Línea 4.

Conforme al "Acuerdo por el que se establece la tarifa y el horario del servicio de transporte público colectivo de pasajeros que se preste en el Corredor "Metrobús Buenavista –Centro Histórico – San Lázaro –Aeropuerto, Línea 4, específicamente con origen y destino al Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican", publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 3 de abril de 2012, Se autoriza la exención del pago de esta tarifa a los usuarios siguientes:

- I.- personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales; y*
- II.- Niños o niñas menores de cinco años de edad.*

La Dirección de Administración y Finanzas y la Gerencia de Sistemas de Peaje y Nuevas Tecnologías de Metrobús, son las áreas responsables de contratar y supervisar el



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

servicio brindado en estaciones y terminales de este sistema de transporte por parte de los elementos de la Policía Auxiliar, adscritos a la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, por lo cual se han establecido entre otras las siguientes consignas para los elementos que se encuentran en terminales, estaciones y paradas de este sistema de transporte, esto con el fin de facilitar el ingreso a los autobuses:

- Dar asistencia y orientación a personas de la tercera edad, a discapacitados y mujeres embarazadas.
- Los elementos indicarán a los usuarios que la primera puerta es exclusiva para mujeres, personas discapacitadas [sic], adultos mayores y niños, en todo el horario de servicio.

Horario de Servicio-

- ✓ De lunes a sábados de 4:30 a 23:30 hrs.
- ✓ Domingos de 05:00 a 23:30 hrs.

267



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Línea 1: Indios Verdes - El Caminero.

Rutas:

Indios Verdes – Insurgentes
Indios Verdes – Dr. Gálvez
Indios Verdes – El Caminero
Buenavista II – El Caminero
Col. del Valle – Tepalcates



Línea 3: Tenayuca - Metro Etiopía.

Rutas:

Tenayuca – Metro Etiopía
Tenayuca – Metro Balderas
Tenayuca – Buenavista II
Tenayuca – La Raza II



Línea 2: Tacubaya - Tepalcates.

Rutas:

Tepalcates - Tacubaya
Tepalcates – Metro Etiopía
Río Frío – Metro Etiopía
Tepalcates – Col. del Valle



**Línea 4: Buenavista – San Lázaro –
Aeropuerto.**

Rutas:

Sur: Buenavista – San Lázaro
Norte: Buenavista – San Lázaro
Norte: Buenavista – San Lázaro –
Aeropuerto



Línea 5: Río de los Remedios – San Lázaro.

Ruta:

Río de los Remedios – San Lázaro



Número de usuarias y usuarios.

En cuanto al número anual de viajes de Mujeres, Jóvenes (15 a 29 años) Niñas y Niños (0 a 14 años), Personas adultas Mayores (60 años y más) Personas Indígenas, Personas con discapacidad y el total de población usuaria del servicio que su institución brinda, durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, es el siguiente:



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



TOTAL MUJERES Y HOMBRES TRANSPORTADOS EN METROBÚS enero – noviembre 2015		
Sexo	Mujeres	Hombres
ene	10,889,186	11,333,642
feb	10,511,945	10,941,004
mar	11,495,012	11,964,196
abr	10,841,672	11,284,189
may	11,917,520	11,450,166
jun	11,965,073	11,495,854
jul	11,856,189	11,391,241
ago	11,835,051	11,370,932
sep	11,762,740	11,301,456
oct	12,733,926	12,234,557
nov	11,825,631	11,361,881
TOTAL	127,633,945	126,129,118

TOTAL DE USUARIAS (OS) TRANSPORTADOS POR LÍNEA enero – noviembre 2015	
Línea	Usuarías (os) por línea
L1	122,777,561
L2	49,534,508
L3	41,957,796
L4	18,666,565
L5	20,826,635

TOTAL POR GÉNERO enero – noviembre 2015	
Mujeres	127,633,946
Hombres	126,129,119
TOTAL	253,763,065

La afluencia de personas usuarias y las gratuidades otorgadas por el periodo de 2010 a 2015, es la siguiente:

Año	Sistema Metrobús	Gratuidades
2010	136,915,678	7,346,774
2011	187,183,000	10,655,023
2012	220,319,864	12,256,892
2013	229,943,189	10,884,804
2014	259,276,932	17,680,983
2015	276,457,407	18,118,441





Se señala que el ingreso al Metrobús, es a través de un sistema de peaje y control de acceso de Metrobús, mediante de tarjetas inteligentes y anónimas, es decir que el sistema de peaje y control de acceso no registra edad, sexo, origen étnico, ni demás datos que puedan derivar en un perfil en específico.

Presupuesto resultado 13

Metrobús ejecuta presupuesto asignado al programa 13, con el cual se reducen las brechas de desigualdad entre hombres y mujeres y realiza diversas acciones relacionadas con el Programa Viajemos Seguras.

PRESUPUESTO RESULTADO 13 METROBÚS	
Año	Presupuesto
2014	500,000 pesos
2015	620,000 pesos





ELEMENTOS QUE PERMITEN QUE METROBÚS SEA ACCESIBLE PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	
TERMINALES, ESTACIONES Y PARADAS	UNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> - Semáforos peatonales auditivos, - Rampas en banqueta y para ingreso a estación, - Puentes peatonales con rampa en línea 2, - Elevadores para sillas de ruedas en estaciones de línea 1 y 2, - Puerta de cortesía o garita, - Guía táctil para invidentes y débiles visuales, - Placas Braille, - Ingresos y espacios exclusivos para mujeres, niños y personas con discapacidad en estaciones y autobuses de Metrobús, - Dispositivo de alerta a operadores de autobuses para el ascenso de personas con discapacidad, - Pantallas que presentan información en tiempo real sobre la operación, línea, hora, 	<ul style="list-style-type: none"> - Flota vehicular 100% accesible del sistema Metrobús, - Primer vagón exclusivo para mujeres, niños y personas con discapacidad en estaciones y autobuses de Metrobús, - Lugares diseñados para la sujeción de sillas de ruedas en autobuses, - Ingreso a autobuses a nivel de estación o parada, - Alarma acústica para el cierre de puertas, - Anuncio luminoso de cierre de puertas, - Pasamanos llamativos para débiles visuales, - Asientos reservados para personas con discapacidad, - Pantallas que brindarán información auditiva y visual a personas con discapacidad visual.

<p>destino del siguiente autobús y tiempo de espera basado en la posición real de los autobuses,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sanitarios familiares y para personas con discapacidad en línea 1, 2, 3 y 5 y; - La policía auxiliar que brindan servicio en terminales, estaciones y paradas de este sistema de transporte, tiene como algunas de sus consignas las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Dar asistencia y orientación a personas de la tercera edad, a discapacitados y mujeres embarazadas. • Los elementos indicarán a los usuarios que la primera puerta es exclusiva para mujeres, personas discapacitadas, adultos mayores y niños, en todo el horario de servicio. 		
--	--	--

Protocolos de actuación.

En cuanto a los protocolos de actuación dirigidos a los grupos en situación de vulnerabilidad, el Metrobús hizo mención al Programa Viajemos Segura, el cual fomenta el respeto y protección de los derechos humanos de las mujeres en su tránsito diario, para garantizar el derecho a un transporte seguro y libre de violencia, así también





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

promueve el acceso de las mismas a la justicia y la sanción a los agresores, mediante procedimientos ágiles, sencillos, efectivos, al mismo tiempo que se preste una atención con calidad y calidez.

Señaló que, en caso de ser víctima, el protocolo es el siguiente:

- El [la] usuario [a] en la estación próxima solicita el apoyo de la policía de la estación para que detengan al agresor. Metrobús cuenta con asistencia de elementos de la Policía Auxiliar del Sector 66, que, a su vez, deben informar, vía radio, para solicitar la presencia de una patrulla.
- El usuario debe solicitar la separación del agresor por seguridad y solicitar el apoyo de los Módulos Viajemos Seguras, para que una abogada del Inmujeres CDMX pueda asistir en la Agencia Especializada, brindar la asesoría adecuada y acompañar en todo el proceso jurídico y junto con el personal especializado del Consejo Ciudadano de la Ciudad de México brinden el apoyo adecuado por -este tipo de violencia

272

Señalización Autobuses.

Colocación de línea de separación de espacios al interior de todos los autobuses de las Líneas 1, 2, 3, y 5 de Metrobús.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Capacitación.

Con el apoyo del Instituto de las Mujeres del Distrito Federal, se imparte periódicamente, el curso “Inducción a los lineamientos del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México, a:

- Policía Auxiliar
- Supervisores, operativos y de recaudo, y
- Operadores





MANUAL DE IMAGEN DEL SISTEMA METROBÚS.

El Metrobús elaboró un Manual de Imagen, en el cual este Consejo observó que se establecen puntos referentes como:

- Señalética interior en autobuses. Características generales
- Señalética interior en autobuses. Espacio exclusivo
- Señalética interior en autobuses. Puertas
- Señalética interior en autobuses. Techo
- Señalética interior en autobuses. Ventanas
- Señalética protección civil
- Señalética protección civil. Señalización Restrictiva
- Señalética protección civil. Señalización Preventiva
- Señalética protección civil. Señalización Informativa

274

Cada uno de estos rubros, contiene indicaciones relativas a:

- a. Las líneas de separación y calcomanías que se asignan a cada uno de los autobuses, que permite identificar los espacios exclusivos para mujeres, niños y





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

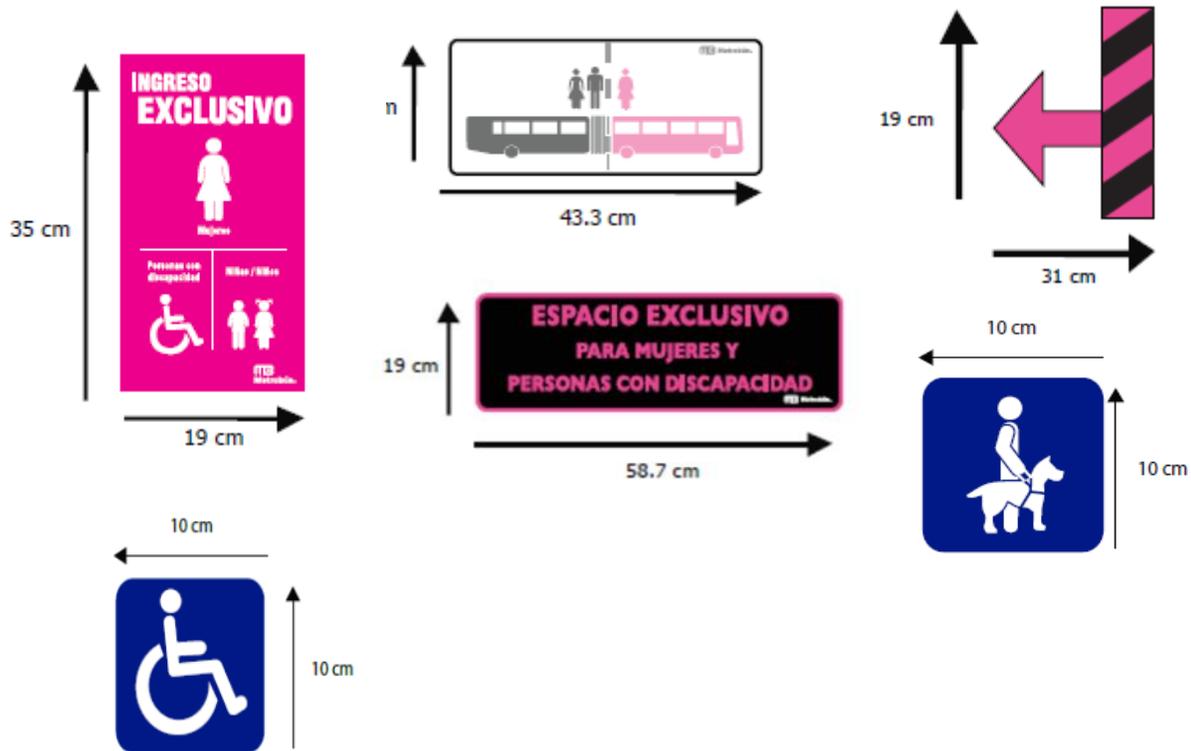


CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

personas con discapacidad, la forma sobre cómo deben colocarse las calcomanías.

- b. Características que deben de cumplir las señalizaciones en autobuses, tanto para los espacios externos, como interno; la manera en que deben de colocarse para hacerse visibles y tengan mayor durabilidad, así como los materiales de los que deberán estar hechos.



275

En cuanto a las señalizaciones de protección civil, tanto preventiva, restrictiva como informativa, tiene la finalidad de advertir y prever accidentes al interior del autobús, tanto al conductor, como a los pasajeros. Establece el color, la leyenda y la forma geométrica que deben tener cada una de las señalizaciones.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

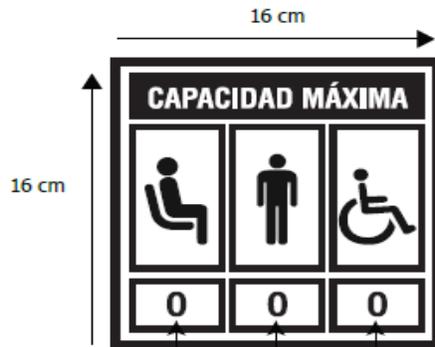


CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED



23 cm



estos números cambian de acuerdo
a la capacidad del autobús
fuente tipográfica: Helvética Bold



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Manual de Normas Técnica de Accesibilidad 2016.

277

Documento elaborado por el Gobierno de la Ciudad de México, a través de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; la Coordinación General de la Autoridad del Espacio Histórico; la Secretaría de Obras y Servicios; la Secretaría de Movilidad; la Secretaría de Protección Civil; la Agencia de Gestión Urbana, y el Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad. También se contó con la colaboración del Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia y el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros, Metrobús.

El Manual contó con la colaboración de Organizaciones de la Sociedad Civil y la Academia, por parte de las primeras se encuentran: Can Lah, S. C.; Asociación Mexicana por el Trato Humano, Social, Material y Cultural de los Invidentes y Débiles Visuales A. C.; Libre Acceso, A. C.; Si tú quieres... ¡yo puedo! I. A. P., y Nuestras Realidades A. C. Por parte de las Instituciones Académicas, se encuentran el Seminario de Arquitectura y Diseño Incluyentes de la Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de México;





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Modelo de Accesibilidad del Instituto Politécnico Nacional; el Departamento de Arquitectura y Diseño Industrial del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, y la Coordinación Académica de la Maestría en Responsabilidad Social de la Universidad Anáhuac.

Los objetivos del Manual, son:

- Contribuir a la accesibilidad de las personas con discapacidad, aportando especificaciones de diseño que permitan construir un entorno incluyente para todas y todos.
- Ser un instrumento complementario a lo establecido por el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal y a otras disposiciones en la materia, para la aplicación de los criterio de accesibilidad durante el diseño, planeación, construcción y modificación de edificaciones, espacios, entornos y servicios de la Ciudad, de uso público o privado.
- Beneficial a personas con discapacidad física, sensorial e intelectual, así como a otros sectores de la población con movilidad limitada como: adultos mayores, mujeres en periodo de gestación, personas de talla baja, niños o personas con laguna limitación temporal.

278

Este Manual hace referencia a diversas especificaciones que se deben cumplir, en espacios tanto públicos como privados, entre los cuales se encuentra el transporte, hace referencia a diversas especificaciones, tales como:

- La pavimentación táctil RA 05, en el transporte y las indicaciones que se deben de cumplir.
- La ruta táctil en edificaciones, como las estaciones del transporte.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- Los elevadores ER 04, donde se señala, que en una misma edificación y en los servicios de transporte público, se debe homologar la colocación de los elementos exteriores de operación y señalización, a fin de proporcionar un código legible para las personas con discapacidad visual.
- Franja de Mobiliario Urbano E 03: En la parada de transporte público, se debe dejar un área sin mobiliario urbano en una distancia de 20 m, medida en sentido longitudinal a la anqueta, a partir del cobertizo en sentido contrario de la circulación vehicular, a excepción del mobiliario urbano que contenga señalización vial, nomenclatura y alumbrado público.
- Contempla un área de transferencia para el transporte E 19, donde se señalan las siguientes especificaciones:
 - El diseño de estación, terminal, paradero y paradas de transporte público deben considerar los lineamientos de este manual.
 - En las estaciones y paradas de transporte público se debe considerar lo siguiente:
 - ✓ Ruta táctil, desde el acceso a la estación y/o parada hasta el área de ascenso adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil. La ruta táctil debe cumplir con las especificaciones del apartado RA 06 y ser complementada con señalamiento tacto\visual (RA10).
 - ✓ Los andenes de ascenso y descenso deben tener el mismo nivel de piso de la unidad móvil de transporte.
 - ✓ La distancia entre el andén y la superficie de piso de la unidad móvil debe tener máximo 5 cm o en su caso colocar algún dispositivo para salvar dicha distancia.
 - ✓ Se debe colocar una franja de advertencia táctil en el área de ascenso a la unidad (RA 05) con mínimo 3 módulos de pavimento táctil de advertencia.





- ✓ En caso necesario, se debe incorporar en el área de ascenso de la estación o parada adyacente a la puerta accesible de la unidad móvil, un botón de advertencia al operador con el Símbolo Internacional de Accesibilidad en alto relieve (AC 04) en caso de que las personas con discapacidad requieran apoyo técnico o una acción específica adicional, tales como desplegar la rampa de transición o acoplamiento de la unidad móvil a la banqueta o andén.
- ✓ Solamente en banquetas menores a 400 cm se debe colocar estela indicativa de parada de transporte. En banquetas mayores o iguales a 400cm el cobertizo y /o estela deben colocarse en la franja de mobiliario urbano (E 03).
- El cruce peatonal (E 07) hacia las áreas de transferencia para el transporte tiene que incorporarse a una ruta accesible (RA 01).
- La unidad móvil de transporte (autobús, tren, trolebús, entre otros) debe tener, al menos en una de sus puertas, una rampa de transición o algún dispositivo para salvar la distancia y/o desnivel entre la banqueta o andén y la unidad. Al interior de la unidad debe tener un área libre para personas usuarias de silla de ruedas con los sistemas de seguridad correspondientes y asientos preferentes para personas con discapacidad y movilidad limitada.
- La proyección del cobertizo debe alojar bancas, apoyos isquiáticos y espacio para personas usuarias de silla de ruedas.

En general el Manual, contiene diversas consideraciones, que permitan que los espacios públicos y en espacios privados, que prestan servicio al público, cuenta con áreas accesibles, que permitan la libre movilidad de las personas.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

En el rubro de las quejas presentadas por las personas usuarias, el Metrobús informó⁷⁸:

Durante los años 2010 a 2015, únicamente se han recibido 12 quejas relacionadas con los núcleos de población, las cuales fueron iniciadas por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal y que ya han sido concluidas:

- a. 8 casos se *cancelaron* por haberse solucionado durante el trámite de la queja.
- b. 3 se *cancelaron* por no existir elementos suficientes para acreditar violaciones a derechos humanos.
- c. 1 caso por existir causa de improcedencia.

⁷⁸ A través del oficio MB/DJ/310/2016 de 29 de febrero de 2016, suscrito por la Directora Jurídica.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Cuadro que muestra las quejas y el trámite que siguieron:

2010									
EXPEDIENTE	NOMBRE	MOTIVO DE QUEJA	OFICIO CDHDF	OFICIO RESPUESTA MB	FECHA OFICIO RESPUESTA MB	SITUACIÓN ACTUAL	NO. DE OFICIO DE CONCLUSIÓN	FECHA	DESCRIPCIÓN DE CONCLUSIÓN
CDHDF/III/121/GAM/10/D0855	C. Gabriela Velázquez Álvarez	Saturación autobuses y no respeto al área de mujeres	MPQ-Q249-10 y 3-8750-10	MB/DJ/103/2010 Y MB/DG/DJ/723/2010	12-FEB-2010 Y 01-JUN-2010	CONCLUIDO	3-15820-10	31-ago-10	Se da por concluido el expediente por haberse solucionado durante el trámite. Art. 121, fracc. I del reglamento interno.
CDHDF/IV/121/CUA/10/D0584	C. Merlin Sosa	No respeto a Áreas de Mujeres	4-2252-10	MB/DJ/194/2010	08-abr-10	CONCLUIDO	4-4780-10	28-may-10	Concluye por haberse resuelto durante el trámite. Art. 121, fracc. I y 123 del reglamento interno.
CDHDF/III/122/CUA/10/D2511	C. Enrique Javier Sánchez Arce	Inconformidad por separación de mujeres y hombres	3-8630-10	MB/DJ/289/2010	27-may-10	CONCLUIDO	3-12129-10	30-jun-10	Se da por concluido por improcedencia. Art. 121, fracc. IV del reglamento interno.
CDHDF/IV/122/IZTP/10/D4614	C. Raúl Rivas Ramírez	Acceso a Herradura de Tepalcates	4-8875-10 Y 4-9683-10	MB/DG/DJ/1001/2010 Y MB/DG/DJ/1411/2010	21-JUL-2010 Y 12-OCT-2010	CONCLUIDO	4-10548-10	29-oct-10	Concluye por haberse resuelto durante el trámite. Art. 121, fracc. del reglamento interno.
CDHDF/IV/122/BJ/10/D5042	C. Pedro Sánchez Juárez	Persona con discapacidad Motriz, descompostura de elevador estación Tepalcates	4-0085-10 Y 4-10998-11 Y 4-11888-11	MB/DG/DJ/1527/2010 Y MB/DG/DJ/2125/2011 Y MB/DG/DJ/2219/2011	28/10/2010 Y 04-NOV-2011 Y 10-NOV-2011	CONCLUIDO	4-13182-11	30-dic-11	Concluye por haberse resuelto durante el trámite. Art. 24, de la Ley de la CDHDF del D.F.
2011									
CDHDF/IV/122/TLA/11/D1671	Eduardo Sacristán Ruiz Funes	Queja formulada por descompostura de elevadores para personas con discapacidad en la Estación Villa Olímpica.	4/2876-11	MB/DG/DJ/628/2011	31-MZO-2011	CONCLUIDO	4/3182-11	31-mar-11	Se da por concluido el expediente por haberse solucionado durante el trámite. Art. 121, fracc. I del reglamento interno.
CDHDF/IV/122/CUA/11/D2586	C. Benigna Tapia Ramírez	Persona con discapacidad motriz, vive en la U. Hab. Tlatelolco. En marzo de 2011 la Dirección General de Obras del GDF, durante las obras realizadas colocó una valla de metal a lo largo de la banquetta, la cual obstruye las rampas para discapacitados.	4-8568-11	MB/DG/DJ/1599/2011	23-ago-11	CONCLUIDO	4-10680-11	30-sep-11	Concluye por no existir elementos suficientes para acreditar violación a derechos humanos. Art. 24





2012									
CDHDF/IV/121/BJ/12/D1425	C. Juan Becerril Hernández	Queja formulada por el peticionario en contra de la Supervisora de Peaje, ya que le prohibieron el acceso a MB y tiene discapacidad permanente.	4-2306-12	MB/DG/DJ/643/2012	21-MZO-2012	CONCLUIDO	4-2042-12	30-Mzo-12	Concluye por no existir elementos suficientes para acreditar violación a derechos humanos. Art. 24
2013									
CDHDF/III/122/CUA UH/13/D7968	Solicitud de Información	de Queja formulada por la peticionaria C. Rosalina Hernández Oguín, inconforme con el servicio de Metrobús de Indios Verdes al Caminero, ya que de las 7:00 a las 9:00 hrs los camiones tardan demasiado al pasar. Persona con discapacidad intelectual (epilepsia).	3-17947-13	MB/DG/DJ/2540/2013	16-dic-13	CONCLUIDO	3/12560-14	25-jul-14	Concluye por no existir elementos suficientes para acreditar violación a derechos humanos. Art. 121 fracc. X del Reglamento Interno.
2014									
CDHDF/IV/121/CUA UH/14/N1266	Solicitud de Información	de La C. Dulce Concepción Estrada Isidro tiene una hija de 4 años con discapacidad auditiva y estudia en el Instituto Mexicano de Audición y Lenguaje (IMAL), se les había permitido el acceso al área de personas con discapacidad, manifestando que ya no le brindan ese servicio.	4-2244-14 Y 4-6463-14	MB/DG/DJ/716/2014 Y MB/DG/DJ/1613/2014	25-MZO-2014 Y 10-JUL-2014	CONCLUIDO	4-12253-14	26-dic-14	El expediente se concluye por haberse solucionado durante el trámite. Art. 121, Fracción I del Reglamento Interno de esta Comisión.
CDHDF/IV/121/BJ/14/D7316	Solicitud de Informe URGENTE - Oficio 4-11076-14 Y 4-5733-15	de Queja formulada por el peticionario Francisco Arturo Martínez Ruano quien manifiesta que es una persona que vive con discapacidad motora permanente. El 12 de noviembre de 2014, al solicitar el asiento reservado para las personas con discapacidad, el conductor de la unidad le dijo una palabra altisonante y que se pasara para atrás. (Estación Parque Hundido - Línea 1 MB)	4-11076-14 Y 4-573315	MB/DG/DJ/2859/2014 Y MB/DG/DJ/1534/2015	21-NOV-2014 Y 28/05/2015	CONCLUIDO	4/10313-15	31-ago-15	Concluye el Expediente por haberse solucionado durante el trámite, de conformidad con los artículos 24, fracción VII, de la Ley de la CDHDF y 121, fracción I, y 123 párrafo segundo de su Reglamento Interno.

En posterior información⁷⁹, el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, conocido como Metrobús, respecto a los siguientes puntos señaló:

1. Listado de estudios, investigaciones, diagnósticos y otros documentos realizados por la institución o a solicitud de ésta para evaluar los servicios que el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F. (Metrobús) otorga, a personas en situación de discriminación, a saber personas con

⁷⁹ Poner oficio y fecha





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, mas y niños, etc.

Metrobús realiza periódicamente encuesta de opinión a usuarias y usuarios del Sistema; sin embargo, no ha realizado estudios, investigaciones, o diagnósticos específicos para evaluar los servicios que el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F. (Metrobús) otorga, a personas en situación de discriminación, a saber personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niñas y niños.

Lista de encuestas, estudios y evaluaciones que ha realizado el Metrobús, del periodo 2014 a 2015

1. Encuesta sobre la Situación de Género en Metrobús. diciembre 2014.
2. Encuesta sobre la Situación de Género en el Servicio de Transportación prestado por el Metrobús, octubre 2013.
3. Segundo Levantamiento de Encuestas de Opinión Generales MB. Metrobús, marzo 2012.
4. Encuesta de Opinión a Usuaris/os del Metrobús sobre Equidad de Género. Metrobús, diciembre de 2011.
5. Estudio Especial Diagnóstico de Equidad de Género y Grado de Satisfacción del Servicio que Presta el Metrobús. septiembre 2010.
6. Encuesta de Opinión a Usuaris/os del Metrobús sobre Equidad de Género. Septiembre 2009.
7. Estudio Especial Percepción del Servicio y de la Equidad de Género en el Metrobús. diciembre 2008.
8. Metrobús 2013, Satisfacción de Usuarios. CTS.
9. Encuesta de opinión Metrobus. CTS. 2005-2009.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



10. Encuesta de Opinión a los Usuarios del Metrobús. CTS, junio 2009.
11. Encuesta de Opinión a los Usuarios del Metrobús, Corredor Insurgentes. CTS, junio 2008.
12. Encuesta de Opinión a los Usuarios del Metrobús, Corredor Insurgentes. CTS, mayo 2007.
13. Estudio de Opinión sobre la Calidad del Servicio en el Metrobus. CTS, diciembre 2005.
14. Estudio de Opinión a Usuarios del: Sistema de Transporte Colectivo, Red de Transporte de Pasajeros, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús. Contraloría General de la Ciudad de México, marzo 2010.
15. Autobús de dos pisos: Línea 4, Investigación de Mercado. Alexander Dennis Enviro500, octubre—noviembre, 2014.
16. Evaluación Metrobús y Tele Urban, Sondeo de opinión, junio 2015.

2. Si todos los autobuses del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F., cuentan con:

- a. Asientos preferentes o exclusivos para las personas en situación de discriminación, en su caso precisar la proporción de asientos preferentes y vagones donde se cuenta con éstos;

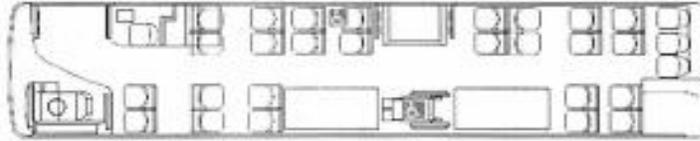
Todas las unidades de Metrobús cuentan con asientos reservados para mujeres embarazadas o con niños, personas con discapacidad y adultos mayores, así como un espacio exclusivo que permite la sujeción de personas en sillas de ruedas; en unidades de la Línea 6 se cuenta con asiento para persona ciega con perro guía.





LAYOUT AUTOBUSES BRT - LUGARES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD, MUJERES EMBARAZADAS O CON NIÑOS Y ADULTOS MAYORES.

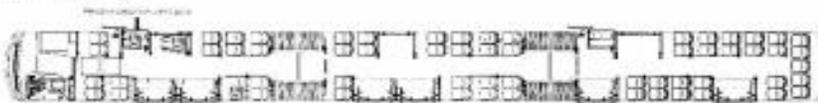
AUTOBUS DE 12 METROS



AUTOBUS DE 18 METROS



AUTOBUS DE 20 METROS



*Unidades en Línea 8 (El Rosario - Mil de los Angeles) cuentan con asientos retráctiles para personas según especificados por permogua.

La Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 10 de septiembre de 2010, establece entre otros lo siguiente:

CAPÍTULO SEGUNDO
DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo 9°.- Los derechos de las personas con discapacidad son los que consagran la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanan y los Tratados Internacionales firmados y ratificados por el Estado Mexicano. Sin embargo y debido a la complejidad de la problemática de la discapacidad, para efectos de la presente Ley se entenderán por derechos específicos de las personas con discapacidad los siguientes:

*1. **El derecho de preferencia:** Al uso de los lugares destinados a las personas con discapacidad en transportes y sitios públicos, el cual significa que los lugares pueden ser utilizados por otras personas en tanto no haya una persona con discapacidad que lo requiera. Dichos lugares deberán estar señalizados con el logotipo de discapacidad, con base en lo dispuesto por esta Ley, acompañado de la leyenda "USO PREFERENTE".*



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



...
CAPÍTULO SÉPTIMO
DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 33.- Corresponde a la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal realizar lo siguiente:

- I. *Elaborar y ejecutar un programa permanente de adecuación y accesibilidad universal de las unidades 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;*
- II. *Emitir la reglamentación y normas técnicas sobre el equipamiento básico que deberán cubrir las nuevas unidades de transporte público, para garantizar el acceso a los usuarios con discapacidad;*
- III. *Elaborar el Manual de Equipamiento Básico que contendrá las medidas y equipo con el que deben contar las unidades de transporte público;*
- IV. *Verificar que las nuevas unidades de transporte público cuenten con las medidas necesarias de accesibilidad y equipamiento básico, que garanticen el acceso a las personas con discapacidad;*
- ...
VII. *Realizar programas de sensibilización a todas las personas trabajadoras en la red de transporte público, respecto de los derechos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad, así como el respeto debido a los mismos, auxiliados en todo momento por el Instituto; y*
- ...

Artículo 35.- Las empresas concesionarias de cualquier medio de transporte público en el Distrito Federal, están obligadas a:

- I. *Adquirir sus nuevas unidades con las condiciones necesarias y características de accesibilidad que les permita brindar el servicio a las personas con discapacidad;*

Señala el Sistema de Corredores de Transporte Público que el Metrobús es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, tiene como objeto la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, de conformidad con lo establecido por el artículo segundo de su decreto de creación publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 9 de marzo de 2005. Por lo cual, no tiene facultades para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en el Sistema Metrobús y por ello, no compra, no opera y no mantiene autobuses para dicha función; y por esta misma razón no contrata operadores para la conducción de autobuses.





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

La prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el Sistema Metrobús, es realizado por las empresas transportistas que cuentan con concesión y autorización, emitidas por la *Secretaría de Transportes y Vialidad (sic)*, en uso de sus facultades.

De conformidad con los artículos 24 y 27 de la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, la Secretaría de Transportes y Vialidad (actualmente Secretaría de Movilidad) emitió las Declaratorias de Necesidad para el Corredor "Metrobús" Insurgentes, Insurgentes Sur, Eje 4 Sur, Eje 1 Poniente, Centro Histórico y Aeropuerto; y Eje 3 Oriente Eduardo Molina, mismas que se publicaron en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 12 de noviembre de 2004, 17 de septiembre de 2007, 9 de Diciembre de 2008, 22 de diciembre de 2010, 5 de diciembre de 2011 y 1 de febrero de 2013; y que establecieron entre otras, las siguientes condiciones de operación:

288

- El parque vehicular estará integrado por autobuses operados por concesionarios y por la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP), y
- La regulación, supervisión y control de la operación del corredor quedará a cargo del organismo público descentralizado denominado Metrobús, quien de acuerdo a su competencia establecerá los recorridos, las normas y las políticas de operación a las cuales deberán sujetarse los operadores de este corredor.

Con base en las las mencionadas Declaratorias de Necesidad, la Secretaría de Transportes y Vialidad (actualmente Secretaría de Movilidad) emitió Títulos Concesión por los cuales se autoriza y regula la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a los concesionarios *Corredor Insurgentes, S. A. de C. V; Corredor Insurgentes*



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Sur Rey Cuauhtémoc, S. A. de C. V; Transportes SAJJ, S. A. de C. V; CTTSA Corredor Tepalcates Tacubaya, S. A. de C. V; COPSA Corredor Oriente Poniente, S. A. de C. V; Corredor Eje 4—17M, S. A. de C. V; Movilidad Integral de Vanguardia, SAPI de C. V.; y Conexión Centro Aeropuerto, S. A. de C. V; Corredor Integral de Transporte Eduardo Molina, S. A; en los corredores de transporte público de pasajeros "Metrobús", indicando tales documentos nuevamente que, de acuerdo a su decreto de creación, Metrobús tendrá a su cargo *la planeación, administración, supervisión y control del Sistema, así como el establecimiento de las normas y políticas de operación a las cuales deberá sujetarse los concesionarios y RTP para el objeto de la concesión y autorización correspondientes.*

En forma complementaria la misma Secretaría de Transportes y Vialidad (actualmente Secretaría de Movilidad), emitió la Autorización para la Prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Corredor de Transporte Público de Pasajeros "Metrobús" dirigida al organismo público descentralizado denominado Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP).

289

Así mismo, la Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal 14 de julio de 2014, establece lo siguiente:

CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 12.- La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

...

XXV.- Establecer y promover políticas públicas para proponer mejoras e impulsar que los servicios públicos de transporte de pasajeros, sean incluyentes para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada, así como instrumentar los programas y acciones necesarias que les faciliten su libre desplazamiento con seguridad en las vialidades, coordinando la instalación de



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



ajustes necesario en la infraestructura y señalamientos existentes que se requieran para cumplir con dicho fin;

...

CAPITULO IV

DE LAS CONCESIONES

Artículo 84.- En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.

En el otorgamiento de concesiones, la Secretaría evitará prácticas monopólicas.

En el servicio de transporte colectivo de pasajeros, sólo se otorgarán concesiones a personas morales.

Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedidos por las autoridades competentes.

290

Artículo 86.- Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, únicamente se otorgarán a las personas morales constituidas en sociedad mercantil que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia el tipo de sociedad, objeto social, personalidad jurídica y razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.

En los corredores de transporte la Secretaría otorgará preferentemente la concesión correspondiente a la persona moral que integre como socios a los concesionarios individuales de transporte colectivo que originariamente presten los servicios en las vialidades significativas señaladas en los estudios respectivos.

A cada socio solo se le permitirá ser titular tanto del mismo número de acciones como de concesiones individuales que ostentaba legalmente antes de constituirse la empresa, la cual no podrá ser mayor a cinco.





Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y las responsabilidades pecuniarias en que pudiere incurrir, la sociedad mercantil concesionaria deberá presentar garantía por la suma que se fije por cada concesión.

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

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

**CAPÍTULO VII
DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS**

Artículo 110.- Son obligaciones de los concesionarios:

...

VIII.- En caso de personas morales, capacitar a sus operadores y demás personas que tengan relación con el servicio proporcionado, de acuerdo a los lineamientos de contenidos mínimos que establezca la Secretaría y en los términos de esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

...

IX.- Las personas referidas en el párrafo anterior, deberán cursar y acreditar de acuerdo a lo que la Secretaría determine, un curso de actualización, así como un curso de primeros auxilios y sensibilización para la prestación del servicio a personas con discapacidad y/o movilidad limitada;

...





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

XIV.- Asegurarse que las unidades de nueva adquisición destinadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo y el servicio de transporte público individual de pasajeros se ajusten a las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, así como al Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros, con especial atención a las condiciones de diseño universal que permitan satisfacer las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada.

Se adjuntan imágenes de los asientos para mujeres embarazadas o con niños, adultos mayores (sic) y personas con discapacidad:





- b. Los mecanismos con los que cuenta Metrobús, para constatar que en aquellos autobuses donde se cuenta con asientos preferentes, existen las señalizaciones correspondientes que permitan su identificación inmediata, por parte de las personas usuarias.

Sobre el particular, el Metrobús informo que el 1º de septiembre de 2011, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el "Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús", en la cuales se establecen las normas de operación, políticas, controles y procedimientos para la prestación del servicio en el sistema denominado "Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal", conforme a las siguientes:

REGLAS DE OPERACIÓN
TÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Las presentes Reglas de Operación tienen por objeto establecer las normas de operación, políticas, controles y procedimientos que se deberán observar en la prestación del servicio de transporte en el "Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús", para una operación coordinada y eficiente.

...

TERCERA.- La prestación del servicio se sustenta en lo dispuesto por la Ley, Reglamento, Concesión y/o autorización correspondiente otorgada por la Secretaría, y su regulación se atenderá de conformidad con las presentes Reglas de Operación.

TÍTULO 2. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



QUINTA.- La infraestructura del SISTEMA está integrada por:

- I. Las terminales establecidas, por los avisos que emita la Secretaría; también se consideran terminales aquellas que por necesidades de la operación y requerimientos de la demanda se habiliten en una estación en específico.
- II. Las estaciones establecidas y distribuidas a lo largo de cada uno de los Corredores.
- III. Los carriles confinados, exclusivos o preferenciales, que se ubican en cada uno de los Corredores.
- IV. Espacios de regulación y áreas de uso común, cuya utilización será determinada por Metrobús.

TÍTULO 3. PARQUE VEHICULAR

PARQUE VEHICULAR TOTAL, EN SERVICIO Y EN RESERVA

SEXTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS cumplirán con el parque vehicular total compuesto de autobuses en disponibilidad para operación y en reserva para cubrir el mantenimiento, eventualidades y contingencias en términos de la concesión o autorización correspondiente.

...

CAPÍTULO IV IMAGEN DEL PERSONAL DEL SISTEMA

DECIMATERCERA.- Los conductores y demás personal de las EMPRESAS OPERADORAS que intervenga en la prestación del servicio deberán atender a lo dispuesto por el Manual de Imagen del Sistema respecto al uso de uniformes.

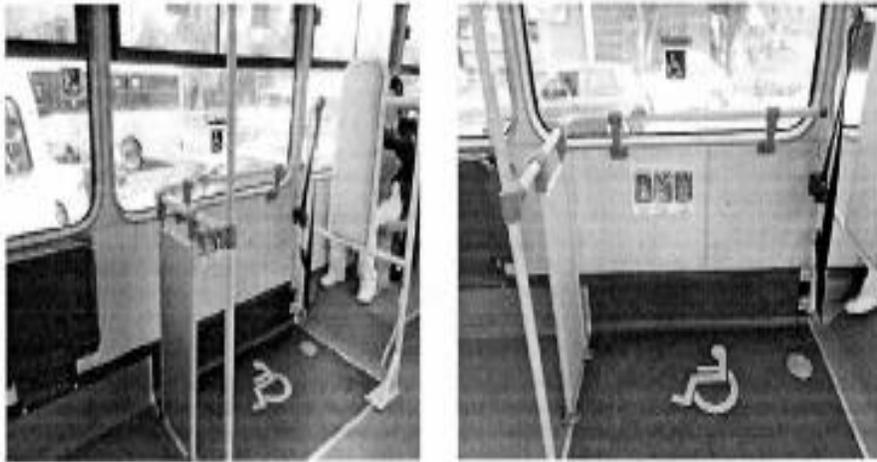
Metrobús difundirá de manera oficial el "Manual de Imagen del Sistema" en lo referente a políticas e imagen del sistema aplicable para las Empresas Operadoras. En caso de incumplimiento se aplicarán las deductivas correspondientes.

En las Concesión otorgadas por la Secretaría de Transportes y Vialidad (actualmente Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México) para la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en los Corredores de Metrobús, son





obligaciones para los Concesionarios, independientemente de las disposiciones de la Ley y su Reglamento, cumplir con lo establecido en dicha Concesión: "Los autobuses con que el Concesionario preste el servicio objeto de la Concesión, deberán presentar permanentemente el corte de pintura, nomenclatura y señalización internas y externas, conforme a las especificaciones que establece el "Manual de Imagen del SISTEMA".



295

- c. Número de autobuses y listado de estaciones que cuentan con señalizaciones en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar y las líneas de transbordo; así como información sonora para personas con discapacidad.

Ver el apartado donde se habla de la Flota de vehículos y su accesibilidad.

- d. Para el caso de personas indígenas, si se cuenta con algún dato que permita conocer si son monolingües y bilingües; en su caso la lengua indígena que hablan y si se han implementado señalizaciones e información sobre los servicios que presta Metrobús, en esas lenguas indígenas. De ser afirmativo precisar qué tipo





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

de señalizaciones e información se ha proporcionado y en qué lugares o estaciones se ha implementado.

Metrobús no discrimina, ya que en la Ciudad de México se prohíbe negar, excluir o distinguir el acceso o prestación del servicio a cualquier persona o colectivo social por su origen nacional, lengua, sexo, género, edad, discapacidad, condición social, identidad indígena, identidad de género, apariencia física, condiciones de salud, religión, formas de pensar, orientación o preferencia sexual, por tener tatuajes o cualquier otra razón que tenga como propósito impedir el goce y ejercicio de los derechos humanos.

A la fecha este organismo no ha implementado señalizaciones e información sobre los servicios que presta Metrobús en alguna lengua indígena, por lo tanto, no cuenta con información sobre si las y los usuarios del servicio son monolingües y bilingües; en su caso la lengua indígena que hablan.

- e. Listado de estaciones que cuentan con elevadores destinados para las personas con discapacidad, número de éstos que se encuentran en funcionamiento.

A continuación, se muestra el listado con la ubicación de los elevadores en funcionamiento y puentes peatonales con rampas que se encuentran en las líneas 1, 2 y 3 de Metrobús, las estaciones restantes del Sistema cuentan con rampas de acceso a nivel de la vialidad.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



UBICACIÓN LEVADORES Y PUENTES PEATONALES CON RAMPA, LÍNEA 1.



El Caminero



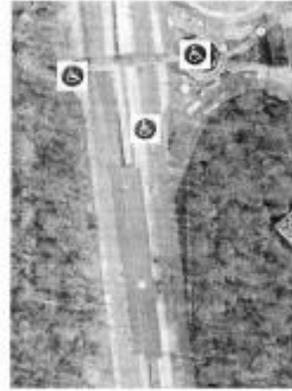
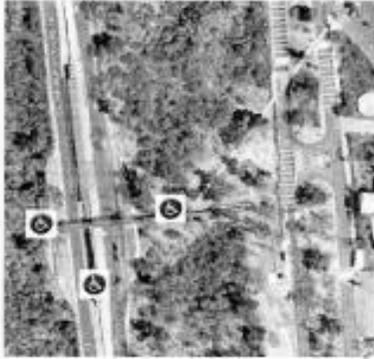
Corregidora





Villa Olímpica

Perisur



Ciudad Universitaria

Centro Cultural Universitario



Deportivo 18 de marzo

**TERMINALES Y ESTACIONES DE METROBÚS CON ELEVADORES Y
PUENTES PEATONALES CON RAMPA**

LÍNEA 2, Tepalcates - Tacubaya

Nombre de estación	Elevadores	Puente con rampa
Tepalcates	X	
Canela		X
Coyuya		X

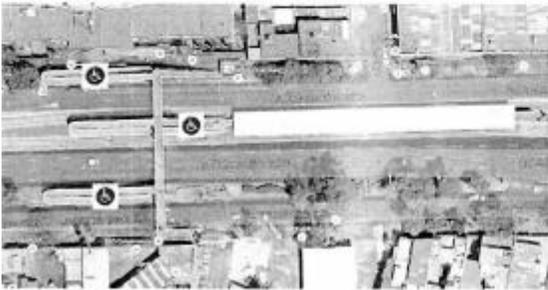




Tepalcates



Canela



Coyuya

TERMINALES Y ESTACIONES DE METROBÚS CON PUENTES PEATONALES CON RAMPA		
LÍNEA 3, Etiopía - Tenayuca		
Nombre de estación	Elevadores	Puente con rampa
Circuito		X
Tenayuca		X





Circuito



Tenayuca

Las personas con discapacidad o adultos mayores de setenta años que requieran hacer uso de estos servicios pueden hacerlo sin requerir el apoyo de personal de Metrobús o policía auxiliar que se encuentre en servicio.

f. Lista de estaciones con sanitarios accesibles a personas con discapacidad, mujeres embarazadas y personas adultas mayores, que por sus condiciones físicas o de salud tengan limitación de movimiento y desplazamiento, así como los mecanismos implementados para que se puedan utilizar.

ESTACIONES DE METROBÚS CON SANITARIOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD					
Línea 1	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Línea 5	Línea 6
Centro Cultural Universitario - CCU	Terminal Tacubaya	Terminal Tenayuca	Terminal San Lázaro	Todas las estaciones cuentan con sanitarios accesibles para personas con discapacidad	Todas las estaciones cuentan con sanitarios accesibles para personas con discapacidad
Villa Olímpica	En esta línea se considero poner sanitarios, una estación sí y una estación no	En esta línea se considero poner sanitarios, una estación sí y una estación no	Terminal Buenavista		
Ayuntamiento Santa Úrsula		Terminal Tepalcates			
El Caminero					

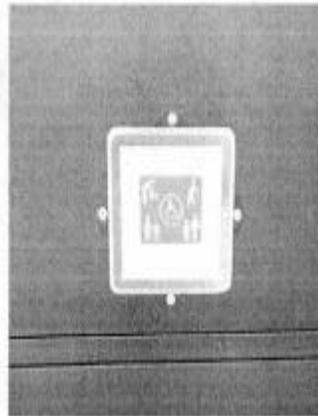




ESTACIONES DE METROBÚS CON SANITARIOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD					
Línea 1	Línea 2	Línea 3	Línea 4	Línea 5	Línea 6
Centro Cultural Universitario - CCU	Terminal Tacubaya	Terminal Tenayuca	Terminal San Lázaro	Todas las estaciones cuentan con sanitarios accesibles para personas con discapacidad	Todas las estaciones cuentan con sanitarios accesibles para personas con discapacidad
Villa Olímpica	En esta línea se considero poner sanitarios, una estación si y una estación no	En esta línea se considero poner sanitarios, una estación si y una estación no	Terminal Buenavista		
Ayuntamiento Santa Úrsula El Caminero		Terminal Tepalcates			



Se adjuntan imágenes de sanitarios accesibles en Línea 6 (El Rosario – Villa de Aragón).



MB
Metró
Dirección
de Ómnibus
Información
Piso: 606 6
CP 06000 Del. Cuajal



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



g. Accesibilidad a las máquinas expendedoras y de recarga de tarjetas para personas de talla pequeña (comúnmente conocida como enanismo) y de aquellas que utilizan silla de ruedas.

Persona de talla baja, es un término internacional para referirse a una persona con trastorno del crecimiento, caracterizado por una talla muy inferior a la media de los individuos de la misma edad, especie y raza.

Al ser consideradas las personas de talla pequeña, como personas con discapacidad, tienen el acceso gratuito en Metrobús, conforme a lo siguiente:

- "Acuerdo por el que se establece el horario y la tarifa de servicio de los Corredores de Transporte Público de Pasajeros "Metrobús"; y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican", publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de marzo y 23 diciembre de 2008 (Gratuidad para personas con discapacidad, adultos mayores de 70 años y menores a 5 años que están exentos de hacer el pago- Líneas 1, 2, 3, 5 y 6.)
- "Acuerdo por el que se establece la tarifa y el horario del servicio de transporte público colectivo de pasajeros que se preste en el Corredor "Metrobús Buenavista—Centro Histórico—San Lázaro—Aeropuerto", Línea 4, específicamente con origen y destino al Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México y se autoriza la exención del pago de la tarifa mencionada a las personas que se indican", publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 3 de abril de 2012 (Gratuidad Línea 4-sólo para personas con discapacidad y niños y niñas menores de 5 años)





h. Qué estaciones cuentan con ingreso accesible, de ser así, precisar si cuentan con pavimento táctil de advertencia que indique la ruta accesible, señalización visual, auditiva y táctil para personas, ciegas y sordas, rampas y otros que sirva para esa función.

Las terminales, estaciones y paradas de Metrobús son 100% accesibles, ya que cuentan con los siguientes elementos que permiten la accesibilidad universal para las personas con discapacidad:

ELEMENTOS QUE PERMITEN QUE METROBÚS SEA ACCESIBLE PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD
TERMINALES, ESTACIONES Y PARADAS
<ul style="list-style-type: none"> - Semáforos peatonales auditivos, - Rampas en banqueta y para ingreso a estación, - Puentes peatonales con rampa en línea 2, - Elevadores para sillas de ruedas en estaciones de línea 1 y 2, - Puerta de cortesía o garita, - Guía táctil para invidentes y débiles visuales, - Placas Braille, - Ingresos y espacios exclusivos para mujeres, niños y personas con discapacidad en estaciones y autobuses de Metrobús, - Dispositivo de alerta a operadores de autobuses para el ascenso de personas con discapacidad, - Pantallas que presentan información en tiempo real sobre la operación, línea, hora, destino del siguiente autobús y tiempo de espera basado en la posición real de los autobuses, - Sanitarios familiares y para personas con discapacidad en línea 1, 2, 3 y 5 y; - La policía auxiliar que brindan servicio en terminales, estaciones y paradas de este sistema de transporte, tiene como algunas de sus consignas las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Dar asistencia y orientación a personas de la tercera edad, a discapacitados y mujeres embarazadas. • Los elementos indicarán a los usuarios que la primera puerta es exclusiva para mujeres, personas discapacitadas, adultos mayores y niños, en todo el horario de servicio.





i. Número de personas que cuentan con gafete de gratuidad en Metrobús, si dicho gafete forma parte de un programa, cuándo se inició su implementación, los requisitos para acceder a él; el tipo de población al que va dirigido el programa y el desglose de las personas usuarias por sexo, género, edad de manera mensual.

Este organismo no cuenta con programas de gratuidad para el transporte y no emite gafete de gratuidad, por lo tanto no se tiene información específica sobre "programa, cuándo se inició su implementación, los requisitos para acceder a él; el tipo de población al que va dirigido el programa y el desglose de las personas usuarias por sexo, género y de edad de manera mensual".

La Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 14 de julio de 2014, establece lo siguiente:

...

CAPÍTULO XIII

DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

...

Artículo 164.- Las tarifas de transporte público de pasajeros en todas sus modalidades, serán determinadas por el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría y se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los periódicos de mayor circulación, cuando menos con cinco días de anticipación a su entrada en vigor, para conocimiento de los usuarios.

Artículo 167.- Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio de transporte público, el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



...

Metrobús respecto a la gratuidad o exención de pago, da cumplimiento a lo establecido en los acuerdos a los que se ha hecho referencia en apartados anteriores.

El sistema de recaudo en Metrobús registra la gratuidad que es otorgada por el elemento de la Policía Auxiliar perteneciente a la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México y que Metrobús funge como usuario del servicio a través del Convenio Administrativo de Colaboración Consolidado para la Prestación del Servicio de Vigilancia OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08, en este orden de ideas, cualquier persona que acredite las condiciones como lo establece el acuerdo citado, cuenta con derecho a ingresar al sistema de manera gratuita.



3. En torno a la capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, así como las campañas de difusión y sensibilización





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

para el público o en general sobre la importancia de un transporte incluyente y el respeto a los derechos de las personas usuarias en situación de discriminación, informe:

a. A las personas Servidoras Públicas, tanto las que laboran directamente para Metrobús, o como aquellas que presten apoyo, como es la Policía Bancaria Industrial:

- Si se cuenta con un programa permanente de capacitación y sensibilización sobre el Derecho a la Igualdad y No Discriminación en el Metrobús.
- Si se ha implementado algún programa de capacitación sobre la atención que se debe dar a las personas con discapacidad, personas adultas mayores, personas indígenas, niños y niñas (menores de 12 años). Por ejemplo: cuando ingresa una persona ciega, la forma en que se le aborde para ofrecerle ayuda; o también la forma en que se le brinda apoyo para recargar su tarjeta, etc.
- Número de capacitaciones en lengua de señas mexicana y de alguna lengua indígena, especialmente para quienes tiene contacto directo con el público usuario, como el personal que se encuentre en el área de acceso en general, así como en la denominada puerta de cortesía o garita.

306

Es de señalar que, Metrobús no cuenta con recursos presupuestales asignados a la partida específica 3341 del clasificador por objeto del gasto del Gobierno del Distrito Federal "Servicios de Capacitación"; así mismo, es de informar que de acuerdo a lo establecido por el numeral 2 de la Circular Uno vigente y aplicable al ejercicio 2012, señala los requisitos elementales para la integración del Programa Anual de Capacitación; por lo que este al no contar con los elementos mínimos establecidos en la



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

normatividad aplicable, Metrobús observa lo contenido en el numeral 2.2.8 de la referida Circular Uno vigente en el ejercicio 2012⁸⁰.

No obstante, el personal operativo y que brinda atención a usuarios en Metrobús se ha capacitado en diversos temas, el personal operativo adscrito a la Dirección Técnica Operativa y Gerencia de Sistemas de Peaje y Nuevas Tecnologías es el que tiene trato directo con usuarios en estaciones y tiene constante rotación, lo cual hace imposible tener capacitado al 100% a este personal, algunos de los temas en que se ha capacitado parte de este personal son los siguientes:

- 1) Curso "Inducción al Servicio de Metrobús".
- 2) 1er. Curso-Taller de capacitación en materia de "Administración de Documentos y Archivo del Gobierno del Distrito Federal", Oficialía Mayor CDMX.
- 3) Curso de "Inducción a los Lineamientos del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México", INMUJERESDF.
- 4) Curso "Interpretación de la Norma ISO 9001:2000", Metrobús. Taller "Violencia familiar, sexual y contra las mujeres, criterios para la prevención y atención", INMUJERESDF.
- 5) Taller "Tutoría de Presupuestos Públicos con perspectiva de Género", INMUJERESDF.
- 6) Seminario de "Sensibilización para la Incorporación de la Perspectiva de Género en la Cultura Institucional", Academia Mexicana de Derechos Humanos e INMUJERESDF.
- 7) Cursos "Capacitación en Igualdad Sustantiva a servidores/as integrantes de la Red de Enlaces de las Unidades de Igualdad Sustantiva del Gobierno del Distrito Federal", INMUJERESDF.
- 8) Taller "Construcción de un sistema de indicadores para la medición de la movilidad urbana en la Ciudad de México", Observatorio Ciudadano de la Ciudad de México y UAM.

307

⁸⁰ Se consultó la Circular Uno 2012, Normatividad en Materia de Administración de Recursos para las Dependencias, Unidades Administrativas, Unidades Administrativas de Apoyo Técnico Operativo, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal, observando que el punto 2.2.8 corresponde a la Capacitación Interna y Vinculación Institucional, donde señala: I. Se considera como capacitación interna, los eventos impartidos por personal adscrito a la APDF, que no impliquen erogación. II.- Vinculación Institucional es la capacitación que de manera gratuita imparten instituciones, organismos, etc. externos a la APDF. III.- Respecto a la impartición de eventos de capacitación relacionados con la normativa aplicable al GDF, la impartición de éstos, deberá realizarse preferentemente con el apoyo de servidoras públicas y servidores públicos internos vinculados con esas materias.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- 9) Cursos "Sensibilización para la atención a personas con discapacidad y el Programa Viajemos seguras" a los elementos de la policía auxiliar y supervisores de recaudo que brindan servicio en Metrobús", DIF-DF e INMUJERESDF.
- 10) Curso "Inducción a los lineamientos del Programa Viajemos Seguras en el Transporte Público de la Ciudad de México", INMUJERESDF a operadores de la empresa transportista Conexión Centro Aeropuerto S.A. de C. V.
- 11) Foro "Prevención y atención de la violencia comunitaria", INMUJERESDF
- 12) Reunión Temática "Erradicación de la violencia y movilidad segura", INMUJERESDF
- 13) Curso "Metodología de Marco Lógico aplicado a Políticas de Igualdad en el Distrito Federal", INMUJERES D. F.
- 14) Foro "Las Niñas y las Adolescentes de la Ciudad de México", INMUJERESDF.
- 15) Diplomado a distancia de Inducción a la Gestión Pública del Gobierno de la Ciudad de México, EAP-CDMX.
- 16) Talleres preparatorios Seminario Internacional: "Ciudades Seguras libres de Violencia contra las Mujeres. Avances en la Ciudad de México 2015", INMUJERESDF.
- 17) Curso "Atención Ciudadana de Calidad" Oficialía Mayor y EAP-CDMX.
- 18) Foro "Accesibilidad y Movilidad para la Construcción de una Ciudad Inclusiva", INDEPEDI.
- 19) Curso-Taller "Igualdad y No discriminación", INFODF-COPRED.
- 20) X Diplomado Lengua de Señas Mexicana-INDEPEDI.
- 21) Diplomado en Derechos Humanos EAPDF-INFODF.

308

Respecto a los requerimientos sobre capacitación y sensibilización hacia las personas servidoras públicas sobre la atención al público usuario, como es la Policía Bancaria Industrial, se le informa lo siguiente;

La capacitación a los elementos de la Policía Auxiliar, adscritos a la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México es una actividad sistemática y permanente por parte de Metrobús, derivado de la alta rotación de personal que registra la Policía Auxiliar, los supervisores de peaje, en cuanto detectan un nuevo elemento en el corredor, se acercan para orientarlo en las actividades que debe realizar con respecto al sistema de



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



**SECRETARÍA
DE MOVILIDAD**



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

peaje, le mencionan las consignas y dan por menores las actividades más recurrentes que deben realizar.

El Convenio Administrativo de Colaboración Consolidado para la Prestación del Servicio de Vigilancia OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08, establece, entre otros, lo siguiente:

...

SEGUNDA.- LUGAR Y FORMA DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

...

12. "AMBAS PARTES" convienen en que para efectos de control e identificación los elementos que se designen para la seguridad, protección y vigilancia de cada órgano desconcentrado órgano autónomo y entidad adheridos a este convenio no podrán ser removidos sin justificación alguna por "LA S P", con excepción de aquellos casos en que dichos elementos no se presentarán a sus labores o fuesen sancionados en términos de la normatividad de "LA SSP", o cuando gocen de permisos, vacaciones, incapacidad médica o reciban capacitación o adiestramiento , en estos casos "LA SSP" deberá notificar, por escrito a "EL GDF", la sustitución o reemplazo del elemento cuando menos con tres días hábiles de anticipación, salvo en el caso de incapacidad médica, caso fortuito o de fuerza mayor.

...

DECIMA TERCERA.- RELACIÓN LABORAL.

En virtud de tratarse de un convenio administrativo de prestación de servicios celebrado entre dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal, este instrumento jurídico es de naturaleza administrativa y en consecuencia, no existe ninguna relación laboral entre trabajadores, empleados personal subordinado, funcionarios y/o servidores públicos de "LA SSP" con "EL GDF", por lo que, si para el cumplimiento del mismo esta contratara personal a su servicio, manifiesta que dicho personal no tiene ninguna relación laboral, fiscal, se seguridad social, ni de ninguna otra naturaleza jurídica con "EL GDF" ni con las dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridas a este convenio, las cuales serán ajenas en todo momento al



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

personal de "LA SSP" y únicamente esta última estará obligada a afrontar las obligaciones laborales, fiscales, de seguridad social o de cualquier otra índole y que pudieran surgir con motivo de la relación de trabajo con su personal.

a. Al público en general:

- Si se han implementado campañas de difusión y sensibilización hacia la población usuaria para informarles sobre:
 - La importancia de los asientos preferentes y el que éstos sean cedidos para sus ocupantes en el momento en que se encuentre abordado una persona en situación de discriminación.
 - La diferencia entre asiento exclusivo y asiento preferente.
 - La importancia de tener espacios de transporte incluyente e igualitarios, tomando en consideración la diferencia y la situación de desventaja social que tiene las personas con discapacidad, adultos mayores, indígenas, los niños y las niñas menores de 12 años.
 - La importancia del respeto y de la construcción de espacios libres de barreras físicas y culturales.
- En caso de que se hayan implementado campañas de difusión y sensibilización, la temporalidad de estas y su permanencia.

310

A continuación, se adjuntan imágenes de campañas difundidas en Metrobús, desde el inicio de operaciones a la fecha:



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD

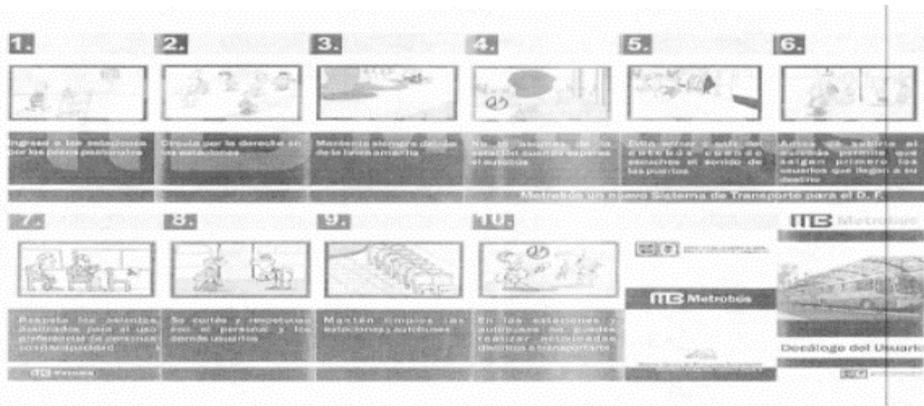


CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- Carteles informativos y de sensibilización en estaciones de Metrobús.



- Distribución de medios impresos (volantes y/o dípticos) informativos y de sensibilización en estaciones de Metrobús.

311



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



METROBÚS **2**

USUARIO
POR TU SEGURIDAD EN...

VIALIDAD
Cruza en seguros y cruces peatonales.
Respetar los señalamientos.
Respetar las indicaciones del semáforo peatonal.
Cruza tranquilo y sin ser peatonal.

ESTACIONES Y AUTOBUSES
Elige la ruta directa a tu destino. Entre los autobuses.
No corras. No te abalones. No desquebrases niertes fuera
de la estación o paradas.
No subas de fuerza cuando.
No metas ni saques cosas al autobús. Mantén el ordenamiento.
Respetar la circulación de pasajeros discapacitados y mujeres.
Reporta cualquier problema al policía o supervisor de estación.

BENEFICIOS
Viajes rápidos en los tiempos de congestión.
Menor contaminación.
Turismo de profusidad.
Seguridad y tranquilidad en el tránsito.
Ordenamiento vial.

HORARIOS
Línea 2: Lunes a viernes de 6:00 a 24:00 horas.
Sábados y días festivos de 6:00 a 24:00 horas.

www.metrobus.df.gob.mx

ITB Metrobús

Planes de Servicio
Línea 2: Lunes a viernes de 6:00 a 24:00 horas.
Sábados y días festivos de 6:00 a 24:00 horas.

Línea 2
Metrobús

USUARIO
POR TU SEGURIDAD **3**

VIALIDAD
Cruza en seguros en los cruces peatonales.
Respetar los señalamientos.
Respetar las indicaciones del semáforo peatonal.
Cruza tranquilo y sin ser peatonal.

ESTACIONES Y AUTOBUSES
Elige la ruta directa a tu destino. Entre los autobuses.
No corras. No te abalones.
No desquebrases niertes fuera de la estación o paradas.
No metas ni saques cosas al autobús. Mantén el ordenamiento.
Respetar la circulación de pasajeros discapacitados y mujeres.
Reporta cualquier problema al policía o supervisor de estación.

BENEFICIOS
Viajes rápidos en los tiempos de congestión.
Menor contaminación.
Turismo de profusidad.
Seguridad y tranquilidad en el tránsito.
Ordenamiento vial.

HORARIOS
Línea 3: Lunes a viernes de 6:00 a 24:00 horas.
Sábados y días festivos de 6:00 a 24:00 horas.

www.metrobus.df.gob.mx

ITB Metrobús

Planes de Servicio
Línea 3: Lunes a viernes de 6:00 a 24:00 horas.
Sábados y días festivos de 6:00 a 24:00 horas.

Mapa de Estaciones
www.metrobus.df.gob.mx

Conexiones
Conexión con: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100.





- Distribución de medios impresos (volantes y/o dípticos) informativos y de sensibilización en estaciones de Metrobús.





Evita accidentes!

- No invadas ni obstruyas el carril exclusivo del Metrobús
- Respetar los señalamientos de vuelta prohibida
- Elige con tiempo la ruta a tu destino. No se permiten entrecruzamientos con el Metrobús
- Respetar la indicación del semáforo
- Obedece las indicaciones de los agentes de tránsito
- Respetar el cruce peatonal y la línea de alto para vehículos
- No te estaciones en lugares prohibidos
- ¡Cuidado con el contrasentido!
- ¡No trates de ganarle el paso al Metrobús!

Por tu seguridad en la Ciudad de Vanguardia

Difusión campaña "OCTUBRE, MES DEL TRATO IGUALITARIO", página electrónica Metrobús (www.metrobus.df.gob.mx)



Banner COPRED "octubre, mes del trato igualitario"



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Campañas diseñadas y difundidas por Metrobús.

- Campañas seguridad página electrónica MB_2014_2015.
- Campaña "Por tu Seguridad" Periodo 2014-2015, pantallas CITI.
- Campaña "Equidad de Género" Periodo 2014-2015, pantallas CITI.
- Campaña mujeres_2015.
- Campaña COPRED_TWITTER_2015.
- Campaña COPRED_mes trato igualitario MB_2015.
- Campañas seguridad página electrónica MB_2015 2016.
- Campaña seguridad CITI_2015_2016.
- Campaña "Yo me fijo, yo respeto"_2016, pantallas CITI, campaña diseñada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.
- Campaña seguridad_2016.
- Campañas equidad_MB.

315

Difusión de la campaña "OCTUBRE, MES DEL TRATO IGUALITARIO" en Redes Sociales (Twitter y Facebook)



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- Campaña "OCTUBRE, MES DEL TRATO IGUALITARIO", estaciones y terminales de Metrobús 2014.

Carteles campaña "OCTUBRE, MES DEL TRATO IGUALITARIO"



SISTEMA M1 DE LA CDMX (antes RED DE TRANSPORTES DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL (RTP)⁸¹

La RTP, ahora Sistema M1, en un primer momento informó⁸²:

1. **Número anual de viajes de Mujeres, jóvenes (15 a 29 años), Niñas y niños (0 a 14 años), Personas Adultas Mayores (60 años y más), Personas Indígenas,**

⁸¹ El 14 de junio de 2016, en Gaceta Oficial de la CDMX se publica el decreto por medio del cual la Red de Transporte de Pasajeros de Distrito Federal (RTP) se convierte en el Sistema de Movilidad 1 (Sistema M1) de la CDMX, cuyo objetivo sigue siendo: "Ofrecer un servicio de transporte público de calidad, los 365 días del año, económico y oportuno", atendiendo principalmente a las y los habitantes de las áreas periféricas para facilitar la interconexión con diferentes medios de transporte, coadyuvando así a garantizar el derecho a la movilidad de la ciudadanía. El Sistema de Movilidad 1 continúa siendo una empresa pública descentralizada del GCDMX, cuya inversión social estará siempre orientada para brindar un servicio eficiente, con bajas emisiones al ambiente, accesible para personas con discapacidad, incluyente y seguro. *Boletín 32/2016*, emitido por el Gobierno de la Ciudad de México. www.rtp.gob.mx/boletin/M1.pdf

⁸² Por oficio RTP/DO/1137/16, de 16 de mayo de 2016, el RTP remitió información en torno a los servicios que presta.



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Personas con Discapacidad y el total de la población usuaria del servicio que su institución brinda, ello durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015.

Al respecto me permito hacer de su conocimiento que este Organismo no cuenta con los mecanismos indispensables para determinar por grupo etario a los usuarios que utilizan el servicio de transporte; no obstante, desde enero del 2008 y hasta el día de la fecha, se atiende mediante el programa “Atenea” (Servicio Preferencial para Mujeres), a fin de promover la cultura de la eliminación de la violencia de género y en consecuencia mejorar la calidad de vida de éstas. Así también le informo que se brinda gratuidad a las Personas Adultas Mayores de 60 años y más, niñas y niños de 0 a 5 años, Personas con Discapacidad y, particularmente, en la modalidad “Atenea”, a mujeres en estado de gestación. Por lo anteriormente señalado, a continuación sírvase encontrar tabla descriptiva que contiene el total de la población usuaria durante el período de referencia, así como las usuarias y usuarios transportados con exención de pago.

Año	Total de Usuarías y Usuarios Transportados Anuales 2010-2015		
	Con Boleto Pagado Servicio Mixto	Mujeres Transportadas en Servicio Atenea	Gratuitos Mixtos y Atenea
2015	68,581,397	10,307,423	14,240,625
2014	74,280,503	10,164,028	14,347,235
2013	117,007,482	7,524,830	21,185,550
2012	103,185,267	8,295,581	17,950,377
2011	138,143,038	8,667,995	24,761,880
2010	150,372,252	5,033,748	24,677,411
Total	651,569,939	49,993,605	117,163,079





2. Si cuenta con programas específicos de transporte, y/o protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas señalados en el numeral 1. En su caso, señalar desde cuándo y qué resultado ha tenido.

Programa “Atenea”:

El Programa “Atenea” (Servicio Preferencial para Mujeres), se estableció en el mes de enero del 2008, encontrándose vigente al día de la fecha. Esta modalidad de servicio brinda movilidad a Mujeres, Personas con Discapacidad (incluye varones), jóvenes (sic) hasta de 12 años, Adultos Mayores (varones), así como hombres con bebés en brazos. Cabe señalar que la población usuaria de esta modalidad de servicio, desde su inicio, recibió con agrado la implementación del mismo y lo que comenzó a través de 67 autobuses en 23 rutas, en diciembre del 2010, se incrementó a 100 autobuses en 51 recorridos. A continuación encontrará tabla descriptiva que contiene la transportación del año 2008 al cierre del 2015.

Año	Usuarías Transportadas a Partir del Inicio del Servicio		Total
	Boleto Pagado	Gratuidad	
2008	6,615,392	1,110,069	7,725,461
2009	5,669,033	972,276	6,641,309
2010	5,033,748	820,675	5,854,423
2011	8,667,995	1,557,415	10,225,410
2012	8,295,581	1,491,665	9,787,246
2013	7,524,830	1,566,367	9,091,197
2014	10,164,028	2,463,759	12,627,787
2015	10,307,423	2,396,045	12,703,468
Total	62,278,030	12,378,271	74,656,301

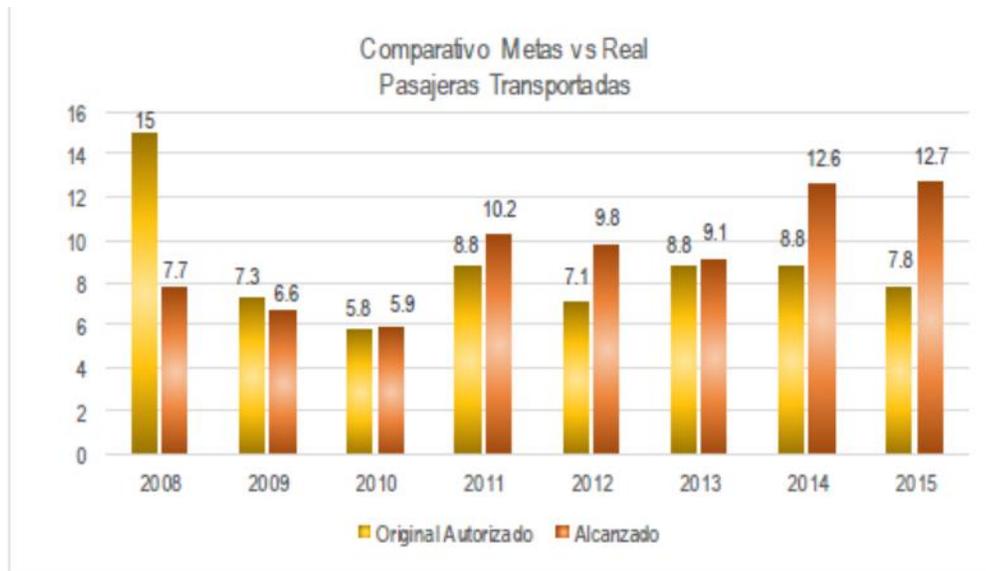
Así también durante el desarrollo de este servicio, la siguiente información muestra el crecimiento del mismo:



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Año	Meta Autorizada	Alcanzado
2008	15.0	7.7
2009	7.3	6.6
2010	5.8	5.9
2011	8.8	10.2
2012	7.1	9.8
2013	8.8	9.1
2014	8.8	12.6
2015	7.8	12.7



Personas con Discapacidad:

Al respecto esta Entidad otorga servicio para Personas con Discapacidad con autobuses con rampa y de piso bajo para acceso al autobús en silla de ruedas o personas con





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

movilidad reducida; los cuales se encuentran distribuidos en diferentes rutas, mismas que se describen a continuación:

Servicio Ordinario

Módulo	Ruta	Origen	Destino
8	1D	M. Santa Marta	M. Mixcoac
12	37	U.C.T.M. Atzacolco	Carmen Serdán
3	39A	M. San Lázaro	Xochimilco/Bosque de Nativitas por Cafetales
3	39B	M. San Lázaro	Xochimilco/Bosque de Nativitas por Miramontes
9 y 12	76	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Palmas
9 y 12	76A	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Reforma
8	52C	M. Santa Marta	M. Zapata
8	162D	Santa Catarina	M. Universidad
8	165A	Ejército de Oriente	M. Constitución de 1917

Servicio Expreso

Módulo	Ruta	Origen	Destino
3	39A	M. San Lázaro	Xochimilco/Bosque de Nativitas por Cafetales
8	46C	Lienzo Charro/Santa Catarina	Central de Abasto
8	47A	Alameda Oriente	Xochimilco/Bosque de Nativitas
8 y 23	57A y 57C	M. Cuatro Caminos	M. Constitución de 1917
9 y 12	76	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Palmas
9 y 12	76A	Centro Comercial Santa Fe	La Villa/Cantera por Reforma
34	23	Col. El Tepetatal (El Charco)	M. La Raza
23 y 34	200	Circuito Bicentenario	

320

3. Si ha recibido quejas, denuncias y/o reclamaciones de las personas o grupos de personas citadas en el punto 1 – en su calidad de usuarias del servicio –, sobre la prestación del servicio. Si.

4. En caso de que sí se hayan recibido quejas, denuncias o reclamaciones, favor de señalar que trámite se le dio y cuál fue el resultado; si trajo consigo la



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

implementación de alguna política pública, cuál fue ésta y cuando se puso en marcha, así como los resultados que ha dado dicha implementación.

Del registro de quejas, en su mayoría refieren a solicitud de incremento de autobuses con dispositivos para Personas con Discapacidad, incremento de autobuses y rutas en el programa “Atenea”, así como mejorar la atención del personal operario hacia las Personas Adultas Mayores.

Al respecto. la Red de Transporte de Pasajeros del D. F., en diciembre de 2014, puso en marcha 40 autobuses a Gas Natural Comprimido y 2 unidades Híbridas (Gas Natural Comprimido/Eléctrico), todos de piso bajo, lo cual permite el acceso a personas usuarias de sillas de ruedas y con movilidad limitada. Asimismo, se adquirieron 241 unidades a diésel, de las cuales 49 de éstas cuentan con rampa para acceso en silla de ruedas, dicha flota vehicular será distribuida en diversas rutas que opera este Organismo. Con relación al incremento de rutas en servicio Atenea, actualmente se realizan los estudios correspondientes, con el propósito de mejorar la prestación de esta modalidad. En lo referente a la atención a las Personas Adultas Mayores por parte del personal operario, dichos trabajadores son capacitados permanentemente con diversos cursos, entre los que se encuentran los siguientes:

- Derechos Humanos y
- Trato Igualitario a las Mujeres entre otros.

Así también, dentro de las acciones que se han llevado a cabo para mejorar la atención al público usuario que nos ocupa y, en general; durante el año 2015, entre los meses de mayo a septiembre, se capacitaron a 802 entre operadoras y operadores de autobús de este Organismo; se realizaron dos exámenes, el primero de Diagnóstico (encuadre) y uno final (cierre), así como una encuesta acerca de la violencia que viven dichos trabajadores;



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



lo anterior con la finalidad de conocerlos y por medio del resultado mejorar la atención al público usuario; asimismo, bajo las políticas de No Discriminación y respeto de los Derechos Humanos, se realizó el análisis del resultado de la capacitación y de los índices de violencia hacia el personal operario, fuera del ámbito laboral.

El resultado, al término del curso, fue de mejoría en la autopercepción de sus derechos, de un 23% al 55% y de sus obligaciones, de un 36% al 59%; es decir, un avance de 320 puntos con respecto a 0 en su enfoque de Derechos Humanos, dentro de las características en la operación de unidades y un cambio muy significativo en la forma de percibir a los grupos vulnerables, mostrando estereotipos positivos hacia los mismos; con respecto a los índices de violencia, se obtiene que ésta proviene en un 70% de los hombres y el 30% de las mujeres.

5. De igual forma nos precise la estimación de los viajes otorgados con descuentos o gratuidad a las personas de los grupos señalados en el numeral 1. Así como el nombre del programa del que derive la prestación del servicio gratuito, así como sus especificaciones.

Este Organismo brinda la exención de la tarifa por usuario, conforme a lo establecido en las Gacetas Oficiales del Distrito Federal, como a continuación se detalla:

Gaceta N°. 154 del 27 de diciembre de 2001 autorización de tarifa transporte público de pasajeros Ordinario \$2.00	Gaceta N°. 605 del 8 de junio de 2009 autorización tarifa servicio Expreso \$4.00.	Gaceta N°. 154 del 27 de diciembre de 2001 autorización de tarifa transporte público de pasajeros servicio Atenea \$2.00	Gaceta N°. 1108 del 2 de junio de 2011 autorización tarifa servicio Ecobús \$5.00.	Gaceta N°. 1570 de marzo de 2013, autobuses Servicio Metrobús. \$6.00
--	--	--	--	---

Más adelante precisó:



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



1. Listado de estudios, investigaciones, diagnósticos y otros documentos realizados por la institución o a solicitud de ésta para evaluar los servicios que la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, (RTP) otorga a personas en situación de discriminación, a saber personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, etc.

Sobre el particular le informo que es la Secretaria de Movilidad, ente de Gobierno facultado y encargado de realizar los estudios, investigaciones y diagnósticos sobre el servicio de transporte público que se brinda en la Ciudad de México, motivo por el cual este Organismo se rige bajo la ley de movilidad que se encuentra en vigor en la Ciudad de México, específicamente en su Artículo 11.- párrafo primero **"Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco de respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano"**.

323

Cabe mencionar que este Organismo, en su carácter público, pone a disposición un medio de movilidad incluyente, con unidades equipadas (rampa, cajón y cinturón de seguridad) mismas que se asignan a rutas que convergen en zonas donde se ubican hospitales, DIF y/o Centros de Rehabilitación, así mismo contribuimos con los planes de movilidad, con programas como Servicio Atenea, en apoyo a los sectores más vulnerables de la población, como lo son personas con discapacidad, de *la tercera edad y niños menores de cinco años* (sic), quienes pueden abordar la unidad exentos de pago.

2. Si todos los autobuses de la RTP, cuentan con:

- a. Asientos preferentes o exclusivos para las personas en situación de discriminación; en su caso precisar la proporción de estos asientos y los autobuses donde se cuentan con ellos;





A este respecto le comento que actualmente la Red de Transporte de Pasajeros, se encuentra sustituyendo autobuses que cumplieron su vida útil, con unidades de nueva tecnología, acondicionadas con aditamentos y señalizaciones especiales que permitan a las personas con discapacidad temporal o permanente y de *la tercera edad* (sic), hacer uso del servicio público de transporte en condiciones de accesibilidad, seguridad, comodidad, higiene y eficiencia"



Unidad Ecobus



Unidad Ordinario



Red de Transporte
de Pasajeros del D.F.





Unidad Expreso ruta 200 Circuito Bicentenario.

- b. Los mecanismos con los que cuenta la RTP, para constatar que en aquellos autobuses donde se cuenta con asientos preferentes o exclusivos, existen las señalizaciones correspondientes que permitan su identificación inmediata, por parte de las personas usuarias.

325

Las unidades cuentan con la señalización adecuada que permite identificar los espacios preferentes para las personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores.





- c. Número de autobuses y listado de paradas o para buses que cuentan con señalamientos en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar; así como información sonora para personas con discapacidad visual.

c.1 Número de autobuses.





Sobre el particular le informo que este Organismo, con el fin de coadyuvar con la integración de las personas con discapacidad, se consideró la adquisición de unidades con elementos en pro de las personas con discapacidad visual, en unidades asignadas a la ruta 200, Circuito Bicentenario, en donde 40 autobuses brindan servicio; cabe mencionar que conforme a lo dispuesto en la Ley de la Integración de las personas con discapacidad, la RTP continuará adquiriendo unidades que cuenten con las características que permitan ofrecer un transporte incluyente, a todos los sectores de la población de la Ciudad de México.



327

c.2 listado de paradas o para buses que cuentan con señalamientos en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar.





A este respecto, le comento que este Organismo dentro de sus atribuciones únicamente coloca discos de señalización, donde se indica el punto de ascenso a los usuarios; cabe mencionar que existen otros entes de Gobierno que están facultado para la colocación de mobiliario urbano, conforme al Reglamento para el ordenamiento del *paisaje* urbano, en donde se llevan a cabo programas y proyectos de diseño, distribución emplazamiento, sustitución, operación y mantenimiento de mobiliario urbano en la vía pública y espacio abiertos del territorio de la Ciudad de México. Sin embargo, la RTP contribuye con otros Organismo en cuanto al ordenamiento de paradas y las adecuaciones que se están llevando a cabo en la ciudad, por ejemplo, en la Ruta del Circuito Bicentenario en el tramo de Revolución.



Participación de RTP en las adecuaciones que se lleva cabo en los puntos de ascenso y descenso en Av. Revolución, en beneficio de los usuarios del transporte público.

c.3 así como información sonora para personas con discapacidad visual.

Es menester mencionar que las unidades que se están integrando al parque vehicular de la RTP, cuentan con sistema de auto parlante, el cual es operado por





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

el conductor de la unidad (equipo de audio instalado dentro de las unidades). Cabe resaltar que, ante una necesidad, se llevarán a cabo campañas dirigidas a los operadores, para que hagan uso de los dispositivos con los que cuentan las unidades, para mejorar el servicio que se ofrece a los usuarios que nos prefieren.

- Si se han implementado campañas de difusión y sensibilización hacia la población usuaria para informarles sobre:
 - La importancia de los asientos preferentes y el que éstos sean cedidos por sus ocupantes, en el momento en que se encuentre abordado una persona en situación de discriminación.
 - La diferencia entre exclusivo y asiento preferente.
 - La importancia de tener espacios de transporte incluyentes e igualitarios, tomando en consideración la diferencia y la situación de desventaja social que tienen las personas con discapacidad, adulto mayor, indígenas los niños y niñas menores de 12 años.
 - La importancia del respeto y de la construcción de espacios libres de barreras físicas y culturales.

329

En cuanto a las campañas de difusión y sensibilización hacia los usuarios para el respeto de los espacios asignados a los sectores vulnerables de la población, le informo que todos los operadores tienen como consigna, el solicitar a aquellos que utilizan los asientos preferenciales, el que cedan esos espacios a quien más lo necesite.

- En caso de que se hayan implementado las campañas de difusión y sensibilización, la temporalidad de éstas y su permanencia.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Por el momento, la Red de Transporte de Pasajeros, únicamente cuenta con las campañas de señalización de los lugares reservados, en sitios visibles, y que denotan la preferencia al sector a los cuales están dirigidos.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

X. Mecanismos no jurisdiccionales: como medio de denuncia ante violación al derecho humano a la igualdad y No Discriminación

La Ciudad de México cuenta con dos mecanismos no jurisdiccionales, cuyo objetivo es la defensa y protección de los derechos humanos de todas las personas que viven y transitan en la entidad:

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF): *Es un organismo público autónomo con personalidad jurídica y patrimonio propio que tiene por objeto la protección, defensa, vigilancia, promoción, estudio, educación y difusión de los derechos humanos, establecidos en el orden jurídico mexicano y en los instrumentos internacionales de derechos humanos. Así como el combatir toda forma de discriminación y exclusión, consecuencia de un acto de autoridad a cualquier persona o grupo social, Es competente para conocer de quejas y denuncias por presuntas violaciones a los derechos humanos, cuando éstas fueren imputadas a cualquier autoridad o servidor público que desempeñe un empleo, cargo o comisión local en el Distrito Federal o en los órganos de procuración o de impartición de justicia cuya competencia se circunscriba al Distrito Federal (Arts. 2 y 3)*

331

El Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (COPRED): Es un organismo descentralizado sectorizado a la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Distrito Federal, con personalidad jurídica y patrimonio propios. Para el desarrollo de sus atribuciones, el Consejo gozará de autonomía técnica y de gestión; de igual manera, para llevar a cabo los procedimientos de reclamación o queja establecidos en la Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación en el Distrito Federal (Art. 37). Tiene por objeto dar trámite a los procedimientos de reclamación y quejas (Art. 36, fracción V).



 SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



La reclamación es el procedimiento que se sigue contra personas servidoras públicas de los entes públicos del Distrito Federal que en el ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas, presuntamente cometan una conducta discriminatoria (Art. 68)

Como se observa ambos organismos cumplen con una función de investigación y documentación de presuntas conductas discriminatorias, atendiendo a las facultades y atribuciones que su respectivo marco legal les da:

En el periodo de 2010 a 2015, ambas instituciones recibieron y tramitaron casos relacionados con presuntas conductas discriminatorias.

La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal informó que, en relación el transporte público, ha recibido y tramitado, entre los años 2010 y 2015, un total de 433 quejas.

• **Menciones a las autoridades señaladas como probables responsables.**

Autoridad	Institución	Menciones por periodo						Menciones por autoridad
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Secretaría de Transportes y Vialidad	Sistema de Transporte Colectivo, STC	32	25	40	70	82	56	305
	Sistema de Transporte Público Metrobús	10	9	5	4	10	9	47
	Red de Transporte de Pasajeros RTP	6	5	7	7	10	11	46
	Servicio de Transportes Eléctricos, STE	2	7	1	2	8	4	24
	Atención al Usuario del Sistema de Transporte Colectivo Metro	1	2	2	4	1	1	11
Total Secretaría de Transportes y Vialidad		51	48	55	87	111	81	433

El Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México, desde su creación a la fecha, tiene registrado de 6 reclamaciones, en la que se inició un proceso relacionado con el servicio de transporte público que presta la Ciudad de México, desglosados de la siguiente manera:





Número de casos	Grupo de población agraviado
5 casos	Personas con discapacidad
1 caso	Mujeres

Autoridad presuntamente responsable:

- En 4 casos, es Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros-Metrobús
- En 1 caso, es el Sistema de Transporte Colectivo-Metro y el Servicios de Transporte Eléctricos (STE).

El Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED), cuya competencia es a nivel federal y conoce de presuntas conductas discriminatorias cometidas por servidores públicos de carácter federal, señalo que:

Aquellos asuntos que relacionados con el Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México, en el periodo que comprende de 2010 a 2015, se turnaron a la Jefatura de Departamento de Orientación, adscrita a la Dirección General Adjunta de Quejas del CONAPRED, ya que es el área encargada de brindar orientación jurídica a las personas peticionarias y agraviadas respecto a los derechos que les asisten y los medios para hacerlos valer y, en su caso, canalizarlas ante las instancias correspondientes en la defensa de los citados derechos, en particular en aquellos casos en que el Consejo no resulte competente para conocer de los mismos o no se trate de un presunto acto, omisión o práctica social discriminatoria.





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Sobre estos asuntos se proporciona la siguiente información:

Sistema de Transporte Colectivo Metro

- Del año 2010 al 2015 se atendieron un total de 81 orientaciones relacionadas con el Sistema de Transporte Colectivo Metro en las siguientes fechas:

Año 2010:

FECHA
07/01/2010
27/09/2010
13/10/2010
18/10/2010
21/10/2010
26/10/2010
27/10/2010
08/06/2010
06/07/2010
22/11/2010
23/12/2010

Año 2011:

14/12/2011
12/12/2011
09/12/2011
05/12/2011
16/11/2011
28/09/2011
27/09/2011
05/09/2011
12/08/2011
04/08/2011
31/05/2011
04/02/2011
11/02/2011
04/03/2011
11/03/2011



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Año 2012:

Año 2013:

07/12/2012
15/08/2012
04/04/2012
16/03/2012
13/03/2012

13/11/2013
17/10/2013
24/07/2013
16/07/2013

07/06/2013
05/06/2013
21/05/2013
09/05/2013
29/04/2013
16/04/2013
21/02/2013
14/02/2013
15/01/2013
14/01/2013

335

Año 2014:

09/12/2014
10/10/2014
23/09/2014
26/08/2014
17/07/2014
19/05/2014
09/04/2014
23/01/2014
20/01/2014

Año 2015:

Año 2016:



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



16/12/2015
30/11/2015
27/11/2015
26/11/2015
26/11/2015
26/11/2015
04/11/2015
29/10/2015
21/08/2015
14/08/2015
18/06/2015
11/06/2015
14/05/2015
20/04/2015
15/04/2015
13/04/2015
24/03/2015
04/03/2015
11/02/2015

11/05/2016
04/05/2016
22/04/2016
29/03/2016
07/03/2016
04/02/2016
19/01/2016
14/01/2016

Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros-Metrobús:

Se proporcionaron un total de 16 orientaciones, en las siguientes fechas:



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



FECHA
15/02/2010
04/10/2012
27/09/2012
06/08/2012
02/08/2012
25/05/2012
26/03/2012
19/11/2013
13/02/2013
31/01/2013
05/11/2014
22/08/2014
15/12/2015
14/08/2015
21/05/2015
11/05/2016

Red de Transporte de Pasajeros (RTP), a partir de junio del año en curso, denominado como Sistema de Movilidad 1 (Sistema M1)

Se brindaron un total de 12 orientaciones en las fechas que a continuación se señalan:

FECHA
14/12/2011
05/12/2011
13/12/2012
03/08/2012

16/05/2013
11/02/2013
10/09/2014
19/10/2015
09/07/2015
14/05/2015
05/04/2016
18/01/2016





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

En cuanto al Servicio de Transporte Eléctrico (STE), en el periodo solicitado, no se proporcionó orientación alguna.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

XI. Consideraciones finales y Recomendaciones

Consideraciones Finales

El presente Diagnóstico muestra grandes avances en cuanto al derecho humano al transporte, como un mecanismo o medio de movilidad humana que permite el libre desplazamiento de todas las personas.

Un logro importante es la Ley de Movilidad, la cual ha cambiado el enfoque en cuanto a la forma de pensar y concebir el transporte público, ya que no sólo se trata de la prestación de un servicio, sino de un derecho que posibilita el ejercicio de otros derechos, por lo tanto tendrá que ser protegido y tutelado por la Gobierno de la Ciudad de México. Confiere a las personas usuarias la libertad de elegir la forma de trasladarse, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad de México, lo que permite la autonomía de las personas.

339

La Ciudad de México cuenta con un marco jurídico robusto en cuanto a derechos humanos, igualdad y no discriminación, el reto ahora es materializar y visibilizar esas acciones para hacer reales y efectivos esos derechos y libertades.

Consideraciones sobre la oferta programática:

Los programas contruidos desde y para la Ciudad de México contienen los elementos necesarios para transversalizar el derecho a la igualdad y no discriminación que involucre a todos los grupos en situación de vulnerabilidad, los que en muchas ocasiones se encuentran en desventaja social frente a otros grupos de personas (ciudadanas o servidoras públicas), que se consideran mayoritarios o hegemónicos y que, ya sea por





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

acción u omisión, vulneran el libre ejercicio de derechos y libertades de estas colectividades. Sin embargo, es necesario que las acciones señaladas en dichos programas se materialicen, pues se observaron grandes variaciones en las perspectivas de los programas, resaltando la no o menor identificación de otros grupos en situación de discriminación que requieran de medidas especiales dentro del transporte público distinta de las mujeres y las personas con discapacidad.

En general, los programas buscan el aumento en la cobertura del transporte público accesible y el mejoramiento de la infraestructura del mismo, así como de las calles y espacios peatonales que posibiliten la movilidad de personas con discapacidad, adultas mayores o de quien tenga alguna movilidad limitada.

La mayoría de las acciones se dirigen a la mejora de la infraestructura, pero no hay estrategias claras para el pago del servicio del transporte para los grupos en desventaja económica. Por ejemplo el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, en el *Objetivo 1, Meta 3, Línea de Acción 1*. Contempla la integración de la *Tarjeta TDF* (Tarjeta Distrito Federal) *en todos los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, así como promover la integración gradual de los modos concesionados*, por lo que se espera que esta tarjeta que se pretende implementar, tenga costos accesibles.

Otra cuestión que es importante resaltar es que este Programa, en la Política Pública 2.6., establece como acción del INDEPEDI y la Secretaría de Movilidad, la instrumentación de una estrategia de sensibilización y Cultura de Movilidad, dirigida a la sociedad en general para el uso respetuoso, incluyente y responsable del espacio público, a fin de que se respeten los espacios de circulación y reservados para las Personas con Discapacidad, lo cual, si bien existe, no pasa desapercibido para todas las



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

personas que viajamos en *metro*, el hecho de que no se ha logrado permear en la cultura de respeto a los referidos espacios y lugares reservados.

Resalta que en ninguno de los programas se considera a la totalidad de los grupos catalogados como en situación de discriminación que se señalan en la LPEDDF, de observancia para todos los entes de gobierno de la CDMX:

- Las mujeres
- Las niñas y los niños
- Las y los jóvenes
- Las personas adultas mayores
- Las personas con discapacidad
- Las personas, pueblos y comunidades indígenas
- Población LGBTTTI (Lésbico, Gay, Bisexual, Travesti, Transexual, Transgénero e Intersexual)
- Personas integrantes de las poblaciones callejeras
- Personas migrantes, refugiadas y solicitantes de asilo
- Personas, grupos y comunidades en situación de pobreza o vulnerabilidad económica

341

El Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México (PDHCDMX), en el Capítulo 11, denominado Núcleo de Derechos, contempla un apartado del Derecho a la Movilidad, donde se observa la perspectiva de género y la accesibilidad de las personas con discapacidad; pero no se observan a los demás grupos en situación de vulnerabilidad; asimismo, en el objetivo 11.5, señala el diseño de una estrategia permanente de capacitación y sensibilización a las personas operadoras de transporte, cuyo fin es brindar un trato digno a personas con movilidad limitada y ciclistas, pero no se observa que la capacitación y sensibilización se dirija a brindar trato digno a los demás grupos de población en situación de vulnerabilidad.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Generalmente se piensa que la accesibilidad arquitectónica es para las personas con discapacidad, pero también se tendrá que pensar en las personas adultas mayores, quienes por cuestiones propias de la edad tienen limitaciones en su movilidad, las personas de talla pequeña o baja, así como las niñas y niños menores de 5 años.

Un punto a resaltar de PDHCDMC, es que el objetivo 11.2, está enfocada a la recuperación de las calles, como espacios para peatones, con un diseño de accesibilidad universal para personas con discapacidad, personas adultas mayores o con movilidad limitada.

El Programa de Movilidad de la Ciudad de México, trata de cambiar el paradigma del transporte, hacia desplazamientos sustentables y accesibles para las personas de poblaciones en situación de vulnerabilidad, otorga prioridad en la utilización del espacio vial, valorando la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a lo que llama la jerarquía de movilidad, anteponiendo a las y los peatones, los y las ciclistas y el transporte público.

342

Consideraciones sobre los Sistemas de Transporte.

El Sistema de Transporte Colectivo *Metro*.

- En relación con al número anual de viajes de mujeres, jóvenes (15 a 29 años), niñas y niños (0a 14 años) personas adultas mayores (60 años y más); personas indígenas, personas con discapacidad y el total de la población usuaria, durante los años 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, se observó que año con año, la movilidad humana en el STC Metro va en aumento, teniendo un repunte en el año 2013, bajando ligeramente en los años subsecuentes (2014-2015); no obstante ello, en estos dos últimos años la movilidad es superior a los años 2010 a 2012.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Por lo que respecta al desplazamiento, se observa que quien viaja más son los hombres, que las mujeres; también se observa movilidad por parte de las personas jóvenes, cuyas edad fluctúan entre 14 y 29 años; en menor proporción encontramos a las personas adultas mayores, seguidas de las personas con discapacidad y finalmente encontramos que la población de niñas y niños es baja, comparada con los demás grupos de población. Datos sobre personas indígenas, no hay.

Recomendación: incluir al grupo de población de personas indígenas, ya que está invisibilizado.

- En cuanto al rubro de quejas, denuncias o reclamaciones relacionadas con la prestación del servicio o alguna eventualidad en sus instalaciones, se observa que si bien cuenta con una Unidad de Orientación e Información, no existe un mecanismo específico para darles atención y seguimiento, que permita concretar acciones para su posterior prevención y, en su caso, erradicación.

Recomendación: Establecer un mecanismo que permita dar atención y seguimiento a las quejas, para contar con elementos que permitan la mejora en el servicio, en aquellos aspectos que resulten necesarios.

- El STC-METRO, reportó el servicio de gratuidad desde el 2010 a 2015, con un total de 193 millones 666 mil 080 servicios otorgados en dicho periodo. Asimismo, en cuanto a la gratuidad para los grupos en situación de discriminación, sólo reportó tres años (2013 a 2015), con un total de 205 mil 136 servicios, los cuales señaló se distribuyen en 4 rubros: mujeres jefas de familia, personas desempleadas —sin que se pueda observar en este rubro si hay personas con alguna discapacidad, mujeres o personas adultas mayores—. En otro rubro se





menciona a la Secretaría para el Desarrollo Rural y Equidad para las Comunidades (SEDEREC), como un grupo que cuenta con el beneficio de la gratuidad, sin precisar si ese servicio va dirigido a personas indígenas o migrantes. También se hace alusión a las personas estudiantes, como beneficiarias de alguna gratuidad, siendo este grupo el que más utiliza dicho servicio.

Recomendación: Que exista una mayor distribución de los servicios de gratuidad para los grupos prioritarios en desventaja social y en situación de pobreza, ya que la proporción total, comparada con la que se asigna a estos colectivos es muy baja.

El CONEVAL⁸³ define la pobreza de la siguiente forma:

Pobreza: Una persona se encuentra en situación de pobreza cuando tiene al menos una carencia social (en los seis indicadores de rezago educativo, acceso a servicios de salud, acceso a la seguridad social, calidad y espacios de la vivienda, servicios básicos en la vivienda y acceso a la alimentación) y su ingreso es insuficiente para adquirir los bienes y servicios que requiere para satisfacer sus necesidades alimentarias y no alimentarias.

Pobreza extrema: Una persona se encuentra en situación de pobreza extrema cuando tiene tres o más carencias, de seis posibles, dentro del Índice de Privación Social y que, además, se encuentra por debajo de la línea de bienestar mínimo. Las personas en esta situación disponen de un ingreso tan bajo que, aun si lo dedicase por completo a la adquisición de alimentos, no podría adquirir los nutrientes necesarios para tener una vida sana.

Pobreza moderada: Es aquella persona que siendo pobre, no es pobre extrema. La incidencia de pobreza moderada se obtiene al calcular la diferencia entre la incidencia de la población en pobreza menos la de la población en pobreza extrema.

⁸³ <http://www.coneval.gob.mx/Medicion/Paginas/Glosario.aspx>





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Respecto a los vagones con asientos preferentes para las personas en situación de discriminación, se observa que en la Línea 12, cada tren tiene 4 espacios para usuarios en silla de ruedas; 30 trenes con un total de 136 espacios físicos para usuarios con discapacidad en silla de ruedas, con cinturón de seguridad para este tipo de usuario y el resto de la Red del Servicio, cada modelo de tren, cuenta con asignación de asientos preferentes para personas en situación de discriminación, los que se encuentran disponibles en tres módulos, y por cada uno de ellos se ubican 4 posiciones, por lo que podemos encontrar 12 posiciones por carro, como se muestra a continuación. En cuanto a la verificación y reparación de señalamientos, a efecto de mantener su identificación para el público usuario, se señaló que la realiza cada tren, mediante su mantenimiento sistemático llevado a cabo en los Talleres correspondientes (Subgerencias de Mantenimiento), se realiza.

345

Recomendación:

Adaptación de espacios en todos los trenes, que no son nuevos, señalización y verificación de respeto de espacios reservados, buscando que el total de los vagones sean 100% accesibles.

Hacer supervisiones para constatar que durante su mantenimiento se coloquen debidamente las señalizaciones, pues una cosa es lo que se hace en los talleres, y otra es su permanencia en lugares visibles, esto es, constatar que no sean arrancadas o cubiertas con otro tipo de propaganda, que es lo que comúnmente se observa.

- Sobre las señalizaciones en lenguaje braille; cintillos, información sonora para personas con discapacidad, se observa que sólo en algunos trenes se tiene



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

instalado el Sistema Braille. No se señalan cintillos informativos o sistema de audio o información sonora.

Recomendación: Instalar en todos los vagones y estaciones sistema braille, cintillos informativo, información auditiva o sonora.

- En cuanto a la población indígena, no hay datos que permitan conocer si las personas usuarias, son monolingües y bilingües, así como la lengua indígena que hablan. Respecto a la implementación de señalizaciones e información sobre los servicios que presta el STC-Metro en lenguas indígenas, se reproducen spots de audio en lengua náhuatl sobre áreas asignadas y dosificación de usuarios, con un impacto por hora las 18 horas de servicio del Sistema los 365 años del año.

Recomendación: Vincularse con SEDEREC para obtener datos sobre la lengua o lenguas que habla la población indígena que habita y transita por la Ciudad de México y, con base en ello, ver la viabilidad de que se tenga información accesible, en cada una de las lenguas que hablan estos colectivos.

- El Sistema de Transporte Colectivo tiene instalados 105 elevadores a lo largo de la Red que pueden ser utilizados por personas con discapacidad y personas con movilidad limitada. Tiene contemplado instalar 17 elevadores y 4 plataformas, para el primer semestre del 2016, en función de la suficiencia presupuestal requerida.

Recomendación:

Contemplar en todas las estaciones y terminales del total de sus líneas, que hasta la fecha son 12 líneas, la instalación de elevadores, a través de las adecuaciones y adaptaciones correspondientes, sobre todo en las líneas 4, 5, 6, 7 y 8.



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Buscar que el STC-Metro, sea un espacio incluyente y accesible, mediante la implementación de información sonora y/auditiva, cintillos informativos, indicaciones en lenguas indígenas. Contar con rampas de acceso.

Dar mantenimiento preventivo y correctivo a los elevadores para que se encuentren en óptimas condiciones.

En cuanto a la instalación de 17 elevadores y 4 plataformas, Informar sobre los avances que lograron en este 2016.

- El Sistema de Transporte Colectivo, no cuenta con sanitarios para servicio al público usuario, toda vez que éste se encuentra concesionado a particulares.

347

Recomendación

Realizar las acciones necesarias para que la empresa o empresas a las que el STC-Metro otorgó la concesión de la prestación del servicio de sanitarios, otorgue cobertura total de sanitarios accesibles para los grupos de personas en situación de vulnerabilidad (niños, niñas, personas con discapacidad, personas adultas mayores y/o con movilidad limitada, personas de talla baja y pequeña).

- No hay accesibilidad en taquillas para personas de talla pequeña (enanismo)

Recomendación: realizar las adecuaciones necesarias para las taquillas del STC-Metro cuenten con accesibilidad para las personas de talla baja o pequeña.

▪





- Programa de Tarjetas Libre Acceso: No se cuenta con datos desagregados por sexo, género y edad que permita un mejor control de su emisión para garantizar que se dirija a la población que realmente la requiere.

Recomendación: En la medida de lo posible, contar con un sistema de datos estadísticos que desagregue información, a fin de conocer el total de población beneficiada, sobre todo de grupos en situación de vulnerabilidad

- Capacitación para las Corporaciones Policiales, se enfoca a proporcionar las técnicas y herramientas teóricas y metodológicas, para que desarrollen sus habilidades y actitudes en el desempeño de sus actividades, pero no se observa la impartición de cursos en materia de la prestación de servicio: atención ciudadana con perspectiva de género, derechos humanos e igualdad y no discriminación.

Recomendación: Con base en el Convenio de Colaboración entre los diversos sistemas de transporte, a través de la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México y la SSPDF, otorgar capacitación y sensibilización al personal de la policía, que garantice una atención a la ciudadanía de calidad, con perspectiva de género, derechos humanos e igualdad y no discriminación.

En cuanto a capacitación y sensibilización, se observa que se ha brindado capacitación y sensibilización en el tema, pero es necesario contar con un programa permanente en materia de derechos humanos e igualdad y no discriminación que abarque a todo el personal.

- Las campañas de difusión y sensibilización al público usuario en general, sobre los derechos de los grupos en situación de vulnerabilidad (importancia de espacios





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

reservados e incluyentes, libre de barreras físicas y culturales) se realizan mediante la transmisión de audios en las 195 estaciones y los vagones de la Línea 12 sobre los temas:

Recomendación:

Encontrar el mecanismo que permita que el sistema de audio sea en todos los vagones de todas las líneas del metro y en todas las estaciones, para difundir información sobre el respeto a las poblaciones en situación de vulnerabilidad y desventaja social.

Fomentar el respeto a los lugares preferentes, informando que pueden ser ocupados por todas las personas, pero precisamente el que estén asignados como preferentes, implica que en cuanto lo aborde o se observe a una personas que pertenece a los grupos de personas en situación de vulnerabilidad, se deberán parar y cederlo.

- Campañas publicitarias, que se realizan a través de carteles que invitan al respeto de las personas y trato igualitario, se observa que hay algunas en el 2013 y 2014, pero no en los años 2015 y 2016.

Recomendación: Realizar campañas de manera más frecuente, enfocadas al derecho a la igualdad y no discriminación en general y, en particular, sobre el respeto a los espacios y a las medidas especiales que se implementen hacia los grupos de personas en situación de vulnerabilidad, para lograr espacios incluyentes.

Sistema de Transportes Eléctricos (STE):



SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- La información proporcionada por el STE, en cuanto a la población en situación de desventaja social: mujeres, niños y niñas (0-12 años), así como de personas adultas mayores y con discapacidad, refleja una constante en los años 2010 a 2015, resaltando que, al igual que en el STC-Metro, el total de la población usuaria, en relación con los años 2010 a 2012, aumentó en el 2013.

Se observa que de los grupos de personas, a las que se hace referencia, las mujeres son las que más ocupan el Trolebús y el Tren Ligero; y para el caso del Trolebús le sigue la población compuesta por niños y niñas (quizá se deba a que van acompañadas y acompañados de su mamá). En tanto que en el Tren Ligero, el siguiente grupo que más viaja, es el de las personas adultas mayores. El grupo que en menor cantidad ocupa estos dos transporte, es el de personas con discapacidad, situación que quizá se deba la poca accesibilidad que existe. No se refleja dato alguno, sobre personas usuarias de pueblos y comunidades indígenas.

350

Recomendación: Generar mecanismos estadísticos que permita conocer si en este sistema de transporte viajan o es utilizado por personas integrantes de los pueblos y comunidades indígenas, para, en su caso, considerando sus necesidades especiales, sobre todo de comunicación, se implementen medidas especiales.

- Sobre si cuenta con Programas específicos de transporte, y/o Protocolos de atención dirigidos a los grupos de personas señaladas; desde cuándo y qué resultado ha tenido, se observan medidas para mujeres, así como programas de gratuidad para personas adultas mayores, niños y niñas menores de 5 años y personas con discapacidad.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Se presta servicio especial para mujeres, mediante Trolebuses exclusivos en los Corredores Cero Emisiones “Eje Central”, “Eje 2 Sur”, “Eje 7 Sur” y la línea Metro Boulevard Puerto Aéreo – Metro El Rosario.

No se observan programas para los otros grupos en situación de desventaja,

Recomendación: Implementar esta medida afirmativa en las líneas faltantes:

1. Línea CP Circuito Politécnico
2. Línea I Metro El Rosario – Metro Chapultepec
3. Línea K Universidad Autónoma de la Ciudad de México – Ciudad Universitaria
4. Línea LL San Felipe de Jesús – Metro Hidalgo.

Asimismo, deberá analizar el tipo de población en situación de vulnerabilidad que más utiliza este transporte, para implementar ajustes razonables y las demás medidas necesarias, a fin de que tanto el Trolebús, como el Tren Ligero, cuenten con espacios incluyentes para personas de talla pequeña o talla baja, niñas y niños menores de 5 años.

- En general se visualiza en lenguaje incluyente; sin embargo, se utiliza de manera constante el término “adultos mayores”, el que, por una parte, no contempla al género femenino y por el otro, no es el término correcto, de acuerdo con lo que establece la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, la cual hace referencia a *Personas Mayores* (Art. 1), en tanto al Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores en el Distrito Federal, utiliza el término *personas adultas mayores* (Art. 3).

351



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Recomendación: De manera indistinta, cualquiera de estos dos términos se podrá utilizar para referirse a este colectivo de personas. Utilización de lenguaje incluyente y no discriminatorio.

- En cuanto a las campañas y actividades de difusión, éstas se enfocan a la igualdad de género, no así a los otros grupos de personas.

Recomendación. Realizar campañas y actividades de difusión que involucren el respeto a los derechos de los otros grupos en situación de vulnerabilidad: personas con discapacidad, personas adultas mayores o personas mayores y/o con movilidad limitada, personas indígenas y/o migrantes, personas de talla baja o pequeña, personas de la comunidad LGBTTTI

- Como parte de los trabajos de remozamiento, en 100 trolebuses de la serie 4000, se incorporó un escalón adicional de “cortesía”, en el mismo número de unidades se colocaron adheribles para lugares reservados para personas con discapacidad.
- Los trolebuses de la serie 9000 cuentan con sistema de arrodillamiento, para facilitar el abordaje seguro de las personas Adultas Mayores y Personas con Discapacidad.

Recomendación:

Lograr que en el total de las unidades de trolebús, se coloque el escalón de cortesía y en las unidades de Tren Ligero se haga lo mismo, o bien, en este último medio de transporte, se coloquen rampas de concreto en la terminal Xochimilco y en las restantes 14 estaciones.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

De igual manera, se coloquen en el 100% de unidades de Trolebús y Tren Ligero adheribles para lugar reservados, no sólo para personas con discapacidad, sino para personas con movilidad limitada, personas adultas mayores y mujeres embarazadas, así como para niñas y niños menores de 5 años. Reforzar el respecto de esta medida, con campañas de difusión, ya sea mediante audio, video, carteles, etc.

Todos los trolebuses serie 9000, se acondicionen con el sistema de arrodillamiento y se capacite a todo el personal, tantos operadores y operadoras, y toda aquella persona que tenga trato con el público a fin de que los mecanismos y medidas que se han efectuado para la accesibilidad, comodidad y seguridad en el transporte de las personas o grupos de personas en situación de vulnerabilidad, se lleve a cabo.

- Instalación de guías táctiles para personas ciegas en la estación de Xomali en la Línea del Tren Ligero (Tasqueña–Xochimilco), para garantizar la accesibilidad y seguridad a las Personas Adultos Mayores y con Discapacidad en el transporte público de pasajeros que administra el Gobierno de la Ciudad de México,

353

Recomendación. Garantizar que 16 estaciones y 2 terminales del tren ligero, se instalen guías táctiles, así como también información sonora para personas ciegas e indígenas (en su lengua) y señalizaciones en braille y lenguas indígenas. Lo mismo en el total de sus 20 trenes dobles y que cuenten con espacios reservados.

- En el rubro de quejas y/o denuncias de la ciudadanía, no existen mecanismo de control y seguimiento adecuados, por lo tanto no se conoce el total de quejas y denuncias que ha presentado la población en situación de desventaja social. Sólo cuentan con datos de personas adultas mayores.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

Recomendación: Implementación de mecanismos para detectar quejas de los grupos en situación de discriminación, ya que no se visibilizan quejas de mujeres, personas con discapacidad o personas indígenas o cualquier otro colectivo discriminado.

Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D. F. (METROBÚS)

- A partir del 2015, se han dado campañas sobre discriminación y el respeto a espacios para mujeres. Se visualizan prácticamente campañas de género.

Recomendación: Buscar que se realicen campañas sobre los derechos de todos los otros grupos de población en situación de vulnerabilidad.

- El Convenio suscrito entre la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Seguridad Pública establece el marco de actuación de la Policía Auxiliar del D. F., en cuanto a brindar el servicio de seguridad, protección y vigilancia en inmuebles e instalaciones que son propiedad o están a cargo del Gobierno del D. F., así como personas, tanto servidoras públicas, como ciudadanas.

Recomendación. Dar cumplimiento al referido convenio para que, con base en sus cláusulas, los elementos de la Policía de la SSPDF, cumplan con su obligación de orientar al público en la utilización adecuada de las áreas de los inmuebles de la dependencia, órgano desconcentrado, órgano autónoma o entidad, entre las que se encuentran el Sistema de Transportes Eléctricos, la Red de Transporte de Pasajeras (RTP), el Sistema de Transporte Eléctricos (STE), y Sistema de Corredores de Transporte Público (Metrobús).



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



- La Guía Rápida con los Elementos de Accesibilidad con los que deberán construirse las estaciones de Metrobús, en el rubro de *Señalización, ingresos exclusivos para mujeres, niñas y niños y personas con discapacidad* hace referencia a personas con discapacidad, no así a las personas adultas mayores y/o con movilidad limitada.

Recomendación: Incluir a las personas adultas mayores y/o con movilidad limitada.

- En el caso de la gratuidad se observa que además de los grupos de personas en situación de vulnerabilidad, se otorga gratuidad a *personas autorizadas por el Metrobús*, sin que se visualice cuál es el criterio o a qué tipo de personas va dirigida.

Recomendación: Considerar priorizar el servicio de gratuidad a los grupos en situación de vulnerabilidad y desventaja social.

- Se observa que se utiliza el término *personas discapacitadas*.

Recomendación: Utilizar los términos correctos para dirigirse a los colectivos de personas en situación de vulnerabilidad, y anteponer a la persona antes de su condición. Término correcto, *persona con discapacidad*. En el caso de las personas adultas mayores, no usar términos como *tercera edad*.





- Metrobús realiza operativos para el respeto de espacios exclusivos para personas con discapacidad, mujeres y niños en estaciones y autobuses en todas las líneas del sistema, pero no se observa la periodicidad y las medidas que se toman.

Recomendación: Establecer periodicidad e informar si se refuerzan campañas o se invita a la población a cumplir con las disposiciones.

- En la Línea 4, se observa la gratuidad para personas con discapacidad, niñas y niños, no así para personas adultas mayores.

Recomendación.

Si no existe impedimento legal, considerar incluir en la gratuidad de la Línea 4, a las personas adultas mayores.

- Sólo se cuentan con datos desagregados por sexo, durante 2015, no así por edad ni población. Se observa durante el 2015, casi es el mismo número de mujeres y hombres viajando.

Recomendación. Procurar contar con datos estadísticos, en cuanto a edad, género, sexo y grupo de población en situación de vulnerabilidad.

- Acorde con el 1° Constitucional, todas las autoridades están obligadas a promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos, además con base en las atribuciones que le confiere su decreto de creación y la Ley de Movilidad, aunque este Sistema no presta directamente el servicio de transporte en metrobús, tiene la obligación de vigilar que la prestación del servicio se realice de manera adecuada, oportuna y eficiente, bajo los criterio de accesibilidad, calidad, etc.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

La Secretaría de Movilidad tiene facultad para supervisar la calidad en el servicio. Así lo establece la Ley de Movilidad en su artículo 2, cuando señala:

Artículo 2.- Se considera de utilidad pública e interés general:

I. La prestación de los servicios públicos de transporte en el Distrito Federal, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones a particulares, en los términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

El artículo 12 de la referida Ley, otorga a la Secretaría la facultad de:

XXX. Decretar la suspensión temporal o definitiva, la nulidad, cancelación o extinción de las concesiones y permisos en los casos que correspondan;

XXXI. Calificar las infracciones e imponer las sanciones correspondientes por violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, cometidas por los concesionarios, permisionarios, operadores, empleados o personas relacionados directamente con la prestación del servicio de transporte público, a excepción de aquellas que deriven de un procedimiento de verificación administrativa cuya atribución corresponde exclusivamente al Instituto;

XXXVII. Realizar la supervisión, vigilancia y control de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal; imponer las sanciones establecidas en la normatividad de la materia Substanciar y resolver los procedimientos administrativos para la prórroga, revocación, caducidad, cancelación, rescisión y extinción de los permisos y concesiones, cuando proceda conforme a lo estipulado en la presente Ley y demás disposiciones reglamentarias de la materia que sean de su competencia.

357



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



Recomendación: La administración del Sistema de Corredores deberá atender que el servicio se preste con autobuses en las mejores condiciones y exigir que las personas que operan el servicio, estén debidamente capacitadas tanto en el manejo de las unidades, como en el trato hacia la población, tomando en cuenta las medidas especiales que ciertos colectivos de personas necesitan: personas con discapacidad, personas adultas mayores y/o con movilidad limitada, mujeres, mujeres embarazadas, niñas, niños, personas de talla baja.

- El Metrobús cuenta con elevadores en funcionamiento y puentes peatonales con rampas que se encuentran en las líneas 1, 2 y 3, las estaciones restantes del Sistema cuentan con rampas de acceso a nivel de la vialidad.

Recomendación: Implementar elevadores y puentes peatonales en las otras tres líneas: 4, 5 y 6

358

- El Metrobús señaló que las personas con discapacidad o adultos mayores de setenta años que requieran hacer uso de los servicios de Metrobús, lo pueden hacer, sin requerir el apoyo de personal de Metrobús o policía auxiliar que se encuentre en servicio.

Recomendación: Se debe capacitar al personal de vigilancia para que brinde apoyo, pues una cosa es el acceso sin restricción alguna y otra es que las propias personas con discapacidad o adultas mayores, estando en las instalaciones requieran de algún apoyo. Además, deberán indicar que la primera puerta es para las personas con discapacidad, personas adultas mayores, niñas y niños, mujeres.

- Se observa que en terminales y estaciones hay sanitarios accesibles





Recomendación: Procurar que en la totalidad de estaciones y terminales se cuente con sanitarios accesibles.

- En cuanto a la capacitación, el Metrobús señaló que no cuenta con recursos presupuestales asignados a la partida específica 3341 del clasificador por objeto del gasto del Gobierno del Distrito Federal "Servicios de Capacitación".

Recomendación: Buscar el apoyo de otras instituciones, como el propio COPRED, así como de la Escuela de Administración Pública, para lograr una capacitación y sensibilización constante, que permita ejercer sus actividades con perspectiva de género, derechos humanos y derecho a la igualdad

En el caso de las empresa que tienen concesionada la prestación del servicio, se recomienda que el Metrobús y la SEMOVI, como uno de los requisito para la concesión y a fin de cumplir con la propia Ley de Movilidad y los programas General, Sectorial, de Derechos Humanos y para Prevenir y Eliminar la Discriminación que se enuncian en el presente documento, impulsen que se brinde la capacitación de las personas conductoras y de todas aquellas que brinden atención a las personas usuarias, así como el mantenimiento correctivo y preventivo de las unidades.

En el marco del Convenio Administrativo de Colaboración Consolidado para la Prestación del Servicio de Vigilancia OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08, el Metrobús y la SSPDF, deberán acordar la capacitación constante y permanente de los elementos de policía.





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- En campañas de difusión al público en general, sobre la importancia del respecto a espacios reservados y la importancia de tener transportes incluyentes, libres de discriminación, sólo se observa las campañas enfocadas el género (no violencia contra la mujer, y respeto de espacios físicos, etc.).

Recomendación: Es importante que Metrobús impulse, promueva y realice campañas al público en general, sobre los otros grupos de población en situación de vulnerabilidad, en colaboración con las empresas que tienen la concesión.

Sistema M1 de la CDMX (antes Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal (RTP)).

- El servicio de gratuidad lo otorga a las personas adultas mayores de 60 años

Recomendación: Homogeneizar la edad, con base en la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores y la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores en el Distrito Federal.

- En cuanto a la población usuarios, por grupos en situación de vulnerabilidad, edad, género y sexo, no hay datos.

Recomendación: En la medida de lo posible establecer una base de datos que le permita contar con estos datos estadísticos.





- La entidad otorga servicio para Personas con Discapacidad, con autobuses con rampa y de piso bajo, que permitan el acceso al autobús en silla de ruedas o personas con movilidad reducida, los cuales se encuentran distribuidos en diferentes rutas.

Recomendación: Que todos los autobuses cuentan con rampa y piso bajo.

- Se observa que cuenta con un registro de quejas y que, en su mayoría refieren a solicitud de incremento de autobuses con dispositivos para Personas con Discapacidad, incremento de autobuses y rutas en el programa “Atenea”, así como mejorar la atención del personal operativo hacia las Personas Adultas Mayores.

Recomendación: Contar con una sistematización de las quejas recibidas, así como el trámite que se le da, que permita darles una pronta y eficaz atención, así como como obtener datos que sirvan para mejorar el servicio.

361

- Se observa que adquirió unidades todos de piso bajo y 241 unidades a diésel, de las cuales 49 de éstas cuentan con rampa para acceso en silla de ruedas.

Recomendación: Avanzar en tener el parque vehicular 100% accesible, con calidad y seguridad.

- En la capacitación y sensibilización en materia de derechos humanos, igualdad y no discriminación, al personal del RTP o Sistema de Movilidad 1, se observa muy poca. De la información que mandó, se podría decir que el 40% y 41% de las personas que trabajan en el sistema, no conoce sus derechos y obligaciones en la prestación del servicio. No se observan cursos en materia del derecho a la igualdad y no discriminación, así como hacia los grupos vulnerados



SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Recomendación: Reforzar la capacitación y sensibilización de todo el personal, para que conozca sus derechos y obligaciones para con la población usuaria, en especial de los grupos de personas en situación de vulnerabilidad, y garantizar cursos en materia de derechos humanos e igualdad y no discriminación.

- No realiza estudios ni investigaciones o diagnósticos y otros documentos para evaluar los servicios que la RTP, ahora SM1M, otorga a personas en situación de discriminación, atribuyendo esa facultad a la SEMOVI; sin embargo, su propia naturaleza jurídica, esto es, ser un organismo descentralizado (su característica es tener autonomía técnica y de gestión), le permite que por separado o en forma conjunta con la SEMOVI, realicen este tipo de estudios, investigaciones, diagnósticos y/o encuestas, que le permita tener área de oportunidad en la mejora del servicio.

362

Recomendación: Generar investigaciones, estudios y/o diagnósticos, que le permita contar con insumos para evaluar y, en su caso, mejorar los servicios que presta a las personas en situación de vulnerabilidad, como personas con discapacidad (visual, motriz y auditiva), personas adultas mayores, mujeres embarazadas, niños y niñas, etc.

- Sustitución de unidades, para personas con discapacidad y personas adultas mayores, no observando que se incluyan a niñas niños, personas de talla baja o personas indígenas. No señala si la sustitución será para todas sus unidades, al mismo tiempo, o lo hará en bloques.





Recomendación: En la sustitución de unidades, contemplar las necesidades especiales de niños, niñas, personas de talla baja, personas indígenas que no hablen español. De manera paulatina lograr la accesibilidad e inclusión de los diversos grupos en situación de vulnerabilidad, en todas sus unidades

- El sistema RTP, ahora SM1, en cuanto al listado de paradas o para buses que cuentan con señalamientos en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar; así como información sonora para personas con discapacidad visual, informó que dentro de sus atribuciones únicamente coloca discos de señalización, donde se indica el punto de ascenso a los usuarios, pues dice que existen otros entes de Gobierno que están facultado para la colocación de mobiliario urbano, conforme al Reglamento para el ordenamiento del paisaje urbano, en donde se llevan a cabo programas y proyectos de diseño.

Recomendación: RTP, ahora Sistema M1, deberá de coordinarse con los otros entes de Gobierno, facultadas para ese fin, con el objeto de que cuente en todos sus para buses, como lo hizo con Ruta del Circuito Bicentenario en el tramo de Revolución, con señalamientos en lenguaje braille; cintillos informativos que señalen a las personas la estación en la que se encuentran, la que será próxima a abordar.

- Las unidades que se están integrando al parque vehicular de la RTP, cuentan con sistema de auto parlante, el cual es operado por el conductor de la unidad (equipo de audio instalado dentro de las unidades). Además, se llevarán a cabo campañas dirigidas a los operadores, para que hagan uso de los dispositivos con los que cuentan las unidades, para mejorar el servicio que se ofrece a los usuarios que nos prefieren.





Recomendación: El total de su parque vehicular deberá contar con información sonora (auditiva), tanto para personas ciegas, como personas indígenas que sólo hablen el español, así como, de manera progresiva, contar con el total de sus unidades con accesibilidad, tanto física, económica y sin discriminación.

- No hay campañas de difusión y sensibilización hacia los usuarios para el respeto de los espacios asignados a los sectores vulnerables de la población; la forma en que se garantiza el respeto de espacios preferenciales, se da a través de los operadores u operadoras, quienes tienen como consigna, el solicitar a aquellos que utilizan los asientos preferenciales, el que cedan esos espacios a quien más lo necesite. No se observa la utilización de lenguaje incluyente y no discriminatorio.

Recomendación: Implementar y garantizar campañas de difusión y sensibilización, tanto al público en general, como al personal que opera las unidades, para el respeto a los lugares reservados y a contar con espacios incluyentes y libres de discriminación y generar un mecanismo para supervisar su cumplimiento.

364

- No se observa que en las terminales correspondientes existan sanitarios

Recomendaciones: Buscar implementar sanitarios familiares 100% accesibles en las terminales o paraderos de autobuses.

Consideraciones generales:





CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

Cada una de las instancias relacionadas con el transporte (SM1, STE, Metrobús, STC-Metro) llevan a cabo acciones o políticas públicas enfocadas al género y a las personas con discapacidad y en algunos casos a las personas adultas mayores, sin tomar en cuenta a otros colectivos de personas, como las personas indígenas, las personas de talla baja, las personas de la población LGBTTTI, que aunque no fueron objeto de este diagnóstico, es bien sabido que son víctimas de discriminación.

Los sistemas de transporte cuentan con avances en cuanto a brindar un transporte de calidad, con accesibilidad física y económica, implementado medidas para que sean espacios libres de violencia y discriminación, siendo los que han logrado más avances, encontramos en primer lugar al Metrobús, el cual se observa tiene con acciones concretas que buscan lograr contar con un verdadero transporte incluyente; le sigue el STC-Metro, que aunque tiene avances, se observa que no todas las terminales, estaciones y trenes son espacios incluyentes y accesibles. Posteriormente, el Sistema de Transportes Eléctricos y finalmente está el Sistema de Movilidad 1 (SM1); estos dos últimos se encuentran en proceso, pero aún les falta camino por recorrer.

365

Con excepción del Metrobús, los demás sistemas de transporte no cuentan con estudios, investigaciones o diagnóstico que les permita conocer la situación que guarda el sistema de transporte en general y en particular, incluyendo el metrobús, de manera particular, en cuanto a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La meta, lograr la totalidad del transporte de la Ciudad de México, 100 accesible, de calidad y seguro.

Un punto importante son las encuestas que ha realizado el Metrobús, donde se observa que los datos que éstas arrojan, sirven para conocer la situación en la que se está



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



prestando el servicio. Por ejemplo, en la Encuesta sobre la Situación de Género en Metrobús 2015, se observa que:

- Acceso al trabajo, derecho ejercido más por hombres que por mujeres.
- El transporte sirve para ejercer otros derechos.
- Se observa que este transporte es aceptable.
- Las mujeres reclaman más espacios separados
- Menos mujeres dicen que el transporte es caro, la percepción varía, quizá mujeres que ganan menos o no cuentan con recursos propios, son las que señalan que es caro.
- Las mujeres reclaman más espacios separados: entre las causas porque no hay divisiones para hombre y mujeres; por el hostigamiento sexual; por la forma de conducir los autobuses, porque los policías no atienden las quejas, porque no se respetan las divisiones para hombres y mujeres, por la inseguridad y porque hay mucha gente (apretados)
- Alrededor de un 90% de los pasajeros del Metrobús aprueban la separación entre hombres y mujeres.
- Sí se observan casos de discriminación en el Metrobús, hay que ver cuáles son las quejas más recurrentes para con ello poder trabajar en acciones o mecanismos de prevención y de denuncia.
- Es la población considerada como joven, la que más viaja y utiliza

En la Encuesta denominada, Metrobús 2013, Satisfacción de Usuarios [as], aplicada al Centro de Transporte Sustentable, se observó:

- El derecho que más se ejerce a través de este medio de transporte es el del trabajo y la educación , ya que 3 de cada 4 personas usuarias, son trabajadores y la proporción de estudiantes es considerable:

13.20% trabaja por su cuenta





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO

42.50% trabaja en el sector privado

16.80, trabaja en el sector público, y

18.80, son estudiantes



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

- Pareciera que quienes utilizar este transporte, son quienes tienen un ingreso superior al salario mínimo.
- Quienes viajan con menor frecuencia son los que tienen ingresos de aproximadamente 12,000 pesos mensuales
- En el sector de personas con discapacidad, está basada en un solo grupo de personas con discapacidad, donde se observa el tipo de discapacidad que tienen las personas usuarias que acceden a este servicio, detectando que son personas que utilizan muletas o bastones, siendo un porcentaje bajo (1), y señalando que el 99% no tiene alguna discapacidad visible: podría ser que no utilizan en mayor medida el medio de transporte las personas con discapacidad.
- La seguridad alcanza una buena calificación 8.81%
- En general el sistema se califica bien, pero no se observa la percepción de todos los grupos discriminados. Se sugiere hacer una encuesta para grupos en situación de discriminación.
- La edad promedio de las personas que viajan en el Metrobús, es entre 33 y 35 años

367

Recomendaciones generales a los sistemas de Transporte y a la Secretaría de Movilidad:

- ✓ Tomando en cuenta el principio de progresividad, establecido en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, que se traduce, por un lado, en el avance en el goce y ejercicio de estos derechos atendiendo a las cuestiones presupuestarias, y por el otro en la no regresión de los derechos ganados, poner el máximo de los esfuerzos presupuestarios para lograr un transporte incluyente, accesible (libre de barreras físicas y



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

culturales), asequible en cuanto a la condición económica, para todos los grupos en situación de vulnerabilidad.

- ✓ Utilizar lenguaje incluyente (no sexista y discriminatorio), utilizando los términos correctos con los que se debe de nombrar a cada uno de los colectivos en situación de vulnerabilidad, utilizando ante todo la palabra persona para dignificarla (Ver el Manual de Lenguaje Incluyente y No Discriminatorio emitido por el COPRED, en la siguiente dirección <http://copred.cdmx.gob.mx/>).

Los términos correctos son: Personas con discapacidad, personas adultas mayores (no tercera edad, en plenitud, etc.), niños, niñas, adolescentes, jóvenes, personas indígenas, entre otros.

- ✓ Trabajar en que los accesos a estos transportes que estén despejados y cuentan con las señalizaciones necesarias, tanto para las personas con discapacidad visual, motora, auditiva, etc., así como para las personas indígenas que no hablen el español y para las personas migrantes, entre otras.
- ✓ Tanto para el transporte público que de manera directa presta el Gobierno de la Ciudad de México, como para el que concesiona, impulsar y garantizar la capacitación a las personas operadoras de las unidades vehiculares, de las taquillas, que atienden los accesos, incluyendo a personal de la SSPDF, y toda aquella que tenga trato con el público, para que conozcan y sean sensibles a las necesidades de los grupos en situación de discriminación.

368



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

- ✓ Proporcionar cursos de lengua de señas mexicanas y de alguna lengua indígena, especialmente para quienes tienen contacto directo con el público usuario, como son el personal que se encuentra en el acceso al transporte y en puerta de cortesía o garita.
- ✓ Junto con la Secretaría de Movilidad, INDEPEDI, SEDEREC, y/o organizaciones de la sociedad civil expertas en el tema, realizar supervisión periódica a fin de garantizar que se cumpla con el diseño universal y las adecuaciones necesarias en los diversos sistemas de transporte: señalizaciones en braille; información disponible en diversos formatos: escrito, audiovisual, sonoro, con lenguaje necesario (lenguas indígenas por ejemplo).
- ✓ Con base en la Guías y/o Manuales de Accesibilidad con lo que ya se cuenta sobre los sistemas de transporte, realizar las adecuaciones y ajustes razonables, así como las acciones necesarias que permita contar con un transporte en la Ciudad de México 100% accesible. Asimismo, con el apoyo de INDEPEDI y/o alguna Organización de la Sociedad Civil experta en el tema, verificar que las rampas, escaleras, elevadores, entre otras adecuaciones, cumplan las medidas y normas establecidas.
- ✓ Dotar a las terminales o estaciones con sanitarios familiares 100% accesibles.
- ✓ Vincularse con SEDEREC, para que les proporcione información sobre el total de las lenguas indígenas que se hablan en la Ciudad de México y si el total de la población indígena que reside en la entidad es bilingüe o monolingüe (si sólo hablar su lengua materna), que permita determinar la necesidad de contar con información, en los diversos sistemas de transporte de la Ciudad de México, para hacerlo más accesible e incluyente.

369



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



- ✓ Actualización constante de la información sobre los servicios que prestan los diversos sistemas de transporte en la Ciudad de México, en cuanto a los grupos en situación de vulnerabilidad.
- ✓ Con base en el Artículo 10, Apartado B, Fracción II inciso c) de la Ley de Establecimientos Mercantiles del Distrito Federal, considerar la posibilidad de colocar en las estaciones y/o terminales de los Sistemas de Transporte, la leyenda:

“En este establecimiento, no discriminamos. En la CDMX se prohíbe negar, excluir o distinguir el acceso o prestación del servicio a cualquier persona o colectivo social por su origen nacional, lengua, sexo, género, edad, discapacidad, condición social, identidad indígena, identidad de género, apariencia física, condiciones de salud, religión, formas de pensar, orientación o preferencia sexual, por tener tatuajes o cualquier otra razón que tenga como propósito impedir el goce y ejercicio de los derechos humanos”.

370

Acompañada de la leyenda, la placa deberá contener el número telefónico de LOCATEL y los logotipos del Gobierno de la Ciudad de México, con la finalidad de fortalecer la exigibilidad del derecho al trato igualitario.

La “Línea de la No Discriminación” impulsada entre el COPRED y LOCATEL, será el instrumento a través del cual la ciudadanía podrá denunciar actos discriminatorios.

- ✓ Realizar de manera periódica encuestas, investigaciones, estudios o diagnósticos que les permita conocer la situación que guarda el transporte en la Ciudad de México, los avances que se han tenido en materia de





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

accesibilidad, calidad, seguridad, entre otros, en cuanto a los grupos en situación de vulnerabilidad, así como las áreas de oportunidad que les permita avanzar con miras a mejorar la prestación del servicio.

- ✓ Con base en la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores y la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores en el Distrito Federal, que establecen la edad de 60 para considerar a las personas adultas mayores, homogeneizar la edad para otorgar gratuidad en los servicios de transporte.
- ✓ Dar mantenimiento preventivo y correctivo a las unidades de transporte público, para continuar prestando el servicio hacia la población en situación de vulnerabilidad.
- ✓ Establecer mecanismos de supervisión y periodicidad, para verificar que se cumplan con el respeto a los espacios reservados e informar si se refuerzan campañas o se invita a la población a cumplir con las disposiciones.
- ✓ En general, lograr que las unidades, los accesos al transporte y el servicio que se presta en los diversos Sistemas de Transporte Público de la Ciudad de México, se realice cumpliendo con los elementos de aceptabilidad, accesibilidad (física, económica, sin discriminación), disponibilidad y calidad, en los términos que se señala en el presente documento.

371

XII. Bibliografía:

1. Boletín 32 / 2016, La Red de Transporte de Pasajeros se actualiza y se convierte en el Sistema de Movilidad 1 de la CDMX.



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



2. Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal. Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012, Primera Edición, México, Distrito Federal.
3. Del Pozo, Edmundo y Otro. “Construyendo el Derecho Humano al Transporte Público Adecuado y a la Movilidad Sustentable”, en el Transporte, Ciudad y Cambio Climático. Delgado Ramos, Gian Carlos, Coordinador. Universidad Nacional Autónoma de México, México, Distrito Federal, Primera Edición 2012.
4. Mercado Celis, Alejandro y otro. Trabajo en movimiento: apuntes para el estudio de la movilidad relacionada al trabajo. Revista Latino-americana de Estudios de Trabajo, Año 18, no 29, 2013, 81-111
5. Recomendación General No. 25, sobre el párrafo 1 del artículo 4 de la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer, referente a medidas especiales de carácter temporal.
6. Rodríguez Zepeda Jesús. “Qué es la Discriminación y cómo combatirla”, Cuadernos de Igualdad, CONAPRED, México, 2007.
7. Suárez Lasta, Manuel y otro. Entre mi Casa y mi Destino. Movilidad y transporte en México (Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte). Los mexicanos vistos por sí mismos. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, agosto 2015, Ciudad de México.
8. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. ONU-HABITAT, http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3
9. Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=aMhvxXP>
10. Ecologistas en acción ¿Qué entendemos por movilidad? <http://www.ecologistasenaccion.org/article9844.html>.





CDMX
CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO
COPRED

11. Folleto informativo No.16 (Rev. 1)-Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

<http://www.ohchr.org/Documents/Publications/FactSheet16Rev.1sp.pdf>

12. Portal del transporte denominado Ferrocarriles Suburbanos.

http://www.fsuburbanos.com/secciones/la_empresa/proyecto.php.

13. Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.

<http://www.rtp.gob.mx/rtp.html>

14. Servicios de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México.

<http://www.ste.cdmx.gob.mx/index.html?page=1&content=3>

15. Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F., Metrobús.

www.metrobus.cdmx.gob.mx/que_es_metrobus.html

16. Tarjeta Libre Acceso.

<http://www.metro.cdmx.gob.mx/servicios/tarjilibreacceso.html>

17. Tesis: 1a. CLVI/2015 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Primera Sala, Libro 18, Mayo de 2015, Tomo I, Pag. 451, Tesis Aislada (Constitucional). Amparo directo en revisión 989/2014. 8 de octubre de 2014. SCJN. <https://www.scjn.gob.mx/>

18. ¿Qué es transporte? <http://quees.la/transporte/>

19. Se consultaron el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, y los siguientes programas: Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018; Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 (PGDDF) Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de septiembre de 2013; Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM); Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México (PDHCDMX) PDHCDMX. Núcleo 3, Seguridad Humana; Programa para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (PAPED) 2016-2018; Programa para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal 2014-2018.

373



SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



CONSEJO PARA PREVENIR Y
ELIMINAR LA DISCRIMINACIÓN
DE LA CIUDAD DE MÉXICO

COPRED

20. Se consultó legislación de la Ciudad de México y Tratados e instrumentos internacionales en materia de Derechos Humanos.



**SISTEMA
DE TRANSPORTE
COLECTIVO**



SECRETARÍA
DE MOVILIDAD