

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS INCISOS E, F Y G DEL NUMERAL I, APARTADO A, DEL ARTÍCULO 14 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIPUTADO FAUSTO MANUEL ZAMORANO ESPARZA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, II LEGISLATURA
P R E S E N T E

El que suscribe, **Diputado Royfid Torres González** integrante de la Asociación Parlamentaria Ciudadana en el Congreso de la Ciudad de México, II Legislatura, con fundamento en en los artículos 122, Apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29, apartado D, inciso a), 30, numeral 1, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; y, 4, fracción XXI, 12, fracción II, y 13, fracción LXIV, de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; así como los artículos 2, fracción XXI, 5, fracción I, 95, fracción II, 96 y 118, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración del Congreso de la Ciudad de México, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS INCISOS E, F Y G DEL NUMERAL I, APARTADO A DEL ARTÍCULO 14 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A efecto de dar debido cumplimiento a lo expuesto en el artículo 96 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, se exponen puntualmente los siguientes elementos:

I. PROBLEMÁTICA A RESOLVER

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, inició operaciones en el año 1969, el cual comenzó dando servicio con 16 estaciones, partiendo de Chapultepec a Zaragoza,

posteriormente se fueron adicionando estaciones, dando servicio a 243 mil personas por día; este Sistema de Transporte en sus inicios fue una obra de ingeniería moderna, además de un parteaguas en la movilidad y vida moderna de la Ciudad de México, la última obra de importancia realizada a su estructura concluyó en el año 2012; a través de este tiempo, se ha beneficiado a millones de usuarios, según las propias cifras del Metro, se señala que en el año 2021 se transportó a 837 millones 473 mil 413 usuarios¹ y según el INEGI en el mes de junio del 2022 se dio servicio a 88 millones 424 mil usuarios esto representa el 39.4% más que respecto al mismo mes del 2021, es decir, poco más de 63 millones de usuarios², en este contexto, diariamente se brinda servicio a entre 3.5 y 5 millones de personas.

Se tiene registro que el Sistema de Transporte Colectivo Metro se ha visto envuelto en diversos percances³ dentro de los más recientes se pueden destacar los siguientes::

- Estación Oceanía, Línea 5 (amarilla), 2015.
El lunes 4 de mayo, a las 6:00 de la tarde, a raíz de una intensa granizada y el error humano, resultó en el choque de 2 trenes y 12 personas heridas.
- Estación Politécnico, Línea 5 (amarilla), 2016
El martes 9 de marzo, se reportó el descarrilamiento de los dos últimos vagones de un tren que circulaba de la terminal de la Línea 5, Politécnico, hacía Instituto del Petróleo, no se reportaron personas fallecidas o lesionadas.
- Estación Tacubaya, Línea 1 (rosa), 2020
El 11 de marzo, a las 11:37 de la noche se registró una colisión entre dos trenes en la Línea 1. Según información de testigos, el tren estaba llegando a la estación Observatorio cuando empezó a moverse en reversa impactando violentamente contra otro tren que se encontraba detenido en la parada de Tacubaya, el saldo de este hecho fue de 1 hombre fallecido y 41 lesionados.

¹ Visto en Cifras de Operación el STC.

<https://www.metro.cdmx.gob.mx/operacion/cifras-de-operacion>

² ESTADÍSTICA DE TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS JUNIO DE 2022 16/AGO/2022

https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/transporteurbano/doc/ETUP2022_08.pdf

³ Metro CDMX: Accidentes a lo largo de la historia del Metro.

<https://mexico.as.com/actualidad/metro-cdmx-accidentes-a-lo-largo-de-la-historia-del-metro-n/>

- Incendio en el Centro de Control del Metro. 2021

El día 9 de enero por la mañana se registró un incendio en las instalaciones del Centro de Control del Metro, como consecuencia del incendio, varias líneas dejaron de dar servicio durante varias semanas, además, provocó la muerte de una persona y 29 resultaron intoxicadas.

- Línea 12 (dorada), 2021

El lunes 3 de mayo del 2021, a las 10:00 pm, entre las estaciones Olivo y Tezonco, un tramo de las vías elevadas se desplomó, causando la muerte de 26 personas y dejando 100 lesionados.

Una firma noruega contratada para investigar el accidente culpó a la construcción defectuosa y la falta de mantenimiento del gobierno de Claudia Sheinbaum y a la administración de Miguel Ángel Mancera.

- Línea 3, 2023

El 7 de enero del año en curso, alrededor de las 9:30 de la mañana, se reportó un choque entre trenes ocasionó la muerte de 1 persona y la hospitalización de 59 personas.

- Línea 7, 2023

El pasado 23 de enero alrededor de las 11:00 horas en el tramo San Pedro de los Pinos a Barranca del Muerto se reportó un siniestro provocado por un corto circuito en el cual resultaron al menos 20 personas intoxicadas por la nube de humo.

Como estos, se sabe que han sucedido más incidentes o hechos atípicos relacionados con el mantenimiento, error humano y descuido por parte de los trabajadores y autoridades del Metro, los cuales han generado una mala calidad en el servicio que presta el STC.

No pasa desapercibido que la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal ahora Ciudad de México, emitió la Recomendación 14/2016⁴ dirigida al Sistema de Transporte Colectivo como Autoridad Responsable, por los actos constitutivos de violación al derecho a un nivel de vida adecuado y derecho humano a la movilidad en relación al transporte público.

En este contexto y como primer punto las quejas fueron promovidas por diversos ciudadanos afectados por el incremento del costo del servicios, argumentando que, el alza de las tarifas realizadas en el año 2013, eran consideradas desproporcionadas toda vez que no fueron sometidas a una consulta amplia y participativa de la sociedad y que con el transcurso de los meses no se veía reflejada en mejoras del transporte.

En esta tesitura, el organismo rector de Derechos Humanos realizó una investigación en la cual se evidenció que el incremento de la tarifa se cionó en los procedimientos en los procedimientos establecidos en la ley vigente de ese momento, así mismo señaló que las propuestas y su aprobación eran necesarias para mantener el equilibrio entre los costos de operación y la calidad en el servicio; conclusión a la que llegó también la Facultad de Economía de la UNAM al atender la opinión solicitada por la Comisión Protectora.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro señaló en diversas ocasiones, según la Comisión que informó que los incrementos se verían reflejados en las mejoras del servicios, incrementando el número de policías al interior de las estaciones del sistema para atender los temas de seguridad y el comercio informal, sin embargo en diversas visitas de verificación por parte del personal de la Comisión Protectora se pudo constatar la presencia de vendedores informales en las estaciones, vagones y pasillos de interconexión.

Asimismo, en la verificación realizada por la Comisión Protectora, es posible apreciar que existen un sin fin de fallas respecto al incremento a la calidad, mejoras y seguridad, ya que se reportan fallas dentro de las estaciones en el funcionamiento de escaleras eléctricas, lámparas y vagones; vías en malas condiciones; retrasos en la

⁴ Recomendación 14/2016 Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal.
https://cdhcm.org.mx/wp-content/uploads/2016/12/reco_1416.pdf

salida de los trenes; sobre demanda en las estaciones de las tres líneas que tradicionalmente reciben el mayor número de usuarios y que provocan hacinamiento, empujones, golpes y tiempos prolongados de espera hasta por tres trenes para abordar. Las estaciones Chabacano y Guerrero cuentan con un estado de deterioro notable, existe humedad y filtraciones en las estaciones Zapata y Constitución de 1917, los elevadores se encuentran fuera de servicio en algunas estaciones.

Es posible apreciar en dicha recomendación, que la Comisión argumenta que a tres años del incremento a la tarifa ... **“las mejoras no son perceptibles ya que los usuarios continúan sus traslados sin ventilación y vagones saturados, transbordan y transitan en espacios físicos deteriorados principalmente en razón de la falta de mantenimiento, desgaste y uso constante de casi cinco millones y medio de usuarios aunado a la antigüedad de la infraestructura que oscila entre las tres o cuatro décadas de uso continuo y a la inconstante inyección de recursos públicos indispensables para mantener la red”** (sic).

Como es posible observar, la propia Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, ha tenido que interponer acciones derivado de las diversas deficiencia en la calidad y el servicio del Transporte del Metro, en atención a las demandas de diversos ciudadanos usuarios, es por ello que recomendó al Sistema de Transporte Colectivo Metro lo siguiente:

PRIMERO: *En un plazo no mayor a 180 días naturales, contados a partir de la aceptación de la presente Recomendación, elabore un diagnóstico sobre el servicio y las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo que le permita identificar las necesidades de operación y mantenimiento.*

SEGUNDO: *Una vez que se cuente con el diagnóstico citado en el punto anterior, en un plazo no mayor a 30 días naturales, establezca un plan de trabajo sobre las acciones que se realizarán en el corto, mediano y largo plazo para atender las necesidades identificadas.*

Es importante señalar que el aumento a la tarifa del metro, deviene del proyecto presentado a finales del año 2013 por el Director del Sistema de Transporte Colectivo Metro ante la Secretaria de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, mediante el cual propone una actualización a la tarifa de Metro acompañado del estudio financiero para el ajuste de la tarifa para el Organismo Público Descentralizado así como el estudio cuantitativo sobre el Servicio del STC.

En los documentos que acompañan a la propuesta para incrementar la tarifa, se señala que el presupuesto que se asigna al STC no era suficiente para erogar todos los gastos necesarios para el buen funcionamiento del sistema, **principalmente en cuanto al mantenimiento y al reemplazo de herramientas que habían llegado al fin de su vida útil**, los estudios presentados sirvieron de evidencia para mostrar la existencia de un rezago histórico que impedía que el Organismo Descentralizado cumpliera con su obligación de garantizar un correcto y eficaz funcionamiento del STC, por ello las autoridades competentes concluyeron en incrementar el costo del boleto de 3 a 5 pesos.

Asimismo, se concluyó que el aumento serviría para impulsar acciones y proyectos para el mejoramiento del servicio, incidiendo en menores tiempos de traslado, mayor confort en los vagones de los trenes, un incremento en el polígono de servicios y mayor seguridad en beneficio de las personas usuarias.

Además de lo señalado y complementariamente al proyecto presentado por las autoridades del Metro, el Gobierno de la Ciudad realizó a través de un tercero una encuesta en la que participó el Instituto Electoral de la Ciudad como observador; preguntando a los encuestados dentro de las instalaciones del Metro, si estaba dispuesto a pagar 2 pesos como incremento al precio del boleto con la condición de no incrementarse hasta el 2018, con la condición de que el incremento realizado se vería reflejado en la adquisición de más trenes y daría un buen mantenimiento que sería perceptible por la reducción de aglomeraciones, tiempos de espera, retrasos en el servicio y se garantizaría la ventilación y seguridad durante los traslados, entre otros. El resultado reflejado de dicha encuesta, señaló que más de la mitad de las personas encuestadas estaban de acuerdo con el incremento a la tarifa a cambio de mejorar la calidad y servicio del Metro.

Como consecuencia de lo antes descrito y en cumplimiento al procedimiento establecido para la actualización de la tarifa del Metro, la Secretaría de Transporte y Vialidad, realizó en su momento un dictamen previo al establecimiento o modificación de la tarifa del STC, en dicho documento se realizó un análisis sobre la situación financiera y de infraestructura, tomando en consideración el resultado de la encuesta realizada, la cual fue realizada entre otras cosas, para medir la capacidad de pago de los usuarios y la percepción sobre el transporte, de dicho resultado y análisis realizado por la Secretaría se advirtió que, el incremento repercutiría en la economía de las familias, finalmente se determinó que dicho incremento era necesario para poder propiciar el desarrollo, modernización y mantenimiento del STC Metro, además que el incremento radica en permitir que las personas usuarias reciban mayores beneficios en comparación con el costo que les generaría el transporte público tradicional.

Finalmente, en fecha 7 de diciembre de 2013 se publicó en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México, “el Acuerdo por el que se emite la resolución que determina el importe de la tarifa aplicable al Sistema de Transporte Colectivo” en el cual se estableció y notificó el incremento de 2 pesos al costo del boleto y la creación de un Fideicomiso que recibiría y administraría los recursos adicionales que se generaron con el aumento, ingresos que serían destinados principalmente a la rehabilitación, actualización, sustitución y mantenimiento del material rodante e instalaciones fijas del Sistema.

A la fecha y con información obtenida en la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, se informa que la Recomendación fue aceptada y se encuentra cumplida casi en su totalidad, dejando en seguimiento de cumplimiento a la Recomendación Sexta.

Desafortunadamente dichas mejoras al parecer no han sido llevadas a cabo y se cuenta con un Sistema de Transporte Colectivo Metro deficiente, sin mantenimiento, otorgando servicio de muy baja calidad y las autoridades en lugar de tomar cartas en el asunto y atender los problemas meramente técnicos, sostienen que se trata de actos de sabotaje.

Si bien es cierto, que el Sistema de Transporte Colectivo del Metro señala en su Estatuto Orgánico que contará con las áreas administrativas encargadas de la supervisión, mantenimiento y gestión de recursos del sistema, además, que el acuerdo de creación del Sistema de Transporte Colectivo de fecha 29 de abril de 1967, señala que su naturaleza jurídica es la de ser un organismo público descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, también es cierto que el sistema de vigilancia respecto al mantenimiento del material rodante, las estaciones e infraestructura se realiza a través de evaluaciones internas las cuales en la mayoría de los casos no son públicas o revisadas por autoridades encargadas de verificar que se han cumplido con los objetivos que se establecen en el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México.

Al respecto, existe una gran necesidad de implementar mecanismo efectivos que permitan verificar desde una perspectiva más amplia la forma de operar, de servicio, mantenimiento al material rodante así como a las estaciones y demás elementos esenciales para el debido funcionamiento de Sistema de Transporte Colectivo Metro ya que como podemos dilucidar en el presente instrumento legislativo, estos no existen o se encuentran desatendidos por las propias autoridades del metro.

En razón de lo anterior, la presente iniciativa tiene por objeto involucrar y facultar al Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México para que en el ámbito de su competencia realice visitas y/o verificaciones administrativas para supervisar el debido cumplimiento de los objetivos y prioridades que se plantea en el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo y el Acuerdo de Creación del Organismo Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo y en diversos instrumentos administrativos y legales, así como lo establecido en la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, además, de se cumplan los requisitos mínimos de calidad y servicio que se puedan establecer, tal y como se señala en el reglamento del Instituto de Verificación Administrativa, dichas adecuaciones permitirán colocar los Derechos y seguridad de los usuarios al centro, es por ello que se estima necesario un mecanismo de verificación más allá de los establecidos internamente por el Metro.

II. ARGUMENTOS QUE LA SUSTENTAN

Como lo he planteado, el Sistema de Transporte Colectivo del Metro ha sido el foco de diversos acontecimientos y hechos lamentables desde su creación hasta la actualidad, en consecuencia y atendiendo a los derechos de las personas usuarias la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México ha tenido que hacer recomendaciones a las autoridades de Metro, asimismo, es catalogado como uno de los transportes más eficientes y económicos que pueden funcionar.

Haciendo un análisis, del contenido de la Recomendación y el contexto actual del Metro, parece ser que las mejoras que se señalaron en Diagnóstico Sobre el Servicio y las Instalaciones del Sistema De Transporte Colectivo 2013-2018 realizado para la atención de la Recomendación fueron subsanadas sin la debida importancia y atención con la que se debería atender.

Recientemente realizamos una encuesta en diversas estaciones del Metro a usuarios con el fin de conocer si el servicio, la calidad y mantenimiento son las mínimas y óptimas condiciones para funcionar, de dicho muestre obtuvimos los siguientes resultados:

Total de Muestras recabadas:

218

Estaciones donde se realizó el muestreo:

Cuauhtémoc

Insurgentes

Tacubaya

Taxqueña

18 de Marzo

La Raza

Etiopía

Eugenia

Copilco

Universidad

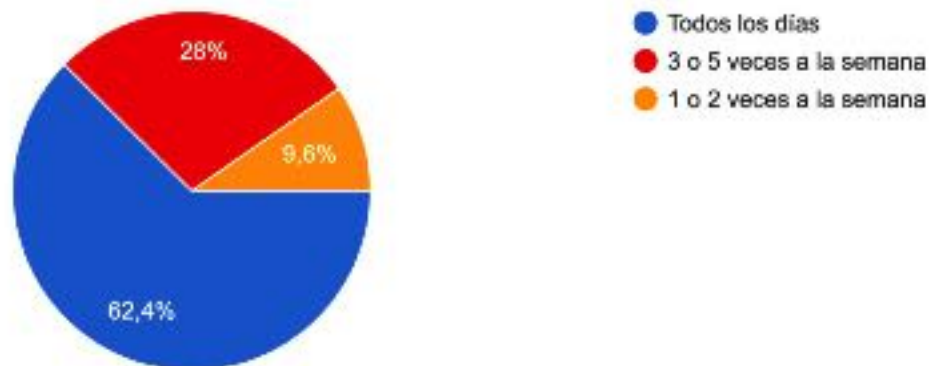
Mixcoac

Barranca del Muerto
Polanco
Auditorio
La Viga
Atlalilco
Patriotismo
Chilpancingo
Jamaica

En dicha encuesta, se realizaron las siguientes preguntas:

¿Con qué frecuencia utilizas el Metro CDMX?

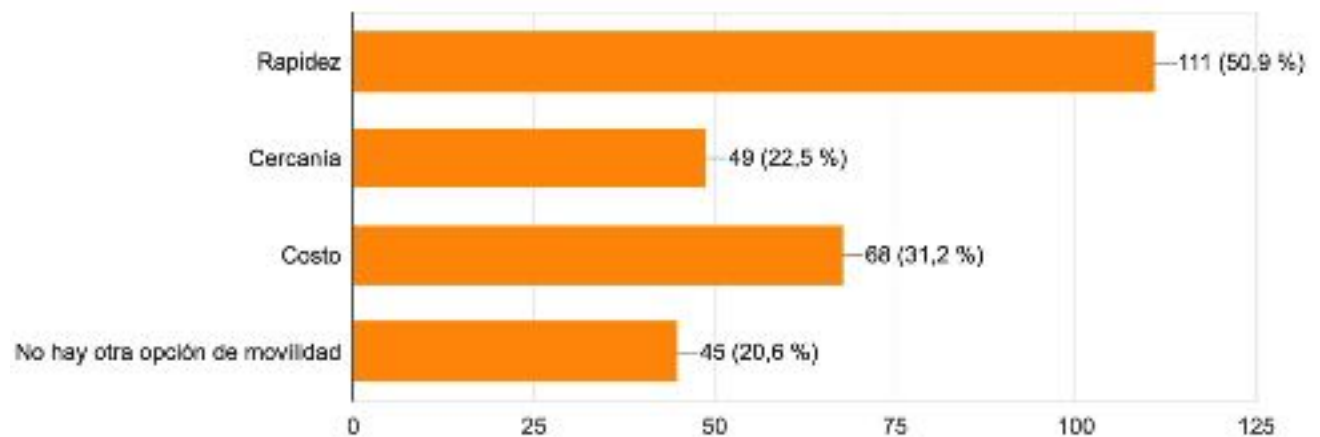
218 respuestas



*Elaboración Propia

¿Por qué utilizas el metro CDMX?

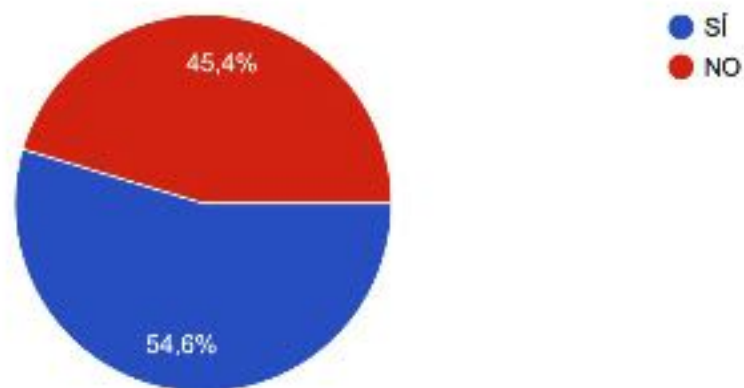
218 respuestas



*Elaboración Propia

¿Te sientes segura en los vagones exclusivos? (sólo mujeres)

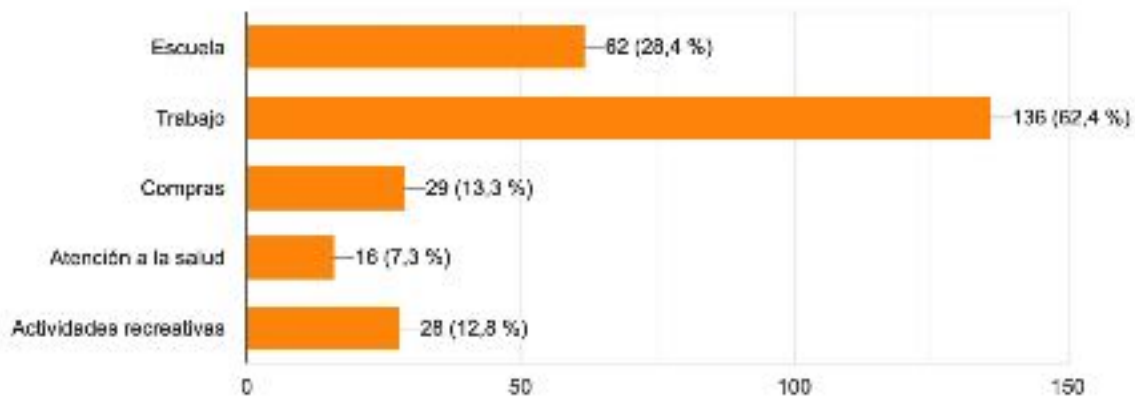
119 respuestas



*Elaboración Propia

Principal motivo del viaje

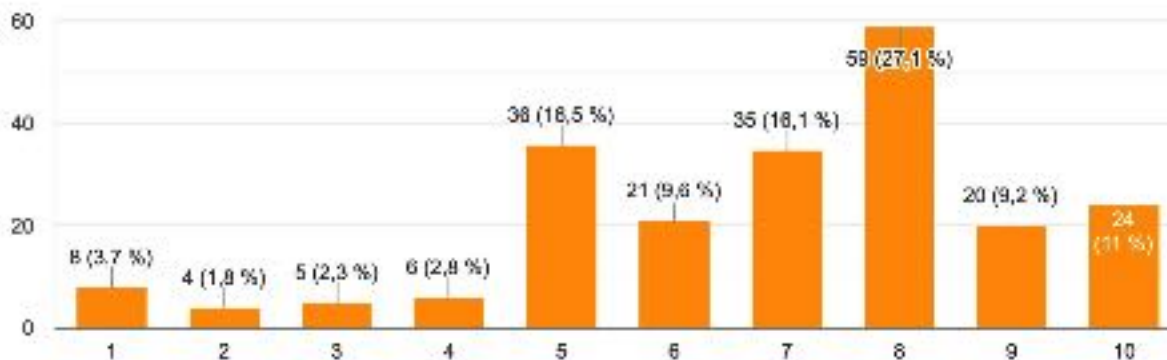
218 respuestas



*Elaboración Propia

¿Que tan seguro/a te sientes al interior del metro?

218 respuestas

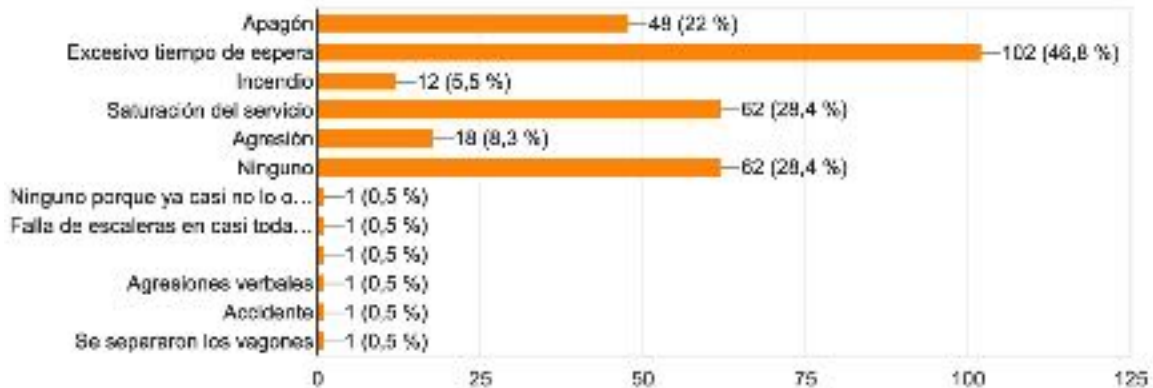


*Elaboración Propia

Una de las preguntas realizadas en la encuesta y que la gente contestaba con mayor reclamo es la siguiente:

En el último mes ¿Has sufrido algún contratiempo en tu trayecto en el metro?

218 respuestas



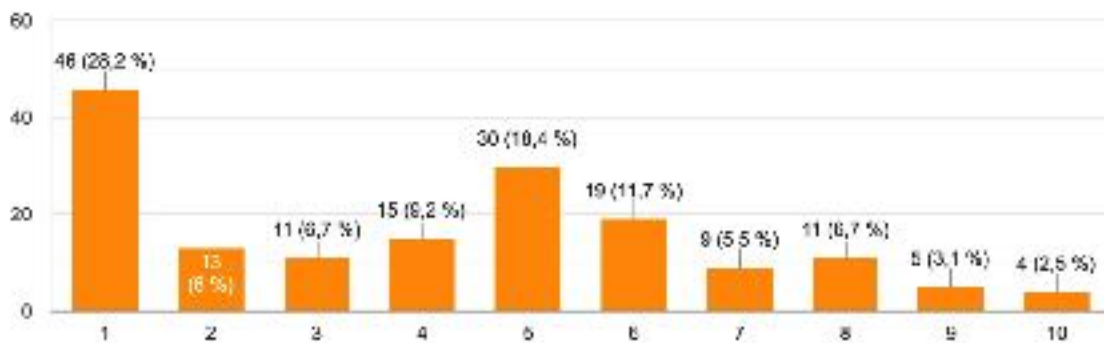
*Elaboración Propia

Como se puede apreciar, la mayoría de las respuestas que se dieron en esta parte del muestreo realizado, se encuentran relacionadas con el reclamo materia de la Recomendación 14/2016, lo cual significa que no ha sido atendido la Recomendación y no ha sido considerada en los objetivos y planes de organización y administración del Metro y sus directivos.

Otra de las respuesta que deben de ser consideradas con mayor atención es la siguiente:

En caso de responder afirmativamente, cómo consideras que fue la respuesta de las autoridades:

166 respuestas



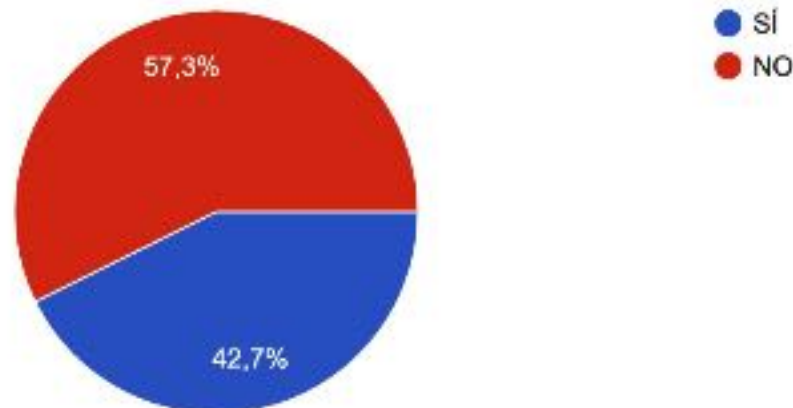
* Elaboración propia.

Cómo es posible observar, la respuesta de la autoridad va de 5 a 1 en la escala esto quiere decir que la percepción de la gente al atender este tipo de cuestiones no se ve reflejada en una buena actuación y atención.

Como es bien sabido, el día 12 de enero del presente año, la titular de la Jefatura de Gobierno anunció que se desplegarían un total de 6.000 elementos de la Guardia Nacional en las instalaciones del Metro, por lo que, una de las preguntas realizadas en el muestreo fue la siguiente:

¿Te hace sentir más seguro/a que este la Guardia Nacional en el Metro?

218 respuestas

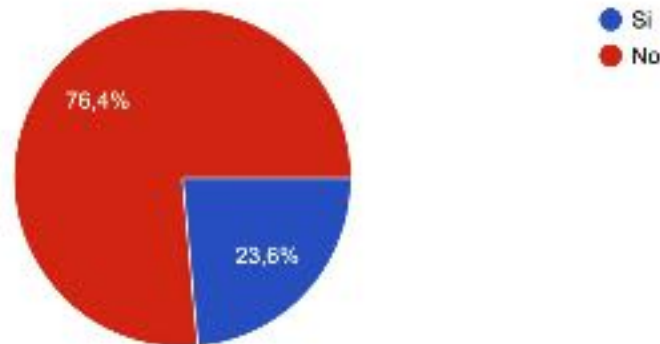


* Elaboración propia.

Además se realizó el siguiente cuestionamiento:

Consideras que la presencia de la GN en el metro ayuda a mejorar la eficiencia del sistema (tiempos de traslado, fallas, saturación, etc.)

208 respuestas



* Elaboración propia.

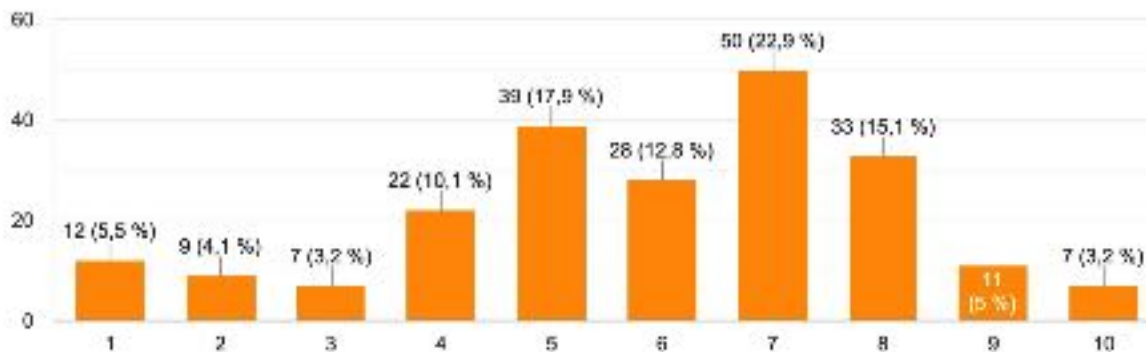
Haciendo un análisis a los cuestionamientos anteriores, podemos determinar que la presencia de la Guardia Nacional se encuentra relacionado a cuestiones de seguridad pública, vigilancia y asistencia a los usuarios, la cual, no tiene relación con labores de mantenimiento, revisión del material flotante y su estado o las condiciones en el que se encuentran los materiales.

Si bien es cierto, la Guardia Nacional realiza labores de vigilancia, también es cierto que ha realizado labores de atención al usuario al colaborar y permitir abordar a los trenes en orden, realizar acciones contra el comercio informal y ambulante, asistir a personas que por motivos diversos les es complicado la movilidad dentro del Sistema, pero es una realidad que estas situaciones no abundan en el servicio y calidad del Metro, ni mucho menos en el estado físico en el que se debería encontrar toda la red del Metro y sus trenes.

Otro de los cuestionamientos abordados son los siguientes:

¿Cómo calificarías el mantenimiento de la estación? (Iluminación/ Ventilación/ Escaleras/ Limpieza)

218 respuestas

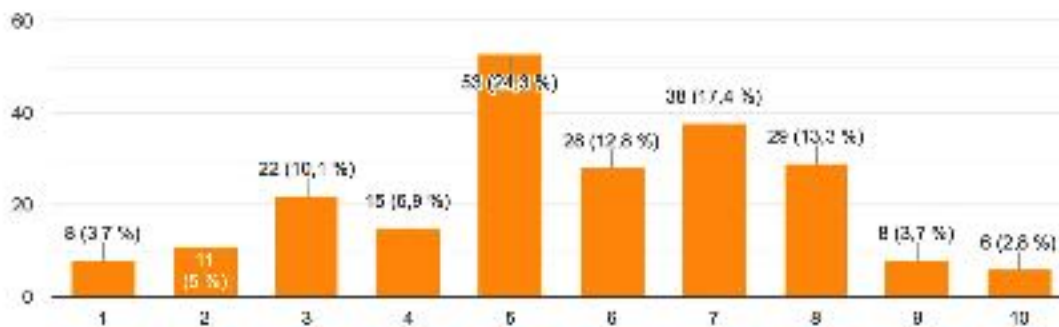


* Elaboración propia.

- La calificación de las personas usuarias ante la respuestas de las autoridades la agrupamos de la siguiente manera:
- Calificación del 1 al 3: **12.8%**
- Calificación del 4 al 7: **63.7%**
- Calificación del 8 al 10: **23.3%**

¿Cómo calificarías el mantenimiento al interior de los vagones: (puertas, tubos, limpieza, ventilación)?

218 respuestas



* Elaboración propia.

- La calificación de las personas usuarias ante la respuestas de las autoridades la agrupamos de la siguiente manera:
- Calificación del 1 al 3: **18.8%**
- Calificación del 4 al 7: **61.4%**
- Calificación del 8 al 10: **19.8%**

De lo anterior se desprende que las calificaciones obtenidas se encuentran en una media aprobación lo que significa que no cumple con las expectativas de los usuarios.

Además de lo anterior, resulta importante señalar que actualmente no existe autoridad o ente que verifique, audite o ejerza control sobre el Metro, ya que como lo señala el Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, tendrá la siguiente naturaleza jurídica:

Artículo 2º. El Sistema de Transporte Colectivo es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Paraestatal de la Ciudad de México, con personalidad jurídica y patrimonio propios, de conformidad con el artículo 45 de la Ley, que tiene por objeto la realización de las actividades que expresamente le confiere su Decreto de Creación.

Atendiendo a lo señalado en el artículo en mención, resulta procedente determinar que a pesar de tener una naturaleza jurídica autónoma en la mayoría de sus actividad, el Sistema del Metro se rige por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, esto quiere decir que se rige bajo el Capítulo II De los Organismos Descentralizados Artículo y a lo establecido en el artículo 52 de la Ley en mención, como se señala a continuación:

Artículo 52. Las Entidades gozarán de autonomía de gestión para el cabal cumplimiento de su objetivo, objetivos y metas señalados en sus

programas. Su constitución, organización, funcionamiento, operación y control será conforme a lo establecido en sus instrumentos jurídicos de creación; sus Estatutos Orgánicos y demás normativa interna.

En esta tesitura y al ser un Órgano Descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México, es lógico determinar que las funciones de vigilancia y control serán realizadas por un Órgano Interno de Control el cual deberá estar adscrito a la Secretaría de la Contraloría, al tenor de lo siguiente:

Artículo 62 del Estatuto Orgánico del STC Metro, el Órgano Interno de Control tendrá las siguientes facultades:

I. Elaborar y presentar el proyecto de programas anuales de Auditoría y de Control Interno atendiendo a las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

II. Solicitar la incorporación de auditorías extraordinarias y la modificación o cancelación de auditorías internas al programa anual, agregando la justificación conducente;

III. Presentar las propuestas de intervenciones a desarrollar en el año y en su caso, presentar las solicitudes de modificaciones, cancelaciones o adiciones de intervenciones una vez autorizadas, para ser incorporadas al correspondiente programa anual;

IV. Atender las acciones de coordinación, supervisión y evaluación que ejecuten o soliciten las Direcciones de Coordinación de órganos internos de control que correspondan, incluyendo el desahogo de aclaraciones conducentes, de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

V. Atender o dar seguimiento a las recomendaciones u observaciones según sea el caso, determinadas por órganos de fiscalización Interna o externa de la Ciudad de México o de la Federación;

VI. Vigilar periódicamente el cumplimiento a las disposiciones emitidas para el manejo de los recursos locales y federales por parte del STC.

VII. Requerir la información y documentación a las Unidades Administrativas del STC, así como en su caso, a los entes de la Administración Pública, autoridades locales o federales, así como a proveedores, arrendadores, prestadores de servicios, contratistas, supervisores externos, concesionarios, permisionarios, o cualquier otra persona particular que Intervengan las adquisiciones, arrendamientos, prestación de servicios, obra pública, concesiones, permisos, enajenaciones y en general cualquier procedimiento de la administración pública, para el ejercicio de sus atribuciones;

VIII. Registrar e incorporar en los sistemas y plataformas digitales correspondientes, la información que se genere o se posea con motivo del ejercicio de sus atribuciones atendiendo a los plazos, formatos y condiciones que establezcan las instrucciones, instrumentos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

IX. Investigar actos u omisiones de personas servidoras públicas del STC, o particulares vinculados, que pudieran constituir faltas administrativas así como substanciar y resolver procedimientos de responsabilidad administrativa, procediendo a la ejecución de las resoluciones respectivas en los términos de la normatividad aplicable, de manera directa o a través del personal que tenga adscrito y se encuentre facultado;

X. Imponer medidas cautelares y medidas de apremio como parte del procedimiento de responsabilidad administrativa de manera directa o a través del personal que tenga adscrito y que se encuentre facultado;

XI. Calificar la falta administrativa como grave o no grave y emitir el informe de Presunta Responsabilidad Administrativa; o en su caso,

emitir el Acuerdo de Conclusión y Archivo del expediente de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas en materia de Responsabilidades Administrativas, de manera directa o a través del personal adscrito que se encuentre facultado.

XII. Substanciar y resolver los procedimientos de Responsabilidad Administrativa que sean de su competencia, atendiendo a las disposiciones en materia de Responsabilidades Administrativas de manera directa o a través del personal adscrito que se encuentre facultado;

XIII. Investigar, conocer, substanciar, resolver cuando proceda, procedimientos disciplinarios o sobre actos u omisiones de personas servidoras públicas del STC, para determinar e Imponer, en su caso, las sanciones que correspondan en los términos de las disposiciones jurídicas en materia de responsabilidades, aplicables en el momento de los actos;

XIV. Acordar la suspensión temporal de las personas servidoras públicas del STC, de sus empleos, cargos o comisiones cuando a su juicio resulte conveniente para la conducción o continuación de la investigación, substanciación o resolución de un procedimiento disciplinario o de Responsabilidad Administrativa, o a petición de otras autoridades investigadoras, en los casos que proceda y de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XV. Substanciar y resolver los recursos de revocación que se interpongan en contra de resoluciones que Impongan sanciones administrativas a las personas servidoras públicas del STC, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

XVI. Ejercer cuando corresponda todas las atribuciones de las autoridades o unidades de investigación, sustanciación, o resolución,

que señale la legislación y demás disposiciones jurídicas y administrativas en materia de responsabilidades administrativas;

XVII. Ejecutar las auditorías e intervenciones y control interno programadas y las participaciones en los procesos administrativos que el STC efectúe en materia de adquisiciones, servicios y arrendamientos, capital humano, obra pública y servicios relacionados con la misma, activos fijos, vehículos, recursos materiales, bienes muebles e inmuebles, almacenes, inventarios, egresos, gasto de inversión, ingresos, disponibilidades, pasivos, contabilidad, gasto corriente, control presupuestal, pagos, cuentas por liquidar certificadas, sistema de información y registro, estadística, organización, procedimientos, planeación, programación, presupuestación, deuda pública, aportaciones o transferencias locales, federales, presupuesto participativo, programas sociales y procesos electorales de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XVIII. Realizar intervenciones a las instalaciones de los proveedores, arrendadores, prestadores de servicios, contratistas, supervisores externos, concesionarios, permisionarios, o cualesquiera otros que intervengan en las adquisiciones, arrendamientos, prestación de servicios, obra pública, concesiones, permisos y demás procedimientos previstos en el marco jurídico de la Ciudad de México, que efectúe el STC, para vigilar que cumplan con lo establecido en las bases, los contratos, convenios, títulos concesión, acuerdos, permisos, y en general todo instrumento jurídico, así como en las normas y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XIX. Determinar la emisión de suspensiones temporal o definitiva, la nulidad y reposición, en su caso, de los procedimientos de adjudicación de contratos, o cualquier otro procedimiento previsto en la normatividad en materia de adquisiciones, arrendamientos, prestación de servicios, obra pública y servicios relacionados con la misma, bienes

muebles e inmuebles, almacenes e inventarios, y demás relativos al gasto público o al patrimonio de la Ciudad, incluyendo todas las consecuencias administrativas o legales que de éstos resulten;

XX. Instruir al STC, suspender temporal o definitivamente, revocar, rescindir o terminar anticipadamente los contratos, convenios, pagos, y demás instrumentos jurídicos y administrativos, en materia de: adquisiciones, arrendamientos, prestación de servicios, obra pública y servicios relacionados con la misma, concesiones, permisos, bienes muebles e inmuebles, así como todos aquellos previstos en el marco normativo, incluyendo todas las consecuencias administrativas o legales que de éstos resulten;

XXI. Ejecutar auditorías ordinarias y extraordinarias, así como intervenciones y control interno al STC, conforme a los programas establecidos y autorizados, o por determinación de la persona titular de la Secretaría de la Contraloría General; a fin de promover la eficiencia en sus operaciones y verificar el cumplimiento de sus objetivos y de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de adquisiciones, servicios y arrendamientos; capital humano, obra pública y servicios relacionados con la misma, activos fijos, vehículos, recursos materiales, bienes muebles e inmuebles, almacenes, inventarios, egresos, gasto de inversión, ingresos, disponibilidades, pasivos, contabilidad, gasto corriente, control presupuestal, pagos, cuentas por liquidar certificadas, sistema de Información y registro, estadística, organización, procedimientos, planeación, programación presupuestación, deuda pública, aportaciones o transferencias locales y federales y demás similares;

XXII. Formular observaciones que se deriven de las auditorías, Intervenciones y control interno, emitir las acciones preventivas y correctivas correspondientes, dar seguimiento sistemático a las mismas, determinar su solventación; de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XXIII. *Presentar demandas, querellas, quejas y denuncias, contestar demandas, rendir informes, realizar promociones e interponer recursos ante toda clase de autoridades administrativas, judiciales y jurisdiccionales, locales o federales, en representación de los intereses del Órgano Interno de Control, en todos los asuntos en los que sea parte, o cuando tenga Interés jurídico y estos asuntos se encuentren relacionados con las facultades que tiene encomendadas, para lo cual la Secretaría de la Contraloría General otorgará el apoyo necesario, a través de las Unidades Administrativas competentes;*

XXIV. *Asistir y participar en términos de la normatividad, en el órgano de gobierno, comités, subcomités, consejos directivos y demás cuerpos colegiados, así como, cuando lo estime conveniente en licitaciones públicas e Invitaciones restringidas, del STC, según corresponda por competencia, en los términos que determinen las disposiciones jurídicas aplicables, por sí, o a través de las personas de las Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo adscritas;*

XXV. *Intervenir en todas las actas de entrega recepción que realicen las personas servidoras públicas del STC y demás personal obligado, incluyendo el personal de las unidades de Administración y del Órgano Interno de Control, y cuando resulte necesario, proceder a la investigación y procedimiento de responsabilidad administrativa correspondiente;*

XXVI. *Conocer, desahogar y resolver los procedimientos de aclaración de los actos y los procedimientos de conciliación en términos de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal;*

XXVII. *Recibir, analizar, tramitar y resolver las solicitudes de afirmativa ficta, debiendo requerir o consultar directamente el expediente correspondiente y en su caso imponiendo las medidas de apremio en términos de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México;*

XXVIII. *Evaluar a solicitud de las Unidades Administrativas competentes de la Secretaría, la gestión pública del STC;*

XXIX. *Vigilar que el STC, observe las disposiciones jurídicas y administrativas que se implementen para evitar la generación de daños en los bienes o derechos de los particulares por actividad administrativa irregular de la Administración Pública de la Ciudad de México;*

XXX. *Vigilar en el ámbito de su respectiva competencia, el cumplimiento por parte de los auditores externos de los instrumentos y disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;*

XXXI. *Solicitar a la Dirección General de Normatividad y Apoyo Técnico y a la Dirección de Mejora Gubernamental de la Secretaría de la Contraloría General, cuando se estime necesario, su opinión o participación en auditorías o intervenciones o control interno, para sustentar investigaciones, observaciones, hallazgos, recomendaciones preventivas y correctivas, así como para la Investigación de posibles faltas administrativas o la substanciación y resolución de procedimientos de responsabilidades administrativas;*

XXXII. *Participar en la planeación de actividades de control interno que realice el STC, en términos de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;*

XXXIII. *Expedir, copias certificadas de los documentos que obren en sus archivos, así como de los documentos a los que tenga acceso con motivo del ejercicio de sus facultades, previo cotejo;*

XXXIV. *Cumplir con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de transparencia y acceso a la información*

pública, protección de datos personales, archivos y de derechos humanos;

XXXV. Ejercer las atribuciones a que se refiere el presente artículo y todas las que correspondan a los órganos internos de control en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, respecto de las unidades encargadas de la Administración en el STC, así como de las personas servidoras públicas que le están adscritas, con independencia de la adscripción de dichas unidades encargadas de la Administración;

XXXVI. Las atribuciones a que se refiere el presente artículo en términos de las disposiciones jurídicas aplicables, serán ejercidas por el órgano interno de control en el STC;

XXXVII. Las demás que le instruya la persona titular de la Secretaría de la Contraloría General y las personas titulares de las Direcciones Generales de Coordinación de Órganos Internos de Control, las que correspondan a las Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo adscritas; y las que le otorguen otros ordenamientos jurídicos o administrativos.

Haciendo un análisis a lo antes transcrito, es un hecho que la función del órgano interno de control abarca un amplio esquema de facultades, pero este no contempla la vigilancia técnica, funcional y de mantenimiento como las que realiza el Instituto de Verificación Administrativa.

Al respecto, es esencial señalar que dicho instituto en congruencia con su Ley, tiene las siguientes competencias:

Artículo 14.- En materia de verificación administrativa el Instituto y las Alcaldías tienen las siguientes competencias:

A. El Instituto tendrá las atribuciones siguientes:

I. Practicar visitas de verificación administrativa en materias de:

a) Preservación del medio ambiente y protección ecológica;

b) Mobiliario Urbano;

c) Desarrollo Urbano;

d) Turismo;

e) Transporte público, mercantil y privado de pasajero y de carga;

f) Las demás que establezcan las disposiciones legales que regulen el funcionamiento de las Dependencias del Gobierno de la Ciudad de México.

II. Ordenar y ejecutar las medidas de seguridad e imponer las sanciones previstas en las leyes, así como resolver los recursos administrativos que se promuevan.

Cuando se trate de actos emitidos por el Gobierno de la Ciudad de México, también podrá solicitar la custodia del folio real del predio de manera fundada y motivada, al Registro Público de la Propiedad y de Comercio de la Ciudad de México, cuando se trate de un procedimiento administrativo de verificación relacionado con desarrollo urbano u ordenamiento territorial, para evitar la inscripción de actos que impidan la ejecución de la resolución del fondo del asunto.

III. Emitir los lineamientos y criterios para el ejercicio de la actividad verificadora;

IV. Velar, en la esfera de su competencia, por el cumplimiento de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares y demás

disposiciones jurídicas vinculadas con las materias a que se refiere la fracción I, y

V. El Instituto no podrá ordenar la práctica de visitas de verificación en materias que constitucionalmente sean de competencia exclusiva de las Alcaldías. No obstante ello, cuando ocurra un desastre natural que ponga en riesgo la vida y seguridad de los habitantes, la persona titular de la Jefatura de Gobierno podrá, en coordinación con las Alcaldías, ordenar visitas en cualquiera de las materias que se establecen en el apartado B, fracción I del presente artículo.

...

En el entendido, de que el Instituto tiene la competencia de ejercer visitas de inspección al transporte público, resulta congruente realizar las mismas visitar al Sistema de Transporte Colectivo Metro, ya que al ser un ente regulado por la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y depende un Órgano Interno de Control, además, concatenado con lo establecido en el artículo 25 del Reglamento de la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, al tenor de lo siguiente:

Artículo 25 BIS. En las diligencias de verificación relativas al transporte público, mercantil y privado de pasajeros y de carga, se observa lo dispuesto en el presente Reglamento y en lo conducente las disposiciones contenidas de la Ley de Transporte y Vialidad y su Reglamento, ambos del Distrito Federal, y además se sujetará a lo siguiente:

I. El Instituto podrá realizar visitas de verificación y solicitar, en cualquier momento y las veces que sea necesario, a los concesionarios y permisionarios los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de operación del servicio que realicen, por virtud de las concesiones y permisos de los que sean titulares.

Lo anterior, a fin de comprobar que los prestadores de los servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades, proporcionan el servicio en los términos y condiciones señaladas en las concesiones o permisos otorgados, así como el cumplimiento de las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en materia de tránsito, transporte y vialidad.

II. El Instituto podrá requerir a los prestadores del servicio público mercantil y privado de pasajeros y de carga la documentación relacionada con la concesión o permiso otorgado, así como datos, informes, bienes y demás elementos necesarios; ya sea en sus domicilios, establecimientos, rutas, bases de servicio, lanzaderas, terminales, cierres de circuito, centros de transferencia modal, en el lugar donde se encuentren prestando el servicio o en las propias oficinas del Instituto.

III. A fin de comprobar que la infraestructura y elementos incorporados a la vialidad por el concesionario o permisionarios, en términos de la concesión o permiso, cumplan con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables en la materia, el Instituto podrá llevar a cabo la inspección o verificación de los mismos.

IV. El Instituto podrá solicitar en cualquier momento y las veces que sea necesario a los titulares de autorizaciones, los datos e informes técnicos, administrativos y estadísticos, relacionados con las condiciones de seguridad, instalación, mantenimiento y conservación de los elementos de que se trate.

V. El Instituto dará vista al Ministerio Público cuando de las visitas de verificación se desprenda la posible comisión de un delito.

VI. El Instituto podrá llevar a cabo inspecciones físicas a las unidades vehiculares objeto de verificación, asimismo podrá requerir en cualquier momento a los permisionarios, concesionarios o particulares autorizados para la prestación del servicio, la presentación física de las

unidades destinadas al servicio público de transporte para comprobar que cumplen con la regulación aplicable.

Por lo que respecta a las verificaciones realizadas al transporte público, mercantil y privado de pasajeros y de carga, y en consideración a las sanciones previstas en la ley aplicable, los vehículos que no cumplan con las disposiciones serán remitidos al depósito que al efecto el Personal Especializado en Funciones de Verificación Administrativa determine.

En consecuencia y derivado de todo lo anterior, resulta competente brindarle facultades al Instituto de Verificación Administrativa en lo que respecta a sus atribuciones y facultades para que realice visitas de inspección a las instalaciones, vías y trenes y demás equipos, herramientas y sistemas susceptibles de revisión, con el fin de verificar el estado y deterioro en el que se encuentran, emitir las resoluciones correspondientes además de imponer en su caso, las medidas cautelares y de seguridad que correspondan.

III. FUNDAMENTO LEGAL Y EN SU CASO SOBRE SU CONSTITUCIONALIDAD Y CONVENCIONALIDAD.

PRIMERO. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

ARTÍCULO I. DERECHO A LA CIUDAD

2. El Derecho a la Ciudad es definido como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social...

Es por ello que es necesario señalar que es derecho de las personas que habitan la Ciudad de México tiene derecho a disfrutar de la misma bajo las condiciones señaladas en el ordenamiento anterior, es por ello que para el cumplimiento de dichos supuestos, es necesaria la aplicación de mecanismos que faciliten la protección de los derechos de las personas en sus trasladas y los servicios que proporciona el Estado.

SEGUNDO. Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.

Artículo 11

1. Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia.

TERCERO. MÍNIMO VITAL. CONFORME AL DERECHO CONSTITUCIONAL MEXICANO Y AL INTERNACIONAL DE LOS DERECHOS HUMANOS, SE ENCUENTRA DIRIGIDO A SALVAGUARDAR LOS DERECHOS FUNDAMENTALES DE LAS PERSONAS FÍSICAS Y NO DE LAS JURÍDICAS. Tesis Aislada (Constitucional) Tesis: I.9o.A.1 CS (10a.)

El derecho al mínimo vital se fundamenta en la dignidad humana, la solidaridad, la libertad, la igualdad material y el Estado social, al considerar que las personas, para gozar plenamente de su libertad, necesitan un mínimo de seguridad económica y de la satisfacción de sus necesidades básicas... Ahora bien, en el ámbito internacional podemos encontrar algunas normas que incluyen el derecho al mínimo vital, aunque no con esa denominación. Así, la Declaración Universal de los Derechos Humanos reconoce el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado que le asegure, a ella y a su familia, la salud y el bienestar, en especial, la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios (artículo 25, numeral 1);

CUARTO. DERECHO A ACCEDER A UN NIVEL DE VIDA ADECUADO. SU PLENA VIGENCIA DEPENDE DE LA COMPLETA SATISFACCIÓN DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES PROPIOS DE LA ESFERA DE NECESIDADES BÁSICAS DE LOS SERES HUMANOS.

Esta Primera Sala advierte que del texto actual del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se desprende, si bien no en estos términos literales, un derecho fundamental de toda persona a acceder a un nivel de vida adecuado o digno; derecho que también encuentra fundamento expreso en diversos

instrumentos internacionales, entre los que podemos destacar el artículo 11 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Una característica distintiva de este derecho radica en la íntima relación que mantiene con otros derechos fundamentales, tales como el derecho a la vida, alimentación, vestido, vivienda, educación y salud, pues es claro que para que una persona se encuentre en condiciones de alcanzar un determinado nivel de bienestar requiere que todas sus necesidades básicas se encuentren adecuadamente satisfechas. Así, se advierte que la plena vigencia del derecho fundamental a un nivel de vida adecuado o digno depende a su vez de la completa satisfacción de esta esfera de derechos propia de las necesidades básicas de los seres humanos. Tesis: 1a. CCCLIII/2014 (10a.)

QUINTO. CARTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR EL DERECHO A LA CIUDAD.

3.2.1. Para lograr la construcción de una ciudad incluyente, todas las personas que habiten en la Ciudad de México deben poder gozar de todos los derechos humanos entre otros el derecho al transporte público y la movilidad urbana.

SEXTO. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Capítulo I

De los Derechos Humanos y sus Garantías

Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

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.

En este contexto, es importante señalar que para determinar el alcance de las obligaciones de las autoridades de proteger, promover, respetar y garantizar, los derechos humanos se tendrá que analizar las normas relativas a la a derechos humanos contenidos en la Constitución y en los tratados internacionales a la luz de los criterios de los órganos creados para controlar tanto la adecuada aplicación de la COntitución en el ámbito interno y externo.

SÉPTIMO. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 4o.- La mujer y el hombre son iguales ante la ley.

...

Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Bajo este supuesto, podemos determinar que las Autoridades de la Cludad de México, tienen la obligación de implementar mecanismos que permitan un pleno ejercicio de la movilidad en el territorio de la Cludad de México, para ellos deberá asistirse de cualquier elemento o instrumento para el cumplimiento de dichos objetivos.

OCTAVO. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Título Quinto de los Estados de la Federación y de la Ciudad de México

Artículo 115. el cual señala que “Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

C. La Federación, la Ciudad de México, así como sus demarcaciones territoriales, y los Estados y Municipios conurbados en la Zona Metropolitana, establecerán mecanismos de coordinación administrativa en materia de planeación del desarrollo y ejecución de acciones regionales para la prestación de servicios públicos, en términos de la ley que emita el Congreso de la Unión.

Para la eficaz coordinación a que se refiere el párrafo anterior, dicha ley establecerá las bases para la organización y funcionamiento del Consejo de Desarrollo Metropolitano, al que corresponderá acordar las acciones en materia de asentamientos humanos; movilidad y seguridad vial; protección al ambiente; preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte; tránsito; ...

NOVENO. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

CAPÍTULO II

Del derecho a la movilidad

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

DÉCIMO. Constitución Política de la Ciudad de México.

Artículo 13 Ciudad Habitable apartado E 1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.

DÉCIMO PRIMERO. Ley de Movilidad de la Ciudad de México

Artículo 5.- La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona. Los grupos de atención prioritaria tendrán derecho a la movilidad y a un transporte de calidad, seguro y eficiente; se privilegiará su situación de vulnerabilidad y riesgo, así como la protección de su integridad física y la prevención y erradicación de todo tipo de violencia, discriminación, acoso y exclusión.

DÉCIMO SEGUNDO. Estatuto Orgánico Del Sistema De Transporte Colectivo.

ARTÍCULO 5º.- El Consejo de Administración como Órgano de Gobierno de la Entidad tiene a su cargo la administración de ésta, y en consecuencia controlará la forma en que los objetivos sean alcanzados y la manera en que las estrategias básicas sean conducidas. Deberá atender los informes que en materia de control y auditoría le sean turnados y vigilará las medidas correctivas que fueren necesarias.

Artículo 6. ...el Consejo de Administración estará integrado por no menos de cinco ni más de quince miembros propietarios designados por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, y de sus respectivos suplentes. El Consejo de Administración de acuerdo a la estructura antes mencionada estará integrado mayoritariamente por servidores públicos de la Administración Pública del Distrito Federal...

Artículo 7. ... se integrará con los siguientes miembros propietarios de la Administración Pública Centralizada: El titular de la Secretaría de Transportes y Vialidad, quién será el Presidente del Consejo de Administración, o bien, la persona que éste designe para tal efecto; el titular de la Secretaría de Gobierno; el titular de la Secretaría de Finanzas; el titular de la Secretaría de Obras y Servicios; el titular de la Oficialía Mayor; de la Administración Pública Paraestatal: los titulares de los Organismos Públicos Descentralizados denominados Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal; y Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal. Por parte de la Administración Pública Federal: el Secretario de Comunicaciones y Transportes o la persona que éste designe; el titular del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos S.N.C. o las personas que él designe; y el representante o representantes del Gobierno del Estado de México que en ejercicio de la soberanía de dicha Entidad Federativa designe el Gobierno de la misma.

ARTÍCULO 19.- El Director General será designado por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal o a indicación de éste a través del Coordinador de Sector por el Consejo de Administración, debiendo recaer tal nombramiento en la persona que reúna los requisitos que establece el artículo 103 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal...

ARTÍCULO 21.- El Director General, tendrá a su cargo la conducción, organización, control y evaluación del Organismo, conforme al presente Estatuto y a las demás disposiciones aplicables, a fin de que todas las actividades se realicen con eficiencia, eficacia y productividad, contando para ello con las siguientes facultades y obligaciones:

I.- Ejecutar los acuerdos y resoluciones del Consejo de Administración, así como administrar y representar legalmente al Organismo en todos los actos que requiera su intervención;

II.- Formular los programas institucionales, el Programa Operativo Anual y los presupuestos de ingresos y egresos del Organismo y las modificaciones que se hagan a los mismos y presentarlos ante el Consejo de Administración dentro de los plazos

correspondientes, así como todos aquellos asuntos que sean de la competencia del mismo;

III.- Formular los programas de organización, reorganización, y/o modernización de la Entidad;

IV.- Establecer los procedimientos y métodos de trabajo para que las funciones se realicen de manera articulada, congruente y eficaz;

V.- Establecer los sistemas de control necesarios para alcanzar las metas u objetivos propuestos;

VI.- Establecer sistemas eficientes para la administración del personal, de los recursos financieros y de los bienes y servicios que aseguren la prestación de los servicios de la Entidad;...

IV. DENOMINACIÓN DEL PROYECTO DE LEY O DECRETO.

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN LOS INCISOS E, F Y G DEL NUMERAL I APARTADO A DEL ARTÍCULO 14 DE LA LEY DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

V. ORDENAMIENTOS A MODIFICAR.

Se modifica la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, toda vez que este ordenamiento es la base legal para que el Instituto de Verificación Administrativa realice funciones específicas de vigilancia y cumplimiento en las materias de preservación del medio ambiente y protección ecológica, Mobiliario Urbano, Desarrollo Urbano, Turismo, Transporte público, mercantil y privado de pasajero y de carga y tiene por objeto supervisar, ordenar y ejecutar visitas administrativas así como establecer medidas de seguridad e imponer las sanciones previstas en las leyes en materia.

VI. TEXTO NORMATIVO PROPUESTO.

Para mayor claridad respecto de las modificaciones planteadas, se presenta un cuadro comparativo:

LEY DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	
TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Artículo 14.- En materia de verificación administrativa el Instituto y las Alcaldías tienen las siguientes competencias:</p> <p>A. El Instituto tendrá las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Practicar visitas de verificación administrativa en materias de:</p> <p>e) Transporte público, mercantil y privado de pasajero y de carga;</p> <p>f) Las demás que establezcan las disposiciones legales que regulen el funcionamiento de las Dependencias del Gobierno de la Ciudad de México.</p>	<p>Artículo 14.- En materia de verificación administrativa el Instituto y las Alcaldías tienen las siguientes competencias:</p> <p>A. El Instituto tendrá las atribuciones siguientes:</p> <p>I. Practicar visitas de verificación administrativa en materias de:</p> <p>e) Transporte público concesionado, mercantil y privado de pasajero y de carga;</p> <p>f) Sistema de Transporte Colectivo y los demás del Sistema de Movilidad Integrada; y</p> <p>g) Las demás que establezcan las disposiciones legales que regulen el funcionamiento de las Dependencias del Gobierno de la Ciudad de México.</p>

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a la consideración del Pleno el siguiente proyecto de:

DECRETO

PRIMERO.- Se reforma el inciso e) numeral I apartado A del artículo 14 de la Ley del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

LEY DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Artículo 14.- En materia de verificación administrativa el Instituto y las Alcaldías tienen las siguientes competencias:

A. El Instituto tendrá las atribuciones siguientes:

I. Practicar visitas de verificación administrativa en materias de:

e) Transporte público concesionado, mercantil y privado de pasajero y de carga;

f) Sistema de Transporte Colectivo y los demás del Sistema de Movilidad Integrada; y

g) Las demás que establezcan las disposiciones legales que regulen el funcionamiento de las Dependencias del Gobierno de la Ciudad de México.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Remítase a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, para su promulgación y publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. En un plazo no mayor a 60 días contados a partir de la aprobación del presente decreto, deberán realizarse las modificaciones correspondientes en el reglamento de Instituto, con el fin de adecuar la formulación y criterios de atención y supervisión que se llevarán a cabo en el Sistema de Transporte Colectivo del Metro.

Dado en el Congreso de la Ciudad de México el 9 de febrero de 2023.

ATENTAMENTE



DIPUTADO ROYFID TORRES GONZÁLEZ
Congreso de la Ciudad de México
II Legislatura
Febrero de 2023