



**CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
(EVALÚA CDMX)**

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 42 C fracción I de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, en relación con lo previsto en el Artículo 44 de su Estatuto Orgánico, el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México (Evalúa CDMX), formula el siguiente:

**DICTAMEN DEL CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACIÓN 6.05/2012 DERIVADA DE LA
EVALUACIÓN EXTERNA DEL DISEÑO E INSTRUMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE
TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS (TPCP) EN EL DISTRITO FEDERAL**

Evaluación Externa	Evaluación Externa del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (TPCP) en el Distrito Federal
Recomendación	Recomendación 6.05/2012: Elaborar un diagnóstico sobre el derecho de igualdad de oportunidades y no discriminación en los servicios de transporte colectivo público de pasajeros que presta el GDF a través del STC-Metro, el STE y la RTP. Hace públicos sus resultados y proponer elementos de política para enfrentar la problemática que llegara a detectarse.
Autoridad a la que está dirigida	Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México. (Aceptada mediante oficio COPRED/DPPLG/101/2012)
Información presentada para dar cumplimiento	<p>COPRED/DPPLG/101/2012. Se acepta la recomendación.</p> <p>CEDS/DG/57/2016. Oficio enviado por Evalúa CDMX a COPRED donde le solicita, envíe información oficial y documentación soporte actualizada para estar en condiciones de dictaminar el cumplimiento de la recomendación.</p> <p>COPRED/P/CAPPyL/065/2016. COPRED como órgano rector de la Ciudad de México en el combate contra la discriminación y a fin de materializar el derecho a la igualdad, realiza diversas acciones para hacer visibles y efectivos los derechos de los colectivos o grupos de personas que han sido víctimas de discriminación, por ejemplo:</p> <p>1. Modificaciones legales:</p> <p>El Consejo ha tenido conocimiento de la inconformidad que han manifestado los peticionarios (varones), al considerar que son discriminados, por el uso exclusivo de vagones para mujeres en el STC-Metro, que forman parte de la estrategia impulsada por el INMUJERES-DF, "viajemos seguras". Puesto que el marco normativo internacional, establece claramente que no se trataba de medidas discriminatorias, al ser consideradas como acciones afirmativas. Para evitar cualquier problema de interpretación, el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, Jefe de Gobierno, tuvo a bien proponer la reforma a la fracción II del artículo 7 de la LPEDDF, para que expresamente quedara señalado que las acciones afirmativas no podían ser consideradas prácticas discriminatorias, mismas que fue publicada en la GODF el 8 de septiembre de 2014.</p>





2. Promoción de una cultura de la no discriminación:

- El 21 de marzo de 2013, COPRED y los Servicios de Transporte Eléctricos (STE) firmaron convenio de colaboración para capacitar al personal de STE.
- Se promovería en unidades del trolebús carteles de la campaña "yo construyo la igualdad de la Ciudad de México"
- El STC y el Servicio de Transportes Eléctricos del DF presentaron, el 20 de febrero de 2014 la campaña "Porque dos son más que uno, es mejor sumar que discriminar", para difundir la riqueza cultural y lingüística de las poblaciones indígenas.
- Se distribuyeron a usuarios del metro, trolebús y tren ligero trípticos sobre lenguas indígenas.
- El 21 de mayo del 2014, el Servicio de Transportes Eléctricos del DF y COPRED pusieron en marcha la primera línea bilingüe en la estación Xochimilco del Tren ligero de la Ciudad de México.
- COPRED y STE inauguraron la muestra fotográfica "una vida, una foto" en el museo de transportes eléctricos.
- COPRED, STE, STC y Protección Civil lanzaron la campaña "paisaje lingüístico" en transporte público capitalino, para que los usuarios del metro y tren ligero se familiaricen con las lenguas indígenas al escucharlas cotidianamente.

El COPRED, como órgano rector de la Ciudad de México en el combate contra la discriminación y a fin de materializar el derecho a la igualdad, realiza diversas acciones para hacer visibles y efectivos los derechos de los colectivos o grupos de personas que han sido víctimas de discriminación y así avanzar por una sociedad incluyente.

Finalmente, le agradeceré se pudiera tener una entrevista con el actual o actuales Consejeros que están a cargo del seguimiento y cumplimiento de la citada recomendación, a fin de que se nos pueda informar u orientar el sentido en el que se solicita el Diagnóstico, evaluar los criterios de instrumentación, esto es definir contenidos y objetivos del Diagnóstico, lo cual permitirá establecer de manera clara y objetiva el plazo que este Consejo atenderá y cumplirá con la recomendación.

COPRED/P/CAPPyL/0127/2016. Se acordó que presentaríamos un programa de trabajo en el que estableceríamos un programa de trabajo en el que estableceríamos la fecha para entregar el Diagnóstico, el cual, por cierto, se determinó, se realizaría sólo en términos de accesibilidad en el transporte, como un derecho fundamental, para las personas en desventajas sociales y discriminadas.

Plan de trabajo

Jueves 14 de abril de 2016, 17:00hrs
Jueves 23 de junio, 17:00hrs
Lunes 29 de agosto, 17:00hrs
Lunes 31 de octubre 17:00hrs



[Handwritten signatures and marks on the right margin]



Se anexa el programa de trabajo para la elaboración del Diagnóstico.

CEDS/DG/280/2016. Oficio enviado por Evalúa CDMX a COPRED, donde se notificó la ampliación de plazo de cumplimiento a diciembre de 2016 con la finalidad de estar en posibilidad de dictaminar su cumplimiento, por lo que se le solicita atentamente que una vez vencido este plazo, realice el envío de la información solicitada en la recomendación.

CEDS/DG/1228/2016. Oficio enviado por Evalúa CDMX a COPRED donde se solicita se envíe la información oficial y documentación soporte con la que se fundamente y se dé cumplimiento de la Recomendación en mención, cuyo plazo está próximo a vencer.

COPRED/P/CAPPYL/630/2016. En seguimiento a la Recomendación 6.05/2012, por la cual se solicita que este Consejo para Prevenir y Eliminar la Discriminación de la Ciudad de México (COPRED), realice un Diagnóstico sobre el Derecho a la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación en los Servicios de Transporte Colectivo Público de Pasajeros que presta el Gobierno del D.F, a través del STC-Metro, el STE y la RTP, al respecto, adjunto al presente documento encontrará en CD el documento que contiene el referido diagnóstico.

Extracto del diagnóstico:

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

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.

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.

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.

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.

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.

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".

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.

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

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.

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 construidos 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 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.

Consideraciones sobre los Sistemas de Transporte.

El Sistema de Transporte Colectivo *Metro*:

En relación con el 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, 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.

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.

Recomendación: incluir al grupo de población de personas indígenas, ya que está invisibilizado.

Sistema de Transportes Eléctricos (STE):

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 a la poca accesibilidad que existe. No se refleja dato alguno, sobre personas usuarias de pueblos y comunidades indígenas.

Recomendación: General mecanismos estadísticos que permita conocer si en este sistema de transporte, viajan 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.

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 los otros grupos de población en situación de vulnerabilidad.

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.

Consideraciones generales:

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 cuenta 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. Le siguen 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.
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.

Con base en lo antes expuesto, en la **I Sesión Ordinaria 2017**, el Comité de Evaluación y Recomendaciones dictamina el **CUMPLIMIENTO TOTAL** de la **Recomendación 6.05/2012** derivada de la Evaluación Externa del Diseño e Instrumentación de la Política de Transporte Público Colectivo de Pasajeros (TPCP) en el Distrito Federal.

**POR EL CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
(EVALÚA CDMX)**

INTEGRANTES	
 DRA. ÁNGELA BEATRIZ MARTÍNEZ GONZÁLEZ CONSEJERA CIUDADANA	 DRA.(c) ERÉNDIRA VIVEROS BALLESTEROS CONSEJERA CIUDADANA
 DR. IGNACIO DE LOYOLA PERROTINI HERNÁNDEZ CONSEJERO CIUDADANO	 DR. OSCAR ALFONSO MARTÍNEZ MARTÍNEZ CONSEJERO CIUDADANO
 MTRO. JOSÉ ARTURO CERÓN VARGAS SECRETARIO TÉCNICO DEL COMITÉ Y DIRECTOR GENERAL DEL CONSEJO DE EVALUACIÓN DEL DESARROLLO SOCIAL	
INVITADOS	
 DR. HUMBERTO RÍOS BOLÍVAR	 DR. KRISTIANO RACCANELLO

LAS FIRMAS QUE ANTECEDEN FORMAN PARTE DEL DICTAMEN DEL CUMPLIMIENTO DE LA RECOMENDACIÓN 6.05/2012 DERIVADA DE LA EVALUACIÓN EXTERNA DEL DISEÑO E INSTRUMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS (TPCP) EN EL DISTRITO FEDERAL.

