V. Anexo 1

CDHDF/III/122/CUAUH/13/D8416 y sus acumulados, CDHDF/III/122/CUAUH/14/D0448, CDHDF/III/122/CUAUH/14/D0454, CDHDF/III/121/CUAUH/14/D0574, CDHDF/III/122/CUAUH/14/D0596, CDHDF/III/122/CUAUH/14/D0659, CDHDF/III/122/CUAUH/14/D0664, CDHDF/III/121/CUAUH/14/D0685, CDHDF/III/121/CUAUH/14/D0807, CDHDF/III/121/CUAUH/14/D2140 y CDHDF/III/122/CUAUH/14/D4191.

Personas peticionarias: C1, C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C10 y C11, identificadas de acuerdo al orden cronológico de los expedientes que conforman este caso.

1. Propuestas para la Actualización de la Tarifa en el S.T.C. de 12 de noviembre de 2013, suscrita por el Sistema de Transporte Colectivo –en adelante STC-, en la que se señala lo siguiente:

PRESUPUESTO ANUAL Y GASTO DE OPERACIÓN-MANTENIMIENTO

1.1 Evolución del presupuesto asignado

[...] el presupuesto anual asignado para el Organismo del 2000 al 2012 en promedio, es del orden de 10,788 millones de pesos, [...] en este periodo es necesario considerar lo siguiente:

a) Desde el 2002 al 2012 se asignaron en promedio anual, 1,122.4 millones para pago de 45 trenes NM02 de la Línea 2 y 9 trenes Férreos FE07 de la Línea A.
b) En los años 2006 y 2007, se destinaron 9,054 millones para el pago de deuda del Organismo.
c) En términos reales, en promedio se ejerció un presupuesto de 8,969 millones destinados a la operación, mantenimiento y administración.

[...]

De los recursos asignados en los últimos 4 años, en promedio, el 61.15 se destinan a la operación y mantenimiento, donde a la operación le corresponden 28.16% y el 32.2% está asignado específicamente al mantenimiento; el 17.12% corresponde al material rodante, 11.77% a los sistemas de las instalaciones fijas y el 4.10% para la infraestructura civil, lo anterior sólo alcanza para cubrir parcialmente los programas de mantenimiento establecidos, lo que ha ocasionado un rezago acumulativo en el tiempo, quedando fuera del alcance presupuestal la atención del mantenimiento mayor de trenes e instalaciones fijas y de obra civil, así como otros proyectos de inversión, que se necesitan para remplazar los activos que han llegado al fin de su vida útil o son técnicamente obsoletos, los que son sustantivos para preservar en buen estado la infraestructura del S.T.C y el desarrollo de nuevas tecnologías.

	ASIGNACIÓN PRESUPUESTAL DEL S.T.C 2009-2012 (MDP)								
	2009		2010		2011		2012		Asig. Promedio
Operación	2,702.66	30.77%	2,678.71	26.29%	3,004.40	28.44%	2,732.43	27.16%	28.16%
Mantenimiento Material Rodante	1,237.10	14.09%	1,607.93	15.78%	2,062.60	19.52%	1,920.19	19.09%	17.12%
Mantenimiento infraestructura de obra Civil	354.15	4.03%	389,48	3.82%	353.82	3.35%	524.19	5.21%	4.10%
Mantenimiento	1,123.19	12.79%	1,088.98	10.69%	1,240.88	11.75%	1,191.19	11.84%	11.77%

Instalaciones Fijas									
Total	5,417.41	61.68%	5,765.10	56.58%	6,661.70	63.06%	6,368.00	63.29%	61.15%
Presupuesto Ejercido	8,782.84	100%	10,189.93	100%	10,554.71	100%%	10,060.94	100%	

De acuerdo con las cifras que se indican de los últimos años, es importante destacar que el promedio aplicado a los gastos de mantenimiento de material rodante, instalaciones fijas e infraestructura de obra civil en este periodo es de 3,273.5 millones (32%) que sitúa al S.T:C. (sic) dos tercios abajo del promedio internacional.

Considerando el valor de la infraestructura (266,099 millones de pesos), con que cuenta el S.T.C., se tiene que el monto aplicado en el año 2013 al mantenimiento es de 2.11% anual (5,633.52 millones de pesos), lo que refleja claramente la insuficiencia en el presupuesto aplicado según parámetros internacionales.

[...]

Tabla III. Diferencia del Presupuesto Requerido Respecto al Presupuesto de Egresos Autorizado 2013.

ÁREA	PRESUPUESTO DE EGRESOS 2013 MDP	REQUERIMIENTO ORIGINAL (DENTRO Y FUERA DEL TECHO MDP)	% AUTORIZADO RESPECTO A LO ORIGINALMENTE SOLICITADO
Mantenimiento de Material Rodante	$3,725.00	$8,843.99	42.12
Instalaciones Fijas	$1,520.59	$6,181.27	24.60
Obras en Mantenimiento	$387.93	$1,702.54	22.79
Suma	**$5,633.52**	**$16,728.66**	**33.68**

[...]

4. INGRESOS Y SUBSIDIOS

4.1 Estado de Ingresos y Egresos

Durante los últimos cinco años el S.T.C ha presentado un promedio anual de déficit de ingresos sobre egresos del 54%, es decir, se capta menos de la mitad del costo de operación del Sistema [...]

[...]

	MILLONES DE PESOS			%
	INGRESOS	EGRESOS	DEFICIT	
2008	4,143.32	9,217.07	5,073.76	55.05
2009	3,447.44	8,782.84	5,335.40	60.75
2010	4,996.77	10,189.93	5,193.16	50.96
2011	5,288.33	10,564.71	5,276.38	49.94
2012	5,452.85	11,822.20	6,460.04	54.23

4.2 Subsidio por tipo de acceso a la Red en el año 2012

En este periodo, el Sistema registró un ingreso de 1,457 millones de usuarios con boleto pagado, a quienes se subsidió por un monto de $7.50 por viaje, el boleto pagado por estos usuarios representó el ingreso de 4,371 millones de pesos al Sistema y el subsidio que se les brindó a los pasajeros representó un monto no ingresado por 10,927.5 millones de pesos.

Así mismo, el Sistema registró una afluencia de acceso gratuito (pase de cortesía) de 151 millones de usuarios, a los que subsidió por un costo de viaje de $10.50 que al final del ejercicio representó un apoyo neto de 1.585.5 millones de pesos a grupos vulnerables.
Cabe señalar que con la actual tarifa de $3.00 por concepto de acceso gratuito el Sistema otorgó apoyo de 453 millones de pesos [...]

[...]

CONSIDERACIONES PARA LA ACTUALIZACIÓN DE LA TARIFA

El sistema transporta 1,608 millones de usuarios anualmente, por lo que es el servicio de transporte público más importante del Distrito Federal y de la Zona Metropolitana. Con su operación tiene beneficios económicos directos –por ahorro en horas-hombre utilizadas para la movilidad, socialmente coadyuva a una mejor calidad de vida e integración familiar y es un elemento estratégico para la articulación de la Movilidad de la Ciudad.
[...]
El promedio de los costos de operación, mantenimiento del material rodante, de instalaciones fijas y la conservación de la infraestructura absorben el 61.15% del presupuesto anual, que es insuficiente para cubrir los programas de mantenimiento básico, dejando fuera las necesidades de mantenimiento mayor, sustitución, actualización tecnológica, modernización, equipamiento y otros proyectos de inversión para el fortalecimiento de la infraestructura y por ende de la calidad del servicio al usuario.

Debido a las condiciones de algunas deficiencias en el servicio, la operación y rezagos en el mantenimiento del Material Rodante, de las instalaciones Fijas y de la Obra Civil del S.T.C que hemos acreditado, consideramos pertinente ajustar el precio del boleto de 3 a 5 pesos para:

✓ Garantizar la continuidad y calidad en la prestación del servicio a largo plazo, incrementando las acciones de seguridad y confort.
✓ Incrementar los recursos financieros para atender de manera oportuna los gastos de operación y mantenimiento
✓ Acelerar los procesos de rehabilitación y renovación del parque vehicular; y
✓ Mejorar y ampliar la infraestructura.
[...]

2. Acta circunstanciada de 16 de diciembre de 2013, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta la comparecencia de la [persona peticionaria C1], de la que se desprende lo siguiente:

[...]
Soy usuario del Transporte Colectivo Metro y me encuentro inconforme con motivo del aumento a la tarifa del servicio, ya que además de resultar excesivo el costo, con dicha determinación considero que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal Miguel Ángel Mancera, vulneró los derechos humanos de todos los ciudadanos usuarios del servicio de transporte [...], pues con dicha medida se constituye una exageración indebida, desproporcionada e ilegal y que no contribuye a la mejor y justa distribución de la

riqueza entre los habitantes de esta Ciudad de México, medida que es violatoria de los principios democráticos que deben regir las relaciones entre mandantes y mandatario y que no contribuye al fomento del crecimiento económico y el empleo de la Ciudad. [...]

3. Estudio Financiero para el Ajuste de la Tarifa del Organismo Público Descentralizado STC, del que se desprende lo siguiente:

III. FACTORES SUSTANTIVOS QUE INCIDEN EN EL AJUSTE DE TARIFA

El total de pasajeros transportados para periodo 1999-2012 de acuerdo a los Datos del Informe Estadístico de Operación de la Dirección de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico.

No. DE PASAJEROS TRANSPORTADOS		
AÑO	PASAJEROS TRANSPORTADOS	VAR%
1999	1,331,471,784	
2000	1393,149,709	4.6%
2001	1,433,671,034	2.9%
2002	1,396,408,190	-2.6%
2003	1,375,089,434	-1.5%
2004	1,441,569,626	4.8%
2005	1,440,744,414	-0.1%
2006	1,416,995,974	-1.6%
2007	1,352,408,424	-4.6%
2008	1,460,144,568	8.0%
2009	1,414,907,798	-3.1%
2010	1,410,121,151	-0.3%
2011	1,594,903,897	13.1%
2012	1,608,865,177	0.9%

SALARIO MÍNIMO		
AÑO	PESOS DIARIOS	TAZA DE CRECIMIENTO
1999	31.910	
2000	35.120	10.1%
2001	37.570	7.0%
2002	39.740	5.8%
2003	41.530	4.5%
2004	43.297	4.3%
2005	45.240	4.5%
2006	47.050	4.0%
2007	48.880	3.9%
2008	50.840	4.0%
2009	53.190	4.6%
2010	55.770	4.9%
2011	58.060	4.1%
2012	60.500	4.2%

IV. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS

Se consideró la fórmula publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 23 de agosto de 1999, que dicho de paso, más allá de indizar la tarifa a la variación de los precios de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, busca compensar el crecimiento de los principales componentes de los costos sin deteriorar el poder adquisitivo de la población, al ponderar el incremento en los costos con respecto al

comportamiento de los salarios mínimos en relación con el Índice Nacional de Precios al Consumidor, es decir la variación real de los salarios, la cual está definida por:

$$IT= [C_e/P)(AE)+(R/P)(AE)+(+MTTO\ C_D\ CI_{ND})(INPC_2/INPC_1)]*[ASM/(INPC_2/INPC_1)]$$

Donde:

IT = Incremento tarifario
C_e = Costo del energético hasta el último registro mensual del año en que se presenta la propuesta de revisión de la tarifa.
P = Número de pasajeros transportados hasta el último registro mensual del año en que se presenta la revisión de la tarifa.
AE= Incremento en el precio del energético acumulado desde la última actualización tarifaria.
R= Remuneración al personal del Organismo hasta el último registro mensual del año en que se presenta la revisión de la tarifa. Se integra por el costo de mano de obra más sueldos administrativos
AR= Incremento salarial acumulado desde la última revisión tarifaria.
$MTTC_d$= Costos directos de mantenimiento por pasajero, hasta el último registro mensual del año en que se presenta la propuesta de revisión tarifaria.
$INPC_1$= Índice Nacional de Precios al Consumidor en la fecha base (que corresponde a la fecha en que se otorgó el último incremento)
$INPC_2$= Índice Nacional de Precios al Consumidor actualizado (que corresponde a la fecha en que se otorgará el incremento)
ASM= Incremento acumulado del salario mínimo desde la fecha de la última actualización tarifaria.

Esta fórmula incluye la relación **$ASM/(INPC_2/INPC_1)$** como factor de ajuste al incluirse la relación del crecimiento del salario mínimo con respecto al crecimiento de los precios, es decir el salario real.

Por lo tanto se considera conveniente, para mitigar un poco ese rezago histórico ajustar el importe de la tarifa en 2.00 pesos para pasar de 3 a 5 pesos. Lo que permitirá:

- ✓ Garantizar la continuidad y calidad en la prestación de servicios a largo plazo, en condiciones óptimas de seguridad.
- ✓ Continuar cubriendo los requerimientos de gasto de operación y mantenimiento;
- ✓ Continuar con los procesos de rehabilitación y renovación del parque vehicular; y
- ✓ Mejorar y ampliar la infraestructura.

[...]

IX. CONCLUSIONES

En relación al incremento de la tarifa, en el presente dictamen se observa la ocurrencia de diversos desplazamientos al alza, entre los que se puede mencionar; el incremento al salario mínimo y los relativos al INPC. Los incrementos observados en este periodo afectan de forma directa los insumos empleados para la operación del Sistema de Transporte Colectivo, en esto se desprende la obligación de garantizar un correcto y eficaz funcionamiento del sistema de transporte de pasajeros que atienda las necesidades de los usuarios y que al final, el costo-beneficio resulte favorable para los

usuarios del Sistema de Transporte Colectivo, es decir, que el usuario perciba y reciba mayores beneficios que los costos que le genere transportarse.

[...]

El ajuste permitirá impulsar diversas acciones y proyectos para el mejoramiento del servicio, incidiendo en menores tiempos de traslado, mayor confort de los usuarios en los vagones de los trenes, un mayor polígono de servicio, y mayor seguridad en beneficio de los usuarios de la Red.

Igualmente se mantendrá los programas de gratuidad para personas adultos mayores, personas con discapacidad, así como tarifas especiales para jóvenes a través del convenio de colaboración con el Instituto de la Juventud del Distrito Federal y la incorporación de otros segmentos vulnerables de la población del Distrito Federal que por sus condiciones precarias de ingresos así lo requieran, atendiendo en todo momento las normas que en materia de programas sociales se ha establecido en el Distrito Federal.

COSTO DE PASAJERO TRANSPORTADO

La determinación del costo de pasajero transportado, se integra de todas las erogaciones que contablemente forman parte del Estado de Actividades del periodo, conforme al Clasificador por Objeto de Gasto, siendo las principales: energía eléctrica, mano de obra, mantenimiento, sueldos y prestaciones depreciación de activos fijos; así como otros costos indirectos de administración. De estas, se excluyen las partidas extraordinarias contables que no tienen relación con el costo del servicio como son: provisiones para el pago de prima de antigüedad, depuración de cuentas colectivas, premios y ayudas entre otras.

Asimismo se adicionan las inversiones en bienes muebles e inmuebles y el pago de primas de antigüedad en el mismo periodo.

El resultado se divide entre el número de pasajeros transportados, que incluye los viajes vendidos y accesos de cortesía.

4. Dictamen previo al establecimiento o modificación de la Tarifa del Organismo Público Descentralizado, STC, de 6 de diciembre de 2013, suscrito por el C. David Serrato Cortes, Subdirector de Establecimiento de Tarifas de la Secretaría de Transporte y Vialidad, del cual se desprende la siguiente información:

[...]
ANTECEDENTES

Para la propuesta de fijación o modificación de tarifas para el servicio público de transporte, se debe considerar, entre otros factores, el tipo de servicio, el salario mínimo, el precio unitario del energético, el índice nacional de precios al consumidor, y en general todos los costos directos e indirectos que inciden en la prestación del servicio, además de la aprobación del Órgano de Gobierno del Sistema de Transporte Colectivo.
[...]

Infraestructura, Material Rodante y las instalaciones
[...]
El valor actualizado, de la infraestructura con que cuenta el S.T.C asciende a 233,290 millones de pesos, así mismo el valor del conjunto de bienes inmuebles, equipo de transporte (trenes) y equipamiento asciende a 32,809 millones para un total de 266,099 millones de pesos
Presupuesto Anual y Gasto de Operación Mantenimiento
[...]
Es importante subrayar que el presupuesto anual asignado para el Organismo del 2000 al 2012 en promedio, es del orden de 10,788 millones de pesos [...]
[...]
En términos reales, en promedio se ejerció un presupuesto de 8,969 millones destinados a la operación, mantenimiento y administración [...]
De los recursos asignados en los últimos 4 años, en promedio, el 61.15% se destinan a la operación y al mantenimiento, donde a la operación le corresponden 28.16% y el 32% está asignado específicamente al mantenimiento; el 17.12% corresponde al material rodante, 11.77% a los sistemas de instalaciones fijas y el 4.10% para programas de mantenimiento establecido, lo que ha ocasionado un rezago del mantenimiento en el tiempo, quedando fuera del alcance presupuestal la atención del mantenimiento mayor de trenes e instalaciones fijas y de obra civil, así como han llegado al fin de su vida útil o son técnicamente obsoletos, lo que son sustantivos para preservar en buen estado la infraestructura del S.T.C y el desarrollo de nuevas tecnologías.

[...]

De acuerdo con las cifras que se indican de los últimos cuatro años, es importante destacar que el promedio aplicado a los gastos de mantenimiento del material rodante, instalaciones fijas e infraestructura de obra civil en este periodo es de 3,273.5 millones (32.2%) que sitúa al S.T.C dos tercios abajo del promedio internacional.
Considerando el valor de la infraestructura (266,099 millones de pesos), con que cuenta el S.T.C., se tiene que el monto aplicado en el año 2013 al mantenimiento es del 2.11% anual (5,633.52 millones de pesos) lo que refleja claramente la insuficiencia en el presupuesto aplicado según parámetros internacionales.

[...]

Ingresos y subsidios

[...]

Durante los últimos cinco años el S.T.C. ha presentado un promedio anual de déficit de ingresos sobre egresos del 54% es decir capta menos de la mitad del costo de operación del sistema [...].

[...]

Subsidio por tipo de acceso a la Red en el año 2012
En este periodo, el Sistema registró un ingreso del 1,457 millones de usuarios con boleto pagado, a quienes se subsidió por un monto de 7.50 por viaje, el boleto pagado por esos usuarios representó el ingreso de 4,371 millones de pesos al Sistema y el

subsidio que se les brindó a los pasajeros representó un monto no ingresado por 10,927.5 millones de pesos.

Así mismo, el Sistema registró una afluencia de acceso gratuito (pase de cortesía) de 151 millones de usuarios, a los que se subsidió por un costo de viaje de $10.50 que al final del ejercicio representó un apoyo neto de 1,585 millones de pesos a grupos vulnerables.

[...]

Situación financiera

[...] los ingresos que percibe no alcanzan para cubrir el desgaste de los trenes, instalaciones, equipos (depreciación), la cual para el ejercicio 2012 asciende a $7 mil millones [...]
Durante los últimos diez años, el STC ha tenido pérdidas acumuladas de 54 mil millones de pesos, cantidad que corresponde principalmente al deterioro no repuesto, por el desgaste de instalaciones fijas y material rodante [...]
[...]

Material Rodante Disponibilidad de Refacciones

El STC cuenta con un total de 361 trenes [...] con los que se brinda el servicio a usuarios en las 11 Líneas del S.T.C, a los que se les agregó en el transcurso del año 2013 los trenes férreos de la Línea 12 (30 trenes). El polígono de operación para las 11 líneas requiere de 256 trenes [...] y para la Línea 12 es de 29 férreos. La diferencia de 105 trenes se encuentra distribuida en mantenimiento sistemático, mantenimiento mayor, rehabilitación, reserva y fuera de servicio por falta de refacciones.

[...] un importante número de trenes presenta diversos grados de deterioro como son: insuficiente ventilación, deficiente iluminación por lámparas apagadas, pisos dañados por desgaste y falta de mantenimiento cristales rayados por vandalismo y ventanas trabadas, deficiente audio, paros frecuentes de algunos trenes en las estaciones e interestaciones.

La última adquisición de trenes neumáticos se registró hace 10 años corresponden a los 45 trenes NM2 que brindan servicio a la Línea 2 [...]. Varios de esos trenes cuentan con más de 700 mil kms (sic) de recorrido, a los cuales no se les ha proporcionado el mantenimiento mayor por falta de refacciones, materiales e insumos, por lo que se retrasan los programas de mantenimiento y en consecuencia la falta de trenes para la operación de una de las Líneas más importantes del S.T.C. lo que retrasa el traslado de usuarios.
[...]

Instalaciones Fijas

En las instalaciones y equipos que conforman la Red de S.T.C, existen pendientes acumulados en mantenimiento preventivo y correctivo, específicamente en los diferentes elementos de seguridad [...]

Dado el estado de las instalaciones fijas es una prioridad para el Organismo la sustitución paulatina de los diferentes equipos y elementos fijos que por sus años de servicio presentan un avanzado estado de degradación, o bien que llegaron al fin de su vida útil, no hacerlo incrementará el número de fallas con la repercusión que esto implica para la seguridad y el servicio [sic].

Infraestructura Civil

[...] de las problemáticas críticas del Organismo se presenta en temporada de lluvias ya que existen algunas estaciones, tanto subterráneas como superficiales que presentan filtraciones que ponen en riesgo la continuidad de la operación y el tránsito de usuarios por las instalaciones, siendo importante enfrentar este tipo de problemas con acciones de mantenimiento mayor necesarias ante el cambio climático [...].
[...]

Consideraciones Para la Actual Tarifa

El Sistema transporta 1,608 millones de usuarios anualmente, por lo que es el servicio de transporte público más importante del Distrito Federal y de la Zona Metropolitana. Con su operación tiene beneficios económicos directos –por ahorro de horas hombre utilizadas para la movilidad- socialmente coadyuva a una mejor calidad de vida e integración familiar y es un elemento estratégico para la articulación de la Movilidad en la Ciudad

[...]
En promedio los costos de operación, mantenimiento del material rodante, de instalaciones fijas y la conservación de la infraestructura absorben el 61.15% del presupuesto anual, que es insuficiente para cubrir los programas de mantenimiento básico, dejando fuera las necesidades de mantenimiento mayor, sustitución, actualización tecnológica, modernización, equipamiento y otros proyectos de inversión para el fortalecimiento de la infraestructura y por ende de la calidad del servicio al usuario.

La tarifa del S.T.C. registra un rezago histórico, en sus 44 años se han tenido 10 incrementos marginales que no han compensado los requerimientos para la adecuada operación, mantenimiento, crecimiento y desarrollo [...].

[...]
A excepción del Metro de Londres y el de Hong Kong, la mayoría de los países registran una diferencia negativa entre el costo de la operación y el costo de la tarifa, por lo que reciben un subsidio que varía del 10 al 21%. El S.T.C. le otorga un 71.5% de subsidio al costo real del boleto.

[...]
Factores sustantivos que Inciden en el Ajuste de la Tarifa
Total de pasajeros transportados

AÑO	PASAJEROS TRANSPORTADOS	VAR%
1999	1,331.471,784	
2000	1,433,671,034	4.6%
2001	3,393,149,709	2.9%

2002	1,396,408,190	-2.6%
2003	1,375,089,434	-1.5%
2004	1,441,659,626	4.8%
2005	1,440,744,414	-0.1%
2006	1,416,995,974	-1.6%
2007	1,352,408,424	-4.6%
2008	1,460,144,568	8.0%
2009	1,414,907,798	-3.1%
2010	1,410, 121,151	-0.3%
2011	1,594,903,897	13.1%
2012	1,608,865,177	0.9%

[...]

Índice Nacional de Precios al Consumidor

Se utilizan los índices Nacionales de Precios al Consumidor (INPC) de los meses de diciembre del periodo 1999 – 2012, centrando el análisis en los últimos 4 años del periodo, esto es de 2009 – 2012, [...]

ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR		
MES/AÑO	**INPC**	**TASA DE CRECIMIENTO**
dic-99	59.02	
dic-00	64.30	9.0%
dic-01	67.13	4.4%
dic-02	70.96	5.7%
dic-03	73.78	4.0%
dic-04	77.61	5.2%
dic-05	80.20	3.3%
dic-06	83.45	4.1%
dic-07	86.59	3.8%
dic-08	92.24	6.5%
dic-09	95.54	3.6%
dic-10	99.74	4.4%
dic-11	103.55	3.8%
dic-12	107.25	3.6%

Salario mínimo

SALARIO MÍNIMO		
MES/AÑO	**PESOS DIARIOS**	**TASA DE CRECIMIENTO**
1999	31.910	
2000	35.120	10.1%
2001	37.570	7.0%
2002	39.740	5.8%
2003	41.530	4.5%
2004	43.297	4.3%
2005	45.240	4.5%
2006	47.050	4.0%
2007	48.880	3.9%
2008	50.840	4.0%
2009	53.190	4.6%
2010	55.770	4.9%
2013	58.060	4.1%
2014	60.500	4.2%

Variación de las remuneraciones

Para la variación de las remuneraciones o el incremento salarial acumulado se toma en cuenta el incremento porcentual directo, al salario para los trabajadores del Organismo [...]

AÑO	INCREMENTO
2010	3.3
2011	4.0
2012	4.0
2013	3.9

Costo de la Energía Eléctrica

[...] se toma en consideración el precio promedio de la electricidad (kw/h) [...] conforme a los consumos en cada año registrados en el Sistema de Transporte Colectivo Metro por pasajero transportado:

COSTO DE LA ENERGÍA ELÉCTRICA		
AÑO	PRECIO PROMEDIO EN PESOS KW/H	VARIACIÓN EN EL PRECIO
1999	0.59	
2000	0.68	15.3%
2001	0.70	2.9%
2002	0.77	10.0%
2003	0.96	24.7%
2004	1.11	15.6%
2005	1.23	10.8%
2006	1.39	13.0%
2007	1.44	3.6%
2008	1.69	17.4%
2009	1.40	-17.2%
2010	1.64	17.1%
2011	1.80	9.8%
2012	1.88	4.4%

[...]
Cálculo de la Tarifa Necesaria para Equilibrar el Sistema
[...]

		Millones de pesos		Incremento
	Estructura de costos	2012	2010	2010/2012
	Costos directos	$8,564.81	$7,452.69	14.9%
b	Energía eléctrica	$1,531.30	$1,405.12	9.0%
a	Mano de obra	$3,246.42	$2,915.38	11.4%
a	Otras prestaciones	$179.05	$208.94	-14.3%
e	Mantenimiento	$1,242.38	$998.12	24.5%
d	Otros costos	$715.12	$613.81	16.5%
d	Partidas extraordinarias	$1,650.54	$1,311.32	25.9%
	Costos directos	$8,667.50	$7,674.94	12.9%
a	Suelos	$1,338.53	$1,084.91	23.4%
a	Otras prestaciones	$110.95	$101.77	9.0%
d	Otros costos	$1,468.47	$1,481.32	-0.9%
d	Partida	$5,749.55	$5,006.94	14.8%

	extraordinaria			
d	Costos de programas	$ -1,013.83	-$120.27	743.0%
a	Primas de antigüedad	$30.13	$60.07	-49.8%
c	Inversiones en activos fijos	$711.66	$1,903.47	-62.6%
	Gran Total anual 2012	$16,960.27	$16,970.90	-0.1%
	Total de pasajeros transportados por año en millones	$1608.86	$1410.12	
	Tarifa necesaria en pesos	$10.54	$12.04	

Sería necesario tener una tarifa de $10.54 pesos para lograr equilibrar el sistema [...]

Encuestas de opinión

De forma complementaria se observaron los resultados de la "Encuesta a los usuarios del Metro", aplicada los días 29 y 30 de noviembre y 2 de diciembre del año en curso [2013]; en toda la Red del Sistema de Transporte Colectivo, a través de tres reconocidas encuestadoras y la participación del Instituto Electoral del Distrito Federal como observador de la misma.

En la Encuesta sobre la pregunta [...] si el costo del Metro fuera de 5 pesos y con estos dos pesos adicionales, el Gobierno del Distrito Federal se compromete a no aumentar más la tarifa en el sexenio, a poner más trenes en servicio y a darles un buen mantenimiento, a fin de que se reduzcan las aglomeraciones, los tiempos de espera, los retrasos en el servicio y que pueda viajar con ventilación y seguridad; ¿estaría dispuesto a pagar cinco pesos? La respuesta fue:

PARAMETRIA: 53.3% SÍ y 43.6% NO
CONSULTA MITOFSKI: 56.2% SÍ y 43.8 NO
COBARRUBIAS Y ASOCIADOS: 57.6% SÍ y 42.4 NO

[...]
Conclusiones Generales

En relación al incremento de la tarifa, en el presente análisis se observa la ocurrencia de diversos desplazamientos al alza, entre los que se pueden mencionar; el incremento al salario mínimo y los relativos al INPC, los costos directos e indirectos, así como los incrementos observados en los demás factores que inciden en la presentación del servicio, que afectan directamente la operación del Sistema de Transporte de Pasajeros, que solventa las necesidades de los usuarios y que al final, el costo – beneficio resulte favorable para los usuarios del Sistema de Transporte Colectivo, es decir, que el usuario perciba y reciba mayores beneficios que los costos que le genere transportarse.

El impacto que ocasiona un aumento de tarifas en la totalidad de desplazamientos que se realizan en la Ciudad de México, repercute considerablemente en la economía de las familias, sin embargo, es necesario mantener un equilibrio razonable, proporcional y equitativo entre los factores de producción del Sistema de Transporte Colectivo "Metro" y los usuarios, dando certeza en los ingresos y propiciando el desarrollo y modernización del servicio, de donde se concluye que, conscientes del impacto en la economía de los usuarios, es justificado el incremento determinado en la tarifa.

[...] los resultados de la Encuesta [...] permitió medir la capacidad de pago y la percepción de los usuarios del transporte del Sistema de Transporte Colectivo "Metro" (sic) para estar en condiciones de proponer un ajuste tarifario acorde a la opinión de los pasajeros, buscando por un lado afectar lo menos posible su economía familiar y por otro incrementar la capacidad del sistema y estar en condiciones de ofrecer un mejor servicio.

El ajuste permitirá impulsar diversas acciones y proyectos para el mejoramiento del servicio, incidiendo en menores tiempos de traslado, disponibilidad de trenes, mayor polígono de servicios y seguridad en beneficio de los usuarios de la Red.

Por lo tanto se considera conveniente para mitigar un poco el rezago histórico ajustar el importe de la Tarifa en 2.00 pesos para pasar de 3 a 5 pesos. Lo que permitirá:

- ✓ Preservar, el interés general de la población de contar con un transporte eficiente, de calidad y accesible.
- ✓ Garantizar la continuidad y calidad en la presentación del servicio a largo plazo en condiciones óptimas de seguridad.
- ✓ Continuar cubriendo los requerimientos de gasto de operación y mantenimiento;
- ✓ Continuar con los procesos de rehabilitación y renovación del parque vehicular; y
- ✓ Mejorar y ampliar la infraestructura.

Así mismo, mantener los programas de gratuidad para personas adultos mayores, personas con discapacidad, así como tarifas especiales para jóvenes a través del convenio de colaboración con el Instituto de la Juventud del Distrito Federal y la incorporación de otros segmentos vulnerables de la población del Distrito Federal.
[...]

5. Acuerdo por el que se emite la resolución que determina el importe de la tarifa aplicable al Sistema de Transporte Colectivo, publicado el 7 de diciembre de 2013 en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, suscrito por el doctor Miguel Ángel Mancera Espinosa, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en el cual se señala lo siguiente:

[...]
CONSIDERANDOS
[...]
Que por sus características y operación, el Sistema de Transporte Colectivo (METRO), es la columna vertebral del transporte de pasajeros de la Ciudad de México, la cual incluye la cobertura de servicio que tiene hacia la zona conurbada del Estado de México;

Que el Sistema de Transporte Colectivo, transporta en promedio a 1,608 millones de usuarios anualmente, por lo que es el servicio de transporte público más importante del Distrito Federal y de la zona Metropolitana, además de que socialmente ayuda a una mejor calidad de vida e integración familiar y es un elemento estratégico para la articulación de la Movilidad de la Ciudad.

Que en el periodo de 2001 a 2009 la tarifa del Sistema de Transporte Colectivo se mantuvo en dos pesos y a partir de 2010 se incrementó en tres pesos. Durante el periodo de 2006 a 2012 se llevó a cabo la construcción de la Línea 12 con la respectiva adquisición de trenes para su operación. De esta forma el Sistema de Transporte Colectivo tiene actualmente en operación 12 líneas, 195 estaciones, 24 terminales (origen-destino) y 60 correspondencias con un universo de más de 390 trenes.

Que el ajuste de tarifa es necesario para garantizar la continuidad en la prestación del servicio en condiciones de seguridad, atender los requerimientos de rehabilitación, actualización y mantenimiento de material rodante e instalaciones fijas, cubrir los gastos de operación y administración.

Que el Sistema de Transporte Colectivo comúnmente conocido como "METRO", tiene 44 años ininterrumpidos de operación y parte de sus equipos y sistemas están por concluir su vida útil, lo que ocasiona demora en los trenes y saturación en las estaciones, por lo que es necesario contar con el valioso apoyo de los usuarios de uno de los organismos públicos descentralizados de mayor movilidad de personas en la Ciudad de México y área conurbada; para actualizar la tarifa, que permita brindar un mejor servicio.

Que los recursos que se obtengan del incremento de la tarifa, se destinarán para llevar a cabo, entre otras, las siguientes acciones:

- [...]
- Compra de 45 trenes nuevos con aire acondicionado.
- La renovación integral de la línea 1, así como la adquisición de doce trenes más para la Línea 12 que se ampliará de Mixcoac a Observatorio.
- Renovar íntegramente la línea 1 y remodelar las estaciones con la asesoría del Metro de París.
- [...]
- Mejorar los tiempos de recorrido en la Líneas 4, 5, 6 y B, mediante la modernización del sistema de tracción-frenado de 85 trenes que están en operación y cuyo equipo por antigüedad es obsoleto.
- [...]
- Sustituir 50 escaleras eléctricas por nuevas en las líneas 1, 2, y 3. La mitad se sustituirán en 2014 y las restantes en el 2015.
- Comprar 3 mil 705 ventiladores para vagones y 258 compresores para mejorar los sistemas de frenado y de cierre de puertas de los trenes. La instalación de ventiladores iniciará el segundo semestre de 2014 y concluirá en el primer trimestre de 2016. Y la instalación de compresores iniciará en el segundo semestre de 2014 y concluirá a finales de 2016.

[...]

Que conjuntamente la Secretaría de Transporte y Vialidad y el Sistema de Transporte Colectivo, incorporaron un dictamen previo parámetros de disponibilidad del material rodante, tomando en cuenta vida útil, obsolescencia tecnológica, disponibilidad de refacciones en el mercado nacional e internacional, implementación de nuevas tecnologías compatibles a las existentes, entre otros. Y por lo que hace a instalaciones fijas, su mantenimiento o remodelación para adaptar las áreas de accesibilidad universal para personas con discapacidad, adultos mayores y en situación de vulnerabilidad.

Que para la elaboración del dictamen, la Secretaría de Transportes y Vialidad tomó en cuenta los resultados de la consulta ciudadana sobre la modificación de la tarifa del Metro, aplicada los días 29 y 30 de noviembre y 2 de diciembre del año en curso [...]

En la "Encuesta a los Usuarios del Metro", respecto a la pregunta "si el costo de Metro fuera de cinco pesos, con estos dos pesos adicionales, el Gobierno del Distrito Federal se compromete a no aumentar más la tarifa en el sexenio, a poner más trenes en servicio y a darles buen mantenimiento, a fin de que se reduzcan las aglomeraciones, los tiempos de espera, lo retrasos en el servicio y que pueda viajar con ventilación y seguridad ¿estaría dispuesto a pagar cinco pesos?. La respuesta fue: PARAMETRÍA: 53.3% Sí [...], CONSULTA MITOFSKY: 56.2% Sí [...] y COVARRUBIAS Y ASOCIADOS: 57.6% Sí [...].

[...]

ACUERDO POR EL QUE SE EMITE RESOLUCIÓN QUE DETERMINA EL IMPORTE DE LA TARIFA APLICABLE AL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO (METRO)

Primero.- La tarifa para los usuarios del servicio público de trasporte que presta el Sistema de Transporte Colectivo (METRO) será de $5.00 (Cinco Pesos 00/100 M.N) por viaje, incluyendo transbordos.

[...]
Tercero.- Se constituirá un Fideicomiso que reciba y administre los recursos provenientes del incremento de $2.00 (Dos Pesos 00/100 Moneda Nacional) respecto de la tarifa anterior, vigilando que se destinen a atender los requerimientos de rehabilitación, actualización, sustitución y mantenimiento del material rodante e instalaciones fijas que en el Sistema de Transporte Colectivo opera en beneficio de los usuarios.

[...]

6. Acta circunstanciada de 27 de enero de 2014, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta la comparecencia de la [persona peticionaria C2] a las instalaciones de este Organismo, de la que se desprende lo siguiente:

[...] Soy estudiante y usuaria del Sistema de Transporte Colectivo "Metro", me encuentro inconforme con el aumento a la tarifa del Metro toda vez que es un grave *golpe a mi economía [...] la medida es una exacción indebida, desproporcionada e* ilegal que no contribuye a la justa distribución de la riqueza entre los habitantes de la Ciudad de México. El Director General del Sistema de Transporte Colectivo, [...]

prometió que con el aumento habría mejoras en las instalaciones del Metro, de los trenes a fin de agilizar el servicio y el retiro de los vagoneros, pero eso no ha sucedido, en los últimos días se ha incrementado la presencia de vagoneros en los trenes [...]. Además en la estación Chabacano el techo de los pasillos se encuentra en mal estado toda vez que existen fisuras y humedad en las mismas [...]

7. Acta circunstanciada de 12 de marzo de 2014, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el acompañamiento de la manifestación que realizaron algunas personas con motivo del alza a la tarifa del metro, de la que se desprende lo siguiente:

> [...] siendo las 17:00 horas [...] el suscrito hice presencia en las instalaciones del Metro la Raza [...] en una ocasión se observó que los elementos de seguridad pública increparon a las personas manifestantes en hora cercana a las 18:30, sin que ocurrieran mayores incidentes ni se detuviera a persona alguna. [...]

8. Acta circunstanciada de 18 de marzo de 2014, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el acompañamiento de la manifestación que realizaron algunas personas con motivo del alza a la tarifa del metro, de la que se desprende lo siguiente:

> [...] en general no se observaron actos de molestia en contra de los manifestantes, a excepción de las estaciones Insurgentes, Chapultepec e Hidalgo, generado por la intervención de personal de Seguridad cuando los manifestantes eran increpados por algunas personas usuarias del Metro; en los tres casos mencionados, de inmediato el visitador adjunto ubicado en el Centro de Monitoreo solicitaba desde ese lugar, que se avisara al personal de seguridad y protección civil, que no se molestara a las personas manifestantes y que se intentara calmar las cosas, de tal manera que no se observó que alguna persona fuera detenida. [...]

9. Oficio PBI/DO/0407/03-14 de 21 de marzo de 2014, suscrito por el licenciado David Vázquez Guendulain, Primer Superintendente Director Operativo de la Policía Bancaría e Industrial, dirigido al C. Juan Manuel Vázquez Márquez, Jefe del Sector F en la misma dependencia, en el que se informa lo siguiente:

> [...]
> Como Jefe de Sector "F" deberá instruir al personal operativo a su cargo, comisionado en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo, para que eviten obstaculizar o entorpecer el derecho de reunión y asociación que asiste a los integrantes del movimiento "PosMeSalto". En este sentido, promueva lo pertinente para que las personas que se manifiestan no sean reprimidas, censuradas u obstaculizadas por servidores públicos de esta Institución, al momento de estar manifestando públicamente sus ideas u opiniones mediante la acción de "liberación de torniquetes" [...]
>
> En caso de que se detenga a alguna de dichas personas, sea estrictamente por que exista orden de autoridad competente, sea sorprendida en flagrante comisión de delitos o de infracciones cívicas y en todo momento los policías respeten sus garantías constitucionales y demás derechos, poniéndolos a la inmediata disposición de la autoridad competente. Sobre ello es importante asentar que saltarse el torniquete NO

constituye una infracción cívica de acuerdo con la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal [...]

10. Acta circunstanciada de 28 de marzo de 2014, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el acompañamiento dado a la manifestación que realizaron algunas personas con motivo del alza a la tarifa del metro, de la que se desprende lo siguiente:

[...]
El punto de reunión en esta ocasión fue el de la estación Buenavista [...].

[...] en hora cercana a 19:30 horas, un usuario del Metro increpó a un manifestante alzándole la voz sin que la persona manifestante hubiera dado alguna razón para ello. Una vez que se calmó la situación, el encargado de seguridad de esa estación, policía primero Emeterio Sánchez se acercó a las tres personas manifestantes para pedirles que se retiraran del lugar. Ante esta situación el suscrito se acercó para manifestarle que en el mes de febrero del presente año, se logró un acuerdo con el personal del Sistema de Transporte Colectivo Metro para que permitiera la manifestación y toma de torniquetes, con la condicionante de que no se tocaran ni manipularan los torniquetes para evitar descomponerlos. Ante mi observación, el oficial se retira a su cabina donde dialoga por teléfono para que en cuestión de 15 minutos llegara un grupo de 7 granaderos a observar las acciones. El suscrito procedí a acercarme con los granaderos para saludarlos y decirles que todo estaba bien, ante esta situación, los granaderos procedieron a retirarse del lugar.

Un segundo incidente ocurrió en la hora cercana a las 21:00 horas, entre dos servidores públicos de Protección Civil del Sistema de Transporte Colectivo Metro con dos personas manifestantes, debido a que [...] les parecía que se estaban burlando de ellos. En esta ocasión intervinieron dos servidores públicos de Quejas y Orientación de este Organismo para establecer la tranquilidad. [...]

[...] mientras había 3 policías vigilando de manera muy atenta las actividades de las personas manifestantes, a cuatro metros de donde se encontraban manifestando, específicamente en el túnel de acceso al convoy, había dos personas [...] vendiendo donas, papas fritas y productos congelados conocidos como "bolis", sin que los elementos de seguridad pública hicieran algo al respecto. Ante esta situación hice esta observación a los policías, quienes únicamente se concretaron a decirles a las personas comerciantes que se retiraran de ese lugar porque "ya los habían cachado los de derechos humanos" [...].

11. Oficio DJ/0824/2014 de 20 de mayo de 2014, suscrito por el licenciado Jorge Gabriel Morfin Salcedo, Director Jurídico de la Secretaría de Transporte y Vialidad, el cual contiene la siguiente información:

[...] los motivos y fundamentos legales por los cuales se autorizó el aumento de la tarifa del Servicio de Sistema de Transporte Colectivo (METRO), le informo lo siguiente:

El fundamento se encuentra en la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal la cual en sus artículos 78, 79, 80, 81 y 82 establece la posibilidad de fijar o modificar las tarifas para el transporte público, así como en los numerales 99 y 100 del Reglamento de Transporte del distrito Federal, por lo que el incremento de tarifa, en el caso concreto

del Sistema de Transporte Colectivo [METRO], sí está previsto [...] con lo cual se le dota de certeza jurídica necesaria para conocer de forma puntual los supuestos y condiciones en los que puede actuar la autoridad; derivando todo lo anterior, el acto de autoridad se encuentra debidamente fundado y motivado y no viola Derecho Humano ni Garantía Constitucional.

[...] es importante que se tomó en cuenta (sic) a los usuarios mediante encuestas las cuales son simples instrumentos de opinión que buscan medir el impacto de una decisión adoptada por la autoridad pero en el caso concreto [...] las mismas no determinaron el aumento de la tarifa.

De igual forma, el incremento en la tarifa es necesario para garantizar la prestación del servicio en condiciones de seguridad, así como atender los requerimientos de rehabilitación, actualización y mantenimiento del material rodante e instalaciones fijas, cubrir los gastos de operación y administración; en razón de que la sociedad está interesada en que la prestación de este servicio se realice en condiciones de seguridad, comodidad, higiene, calidad y eficacia, los cual se traduce en el interés social que debe prevalecer, por cuestión de orden público, sobre el beneficio unipersonal.
[...]
Por lo que hace al ajuste de la tarifa, es necesario para garantizar la continuidad en la prestación del servicio en condiciones de seguridad, así como atender los requerimientos de rehabilitación, actualización y mantenimiento del material rodante e instalaciones fijas, cubrir gastos de operación y administración, siendo esto una causa de interés social o público; en razón de que la sociedad está interesada en que la prestación del servicio público de transporte se realice en condiciones de seguridad, comodidad, higiene, calidad, eficacia y con el uso de tecnologías ambientales sustentables.

La operación continua del Sistema de Transporte Colectivo "METRO", ha impactado en que parte de sus equipos y sistemas están por concluir su vida útil, lo que ocasiona demora en los trenes y saturación en las estaciones, por lo que es necesario contar con el valioso apoyo de los usuarios de uno de los organismos públicos descentralizados de mayor movilidad de personas en la Ciudad de México y área conurbada, para actualizar la tarifa, que permita brindar un mejor servicio.

[...] de conformidad con la Ley de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, existen periodos y formas para modificar las tarifas previamente establecidas por lo que esta Autoridad en estricto cumplimiento a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación a la ley citada y Derechos Humanos, por el momento no es posible considerar una reducción de la tarifa del metro.
[...]

12. Acta circunstanciada de 29 de julio de 2014, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta la entrevista realizada a la [persona peticionaria 2], de la que se desprende la siguiente información:

¿Cuál ha sido el impacto a su economía? "Me ha generado un desequilibrio económico ya que contábamos con el dinero justo para nuestras diversas necesidades básicas, y ahora con el aumento de la tarifa del metro, me las he visto complicadas"

¿En un día cuantas ocasiones utiliza el metro? "Aproximadamente 2 a 3 veces".

¿Cuál es el recorrido diario por el sistema de transporte colectivo metro? "Me traslado de San Lázaro a Sevilla para ir a la escuela y en ocasiones de San Lázaro a Garibaldi para Trabajar".

¿Cuánto gasta en transporte de metro actualmente y cuanto gastaba anteriormente? "ahora gasto entre 20 a 25 pesos diarios, y anteriormente gastaba 12 pesos diarios".

¿Se le hizo alguna encuesta por personal del sistema de transporte colectivo sobre el aumento de la tarifa? "No, en ningún momento fui informado o encuestado sobre el aumento a la tarifa, no se nos tomó en cuenta a los usuarios solo subieron la tarifa sin comunicado".

[...] el peticionario señaló que lo peor del aumento de la tarifa del metro es que desde que subió dicha tarifa el servicio es más deficiente y no ha habido mejora alguna, "el servicio ha sido peor".

[...]

13. Oficio 423/1.0/263/2014 de 4 de agosto de 2014, suscrito por el Director de la Facultad de Economía de la Universidad Nacional Autónoma de México, del que se desprende la siguiente información:

[...]
Emita una opinión técnica con base en el Dictamen Previo a Establecimiento o Modificación de la Tarifa del Organismo Público Descentralizado, Sistema de Transporte Colectivo Metro por el cual se modificó el costo de la tarifa Sistema de Transporte Colectivo Metro, en el cual se analice:

Si en este Dictamen se estudiaron y consideraron las variables referidas en la norma citada (el tipo de servicio, el salario mínimo, el precio unitario del energético de que se trate, el precio de Gobierno de las unidades, el índice nacional de precios al consumidor y en general todos los costos directos o indirectos que incidan en la prestación del servicio).

[...] la infraestructura con la que cuenta el STC-Metro [...] muestra que el valor actualizado de la misma asciende a 233,099 millones de pesos. Esta infraestructura demanda un mantenimiento permanente, así como una rehabilitación e integración de nuevas tecnologías para mantener la calidad del servicio en términos de eficiencia y seguridad.

En cuanto a sus ingresos, en promedio desde el año 2000, un 43% está representado por ingresos propios (venta de boletos univiaje, de tarjetas inteligentes, de espacios de publicidad y arrendamiento de locales comerciales, principalmente) y el restante 57 % corresponde a aportaciones del GDF. Vale la pena mencionar que el peso de los ingresos propios dentro de los ingresos totales del STC-Metro ha venido creciendo, ya que mientras que en el año 2000 estos representaban un 39% para el año 2012 este porcentaje se ubicó en 45%.

Por su parte, sus egresos muestran que el gasto en operación y mantenimiento absorbe en promedio un 32% de sus gastos totales lo que, a consideración del STC-Metro, es insuficiente para llevar a cabo de manera integral los programas de mantenimiento establecidos. Esto ha ocasionado un rezago acumulado en el mantenimiento de su infraestructura que a su vez afecta la calidad y la seguridad del servicio. Específicamente, 105 de los 361 trenes con los que cuenta el sistema se encuentran fuera de servicio debido a que están en mantenimiento o por falta de refacciones.

En conjunto, la comparación de ingresos propios y gastos del STC-Metro muestra que el promedio anual de déficit es de 54%, es decir, se capta menos de la mitad de lo necesario para cubrir los costos.

En el periodo 1999-2013 estos precios [salario mínimo general, energía eléctrica y el Índice Nacional de Precios al Consumidor] han aumentado en promedio 134% [...] en el mismo periodo la tarifa del STC-Metro [...] se ha incrementado 100% al pasar del $1.50 a $3 por viaje.

[...] el análisis de los costos directos e indirectos del STC-Metro muestra que, con la tarifa anterior, y con una afluencia anual de 1, 457 millones de usuarios genera (sic) ingresos propios por 4,371 millones de pesos con los que se cubre sólo en 28% de los aproximadamente 15,298 millones de pesos que representan costos totales [...]. En este sentido se puede afirmar que el subsidio representa alrededor de 10 mil millones de pesos.

Es decir, el principal problema del STC-Metro es este déficit entre ingresos y costos, problema que, como se mencionó, implica diversos rezagos en materia de mantenimiento de su infraestructura y equipos [...]

[...] si bien ha habido aumentos en los precios de los componentes de los costos del sistema [...], el principal problema está en el déficit entre ingresos y costos ya que los primeros no son suficientes para cubrir los segundos. De ahí que la principal razón para ajustar su tarifa no sea un aumento de sus costos sino la insuficiencia de sus ingresos.

Este rezago de los ingresos [...] es el resultado de una política de subsidios que ha tratado de apoyar a los usuarios del sistema, pero que al posponer por varios años las revisiones a la tarifa ha generado una ampliación de la brecha entre ingresos del sistema y costos que han repercutido negativamente en el mantenimiento de las unidades que prestan el servicio y de la infraestructura.

Si el Dictamen tomó como base los estudios técnicos emitidos por el Consejo Asesor de Transporte, los concesionados, las empresas paraestatales, organismos descentralizados y demás prestaciones del servicio público de transporte.

De la revisión del Dictamen que elaboró SETRAVI [...] se desprende que éste tomó en cuenta dos estudios que proveyó el STC-Metro:

(1) "El Estudio Financiero para Ajuste de la Tarifa del Órgano Público Descentralizado Sistema de Transporte Colectivo"
(2) Los resultados de las Encuestas de los Usuarios del Metro.

Del primero se utilizó la información para los análisis sobre necesidades de mantenimiento y costos [...] mientras que, de forma complementaria, del segundo grupo de encuestas, levantadas los días 29 y 30 de noviembre y 2 de diciembre [...] los resultados permitieron concluir que existe disposición a pagar 5 pesos de tarifa por parte de la mayoría de los usuarios.
[...]
Se determine si el Dictamen atiende factores económicos reales conforme a la situación económica del país.

El Dictamen reconoce que el aumento de la tarifa repercutirá en la economía familiar. De acuerdo con resultados de las Encuestas a los Usuarios del Metro [...] antes del aumento de la tarifa los usuarios del metro gastaban en promedio $28.2 diarios en transporte. Suponiendo que usen el metro dos veces al día [...] la nueva tarifa implicaría un gasto extra de $4 diarios, lo que se traduce un aumento del 14% en sus gastos de transporte.

Sin embargo, es necesario mantener un equilibrio entre los costos del STC-Metro y la calidad del servicio ya que, como se vio, existe un rezago en el mantenimiento de la infraestructura del STC-Metro que repercute en la calidad del servicio y puede generar mayores costos a las familias en caso que tengan que recurrir a otros medios de transporte. Tampoco hay que perder de vista que el subsidio al Metro no puede crecer en forma ilimitada, que además compite con el subsidio a otros medios de transporte [...].

[...] 50% de los entrevistados estaría dispuesto a pagar en promedio $5.6 por viaje. El porcentaje de personas dispuestas a pagar 5 pesos por viaje aumenta a 65% cuando se les explica que con esos recursos extra el STC-Metro permitiría aumentar la frecuencia de los trenes y mejorar las instalaciones. A estos hay que añadir la exención de pago a grupos vulnerables, que permite focalizar de mejor manera el subsidio, que sigue siendo considerable.

Si con base en el contenido del Dictamen es justificado el incremento al alza a la tarifa del metro de tres a cinco pesos.

Tomando en cuenta que los resultados de las Encuestas a los Usuarios del Metro permiten concluir que existe disposición a pagar 5 pesos de tarifa, que esta tarifa implica que habrá un subsidio de 52% de los costos de servicio (y no del 71% como ocurría antes del incremento) por lo que seguiría subsidiando una parte de la operación para seguir beneficiando a la población en general y que los recursos adicionales de esta tarifa (aproximadamente 2,914 millones de pesos anuales) pretenden utilizarse para el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura del STC-Metro (específicamente para rehabilitar los trenes actualmente no utilizados y así disminuir los tiempos de espera), puede concluirse que el incremento de la tarifa representa un balance entre fortalecer las finanzas del STC-Metro [...] y continuar beneficiando a los usuarios a través de un servicio económico subsidiado, más eficiente y más seguro.

14. Oficio GJ/0120/15 de 12 de enero de 2015, suscrito por la licenciada Yuki Elena Susuda Valverde, Gerente Jurídico del STC, en el que se informó lo siguiente:

[...] en lo relativo al comercio ambulante, se comenta que en el 2014 se incrementó el número de elementos de los cuerpos policiales al interior del Sistema de Transporte

Colectivo, principalmente la Policía Bancaria e Industrial, para intensificar la presencia policial en andenes y vagones.

Es por ello que a partir del mes de abril del 2014, como medida de seguridad, los Directores Operativos de las Corporaciones Policiales al servicio de este Organismo, instruyeron a elementos bajo su responsabilidad a que mantengan presencia policial en el interior de vagones, con el propósito de prevenir, disuadir y erradicar tanto la comisión de faltas administrativas, entre las que se encuentra el comercio informal, así como conductas ilícitas; es por ello que dichos elementos tienen, entre otras, las siguientes consignas: 1.- Al arribar los trenes a la estación, tiene que asomarse en la dirección que éstos llegan, y 2.- Haga sonar su silbato. Las anteriores acciones, tienen como finalidad que tanto el público usuario como el personal del Sistema asignado a trenes y estaciones, advierta que ese tren cuenta con custodia policiaca, a efecto de brindar los apoyos que se requieran, así como para inhibir y/o detectar la comisión de faltas administrativas y/o conductas ilícitas.

Asimismo, el personal de la Gerencia de Seguridad Institucional tiene la consigna de que en coordinación con los elementos policiales, de manera permanente realicen recorridos en andenes, pasillos, escaleras y vagones, a efecto de garantizar la seguridad del público usuario, trabajadores e instalaciones, brindando de manera oportuna los apoyos necesarios y en el caso que nos ocupa asegurar y remitir a quienes realicen acciones que infrinjan la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal.

15. Oficio GOM/15-1317 de 30 de junio de 2015, suscrito por el ingeniero Miguel Arturo Tamayo Lemus, Gerente de Obras y Mantenimiento del STC, el cual contiene la siguiente información:

ASUNTO: ESTADO DE AVANCE [relativo a la nivelación de las vías en la Línea A]
Obra: Suministro e hincado de tablaestaca (sic) metálica para confinamiento del cajón estructural de la Línea "A" del Sistema de Transporte Colectivo.
[...]
Monto contrato principal: $82, 042,174.68 más IVA
Plazo de ejecución contractual: del 13 de marzo al 12 de septiembre de 2015
Avance: 18%
[...]
Obra: Obra civil consistente en la rehabilitación del cajón estructural en tramos dañados, así como la reconstrucción de juntas de expansión y construcción de la Línea "A"
[...]
Monto contrato principal: $87,388,513.07 (s/IVA)
Plazo de ejecución contractual: del 13 de marzo al 12 de octubre de 2015
Avance: 15%
[...]
Obra: Corrección de trazo y perfil de la vía de la Línea "A"
[...]
Monto contrato principal: $68,466,109.65 (S/IVA)
Plazo de ejecución contractual: 13 de marzo al 31 de diciembre de 2015
Avance: 7%
[...]

16. Oficio GIF/1970/2015 de 1 de julio de 2015, suscrito por el ingeniero A. Octavio Lomelí Escobar, Gerente de Instalaciones Fijas del STC, del que se desprende la siguiente información:

[...] relativo a la sustitución de 50 escaleras eléctricas por nuevas en líneas 1, 2 y 3; durante el segundo semestre de 2014 se sustituyeron 27 escaleras electromecánicas en líneas 1, 2, 3 y 7, así mismo en el periodo de enero al 30 de junio de 2015, se pusieron en operación al usuario 10 unidades más, haciendo un total de 37 equipos puestos en servicio, con el compromiso de concluir con el total de 62 escaleras al 31 de diciembre de 2015, superando el compromiso inicial de 50 escaleras.
[...]

17. Oficio GSI/02473/2015 de 2 de julio de 2015, suscrito por el licenciado Jorge Salvador Esquinca Montaño, Gerente de Seguridad Institucional del STC, el cual contiene la siguiente información:

[...] la cronología de la incorporación de los 1,200 policías adicionales, es la siguiente:

Fecha de ingreso	No. de elementos
Septiembre de 2013	267
Noviembre de 2013	220
Diciembre de 2013	200
Febrero de 2014	250
Abril de 2014	263
Total	1200

18. Oficio 71000/DMMR/2015/2315 de 7 de julio de 2015, suscrito por el C. Martín Esquivel Rodríguez, Director de Mantenimiento de Material Rodante, del STC, el cual contiene la siguiente información:

[...]
Se ha concluido con la elaboración de Especificaciones Técnicas para la adquisición de 45 trenes nuevos para la línea 1, con lo cual se continúa con el proceso de adquisición.
En proceso de Estudio de Precios de Mercado para la adquisición de los 45 trenes.
Se envió el documento denominado Análisis Costo Beneficio (ACB) a la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal para la autorización multianual relativa a la adquisición de 45 trenes nuevos para línea 1.

[...]

Se llevó a cabo la Licitación Pública Nacional [...] para la contratación del servicio "MANTENIMIENTO MAYOR A UN LOTE DE 45 TRENES DE 9 CARROS DE RODADURA NEUMÁTICA MODELO NM-02", sin embargo, por razones ajenas al Organismo se declaró desierto el proceso licitatorio.

[...] el H. Consejo de Administración del STC, aprobó la modificación del calendario de gastos para los Servicios de Mantenimiento Mayor por Sistemas, a un lote de 45 trenes NM-02.
Se ha enviado la Ficha Técnica correspondiente a este Servicio para gestionar ante la Secretaría de Finanzas del Gobierno del Distrito Federal, la autorización presupuestal multianual 2015-2018.

Se elaboraron 7 órdenes de servicio para la contratación de los Servicios de Mantenimiento Mayor por Sistema a un lote de 45 trenes NM-02. Actualmente se encuentran en Estudio de Precios de Mercado.
[...]

Con las refacciones adquiridas se ha recuperado y reincorporado al servicio 26 trenes que estaban fuera de servicio, 22 de rodadura neumática, 4 de rodadura férrea, de diciembre de 2013 a junio de 2015. Para el segundo semestre de 2015, se estima incorporar al servicio 11 trenes más.

[26 trenes recuperados en el periodo de 2014-2015 en las líneas 1,3, 5, 7, 8, 9, A y B]
[...]

Compra de 3,804 ventiladores para trenes. Se formalizó el contrato [con] la empresa Equipos Industriales y Suministros S. A. de C. V. para la adquisición de 3,416 motoventiladores.

Asimismo se generó el convenio modificatorio [...] para incrementar la cantidad de 388 motoventiladores, haciendo un total de 3,804 motoventiladores.

De acuerdo a las fecha (sic) de entrega establecidas en el contrato en referencia, el STC ha recibido a la fecha 2,812, estos ventiladores contribuyen a mejorar los niveles de confort a los usuarios de las líneas 3, 7, 8 y 9. Se tiene programado instalar los ventiladores en 57 trenes [...] la instalación de los ventiladores comenzó en junio de 2014, a la fecha se llevan instalados 1,568 ventiladores en 25 trenes, éste proceso se concluirá en octubre de 2016.
Compra de 258 Compresores. Se formalizó el contrato [...] para la adquisición de 258 motocompresores.

De acuerdo a las fechas de entrega establecidas en el Contrato en referencia, el STC recibió en diciembre de 2014, 86 motocompresores con bomba rotativa (de tipo tornillo), se están instalando en trenes que circulan en las líneas 3, 7, 8 y 9, estos motocompresores sirven para el suministro de aire comprimido para el sistema de puertas (apertura y cierre) y sistema de frenado neumático, entre otros, las instalaciones de motocompresores inició en el segundo semestre de 2014, a la fecha se llevan instalados 75 motocompresores, este proceso concluirá a finales de 2016.
[...]
Se suscribió el Contrato Administrativo para la prestación del Servicio de Sustitución del Sistema de Tracción Frenado de 85 trenes JH's, consistente en el Servicio de modernización y su Mantenimiento, así como a los Sistemas de puertas y de Generación de Aire, con la empresa [...] la cual se encargará de sustituir el Sistema de Tracción Frenado a 85 trenes con tecnología electromecánica tipo "JH" y proporcionar Servicio de Mantenimiento por 10 años, iniciando con la firma del contrato, pago del anticipo en 2014 y Autorización de Ingeniería, Diseño del Proyecto y Refacciones en el 2015. A la fecha se cuenta con un porcentaje de avance de 0.33% de la modernización de 85 trenes y de 28% de avance del tren prototipo. (31 de mayo de 2015).
La fuente de pago de estos servicios proviene del aumento de la tarifa para el mejoramiento del metro a través de un fideicomiso maestro irrevocable y de administración.
[...]
Al mes de mayo se han otorgado 78,841,258 pases gratuitos, de los cuales

Rubro	Porcentaje (%)
Tercera edad	54.07
Menores de 5 años	6.51
Discapacitados	8.31
Trabajadores y derechohabientes de STC	13.40
Agencia investigadora A, B y C	5.07
Instituto de la Juventud	8.28
Comisión y Consejo Ciudadanos	4.36

[...]
[Se han incorporado los 1,200 policías adicionales]

[...] con la incorporación de los elementos policiales se han incrementado los recorridos en andenes, pasillos, vagones y escaleras de las instalaciones que conforman la Red de Servicio, con la finalidad de prevenir y erradicar el comercio informal, por lo que de conformidad con la información proporcionada por la Coordinación Técnica del 13 de diciembre de 2013 al 30 de junio de 2015, se han realizado 44,382 remisiones de vendedores al Juzgado Cívico correspondiente.
[...]

19. Oficio SGAF/50000/1025/15 de 15 de julio de 2015, suscrito por el licenciado José Felipe Romero Pérez, Subdirector General de Administración y Finanzas, del STC, el cual contiene lo siguiente:

Los recursos concentrados en el Fideicomiso al mes de junio de 2015, corresponden a los ingresos por concepto de $2.00 pesos que se obtiene por el ajuste de la tarifa e intereses, ascienden a $3,689 millones [...]
Después del pago de recursos del avance en la ejecución de los proyectos, la cantidad en el Fideicomiso es de $2,375.8 miles al mes de junio de 2015.
Los proyectos que se encuentran en proceso de ejecución, son los siguientes:

- Proyecto 3. Mejora de los tiempos de recorrido en las Líneas 4, 5, 6, y B, mediante la modernización del sistema de tracción-frenado de 85 trenes que están en operación.
- Proyecto 4. Renivelación de las vías en la Línea A.
- Proyecto 5. Reparación de 105 trenes que están fuera de servicio.
- Proyecto 8. Renovar íntegramente la línea 1 y remodelar sus instalaciones.

Correspondiente al Proyecto 2. Dar mantenimiento mayor a los 45 trenes de la Línea 2, se realizó la Licitación Pública 30102015-008, la cual fue declarada Desierta.

Al mes de junio los egresos acumulados por la ejecución de proyectos, asciende a la cantidad de $1,313.45 millones, integrados de la siguiente forma:

No	Proyecto	Contrato	Proveedor	Egresos 2014-2015
3	Mejora de los tiempos de recorrido en las Líneas 4, 5, 6, y B	STC-CNCS-173/2014	ALSTOM	924,456,767.59
4	Renivelación de las	SDGM-GOM-2-	Consultoría	28,550,676.76

	vías en la Línea A	08/15	Metropolitana de Ingeniería, S-A de C.V	
		SDGM-GOM-2-09/15	Consorcio Constructor e Inmobiliario Pegaso, S.A de C.V	30,536,187.38
		SDGM-GOM-0-01/15	Ingenieros en Mantenimiento Aplicado, S.A de C.V	11,913,103.09
5	Reparación de 105 trenes que están fuera de servicio	STC-GACS7CCE-IMP-4017/2014 Y 4018/2014	RYMSA	228,973,738.10
		STC-CNCS-0170/2014	Soluciones en electrónica	89,020,682.22
6	Renovar íntegramente la línea 1 y remodelar sus estaciones	STC-CNCS-67/2014	SYSTRA, S.A	-
				1,313,451,155.16

[...]

20. Acta circunstanciada de 21 de julio de 2015, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en las instalaciones del metro Chabacano de la Línea 9 del STC, de la que se desprende lo siguiente:

> [...]
>
> En el tren que me trasladó hacia ese lugar, el cual aborde en la estación Ermita de la Línea 2, observe a dos personas aparentemente invidentes recorriendo el tren y entonando canciones, al mismo tiempo que pedían una ayuda económica. Acto seguido observé durante el viaje a una persona del sexo femenino que vendía dulces [...] las tres personas descendieron en la estación Chabacano de la Línea 2.
>
> Al bajar del transporte observé que en el techo de la zona de descenso de la Línea 2 de la estación Chabacano hay 21 lámparas que no encienden, aun cuando había otras que estaban funcionando en ese momento.
>
> A continuación me desplacé al trasbordo de la Línea 2 con la Línea 8 de la misma estación y me percaté que en el techo existen manchas aparentemente de humedad, las cuales son visibles cerca de la zona donde está instalada la biblioteca pública y en dirección a las instalaciones de la Línea 8
>
> En el transbordo de la línea 8 a 9 de la citada estación observé que existen varias lámparas que no funcionan, incluso en algunas de ellas sólo se observan los cables asimismo hay una parte donde el techo del pasillo presenta gran cantidad de chicles pegados al mismo.
>
> En la estación correspondiente a la línea 9 me percaté de que existen manchas aparentemente de humedad arriba de un mural, el cual carece de datos de identificación, en la dirección hacia Tacubaya.
> [...]

21. Oficio DIDIT/766/2015 de 4 de noviembre de 2015, suscrito por el C. Juan Carlos Rubio Castro, Director de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, del STC, en el que se informa lo siguiente:

> [...] al mes de septiembre de 2015 se han otorgado 142.993 millones de pases gratuitos De los cuales

Rubro	Porcentaje (%)
Tercera edad	54.3
Menores de 5 años	6.0
Discapacitados	8.1
Trabajadores y derechohabientes de STC	13.3
Agencia investigadora A, B y C	5.8
Instituto de la Juventud	7.8
Comisión y Consejo Ciudadanos	4.7

22. Oficio GOM/15-1865 de 5 de noviembre de 2015, suscrito por el maestro Martín Yáñez Naranjo, Encargado de la Gerencia de Obras y Mantenimiento del STC, del que se desprende la siguiente información:

> [...]
> Renivelación de Vías de la Línea "A" del Sistema de Transporte Colectivo.
> [...]
>
> Se realizaron tres procedimientos de licitación pública para la contratación de los trabajos [...]
>
> Adicionalmente, se celebró con la Universidad Nacional Autónoma de México el Convenio de Colaboración SDGM-GOM-C-01/15
>
> Está en proceso el desarrollo de actividades derivadas de dicho convenio para la "Asesoría Técnica de Acompañamiento para la revisión y validación de las medidas correctivas que se implementarán para mitigar los problemas geotécnicos y estructurales del tramo Pantitlán – La Paz de diciembre de 2015, con un importe de $6,328,960.00 [...]
>
> Ejecución de obras
>
> 1. Corrección del trazo y perfil de la vía de la Línea "A" del Sistema de Transporte Colectivo
>
> Estos trabajos tienen como objetivo corregir las deformaciones de la vía. Se realizan en horario nocturno a fin de evitar afectaciones al servicio que se brinda a los usuarios.
>
> Actualmente está en proceso de implantación de referencias topográficas, la renivelación y realineación de vías conforme al proyecto aprobado, así como el ajuste de parámetros geométricos de catenaria (sic), en el tramo comprendido de la estación Guelatao a la estación La Paz. Está en proceso de sustitución de pernos tirafondo degollados y la liberación de esfuerzos en la vía.
>
> A la fecha del presente informe han sido concluidas al 100% las actividades siguientes:

- Levantamientos topográficos de la totalidad del tramo en que se realizará la corrección del trazo y perfil de la vía, con una longitud de 25,996 metros de vía sencilla.
- Proyecto para corrección de trazo y perfil de vía.
- Corrección de trazo y perfil de vía en los tramos comprendidos de la estación Agrícola Oriental a Canal de San Juan y de Canal de San Juan a Tepalcates.
- Sustitución de clemas de madera para cables de alta tensión.
- Colocación de mangas aislantes termocontráctiles para protección de catenaria en cruces con puentes vehiculares.
- Ajuste de parámetros geométricos de catenaria en el tramo comprendido de la estación Agrícola Oriental a la estación Guelatao.

2. Obra civil consistente en la rehabilitación del cajón estructural en tramos dañados, así como la reconstrucción de juntas de expansión y construcción de la Línea "A" del Sistema de Transporte Colectivo.

El objetivo de estos trabajos consistió principalmente en la reparación de las fallas estructurales existentes en el cajón del metro. Para la reconstrucción de los tramos de mayor grado de dificultad, fue necesario realizar el cierre parcial de la Línea "A", en el tramo comprendido de la estación Guelatao a la estación La Paz del 13 de junio al 23 de agosto de 2015, cumpliendo en dicho periodo con las metas establecidas. Los trabajos restantes han sido ejecutados, a partir del 13 de marzo de 2015, en horario nocturno.

Debido a que se lograron economías en la ejecución de los trabajos, fue posible programar trabajos adicionales a los contemplados originalmente. Estos trabajos comprenden la corrección de zonas de vías con balastro cementado, la reconstrucción de la pasarela de acceso a la estación de Guelatao y la reparación de muros de la estación Canal de San Juan y tienen como objetivo mejorar la estabilidad de la vía y la seguridad de las instalaciones.

3. Suministro e hincado de tablaestaca (sic) metálica a ambos lados de cajón estructural se mejorarán las condiciones del suelo bajo el cajón estructural, mismo que se ve fuertemente afectado por el gran número de grietas existentes en la zona.

A la fecha, está en proceso el hincado de tabláestaca (sic), por ambos lados del cajón estructural, en los tramos Guelatao – Peñón Viejo, Acatitla – Santa Marta y Santa Marta – Los Reyes.

Avance físico al 31 de octubre de 2015

El avance global acumulado al 31 de octubre de 2015 es del 65%, con los avances por proyecto indicados en la tabla siguiente:

Obra	Monto contratado	Avance real al 31-oct-2015	
		Importe	%
1. Corrección del trazo	$79,420,687.26	$41,703,802.88	52.51%
2. Obra civil	$101,370,675.16	$101,370,675.16	100.00%
3. Suministro e hincado de tablaestaca (sic) metálica	$95,168,922.63	$35,355,254.76	37.15%

23. Oficio GSI/004564/2015 de 10 de noviembre de 2015, suscrito por el maestro Marco Antonio Muñoz Valdez, Gerente de Seguridad Institucional del STC, del que se desprende la siguiente información:

> Cuando se detecta a cualquier persona ejerciendo el comercio informal, se le presenta ante la autoridad competente, observando en todo momento el respeto a sus derechos humanos y garantías individuales; dicha autoridad es quien determina la sanción que en derecho corresponda.
>
> De conformidad con la información proporcionada por la Coordinadora de Servicios Externos, Licenciada Miriam Arceo Cuesta, del mes de diciembre de 2013, hasta el 31 de agosto de 2015, se han contratado a los siguientes elementos de la Secretaría de Seguridad Pública, para la erradicación del comercio informal:

CORPORACIÓN	NÚMERO DE ELEMENTOS
Policía Auxiliar del Distrito Federal	300
Policía Bancaria e Industrial	1,200
TOTAL	1,500

> [...] se han realizado un total de 53,850 presentaciones ante el Juzgado Cívico de personas que fueron sorprendidas realizando la venta informal dentro de este Sistema de Transporte.
> [...]

24. Oficio 71000/DMR/2015/3603 de 10 de noviembre de 2015, suscrito por el doctor Fernando Lozada Islas, Encargado de la Dirección de Mantenimiento en Materia Rodante, del STC, del que se desprende la siguiente información:

OBSERVACIÓN	INFORME
"[...]b) Cuantos trenes nuevos con aire acondicionado se han adquirido en lo que va del año [...]"	En lo que va del año, no se tienen ningún contrato para la compra de trenes nuevos neumáticos ni férreos, por lo que no tenemos trenes nuevos.
"[...]d) Grado de avance sobre el mantenimiento mayor a los 45 trenes de la línea 2, describa en que consiste (sic) [...]"	El proyecto de Mantenimiento Mayor a los trenes Modelo NM-02, está en proceso de integración de bases de licitación y especificaciones técnicas, se tiene previsto llevar a cabo la licitación pública durante el mes de diciembre del año en curso [2015].
"[...]e) Grado de avance relativo a la reparación de los 105 trenes que están fuera de servicio. Especifique en que consiste (sic) su mantenimiento [...]"	Son trenes que por falta de refacciones se pusieron fuera de servicio, los trabajos consisten básicamente en sustitución de tarjetas electrónicas, cambio de ruedas portadoras, mantenimiento profundo a bogíes y cambio de ruedas metálicas de seguridad.
"[...]f) Grado de avance sobre la modernización del sistema de tracción-frenado de 85 trenes para mejorar los tiempos de recorrido en las Líneas 4, 5, 6 y B, mediante; detalle en que consiste (sic) dicha modernización [...]"	El contrato de modernización se concretó a finales de 2014, actualmente se tiene en proceso el tren prototipo con un avance de 78%, se prevé concluido a finales de enero de 2015, de acuerdo al programa de realización, el tren dos y tres tienen un alcance de 27% y 11% respectivamente.
"[...]J) Grado de avance sobre la adquisición de ventiladores para vagones, compresores para mejorar los sistemas de frenado y de cierre de puertas de los trenes. Especifique el número de ventiladores y compresores instalados y en funcionamiento [...]	Se realizó la contratación multianual de 258 motocompresores y 3,804 motoventiladores. Respecto a la entrega de los motocompresores han sido recepcionados (sic) por el Organismo un 65% y de los motoventiladores se alcanzó el 100%. Se tiene programado instalar los ventiladores en trenes modelo

	NM-79, a la fecha se tienen instalados 2,253 motoventiladores. La instalaciones de motocompresores está prevista en trenes que circulan en las líneas 3, 7, 8, y 9, a la fecha se han instalado 90 motocompresores.

[...]

Lista de carros reparados
[...]
A la fecha se cuenta con un porcentaje de alcance de 1.53 de la modernización de 85 trenes. Al 31 de noviembre de 2015 se han iniciado trabajos en 3 trenes, el primer tren prototipo tiene un avance de 78% [...], el segundo y tercer tren un avance de 36 y 17 respectivamente.
[...]

Se tiene programado instalar los ventiladores en 57 trenes modelo NM-79 y 2 trenes modelo NM-83A, la instalación de los ventiladores comenzó en junio de 2014, a la fecha se llevan instalados 2,253 ventiladores en 37 trenes, éste proceso se concluirá en octubre de 2016.

[...] a la fecha se llevan instalados 90 motocompresores.
[...]

El proyecto de sustitución de escaleras electromecánicas que originalmente consideraba 50 escaleras, fue autorizado un incremento de 12 unidades, para hacer un total de 62 equipos los cuales se están sustituyendo en las Líneas 1, 2, 3, y 7 del Sistema de Transporte Colectivo. [en las estaciones: Revolución, Gómez Farías, Tacuba, Sevilla, Balderas, Isabel la Católica, Cuauhtémoc, Zaragoza, Salto del Agua, Popotla, Cuitláhuac, San Cosme, Niños Héroes, Hospital General, Zócalo, Normal, Colegio Militar, Pino Suárez, Juárez, Guerrero, General Anaya, San Antonio Abad y Ermita]

El proyecto dio inicio en enero de 2014 y a la fecha el avance en la sustitución de estas 62 escaleras es de 87 %, esperando que el próximo 31 de diciembre se alcance el 100%.
[...]

25. Oficio DIDT/0797/2015 de 17 de noviembre de 2015, suscrito por el C. Juan Carlos Rubio Castro, Director de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico, el cual contiene la siguiente información:

[...] la Modernización de Torniquetes y Generalización del uso de Tarjeta Recargable en la Red del Metro, es un compromiso considerado para atenderse con los recursos del Fideicomiso (FIMETRO). Actualmente se elabora la ficha técnica de los subsistemas de cómputo, redes LAN, bases de datos, sistema central y de gestión de peaje (Equipo POS y Tarjeta del Distrito Federal). [...]

26. Oficio GOM/15-1973 de 18 de noviembre de 2015, suscrito por el maestro Martín Yánez Naranjo, Encargado de la Gerencia de Obras y Mantenimiento del Sistema de Transporte Colectivo, en el que se señaló lo siguiente:

[...]

Se estima que en el primer semestre del ejercicio fiscal 2016 se tendrá el proyecto ejecutivo que permitirá iniciar con las etapas de la renovación y remodelación integral de la Línea 1 en el segundo semestre de 2016, que se programa, tentativamente concluya en el ejercicio fiscal 2018.

27. Oficio SP/677/15 de 24 de noviembre de 2015, suscrito por el ingeniero Manuel Fernando Galindo Altamirano, Encargado de la Subgerencia de Proyectos, del STC, el cual contiene la siguiente información:

[...] uno de los once compromisos del Metro es la Renovación integral de la Línea "A" y remodelación de las estaciones; para llevar a cabo este ambicioso proyecto es necesario realizar secuencialmente las etapas de: planeación, programación, estimación de los recursos presupuestales que se requiere adjudicación y realización de la obra pública.

Durante el 2014 se llevó a cabo un Diagnóstico integral de la Línea 1, con el propósito de determinar los equipos y sistemas que se requieren ser sustituidos, ya sea por obsolescencia o por término de vida útil, realizado por la empresa [...], que es una empresa francesa con cobertura internacional en los campos de ingeniería y consultoría de redes de transporte urbano.

Se inició el pasado 9 de noviembre el "PROYECTO EJECUTIVO PARA LA REHABILITACIÓN Y REFORZAMIENTO DEL CAJÓN DEL METRO, INCLUYENDO LA REHABILITACIÓN Y REALINEACIÓN DEL SISTEMA DE VÍAS DEL TRAMO DESDE LA COLA DE MANIOBRAS OBSERVATORIO A LA COLA DE MANIOBRAS PANTITLÁN DE LA LÍNEA 1 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO" trabajos programados terminar (sic) el 30 de septiembre de 2016, proyecto ejecutivo necesario para realizar los trabajos que garanticen la vida útil de mínimo 30 años del cajón de dicha Línea, acciones fundamentales previas a la migración de los diferentes sistemas y en general a la modernización de la Línea.

28. Oficio GINP/2015/2630 de 3 de diciembre de 2015, suscrito por el doctor José Ángel Bermejo Arenas, Gerente de Ingeniería y Nuevos Proyectos, del STC, el cual contiene la siguiente información:

[...]
El proyecto de Adquisición de un nuevo sistema de radiocomunicación para trenes, estaciones y personal operativo para la seguridad de los usuarios dio inicio el 13 de Diciembre de 2013 con la firma del contrato, dicho proyecto consta de las siguientes etapas de estudio de ingeniería:

- Estudios y Diseño
- Elaboración de Prototipos – Equipo Embarcado
- Aprobación de prototipos
- Revisión de diseño
- Entrega de Lista de Equipamiento
- Mesas de Trabajo
- Revisión de Diseño Detallado
- Actualización del Diseño

- Aceptación de los Estudios y Diseño por parte del STC
- Aprobación de Equipamiento por parte del STC
- Recepción
- Pruebas
- Visita y Levantamiento en Campo
- Ingeniería de Sitio Infraestructura
- Ingeniería de Sitio Equipos Embarcados y Terminales
- Obtención de permisos necesarios para la instalación.

Las cuales tuvieron lugar en la primera mitad del año 2014 contando con asesoría de parte del Instituto Politécnico Nacional.

Actualmente el avance para cada línea es el siguiente:

Línea 1

Concepto	Realizado
Instalación de infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 4	30 DE SEPTIEMBRE DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para la LINEA 4 (sic) (6 Equipos Embarcados y 12 Radios Fijas) (sic)	30 DE SEPTIEMBRE DE 2015

Línea 5

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 5.	30 DE JULIO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 5 (50 Equipos Embarcados y 16 Radios Fijas) (sic)	30 DE JULIO DE 2015

Línea 6

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 6.	31 DE AGOSTO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 5 (34 Equipos Embarcados y 16 Radio Fijas) (sic)	31 DE AGOSTO DE 2015

Línea 7

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 1.	30 DE MARZO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 1 (98 Equipos Embarcados y 30 Radio Fijas)(sic)	30 DE MARZO DE 2015

Línea 2

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 2.	30 DE MARZO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 2 (82 Equipos Embarcados y 32 Radio Fijas)(sic)	30 DE MARZO DE 2015

Línea 3

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 3.	30 DE JUNIO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 3 (100	30 DE JUNIO DE 2015

Equipos Embarcados y 42 Radio Fijas) (sic)	

Línea 4

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 7.	31 DE AGOSTO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 7 (64 Equipos Embarcados y 17 Radio Fijas)(sic)	31 DE AGOSTO DE 2015

Línea 8

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 8.	11 DE DICIEMBRE DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 8 (60 Equipos Embarcados y 29 Radio Fijas) (sic)	11 DE DICIEMBRE DE 2015

Línea 9

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea 9.	31 DE AGOSTO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA 9 (58 Equipos Embarcados y 15 Radio Fijas) (sic)	31 DE AGOSTO DE 2015

Línea A

Concepto	Realizado
Instalación de Infraestructura de Radiocomunicación TETRA en estaciones de la línea A	29 DE MAYO DE 2015
Instalación de Terminales suministradas para LINEA A (78 Equipos Embarcados y 17 Radio Fijas) (sic)	29 DE MAYO DE 2015

[...]

29. Oficio DIDT/165/2016 de 7 de marzo de 2016, suscrito por el C. Juan Carlos Rubio Castro, Director de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico del STC, en el que se informa lo siguiente:

> [...] al mes de diciembre 2015 se han otorgado 193,666 millones de pases gratuitos
>
> De los cuales:

Rubro	Porcentaje (%)
Personas adultas mayores	52.65
Niños y niñas menores de 5 años	6.62
Personas con discapacidad	8.62
Trabajadores y derechohabientes de STC	13.05
Agencia investigadora A, B y C	6.81
Instituto de la Juventud	7.74
Comisión y Consejo Ciudadanos	5.11

[...]

30. Oficio GJ/1704/16 de 8 de abril de 2016, suscrito por el licenciado Alberto Israel Sánchez López, Gerente Jurídico del STC, el cual contiene la siguiente información:

> [...] el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México en compañía del Director General del Sistema de Transporte Colectivo, el pasado 01 de abril del año en curso [2016] pusieron en operación cuatro trenes rehabilitados para la Línea 6 y uno convertido de seis a

nueve vagones para la Línea A, de este medio de Transporte, así mismo se anunció que se entregarán dos trenes renovados cada mes, lo que representa el traslado de alrededor de tres mil pasajeros más.

[...] el H. Consejo de Administración del S.T.C aprobó en la Primera Sesión Extraordinaria de 2014 [...] los proyectos que se muestran en el cuadro siguiente, en el cual también se podrá apreciar los montos estimados de cada uno de ellos. Es importante mencionar que algunos de los proyectos se están atendiendo con otro tipo de recursos distintos al FIMETRO.

	DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO	MONTO ESTIMADO TOTAL (MDP)	RECURSOS FINANCIADOS POR
1	La compra de 45 trenes nuevos para la Línea 1	12,600.0	FIMETRO
2	Dar mantenimiento mayor a los 45 trenes de la Línea 2	2,400.0	FIMETRO
3	Mejorar los tiempos de recorrido en la Líneas 4, 5, 6, y B, mediante la modernización del sistema de tracción frenado de 85 trenes que están en operación	6,475.4	FIMETRO
4	Renivelación de las vías de la Línea A	798.4	FIMETRO
5	Reparar 105 trenes que están fuera de servicio	10,573.0	FIMETRO
6	Reincorporar 7 trenes férreos en la Línea A	1,050.0	FIMETRO
7	Adquisición de doce trenes más para la Línea 12 que se ampliará de Mixcoac a Observatorio	3,360.0	FIMETRO
8	Renovar íntegramente la línea 1 y remodelar sus estaciones	3,851.8	FIMETRO
9	Modernizar el sistema de torniquetes y generalizar el uso de la tarjeta recargable en la Red del Metro	1,710.4	FIMETRO
10	Sustituir 50 escaleras eléctricas en diversas estaciones de la red del STC-Metro	225.0	DEUDA
11	Comprar 3 mil 705 ventiladores para vagones y 258 compresores para mejorar los sistemas de frenado y de cierre de puertas de los trenes	363.1	DEUDA
12	Incorporar 1,200 policías adicionales, para fortalecer la seguridad del Metro evitando el comercio informar en sus instalaciones	120.0	APORTACIONES DE LA CDMX

13	Adquirir un sistema de radiocomunicación para trenes, estaciones y personal operativo para la seguridad de los usuarios.	698.8	DEUDA

[...]
La condición para el incremento de la tarifa del S.T.C. en el año 2013 fue la intención de los proyectos enlistados en la página anterior, se aprecia que los montos obtenidos por este incremento son insuficientes para atender el total de proyectos en el corto plazo, ya que los ingresos por el incremento representa aproximadamente 2,500 Millones de Pesos, mientras que el monto total estimado para estos proyectos es aproximadamente de 43,268.70 por lo que se requerirá un poco más de 17 años para su ejecución.

Es importante mencionar que por la naturaleza de algunos proyectos, la contratación de alguno de ellos debe realizarse en moneda extranjera (principalmente en Dólares y Euros) y gran parte de los proyectos que se ejecutan en moneda nacional son influenciados por la paridad del peso con esas monedas debido a los insumos y refacciones que se utilizan para la ejecución de los mismos.

Derivado de lo anterior y a que la estimación de los costos de los proyectos fue realizado en enero de 2014 con tipo de cambio de 13.2106 pesos por dólar y que actualmente se encuentra en 18.5036 (enero 2016) así como al incremento en los índices de inflación que se han prestado desde dicho año a la fecha, dichos montos no reflejan los costos actuales por lo que el periodo que se requiere para la consecución de estos proyectos podría pasar de 17 a 24 años aproximadamente.

Lo anterior, se puede apreciar en el cuadro siguiente donde se identifica una reducción del 40% para 2016 en el monto disponible evaluado en dólares con relación al estimado en 2014.

Monto anual disponible estimado (MDP)	Tipo de cambio		Monto anual disponible estimado en Dólares (MDD)	Porcentaje de reducción acumulado respecto a 2014
	Fecha	Pesos por Dólar		
$2,500.00	20-ene-14	13.2420	188.7932	
$2,500.00	28-ene-15	14.6878	170.2093	11%
$2,500.00	27-ene-16	18.5352	134.8785	40%

[...] estado que guardan las acciones realizadas a la fecha para cada uno de los proyectos aprobados.

Compra de 45 trenes nuevos para Línea 1.

El proyecto inicialmente contempla la adquisición de 45 trenes, sin embargo, de acuerdo al resultado obtenido en el Estudio de Precios de Mercado, el costo promedio por tren es de 280 MDP, representando un total de 12,600 MDP. Monto excesivamente rebasado por el ingreso obtenido por el aumento de tarifa para el Programa de Mejoramiento del Metro, a través del Fideicomiso Maestro Irrevocable.

Bajo tal escenario y con la finalidad de alimentar presupuestalmente a otros proyectos considerados dentro de este programa de mejoramiento, se tomó la decisión de considerar un alcance de 15 trenes en una primera etapa.

[...] presupuesto asignado y ejercido para cada uno de los años que considera la primera etapa de este proyecto:

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2016	1,677.5	-
2017	862.5	-
2018	862.5	-
2019	862.5	-
Total	**4,265.0**	-

Dar mantenimiento mayor a los 45 trenes de la Línea 2

[...]
Por segunda ocasión se declaró desierta la licitación pública para el Mantenimiento Mayor por Sistema a un lote de 45 trenes NM-02", el pasado 2 de febrero de 2016.

Se terminó el día 9 de febrero del año en curso [2016], el anexo técnico, para iniciar un nuevo proceso de invitación restringida para el mantenimiento antes mencionado.

Se declaró desierto el proceso de invitación restringida el 26 de febrero de 2016.

La Revisión General de los trenes modelo NM-02, se debió realizar a los 700,00 km, al día de hoy se tiene un kilometraje promedio de 1,435,00 km por lo que los problemas se han agudizado en varios de sus componentes, entre ellos el conjunto diferencial, en el cual va alojado en cada una de las mazas (sic) de las ruedas el conjunto reductor y al dañarse los rodamientos de aguja de la corona y los satélites de este, se produce el daño y perforación de la tapa, y posteriormente la salida de la flecha al estar la tapa que la contiene perforada. Cabe mencionar, que se tiene el diferencial en un estado muy crítico, ya que se han salido 8 flechas desde el 2011.

[...] presupuesto asignado y ejercido para cada uno de los años que considera este proyecto:

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2015	115.0	60.0
2016	1,165.0	-
2017	640.0	-
2018	480.0	-
Total	**2,400**	-

Mejora de los tiempos de recorrido de las Líneas 4, 5, 6 y B, mediante la modernización del sistema de tracción – frenado de 85 trenes que están en operación

[...] a la fecha de la presente no se reportan atrasos en el proyecto.

[...] presupuesto asignado y ejercido para cada uno de los años que considera este proyecto:

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2014	1,000.0	924.5
2015	516.3	496.7
2016	556.1	-
2017	556.1	-
2018	556.1	
2019	556.1	
2020	556.1	
2021	556.1	
2022	556.1	
2023	556.1	
2024	556.1	
Total	**6,520.9**	1,421.1-

[...]

Renivelación de las vías de la Línea A

Para el cumplimiento de este compromiso fueron ejecutadas las actividades siguientes:

Corrección de trazo y perfil de la vía de la Línea A, [...] con un avance, a la fecha del 100% y sin resultados negativos en la operación de la línea.

Obra civil de rehabilitación del cajón estructural y reconstrucción de juntas de la Línea A [...], con un avance a la fecha del 100% y sin resultados negativos en la operación de la línea.

Asesoría técnica de acompañamiento, en el tramo Pantitlán – La Paz de la Línea A, por parte del Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, con un avance a la fecha del 100% y sin resultados negativos en la operación de la línea.

Trabajos de mejoramiento del suelo, mediante el hincado de tablaestaca (sic) metálica, en zonas críticas adyacentes al trazo de la línea A, con un avance a la fecha del 38.38% y sin resultados negativos en la operación de la línea.

[...] presupuesto asignado y ejercido en 2015 para este proyecto:

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2015	347	295.6

Reparar 105 trenes que están fuera de servicio

[...] se determinó con un presupuesto por un monto aproximado de $10,573 MDP.

[...]

Es relevante destacar que el espíritu de este proyecto es resolver la recurrente falta de refacciones y consumibles indispensables en talleres para los diferentes servicios que

se realizan y de los 28 trenes detenidos con más de un año por diversas causas sólo se rescató el 0576/0577, mismo que se accidentó el 4 de mayo de 2015.

[...]

Con las refacciones adquiridas durante el ejercicio 2014, al 16 de julio de 2014, se han recuperado y puesto en operación 13 trenes [...].

En enero de 2014, se tenían 28 trenes detenidos por falta de refacciones, en enero de 2016 se tienen 32 detenidos [...].

El presupuesto asignado en Material Rodante ha sido muy por debajo de las necesidades de mantenimiento, por ello se tiene el aumento de trenes detenidos, baja disponibilidad de trenes y aumento de averías.

[El presupuesto requerido para el 2015 fue de $ 2,828 MDP, pero el presupuesto ejercido fue de $900.00 MDP].

La dirección de Mantenimiento de Material Rodante para este 2016, para dar cumplimiento a los procesos de mantenimiento programados como para proyectos especiales solicitó un presupuesto de 8,774 MDP y sólo se autorizó 4,264 MDP [...] lo que repercutirá en la calidad de los mantenimientos y consecuentemente en la calidad del servicio.

Lo ejercido durante el 2014 y 2015:
[...]
Al mes de febrero de 2016 se tienen entregados ante la presencia de los medios: 28 trenes [...].

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2014	318.0	318.0
2015	908.6	564.3
Total	1,226.6	882.3

Reincorporación de 7 trenes férreos en la línea "A"

[...] dado que se están ejecutando otros proyectos, actualmente no se cuenta con disponibilidad financiera para este compromiso, éste se atenderá en cuanto se hayan liberando recursos o se procederá a buscar otra fuente de financiamiento para su atención.
[...]

Adquisición de doce trenes para la línea 12 que se ampliará de Mixcoac a Observatorio

Este proyecto por el momento no cuenta con suficiencia presupuestaria, sin embargo, derivado de diversas reuniones celebradas en el Organismo y la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México, el recurso para la ejecución de este proyecto podría obtenerse de origen Federal.
[...]
Renovación integral de la Línea 1

Con cargo a estos recursos desde 2015 se viene realizando el Proyecto ejecutivo para la rehabilitación y reforzamiento del cajón del Metro, incluyendo la rehabilitación y realineación del sistema de vías del tramo desde la Cola de Maniobras Observatorio a la Cola de Maniobras Pantitlán de la línea 1 [...] el contrato se formalizó con un importe de $66,484,107.30 y un plazo del 09 de noviembre de 2015 al 30 de septiembre de 2016; al 31 de enero de 2016 se tiene un avance del 36% contra un programado del 33.42. Los avances significativos están en las disciplinas de Topografía, Escaneo Láser, Proyecto Geométrico y Levantamiento de Vías, así como, Calas en Balastro.
[...]
Las actividades para llevar a cabo el procedimiento de adjudicación de la primera etapa de renovación de estaciones, se encuentra en etapa de publicación de las licitaciones. El 16 de febrero de 2016 se publicó el primer grupo conformado por las estaciones: Insurgentes, Pino Suárez, Moctezuma y Boulevard Puerto Aéreo, las cuales tendrán el Fallo correspondiente para el 19 de marzo de 2016.

[...] presupuesto asignado y ejercido para cada uno de los años que considera este proyecto:

Año	Montos asignados (MDP)	Montos ejercidos (MDP)
2015	23.4	19.4
2016	514.9	
Total	538.3	19.4

Modernizar el sistema de torniquetes y generalizar el uso de la tarjeta recargable en la red del metro:

[...] los recursos para ejecutar los compromisos asumidos por el incremento tarifario del STC resultan insuficientes, por lo que dado que se están ejecutando otros proyectos, actualmente no se cuenta con disponibilidad financiera para este compromiso, éste se atenderá en cuanto se vayan liberando recursos o se procederá a buscar otra fuente de financiamiento para su atención.
[...]
Sustituir 50 escaleras eléctricas en diversas estaciones de la Red del STC-METRO.
Comprar 3 mil 705 ventiladores para vagones y 258 compresores para mejorar los sistemas de frenado y de cierre de puertas de los trenes.
Incorporar 1,200 Policías adicionales para fortalecer la seguridad del metro evitando el comercio informal en sus instalaciones; y [...]

Adquirir un sistema de radiocomunicación para la seguridad de los usuarios.

[...] estos cuatro compromisos, han sido atendidos con una fuente de financiamiento distinta al FIMETRO, como quedó establecido en el resolutivo por el que se aprueba la solicitud de autorización para afectar y/o gravar como garantía o fuente de pago los ingresos propios del Organismo Descentralizado "Sistema de Transporte Colectivo Metro" provenientes del aumento de la tarifa para el programa de mejoramiento del Metro, a través de un Fideicomiso Maestro Irrevocable y de Administración [...].

31. Oficio DIDT/478/2016 de 22 de junio de 2016, suscrito por el C. Juan Carlos Rubio Castro, Director de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico del STC, en el cual se informa lo siguiente:

[...]
Del periodo enero- mayo 2016 se han otorgado 82.416 millones de pases gratuitos. De los cuales:

Rubro	Porcentaje (%)
Personas adultas mayores	53.99
Niños y niñas menores de 5 años	5.85
Personas con discapacidad	8.26
Trabajadores y derechohabientes de STC	13.12
Agencia investigadora A, B y C	5.84
Instituto de la Juventud	7.89
Comisión y Consejo Ciudadanos	5.05

32. Oficio GJ/3642/16 de 13 de julio de 2016, suscrito por el licenciado Alberto Israel Sánchez López, Gerente Jurídico del Sistema de Transporte Colectivo, el cual contiene la siguiente información:

[...]
La Dirección de Mantenimiento de Material Rodante señaló, que durante el presente ejercicio no se han adquirido trenes nuevos con aire acondicionado.

[...]
La Dirección en comento, indicó que a la fecha se tienen rehabilitados 7 trenes modelo NM.73B los cuales circulan en las líneas 4 y 6.
[...]

De igual manera informó, que no se han integrado trenes nuevos al servicio dado que a la fecha no se han adquirido trenes nuevos.

[...] la Gerencia de Seguridad Institucional comentó que a partir del día 01 de mayo de 2016, se incorporaron 450 elementos de la Policía Auxiliar al servicio.

33. Acta circunstanciada de 9 de septiembre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en las instalaciones de la Línea 3 del STC, de la que se desprende lo siguiente:

Por parte del STC se presentó el ingeniero Carlos Terrazas Cervantes, Coordinador de Transportación, personal del Área de Vías, Telecomunicaciones y Baja Tensión, todos adscritos a dicha dependencia

[...]
Antes de iniciar el recorrido, se cuestionó al personal del STC respecto de los beneficios que el aumento a la tarifa le ha otorgado al servicio de la Línea 3.

Al respecto, el Coordinador de Transportación de la Línea señaló:

- Ha habido mejoras a partir del aumento, puesto que se brindó mantenimiento a los trenes, lo cual a su vez ha propiciado una reducción en el tiempo de traslado y paradas. Precisa que se arreglaron palancas, el sistema de cierre de puertas en cabinas y bocinas. Asimismo, se brindó mantenimiento a escaleras

eléctricas en las estaciones Balderas, Guerrero, Juárez, Niños Héroes y Hospital General.

- Adicionalmente, se implementan otras medidas que permiten mejorar el servicio de transporte, tales como la dosificación de usuarios a fin de que se agilice el abordaje a los trenes, así como la designación de policías de maniobra y estratégicos, quienes coadyuvan en la parte operativa y preventiva.

- En cuanto a la dosificación, precisa que la medida se aplica en puntos estratégicos y de alta demanda, siendo éstos Indios Verdes, la Raza, Guerrero, Balderas e Hidalgo.

- El principal problema al que se ve enfrentado el STC para brindar un servicio eficiente es la conducta del usuario, quien carece de una educación. Precisa que son los usuarios los que abordan los trenes a pesar de que éstos se encuentran llenos u obstruyen el cierre de las puertas del tren, lo cual provoca dilación en el servicio.

- Para atender la problemática de comerciantes, cuentan con el Centro Estratégico de Operaciones a través del cual se realizan los reportes correspondientes.

Por su parte, el personal del Área de Vías refirió:

- En el Área de Vías no se ha visto reflejada ninguna mejoría a partir del aumento a la tarifa del metro, de manera que el personal trabaja en los talleres con material podrido y por demás insuficiente, es decir, no cuentan con lo necesario para el desempeño de sus labores.

- Al cuestionarle sobre el impacto que la falta de recursos podría generar en el servicio, señaló que si no cuentan con el material que requieren para mantener en buen estado las vías, existe la posibilidad de que se presente un descarrilamiento de tren.

- Necesitan recursos para dar mantenimiento preventivo (anual) y correctivo (profundo) en vías, lo cual es indispensable para el servicio y la seguridad de los usuarios.

- Considera que el estado que guardan actualmente las vías de la Línea 3 permite que el servicio sea funcional, más no idóneo.

- La situación se ha hecho del conocimiento de la Coordinación de Mantenimiento de Vías.

- En el túnel que conecta la estación 18 de Marzo con Potrero, se identificó una gran falla geológica a nivel vías, razón por la cual los trenes deben guardar una velocidad máxima de 50 km/h, esto por seguridad de los usuarios.

- Las problemáticas que se presentan a nivel vías deben ser atendidas con los recursos disponibles, los cuales no son suficientes.

El recorrido se llevó a cabo de la estación Universidad a 18 de Marzo, haciendo paradas y revisiones minuciosas en las estaciones 18 de Marzo, la Raza, Guerrero, Hidalgo, Balderas, Centro Médico y Zapata. Es el caso, que del mismo se obtuvo la siguiente información:

- Los respiraderos ubicados en las estaciones son responsabilidad de la Línea 3 en cuanto a mantenimiento y del Área de Servicios Urbanos del STC en cuanto a limpieza.
- En la estación 18 de Marzo se advirtieron filtraciones de agua.
- La estación Guerrero se encuentra en un estado de deterioro notable, puesto que se visualiza sucia o descuidada. Al respecto, personal del STC precisó que por la zona en la que se ubica la estación se han presentado conflictos con personas que viven en situación de calle, quienes ocasionalmente ocupan los accesos para pernotar y los ensucian.
- Se instaló en la estación Balderas un elevador, el cual por el momento se encuentra fuera de servicio.
- En Centro Médico, se llevaron a cabo obras de adaptación en materia de accesibilidad.
- Se advirtieron algunas humedades y filtraciones en la estación Zapata. Al respecto, personal del STC señaló que una vez que pasen las lluvias se atenderán, a fin de que sea efectivo el mantenimiento.
- Los trenes que se abordaron durante el recorrido contaban con ventiladores y se encontraban en pleno funcionamiento.
- En la estación Balderas, tuvimos que esperar a que pasaran tres trenes para poder abordar uno, ya que sobrepasaban su capacidad.
- En la estación del metro Hidalgo, personal del STC visualizó a una vendedora ambulante de donas que estaba obstruyendo el paso de peatones, por lo que le preguntó si tenía permiso para operar en ese lugar, a lo que ella respondió que no. Posteriormente, el personal refirió que en muchas ocasiones las personas que obtienen permiso para ejercer actividad comercial en las instalaciones del STC, invaden los pasillos y obstruyen el paso de peatones, por lo que su labor es solicitar el permiso y garantizar que se cumpla en sus términos.

34. Acta circunstanciada de 14 de septiembre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en la Línea 2 del STC, de la que se desprende lo siguiente:

Por parte del STC se presentó el licenciado José Luis San Pedro, Coordinador de Transportación de la Línea 2, el arquitecto Roberto José Trujillo González, Coordinador de Conservación de líneas 2, 5, 6 y B, así como personal del Área de Vías, Telecomunicaciones y Baja Tensión, todos adscritos a dicha dependencia,

Antes de iniciar el recorrido, se cuestionó al personal del STC respecto de los beneficios que el aumento a la tarifa le ha otorgado al servicio de la Línea 2.

Al respecto, el Coordinador de Transportación de la Línea señaló:

- En la Línea se han realizado diversas obras de remodelación y mantenimiento, de manera que se renovó por completo la estación Revolución y se instalaron elevadores en Taxqueña, Pino Suárez, Chabacano y Ermita.

- Se tiene diversos puntos estratégicos identificados (Zócalo, Allende y Cuatro Caminos), los cuales requieren de mayor atención y seguimiento a través de la maniobra de dosificación de usuarios.

- Considera que los hábitos del usuario son uno de los principales problemas a los que se ven enfrentados cotidianamente y que interfieren de manera directa en la eficiencia en la calidad del servicio de transporte.

- En Cuatro Caminos se integrará una estación de transferencia modal, la cual va impactar positivamente en el servicio y la inhibición del comercio informal. Al respecto, precisa que la estación implica la renovación del entorno exterior de la estación a través de la operación de un centro comercial. Éste tipo de modelos se han puesto en marcha en estaciones como el Rosario, lo cual mejoró considerablemente las condiciones de seguridad de los usuarios.

- Para que el servicio sea de calidad y eficiente, se requiere que todo funcione adecuadamente. [Como] ejemplo, precisó que cotidianamente se enfrentan a situaciones que pueden afectar gravemente el servicio y que están obligados a resolver de manera inmediata, tales como: los casos en los que los usuarios caigan o se avienten a las vías, cuando un tren es grafiteado y no puede salir a brindar servicio, así como cuando los trenes reciben impactos de proyectiles exteriores en la parte elevada. Es decir, todas estas circunstancias pueden impactar en el servicio y el personal debe resolverlo.

Por su parte, personal de Vías de la Línea 2 señaló:

- Diariamente se llevan a cabo recorridos en las vías de la Línea, puesto que ello les permite identificar los puntos críticos, mismos que son reportados en el programa operativo de prevención que se maneja, el cual es anual y mensual.

- Tienen identificado un punto crítico en la estación Ermita. Lo cual es del conocimiento de sus superiores.

- No cuentan con el material suficiente y necesario para desempeñar sus labores. De hecho, personal que trabaja en los talleres, lo hace en pésimas condiciones.
- El área al cual pertenecen es la Subdirección de Mantenimiento e Instalaciones Fijas, siendo directamente responsables los Coordinadores de Vías I, II y III

El recorrido se llevó a cabo de la estación Taxqueña a Cuatro Caminos, haciendo paradas y revisiones minuciosas en las estaciones Zócalo, Hidalgo, Revolución y Cuatro Caminos. Es el caso, que del mismo se obtuvo la siguiente información:

- Se han instalado dos elevadores en la estación Zócalo, sin embargo, no se encuentran en funcionamiento.

- Debido a un sobrecalentamiento de la estación Hidalgo, generado por la operación de diversos locales comerciales, se solicitó la intervención de la Universidad Nacional Autónoma de México para que emitiera un estudio al respecto. El estudio evidenció una situación de riesgo para usuarios y locatarios, por lo que se determinó retirar todos los locales.

- Se retiraron por completo los locales de comida que se encontraban en la estación Hidalgo, de manera que la zona está libre. No obstante, en algunos espacios se están llevando a cabo obras de mantenimiento, ya que los locales contaban con estructuras fijas de construcción, mismas que deben retirarse. Al respecto, personal del STC precisó que el retiro de comerciantes propició la fluidez de los usuarios.

- Se ha terminado la obra civil realizada en la estación Revolución. Al respecto, personal del STC precisó que la estación es una obra ejemplar (prototipo de remodelación) por su material de drenaje y pisos, retiro de comercio informal, operación de elevadores, accesibilidad y plataforma de ayuda en recorridos.

- En el exterior de la estación Cuatro Caminos se está construyendo un Centro comercial. En referencia, el personal del STC indicó que el proyecto pretende coadyuvar con la dosificación y encause de usuarios, además de que permitirá quitar el paradero abierto que se encuentre en la estación a fin de brindar mayor seguridad y permitirá retirar el comercio informal. Al parecer el proyecto está visualizado a terminarse en 4 años.

- Respecto al punto anterior, personal del STC señaló que se han implementado diversas acciones para mitigar las afectaciones que la obra de construcción causa a los usuarios.

- La estación Cuatro Caminos presenta un gran problema de comercio informal. De manera precisa, en el pasillo que conduce a los paraderos se visualizó el funcionamiento de diversos locales comerciales con distintos giros, los cuales en su mayoría invaden el pasillo y obstruyen el paso de peatones. Al respecto, personal del STC precisó que muchos de los locales se otorgaron o asignaron a vendedores ambulantes con la finalidad de regularizarlos, sin embargo, la acción fue ineficiente puesto que el comercio irregular persiste y los locatarios que fueron beneficiados no pagan derecho alguno por la ocupación de los espacios, de hecho, se ha documentado que en ocasiones los rentan.

- En el andén de la estación Cuatro Caminos se visualizaron diversos comerciantes ambulantes, a quienes el personal del STC únicamente solicitó se retiraran.

- Durante el recorrido, en diferentes ocasiones se visualizaron a vendedores ambulantes y personas con discapacidad, vendiendo y solicitando ayuda económica.

35. Acta circunstanciada de 19 de septiembre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en la Línea 3 del STC, de la cual se desprende la siguiente información:

> [...] en la caseta del Jefe de Estación donde se encontraba el C. Mauricio Majín, Coordinador Interinstitucional del Sistema Hidráulico y Mecánico, el C. Carlos Terroso Cervantes, Coordinador de la Línea 3 y personal de las Áreas de: Baja Tensión; Transporte; Vías; Telecomunicaciones y de la Gerencia Jurídica,
>
> Nos informaron que a partir del alza en la tarifa del metro, se han reparado varios trenes en lo que respecta a las puertas de los vagones y cabinas, los claxon, palancas de emergencia y bocinas al interior de los mismos, así como el cambio de escaleras eléctricas, las cuales tienen un sistema que permite al momento de usarlas su funcionamiento rápido y el cambio a lento cuando dejan de ser utilizadas.
>
> También indicaron que en las horas "pico" o en época de lluvia, se implementaba el plan de emergencia, el cual consistía en retener a las personas antes de entrar a los andenes, teniendo de esta forma un control en el acceso a los vagones, evitando el hacinamiento y los accidentes. Manifestaron que la separación de hombres y mujeres en los andenes era un programa constante, siendo de mucha ayuda los nuevos elementos de la policía que habían sido asignados a la línea.
>
> Respecto a las inundaciones que se daban en las diferentes estaciones de la línea, se informó que en Centro Médico existía un problema con la red de drenaje, el cual no había atendido el SACMEX, por lo que al saturarse ésta se comenzaba a trasminar el agua en la estación, siendo insuficiente los cárcamos de bombeo, [...]

36. Acta circunstanciada de 19 de septiembre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta la entrevista realizada en las instalaciones de la Línea 3 del STC, con el Coordinador Interinstitucional del Sistema Hidráulico y Mecánico, el Coordinador de la Línea 3 y con personal de las Áreas de Baja Tensión, Transporte, Vías, Telecomunicaciones y de la Gerencia Jurídica de dicha dependencia, de la que se desprende lo siguiente:

> [...] informaron que a partir del alza en la tarifa del metro, se han reparado varios trenes en lo que respecta a las puertas de los vagones y cabinas, los claxon, palancas de emergencia y bocinas al interior de los mismos, así como el cambio de escaleras eléctricas, las cuales tienen un sistema que permite al momento de usarlas su funcionamiento rápido y el cambio a lento cuando dejan de ser utilizadas
>
> También indicaron que en las horas "pico" o en época de lluvia, se implementaba el plan de emergencia, el cual consistía en retener a las personas antes de entrar a los andenes, teniendo de esta forma un control en el acceso a los vagones, evitando el hacinamiento y los accidentes. Manifestaron que la separación de hombres y mujeres en los andenes era un programa constante, siendo de mucha ayuda los nuevos elementos de la policía que habían sido asignados a la línea.

Respecto a las inundaciones que se daban en las diferentes estaciones de la línea, se informó que en Centro Médico existía un problema con la red de drenaje, el cual no había atendido el SACMEX, por lo que al saturarse ésta se comenzaba a trasminar el agua en la estación, siendo insuficientes los cárcamos de bombeo, no obstante, se implementó la inyección de una pasta en los techos y paredes, la cual al hacer contacto con el agua producía una reacción expansiva y de dureza, solucionando de esta forma las goteras existentes. Además, informaron que cuando llovía, el intervalo de tiempo entre los trenes se incrementaba a 5 minutos o en ocasiones más, eso para evitar accidentes en las vías y subestaciones.-

Por otra parte, personal del Área de Vías informó que se estaban trabajando con refacciones usadas, tratando de reparar los trenes con "lo poco que se tenía", pues aunque ellos hacían sus solicitudes de material y presupuesto, nunca les llegaban los recursos necesarios, siendo un peligro esto, ya que debido al desgaste y al trabajo forzado de los trenes y las vías, podría ocurrir un accidente, mencionando que ellos como área no habían visto ninguna mejoría después del alza en la tarifa

En el recorrido se observó que en algunas estaciones, entre ellas Hidalgo, había mucha basura en las vías, informando así personal del metro que la limpieza en las vías se hacía en las noches con aproximadamente 100 personas y variaba dependiendo de la estación, pues en algunas era de 2 a 3 veces por semana y en otras diario

Indicaron que se hacían recorridos diarios en la línea, para ver su funcionamiento y subsanar los problemas existentes, incluyendo los relojes de cada estación, ya que la gran mayoría no funcionan.

Informaron que las estaciones con más afluencia de personas eran Indios Verdes, La Raza, y Guerrero por las mañanas, y Balderas e Hidalgo por las tardes, por lo que se ponía mayor atención y cuidado en las mismas
[...]
Por último, informaron que algunos elevadores como el de Balderas, no están funcionando debido a que la empresa contratada todavía estaba en tiempo de entregar los mismos; sin embargo, los que estaban funcionando tenían buenos resultados y hasta el momento no había ocurrido ningún percance. Explicando que el acceso al elevador era a través de una tarjeta, que se tramita en algunas estaciones del metro.

[...]

37. Acta circunstanciada de 6 de octubre de 2016, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en las instalaciones del STC, de la cual se desprende lo siguiente:

[...] me constituí en la estación Politécnico de la Línea 5 del Sistema de Transporte Colectivo Metro con la finalidad de realizar un recorrido en un primer momento hacia la estación Pantitlán para posteriormente trasladarme hacia la Línea 1 y desplazarme a la estación final La Paz [...]

[...] Me percaté de la presencia de policías auxiliares en los torniquetes de entrada/salida. Una vez en el tren, los ventiladores del mismo se encontraban en correcto funcionamiento, limpieza inadecuada –basura de alimentos-, sin presencia de policías en el andén y lámparas funcionando correctamente. [...]

Al llegar a esa estación terminal, y realizar el trasbordo hacia la línea 9, percibí que policías bancarios cerraron una reja con la finalidad de evitar que la gente continuara su paso hacia el área de abordaje. Al alcance de mi vista se podía percibir la abundancia de gente [...]. Tras alrededor de 5 minutos de espera, abrieron el acceso donde no se podía transitar por la gran cantidad de gente en la zona de escaleras [...]

[...] en la parte abordaje, existía una gran afluencia de gente. Percibí que las personas necesitaban dejar pasar de dos a tres trenes para abordar uno, el cual salía de esa estación colmado de gente. Había presencia de policías a lo largo de todo el andén. [...]

Posteriormente me trasladé a la estación inicial Pantitlán del lado de la Línea A, a efecto de realizar el segundo trayecto mencionado. Me percaté de que en esa estación había presencia de comercio informal, sin la presencia de policías en la zona de andenes. El elevador en esa estación se encontraba funcionando correctamente [...]

Al llegar a la estación terminal La Paz, procedí a realizar el recorrido a la inversa, esto es, de regreso a la estación Pantitlán. En la siguientes dos estaciones Santa Marta y Los Reyes, percibí comercio informal [...].

Al percatarme que en la estación Los Reyes existía una especie de "base" de comerciantes informales, acudí a entrevistarme con un policía que se encontraba en la zona de andenes, mismo que en su placa de identificación refería el nombre D. Nolasco J. Le cuestioné acerca de la actuación que dentro de sus funciones de policía podía realizar en relación a los comerciantes informales que se encontraban a unos metros de nuestra posición [...]

Al respecto, ese funcionario explicó que tanto esa estación como la terminal La Paz, se encuentran en territorio del Estado de México, por lo que al ser ellos policías dependientes de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, no tenían jurisdicción para realizar la remisión, que en su caso no sería a un Juzgado Cívico sino que solo se les conmina en caso de alguna queja a abandonar las instalaciones del Sistema. Refirió que posiblemente se concentraban en esa estación y no en la terminal debido a que en la estación La Paz hay una mayor densidad de elementos de policía, al haber 12 elementos asignados. [...]

Es de resaltar que en las estaciones de esa línea [5] que recorre de Politécnico a Pantitlán y de la línea A que corre el trayecto de Pantitlán a La Paz no hay escaleras eléctricas, sino ordinarias de concreto; en las estaciones en que hay elevadores se encontraban en funcionamiento. [...]

Se llegó a la estación Pantitlán sin complicaciones de traslado del vagón. El vagón en el que me trasladé no tenía ventiladores. Se realizó el recorrido hacia la estación Politécnico. [...]

Al llegar a la estación de Consulado, al trasladarme a esa misma estación pero la que forma parte de la Línea 4, me percaté que la escalera eléctrica se encontraba en reparación, [...]

Regresando a la parte de la Línea 5, en las estaciones de Valle Gómez y Misterios había vendedores informales en los trenes, un policía auxiliar en el andén y los

torniquetes, los ventiladores del tren funcionaban adecuadamente, debida separación de zona exclusiva de mujeres [...]

Se dio por concluido en recorrido en la estación del metro La Raza, del lado de la línea 3, con presencia de comercio informal, no obstante policías realizando labores de vigilancia las instalaciones del trasborde hacia esa línea eran las adecuadas [...]

38. Acta circunstanciada de 12 de octubre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en diversas estaciones de la Línea 8 del STC, de la que se desprende lo siguiente:

A las 14:00 horas, entré a la estación Bellas Artes en la Línea 2 [...], por lo que recorrí el pasillo de transborde hacia la Línea 8, en el que se detectaron varias lámparas sin servir. De igual manera, al llegar al andén de esa estación con dirección hacia Garibaldi, se detectan algunas lámparas sin servir, tanto en ese andén como del que va hacia Constitución de 1917. Al abordar el convoy, el vagón al que ingreso, está con el piso sucio, con rastros de líquidos, basura y chicles pegados al mismo, los vidrios del mismo presentan talladuras a manera de grafitis. Una vez que llegó el convoy, tardó en salir de la estación alrededor de 2 minutos con quince segundo[s].

A las 14:15 horas llegué a la estación Garibaldi y recorrí el transborde hacia la Línea B (que corre de la estación Buenavista a la estación Ciudad Azteca), sobre el andén de la estación aún en la Línea 8, se observa que las lámparas no funcionan en su totalidad. Ya en la Línea B, en el andén que va hacia Buenavista hay escaleras eléctricas para subir hacia la Línea 8, pero no para bajar; en dirección a Ciudad Azteca no hay escaleras eléctricas ni para subir, ni para bajar. En el pasillo para ir de la Línea B hacia el andén con dirección a la estación Constitución de 1917, no sirven todas las lámparas y en el techo hay indicios de humedad, en la parte del desnivel, a la altura de las escaleras eléctricas que bajan, del lado derecho, hay una lámina sobre las que se colocan las lámparas la que se encuentra suelta de un extremo, sujeta por los cables eléctricos, que quedan expuestos al alcance de las personas que utilizan la escalera. En enseguida abordé el convoy en Garibaldi con dirección a Constitución de 1917, en el trayecto de esa estación a San Juan de Letrán subió un comerciante ofreciendo audífonos

A las 14:27 horas llegué a la estación Salto del Agua en la que se observó que en el andén dirección hacia Constitución de 1917, en donde inicia la última salida hacia el transborde con la Línea 1 (que va de estación Observatorio a estación Pantitlán) había dos comerciantes de dulces, [...]. Luego hice el recorrido del pasillo de transborde hacia la Línea 1, en el cual pude constatar que hacen falta varias lámparas, algunas tapas en el piso [...] están estrelladas y/o le hacen falta algunas parte (presentan agujeros), además hacen falta algunas baldosas lo que origina que el piso esté disparejo. Regresé al andén sobre la Línea 8 con dirección a estación Constitución de 1917 y abordé el convoy.

A las 14:51 horas, arribé a la estación Santa Anita y realicé el recorrido del transborde hacia la Línea 4 (que va de esa estación a Martín Carrera) no hay al inicio de ese pasillo rampas para personas con discapacidad no obstante que el pasillo está en un nivel más alto que el andén. Caminando hacia la Línea 4, sobre el pasillo casi enseguida de las escaleras que se encuentran saliendo del andén de la Línea 8, hay un tubo en la pared

del lado derecho, el cual presenta un goteo que generó un charco (aun pequeño) sobre el piso al paso de las y los usuarios, a lo largo de todo el pasillo hay comerciantes informales que ofrecen diferentes mercancías (dulces, juguetes, accesorios para teléfonos, tenis y zapatos, hortalizas, entre otros). Casi a la entrada del andén con dirección a la estación Martín Carrera se encontraban alrededor de 4 comerciantes de los que venden en los vagones, con su mercancía expuesta en sus manos, cerca de ellos, en el andén contrario a esa misma altura había un elemento de la Secretaría de Seguridad Pública que aunque los veía, no tomó ninguna acción al respecto. Regresé al andén para subir al convoy y dirigirme a la estación Constitución de 1917, en el trayecto de las siguientes estaciones subieron tres comerciantes al vagón a ofrecer diversos artículos [...]

A las 15:22 horas, llegué a la estación Constitución de 1917, donde observé que aunque el andén se encontraba limpio, en las vías había mucha basura (envolturas de botanas, botellas de PET vacías, papeles), sí hay elevador para las personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas, pero no hay escaleras eléctricas. Enseguida abordé el convoy en dirección a la estación Garibaldi para continuar con el recorrido.

A las 15:35 horas, llegué a la estación Atlalilco en donde descendí para recorrer el transborde hacia la Línea 12 (que va de estación Mixcoac a estación Tláhuac). En el pasillo donde convergen la salida del desnivel de las personas que vienen del andén que va hacia Garibaldi y el pasillo de donde salen las personas que vienen del andén con dirección hacia Constitución de 1917 se observa en el techo indicios de filtración de agua, ya en el pasillo del transborde me pude percatar que no sirven todas las lámparas del pasillo, todas las bandas eléctricas (de ambos sentidos) estaban funcionando en ese momento y había varias personas asistiendo con silla de ruedas a quienes así lo requirieran.
A las 15:43 horas llegué al andén de la estación Atlalilco con dirección a Mixcoac, en donde di por terminada esta diligencia.

Es importante destacar que todos los vagones en los que abordé durante este recorrido, no servían en su totalidad las luces de los mismos y los vidrios estaban tallados a manera de grafitis, el piso de la mayoría estaba limpio.
[...]

39. Acta circunstanciada de 16 de octubre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en las instalaciones de las Líneas 6 y 7 del STC, de la que se desprende lo siguiente:

[...]
De la estación Rosario me trasladé a Martín Carrera (Línea 6) y advertí lo siguiente:

- La Línea presenta alta demanda de servicio, principalmente por las personas que acuden a la estación La Villa/ Basílica.
- Durante el trayecto se visualizaron diversos vendedores ambulantes que ofrecían mercancía en los vagones del tren.
- No se visualizaron elementos de la Secretaría de Seguridad Pública de esta Ciudad, que inhibieran las actividades comerciales irregulares.

- En la mayoría de las estaciones operan locales comerciales con diversos giros.
- Pese a que la estación La Villa/ Basílica es más concurrida por los usuarios, no se advirtió problema alguno con el servicio.
- Los trenes abordados durante el recorrido, estaban en funcionamiento óptimo y no se presentó dilación en el traslado.

Posteriormente, de la estación Rosario me trasladé a Barranca del Muerto (Línea 7) y se advirtió lo siguiente:

- El recorrido se desarrolló sin complicaciones, es decir, no hubo dilación o paradas injustificadas.
- Se visualizó presencia de elementos de la Secretaría de Seguridad Pública, quienes coadyuvaban en la logística del servicio y garantizaban respeto a la separación de vagones entre mujeres y hombres.

Debido a la presencia policial, la actividad comercial ambulante fue menor, en comparación a la Línea 6
[...]

40. Acta circunstanciada de 18 de octubre de 2016, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta el recorrido realizado en las instalaciones de la Línea B del STC, de la que se desprende lo siguiente:

[...] me constituí en la estación Villa de Aragón [...] Una vez en dicha estación, el tiempo de arribo del convoy fue aproximadamente cinco minutos, sin embargo no fue posible abordarlos, y se pudo observar que en el andén se encontraban numerosas personas a las que no les fue posible el ingreso a alguno de los carros o vagones y las que pudieron hacerlo fue por empujar a quienes se encontraban en el interior o eran empujadas por otros pasajeros, en ocasiones sin lograr su objetivo de ingresar a los vagones por lo que era necesario esperar el arribo de tres trenes.

Una vez que arribó el segundo tren, el cual también se encontraba saturado, fue posible el abordaje. Una vez en el interior del vagón, se advirtió que se suscitaron algunos conflictos entre los pasajeros, quienes emitían quejas por los roces y empujones constantes.

Adicionalmente se observó que algunas lámparas no funcionaban o emitían luz de manera intermitente.

En cada una de las estaciones siguientes en dirección a la terminal Buenavista el tren se detuvo en cada estación aproximadamente durante dos minutos.

El tiempo aproximado de la estación Villa de Aragón a Guerrero fue aproximadamente 40 minutos.
[...]

41. Acta circunstanciada de 21 de octubre de 2016, suscrita por una visitadora adjunta de esta Comisión, en la que consta la visita realizada a los Módulos de Información ubicados en las estaciones del STC, de la que se desprende lo siguiente:

[...]

Módulo de Información Deportivo 18 de marzo.

- Llegué al módulo a las 12:00 horas, en ese momento pude percatarme de que el módulo se encontraba cerrado, sin embargo, puede observar que pegado a la ventanilla de servicio se encuentra un letrero que indica que el horario de atención es de 8:00 a 15:00 horas.
- Posteriormente, pregunté a una persona que atiende el local comercial fijo que se encuentra justo frente al módulo de información, respecto del servicio que brinda dicho módulo, ante lo cual señaló que "no tiene horario fijo de servicio, ya que la persona que labora ahí a veces está, otras no y en ocasiones se queda todo el día; hoy sí se presentó pero se fue". (ver foto 1 y 2)

Módulo de información la Raza.

- Pude percatarme que el módulo ubicado en la dirección Ciudad Universitaria (CU) se encontraba cerrado, por lo que procedí a preguntar respecto del servicio a uno de los policías que se encontraban en los torniquetes; es el caso, que se me informó que ese módulo siempre está cerrado, ya que hay otro que sí funciona y se encuentra al final del tunen de la "ciencia". (ver foto 3)
- Me trasladé al módulo ubicado al final del túnel referido y pude advertir que se encontraba abierto con 2 persona prestando el servicio. Me entrevisté con una de ellas, quien me informó que su horario de servicios es de 9 a 14 horas, pero que posiblemente lo alargarían; sin embargo, dicha decisión depende de, entre otras cosas, si se cuenta con personal suficiente, por lo que hasta ahora no es seguro. Asimismo, indicó que las quejas que presentan los usuarios sobre el servicios principalmente versan sobre: la falta de aseo de los vagones; funcionamiento de los relojes; que túnel de la ciencia "huele a orines"; el retraso de los trenes; pero sobre todo respecto del servicio que proporcionan las taquilleras, quienes avientan o no entregan correctamente el cambio, brindan un pésimo trato, no realizan correctamente las recargas a las tarjetas o las bloquean, entre otras cosas.
- En cuanto al trámite de las quejas, quien me atendió explicó que debe realizarse por escrito, a través de un formato de queja, el cual debe de contener los datos personales del usuario para poder contactarlo e informarle sobre la respuesta a su petición, finalmente el documento se turna al departamento de quejas para su debido trámite.

Módulo de información Hidalgo.

- En dicho módulo se encontraba una persona prestando el servicio, quien me indicó que ahí únicamente se da información a los usuarios respecto ubicaciones y traslados, precisando que para presentar quejas el usuario debe trasladarse al módulo ubicado en la estación Juárez (dirección CU) de la Línea 3; el personal no proporcionó mayor información.

Oficina de Orientación e Información de la Gerencia de Atención al Usuario.

- Al llegar a la estación Juárez (dirección CU), no puede observar que dentro de la estación se encontrara algún modulo, por lo que pregunté a uno de los policías que se encontraba en los torniquetes, quien me señaló que el módulo estaba fuera de la estación.
- Al salir, pude percatarme que no se trataba de un módulo, sino de oficinas del STC, la cual proporcionaba diversos servicios como entrega o reposición de tarjetas para personas adultas mayores. Al dirigirme con el personal de recepción, se me indicó que me registrara, que proporcionara una identificación y que el Área de Quejas y Sugerencias se encontraba en el 1° piso.
- Me traslade al Área de Quejas y entreviste a la licenciada Mónica Almaran, quien se encontraba en ese momento como encargada del área, ya que la licenciada Brenda Morán Gómez, Encargada de la Unidad de Orientación e información, estaba de vacaciones. Dicha servidora me indicó lo siguiente:
  - ¬ Una queja puede presentarse de manera presencial, vía correo electrónico, llamada telefónica o a través del Sistema de Atención Ciudadana (SAC).
  - ¬ La queja debe contener los datos personales del usuario, se le asigna un número de folio y se turna al área correspondiente para que en un término de 10 días hábiles, la autoridad competente responda por escrito.
  - ¬ Dicho escrito, por regla general, debe de ser recogido por el usuario en esas oficinas, pero cuando lo amerite se le puede enviar a través de correo electrónico (muy esporádicamente se han hecho llegar hasta el domicilio del usuario).
  - ¬ De acuerdo a su percepción, las quejas más recurrentes versan: en primer lugar, por problemas con las taquilleras; en segundo, por problemas en el acceso, principalmente en cuanto a los pases de cortesía, ya que los policías no siempre se encuentran en los torniquetes; y en tercer lugar, por el ambulantaje o comercio informal.
  - ¬ Señaló que las quejas que se presentan en los Módulos de Información son turnadas a esa Área para su atención.
  - ¬ Adicionalmente, señaló que los Jefes de Estación son los que también pueden estar a cargo de revisar cualquier incidente que se presente dentro de las instalaciones que son de su competencia.

  [...]

42. Acta circunstanciada de 29 de noviembre del 2016, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta la versión estenográfica de la comparecencia del día 23 de noviembre de 2016, del licenciado Jorge Gaviño Ambriz, Director del STC ante la Comisión Especial de Fomento a la Inversión en Infraestructura para la Ciudad de México de la VII Legislatura de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, de la que se desprende lo siguiente:

> [...] Tenemos doce líneas, como ustedes saben, tenemos una longitud de 226.5 kilómetros, tenemos una afluencia diaria máxima de cerca de 5 millones 700 mil usuarios, una cifra promedio de 5 millones y medio en día laborable, 30% provienen del Estado de México, vienen, como ustedes saben, particularmente de dos líneas, la Línea A, la Línea B, y estas dos líneas alimentan de una manera muy importante a toda la red.
>
> [...] hay de 9 carros a 16 carros, la idea es convertir este tren en todos sus trenes en 9 carros, para ocupar todo el andén, el andén tiene un largo de 150 metros y cuando llega un tren de 6 carros no se ocupa todo el andén en línea A, por lo tanto caben 33% menos pasajeros [...]
>
> [...] en primer lugar meter más vagones cuando tenemos 6 vagones solamente, meterle de 9 y esto tiene un costo, necesita una tecnología, necesitamos hacer ingeniería inversa, porque esos trenes ya no tenemos las piezas necesarias para poderlas cambiar en el mundo, no hay ya tarjetas de este tipo, este sistema de conducción automática se llama Sacem y ya no existe, ya está descontinuado. Entonces lo que estamos haciendo es hacer nosotros en ingeniería inversa todas las refacciones, y ya lo hemos logrado y estamos reconvirtiendo todos los trenes de 6 carros a 9. [...]
>
> [...] con toda la depreciación que tiene la empresa por situaciones de falta de mantenimiento, pero también por situaciones de depreciación normal, pues se ha depreciado más de la mitad [...] 271 mil 409 millones de pesos. Cuál es la depreciación por un año, es decir cómo se deprecia nuestra empresa cada año en valor en libros, todo esto contable, estamos hablando que en 2016 se ha depreciado a la fecha 5 mil 826 millones de pesos, es decir cada año nada más para mantener igual como está el metro, sin meter nada más más que lo que se deprecia, tendríamos que meter casi 6 mil millones de pesos para evitar que se nos descompongan más las cosas, nada más de depreciación, entonces es un punto muy importante[...]
>
> [...] nuestros trenes si bien es cierto hay varios viejitos de 47 años, no tenemos trenes tan viejitos. Lo que ha ocurrido es de (sic) que tenemos trenes con nulo mantenimiento durante muchos años [...]
>
> Si le metemos ahora el otro componente más que es las refacciones en eros (sic), en dólares y todo lo demás, entonces a vi (sic) una cosa más dramática porque todo nuestro presupuesto en compras, la mitad del presupuesto en compras pues tiene que ver con euros, con dólares o con piezas que se importan aunque sea en pesos, pero que tiene una referencia en dólares.
>
> [...] Este nuestro presupuesto cómo se conforma. Estas son las aportaciones federales que no pintan mire nada más que rebanadita de pastel nos dan.
>
> [...] estas son las aportaciones del Gobierno de la Ciudad, vean ustedes cómo se han mantenido más o menos estables, aquí sí dieron un jaloncito, pero hay que ver también en qué están dando las aportaciones, porque me ponen aportaciones para vigilancia y me ponen un presupuesto mayor, es presupuesto de vigilancia pues no nos sirve de

nada, porque finalmente nosotros ni siquiera pagamos a los policías, los policías es una transferencia compensada que hace la Oficialía Mayor a nombre del Metro hacia Secretaría de Seguridad Pública. Entonces ese recurso que aparentemente nos están inflando, no nos está sirviendo de nada.

[...] revisen en dónde nos están dando el jaloncito para arriba para que digan, muy bien en lugar de aumentarle en la policía, auméntenle en refacciones, refacciones, es lo que necesitamos, refacciones, necesitamos refacciones para poder operar.

[...] FIMETRO es una situación más o menos fija que tenemos 2 mil 500 millones.

[...] de lo que se hacía, 2 mil 500 millones de pesos más, pero eso ya se llegó a su fin porque ya lo demás está comprometido con los trenes nuevos que acabamos de comprar, con lo que se adquirió antes para arreglar los 85 trenes, es decir ya hemos invertido una gran cantidad de recursos del FIMETRO que tenemos que seguir pagando año con año.

[...] El Fideicomiso fue creado [...] Primero para que atendiéramos 13 puntos prioritarios del sistema y para crear un fondo para (sic) que ese fondo sirviera también como parte, para darlo en garantía y tener un crédito adicional y tener dinero fresco y poder hacer todo eso que decía en ese momento la Asamblea [...]

[...] El problema con el Fideicomiso que creó la Asamblea pasada [...] técnicamente no dejó bien el fideicomiso, no dejó bien estipuladas las cláusulas para dar en garantía el fideicomiso y que nos pudieran prestar dinero sobre el Fideicomiso.

[...] Esto son los proyectos incluidos en el presupuesto 2017.

[...] Modernización de 86 disyuntores ultra rápidos para corriente continua.

Traslado sellado e inyección de filtraciones. Miren ustedes cómo están nuestros túneles, estos, el peor enemigo de un túnel es la humedad, es el agua, se oxidan las varillas expuestas [...]

[...] Nosotros lo que tenemos que hacer es reparar todas las filtraciones, arreglar con polímeros, y eso es lo que tenemos que hacer, no nos va a alcanzar, vamos a hacer solamente la Línea 1. Va a quedar pendiente la Línea 2, la Línea 3, no tenemos recursos para las filtraciones [...]

Lo que sí vamos a hacer es el tratado, sellado e inyección de filtraciones en las estaciones y en las interestaciones de la red, pero no en todas las líneas [...]

[...] modernización de 86 tableros de mediana tensión, que abarca a todas estas estaciones.

Sustitución del sistema de intercomunicación y voceo en redes del Sistema de Transporte Colectivo [...]

[...] Modernización del equipo de tracción en Línea A [...]

[...] Modernización de celdas de alta tensión en las subestaciones de alumbrado y fuerza.

Equipamiento para la operación y el mantenimiento de vías de la Línea 12 [...] pusimos en marcha, cambiamos todas las curvas de la parte superior y del viaducto elevado,

cambiamos el balasto, cambiamos el acero, cambiamos las sujeciones, prácticamente hicimos nuevos todos los trazos de la Línea 12 en la parte superior. Eso ya está.

Ahora vamos a tener que estar manteniendo todo el año esas curvas, no van a quedar así siempre, tenemos que estarles dando un mantenimiento específico, especial. [...]

[...] Esos son los proyectos no incluidos en el presupuesto del 17 [...] Renovación del cableado, ductos, pozos de visita y soportería para los circuitos de alimentación.

[...] si ustedes nos ayudan con el fideicomiso podemos nosotros terminar en la Línea 1, como dice el proyecto, toda la modernización de la Línea 1, cambiando [...] la primera parte, la primera fase, la subestación de alta tensión, tenemos que cambiar la subestación de alta tensión, luego cambiar 17 subestaciones y luego cambiar todo el cableado de toda la línea [...] Cuesta aproximadamente mil 50 millones de pesos.

Siguiente, modernización de la subestación eléctrica alta tensión, buen tono, 150 millones.

Siguiente, realineación del trazo perfil y corrección de medidas geométricas, 550 millones.

Rehabilitación de 7 curvas tramo subterránea de Línea 12, que es lo que les decía, para el año que entra 800 millones de pesos.

Subestación de escaleras eléctricas con más de 25 años de antigüedad.

Tenemos un total de 466 escaleras eléctricas, hay escaleras que ya no se pueden arreglar, porque no (sic) sale más caro arreglarlas y no nos dan garantía, mejor tendríamos que cambiarlas nuevas, con una tecnología superior.

Entonces para atender ese problema necesitaríamos mil 300 millones de pesos.

Siguiente, instalación del sistema de protección contra incendio, con red húmeda, esta es una parte importantísima, queremos decirles que ye hemos iniciado las dos etapas, la primera y la segunda etapa en este año que corre, tenemos ya dos etapas contratadas, pero nos falta la tercera etapa, para tener sobre todo la línea 7 la red húmeda [...]

[...] Siguiente, modernización de los 51 contactores de seccionamiento en las subestaciones de rectificación, 70 millones de pesos [...]

[...] el tema de Pantitlán [...] tenemos en 3 etapas la construcción, como ahí se conectan 4 líneas del metro fuimos haciéndola modularmente, lo hicimos con también quizá por error o por falta de planeación, con diferentes sistemas constructivos [...] ya ahorita en este año estamos invirtiendo 120 millones de peso (sic) que consiguió el Jefe de Gobierno y nos los envió porque esto es dramático, y el año que entra necesitaríamos tener 619 millones de pesos [...]

[...] Sustitución de equipo de sistema de tracción frenado de trenes [...] solamente estamos arreglando los trenes 85 trenes de diferentes líneas, pero necesitamos meter al sistema de arreglo varios trenes que tenemos pendiente (sic) [...]

Modernización del sistema de ventilación y seguridad en estaciones [...] cambiar todas las turbinas, esto nos cuesta 174 millones para dejar al ciento por ciento perfectamente ventilado todo el sistema.

Modernización de las celdas de alta tensión para la ventilación mayor de las Líneas 3 y 7 también, 27 millones [...]

[...] de la Asamblea necesitamos para que la modificación del contrato de FIMETRO, para la obtención de créditos contra la garantía de un flujo de ingresos.

[...] Que el Sistema de Transporte Colectivo y la Secretaría de Finanzas negocien la línea de financiamiento de FIMETRO en pesos para evitar a (sic) problemática de la fluctuación cambiaria.

El compromiso que yo hice con la Asamblea y lo estoy cumpliendo es no contratar en moneda extranjera. Entonces compramos 10 trenes, estos 10 trenes es en pesos, nos fue muy bien, digo nos fue muy mal porque ya subió el dólar, pero en esta adquisición concreta de 10 trenes pues ya no tendrá fluctuación sí ha pegado duro el dólar.

Luego tenemos la realineación del trazo, perfil y corrección de medidas geométricas de las Líneas 2, 3 y 9, nos cuesta 150 millones de pesos. Esto es muy importante.

[...] Luego refacciones para instalaciones fijas y material rodante. Necesitamos refacciones, con lo que ustedes nos puedan apoyar adicionalmente para refacciones, si ustedes me etiquetan para refacciones en Metro, yo les puedo traer aquí a ustedes en qué estamos comprando y dónde se va a poner cada pieza. Esto sería muy importante para nosotros.

Rehabilitación de siete curvas para la Línea 12 o ya de plano decirme si no se van a hacer para ya pues dedicarnos a otra cosa y dejar un plan, un libro blanco de lo que sería la Línea 12 en esas siete curvas no intervenidas.

Substitución de escaleras eléctricas con más de 25 años de operación, 559 millones de pesos y la sustitución de equipos del sistema de tracción frenado de los trenes 500 millones de pesos.

[...] el pasaje en realidad, cuesta 13 pesos. Cuánto cobramos por el pasaje, 5 pesos. Ahí ya tenemos un subsidio directo a cada persona, ya sea del Estado de México, ya que viene de visita, ya sea que viva en la Ciudad, 5 pesos paga y cuesta 13 pesos. En eso está incluido desde luego pues todas las gratuidades que damos, damos el 12 por ciento de gratuidad, 12 por ciento de los pasajeros no pagan boleto, no paga nada.

[...] los subsidios lo debe otorgar la dependencia o entidad que está hecha para eso, no el Sistema de Transporte Colectivo [...]

[...] el tema se reduce sencillamente en que autoricen al FIMETRO a pagar intereses, porque no lo previmos nosotros en la Asamblea pasada, en la VI Legislatura, lo que pusimos es de que se podrá dar en garantía, pero no pusimos que de ahí se tenía que pagar los intereses.

[...] El visto bueno de la Secretaría de Finanzas, una vez que se tenga eso para que el Fideicomiso tenga la posibilidad de capacidad de endeudamiento propio a partir de sus flujos de ingresos [...]

[...] qué cosas también podemos cambiar de los objetivos del FIMETRO, pues yo creo que también hacerlos reales porque la Asamblea dijo cómprese 45 trenes y los señores diputados no tenían ni idea y me incluyo cuánto costaba un tren y menos que iba a haber un aumento de los trenes.

Ahorita un tren aproximadamente tiene un costo de 330 millones de pesos por tren, esa es la última compra que hicimos, compramos 10, si multiplican ustedes 330 millones de pesos, porque se compraron en pesos, por 10 trenes son 3 mil 300 millones de pesos lo que ya está contemplado en el Fideicomiso, el Fideicomiso nos genera 2 mil 500 millones de pesos anuales, entonces ya compramos 10 trenes, no vamos a comprar los 45 porque no nos alcanza y además tampoco necesitamos los 45 trenes, porque tenemos muchos trenes descompuestos.

[...] Estos 500 millones de pesos que se planteaban hace un momento no son para el Metro, son para la Secretaría de Obras. A nosotros no nos han dado nada de aumento, se lo dieron a mi compañero y amigo Tungüí para que hiciera obra de Metro, son 500 millones. A nosotros no nos ha tocado nada [...]

V. Anexo 2

Expediente CDHDF/III/121/CUAUH/14/D1219
Persona agraviada A1

1. Acta circunstanciada de 10 de marzo de 2014, suscrita por un visitador adjunto de esta Comisión, en la que consta la comparecencia de la [Persona agraviada A1], de la que se desprende lo siguiente:

> [...]
> Al encontrarse inconforme por el incremento del boleto del metro, el 26 de febrero de 2014, aproximadamente a las 9:30 horas se pasó por debajo del torniquete de la estación Cuauhtémoc. En esos momentos se acercó un policía de la Bancaria e Industrial quien le indicó que tenía que pagar su boleto, y a pesar de que él trató de explicarle los motivos por los cuales no lo hacía, dicho servidor público le indicó que no podía dejar que hiciera eso ya que al ver sus "jefes" los videos y que ellos dejaron pasar a gente sin pagar, lo sancionan.
>
> Por ello, el policía le refirió que tenía que salir a pagar su pasaje, y al no aceptar, le indicó que tendría que llevarlo al Juzgado Cívico, cruzaron el andén hacia donde se encontraba la oficina del Jefe de Estación, lugar en el que se encontraban cinco policías y al que se acercó un vigilante del metro, quien preguntó qué sucedía, por lo que los policías le explicaron que se habían saltado el torniquete y los motivos (la inconformidad del incremento) a lo cual el vigilante manifestó que "sí era aceptado eso, pero siempre y cuando se acudiera con varias personas", situación que él debatió ya que no era posible que por el hecho de ir sólo y no en grupo fuera detenido; sin embargo, el vigilante del metro se deslindó de la responsabilidad y se retiró del lugar.
>
> Enseguida se acercaron con la Jefa de Estación, quien le solicitó que se identificara sin que él accediera a ello. Esperaron aproximadamente treinta minutos a que llegara la patrulla y después fue trasladado al Juzgado Cívico.
>
> Una vez que fue presentado ante la Juez Cívica, trató de explicarle el motivo por el que decidió pasar por debajo del torniquete del metro, pero dicha funcionaria sólo le indicó que por esa conducta procedía una sanción administrativa y le solicitó firmar unas hojas. Antes de firmar, él pidió tener acceso a un abogado y a una llamada telefónica, por lo que la Juez Cívica lo regresó a las galeras en donde permaneció aproximadamente hasta las 14:00 horas, cuando fue trasladado al Centro de Sanciones Administrativas "El Torito". Aclaró que no tuvo contacto con un abogado ni se le permitió realizar una llamada telefónica, además de que no firmó las documentales correspondientes a su presentación ante dicha autoridad.
>
> Ya en el Centro de Sanciones Administrativas, a las 17:00 horas, se le permitió realizar llamada telefónica, y fue cuando se comunicó a esta Comisión. A las 10:15 horas fue puesto en libertad una vez que cumplió las 25 horas de arresto.
> [...]

2. Escrito de 14 de marzo de 2014, suscrito por la licenciada Dulce María Zamora Muñoz, Jueza Cívica de Turno Matutino en el Centro Integral de Justicia Cívica de Guerrero, del cual se desprende la siguiente información:

> [...] la presentación del [...] [nombre de persona agraviada A1] de fecha 26 de febrero de 2014, fue mediante boleta de remisión 172817 por el oficial Guerra González Francisco Daniel con placas 47438 adscrito al sector "F", con el motivo de presentación "por ingresar en áreas de acceso restringido consistente por brincar el torniquete del metro", [...] mismo asunto que fue radicado por el artículo 26 fracción XI de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal.
>
> [...] esta autoridad tuvo a bien informarle [a la persona agraviada A1] el motivo de la presentación, hecho que fue aceptado en su declaración, así como los derechos que le asisten conforme al artículo 64 de la Ley de Cultura Cívica y 20 constitucional referente a realizar una llamada telefónica y ser asistido por un abogado; a lo que el representado manifestó: "ya realicé mi llamada telefónica y es mi deseo defenderme por mi propio derecho" lo cual consta a foja 6 del expediente referido. Por lo que esta autoridad en ningún momento realizó actos violatorios a los derechos humanos [...].
>
> Una vez que esta autoridad administrativa conoció del presente asunto encontró elementos suficientes para determinar la responsabilidad administrativa del [persona agraviada A1], por lo que se le impuso sanción mínima que establece la ley siendo esta una multa de 21 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal equivalente a $1,413.16 [...] o 25 horas de arresto, lo anterior con fundamento en el artículo 26 y 44 de la Ley de Cultura Cívica. Toda vez que el infractor optó por cumplir su arresto, fue canalizado al centro de sanciones administrativas a cumplir el arresto impuesto.
>
> Acto seguido, le dio lectura a todas y cada una de las partes del procedimiento escrito y manifestó que no era su deseo firmar el expediente ya que no estaba de acuerdo con la sanción impuesta, toda vez que al no pagar el boleto del metro era una protesta por el aumento de la tarifa y que en las noticias había manifestado [...] el "Director del Metro" que era permitido hacerlo.
> [...]

3. Informe de 26 de marzo de 2014, suscrito por el C. Eduardo Castillo Rueda, elemento de la Policía Bancaria e Industrial de la Secretaría de Seguridad Pública –en adelante SSP-, del cual se desprende la siguiente información:

> [...] se apoyó al C. policía 47438 Guerra González Francisco Daniel mencionando que un usuario que dijo llamarse [...] que se pasó el área de torniquetes del área norte no depositando boleto mencionando que el pasaba así 3 o 4 veces para ahorrar 20 pesos.
>
> La Jefa de estación y el vigilante de la estación hablaron con él informándole que era una infracción administrativa, mencionando el usuario que lo iba a hacer otra vez porque el (sic) pasa así, que si queríamos lo presentáramos al Juez Cívico, [...] y se procedió a trasladarlo al Centro de Sanciones Administrativas Conocido como el "Torito". [...]

4. Escrito de 26 de marzo de 2014, suscrito por el C. Guerra González Francisco Daniel, elemento de la Policía Bancaria e Industrial de la SSP, del cual se desprende la siguiente información:

> [...] en el torniquete norte de la estación Cuauhtémoc, donde realizaba mis labores me percaté que un usuario se brincaba el torniquete y me dirigía a él indicándole que tenía

que pagar su boleto, [...] le mencioné por segunda vez [...] que tenía que pagar su boleto si es que iba a usar el servicio, así que me respondió que no lo iba a pagar porque él no estaba de acuerdo con el aumento al precio del boleto y que además lo hacía diario 3 o 4 veces y de esa manera se ahorraba $20 pesos diarios, así que le dije que eso que [é]l realizaba era una falta administrativa y que si no pagaba lo tenía que remitir, pero ni con lo que le dije cambió de opinión, así que le pedí de favor que me acompañara del otro lado donde se encontraba mi encargado de servicio el Pol. 2do 28394 Castillo Rueda Eduardo [...] el Jefe de estación y Seguridad Externa del STC se acercaron haber (sic) cuál era el problema y de la misma manera se los explicó, así que le dijeron al usuario que pagaba o se tendría que llevar a las autoridades correspondientes, así que el usuario contesto que lo hiciéramos [...] así que se realizó el traslado al Juez Cívico donde la Juez Cívico le preguntó que por qué no pagaba y le contestó lo mismo que a nosotros, así que se realizó su boleta de infracción y posteriormente se trasladó al Control de Sanciones Administrativas dónde cumplió su arresto por la infracción.
[...]

5. Oficio GJ/1922/14 de 4 de abril de 2014, suscrito por la licenciada Yuki Elena Susuda Valverde, Gerente Jurídico del Sistema de Transporte Colectivo, el cual contiene la siguiente información:

[...]
El personal de la Policía Bancaria e Industrial (P.B.I.) consideró factible presentar al peticionario ante la Lic. Dulce María Zamora, Responsable del Juzgado Cívico de Guerrero, quien determinó la infracción del usuario, quedando asentada en la boleta de remisión folio 172517; ello con fundamento en el Reglamento de Transporte del Distrito Federal en su artículo 10, fracciones V y VII, mismo que a la letra dice:

Son causas justificadas para negar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, al usuario cuando:

V.- De manera evidente se perciben alteraciones de la conducta que puedan poner en riesgo la seguridad de los demás usuarios.
VII.- En general, cuando pretenda que el servicio se le otorgue contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias.
[...]

6. Nota periodística de 8 de abril de 2014, publicada en el diario El Universal, titulada "Proponen prisión y multas a quienes no paguen pasaje de Metro", de la cual se desprende lo siguiente:

[...]

El Jefe de Gobierno del Distrito Federal (GDF), Miguel Ángel Mancera envió a la asamblea Legislativa una iniciativa que reforma la Ley de Cultura Cívica y sanciona con multas de 21 a 40 días de salario mínimo o arresto de 25 a 36 horas, a quienes hagan uso del servicio público de transporte como el Metro, sin cubrir su pasaje.

De acuerdo con la iniciativa que recibió la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF), quienes ofrezcan o vendan mercancía en las instalaciones del Metro o de cualquier transporte público que opere el gobierno capitalino, serán sancionados con una multa de 21 a 30 días de salario mínimo o un arresto de 25 a 36 horas.

Se busca dotar a la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica de mayores herramientas jurídicas, humanas, materiales o tecnológicas, para lo cual se transformaría en la Dirección General de Cultura y Justicia Cívica, precisó.

En el documento, Mancera Espinosa señaló que también se busca resolver conductas sociales contrarias a los valores cívicos que han venido aumentando por diversos factores, como el caso del comercio informal en el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, "y la omisión del pago del costo de dicho servicio".

El objetivo es incrementar las medidas de seguridad en un área tan sensible para la ciudad como lo es el servicio de transporte público, garantizando el libre tránsito de las personas y el uso adecuado de los espacios y vehículos destinados a dicho servicio.
[...]

7. Oficio PBI/DO/0556/04-14 de 14 de abril de 2014, suscrito por el licenciado David Vásquez Guendulain, Primer Superintendente, de la Policía Bancaria e Industrial, en el que se informa lo siguiente:

[...]
c) Actualmente, no existe algún protocolo de actuación, para el caso de que algún usuario decida saltarse los torniquetes o pasar por debajo de ellos, como manifestación al incremento del boleto en el Sistema de Transporte Colectivo (Metro); lo que existe previo a la atención del asunto que nos ocupa, es el "Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal, para la Detención de Infractores y Probables Responsables".

[...] es preciso mencionar que por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro, no hemos recibido señalamiento alguno en el sentido de que no se detenga (sic) ni se ponga a disposición del Juzgado Cívico a las personas que, en manifestación al incremento del boleto, se salten los torniquetes o pasen por debajo de estos, adjuntando al presente copia del Oficio número GSI/CVZ/1250/14, del 02 de abril de 2014, entregado en esta Dirección Operativa el día 04 del mismo mes y año , signado por el Licenciado José Antonio Chávez Reyna, Coordinador de Vigilancia Zona "D" del Sistema de Transporte Colectivo Metro, a través del cual solicita en lo conducente: "[...] giren sus apreciables instrucciones a quien corresponda, a efecto de que se instruya al personal bajo su mando para que evite obstaculizar o entorpecer el derecho de reunión y asociación que asiste a los integrantes de dicho movimiento, no debiendo reprimirlas ni censurarlas al momento de estar manifestando públicamente sus ideas u opiniones mediante la acción de "liberación de torniquetes". (sic).

8. Oficio CJSL/DEJC/SNSJC/2708/2015 de 21 de septiembre de 2015, suscrito por el licenciado Miguel Ángel Primavera Sánchez, Subdirector de Normatividad y Supervisión de los Juzgados Cívicos, el cual contiene la siguiente información:

[...] en el expediente administrativo UDSV/0026/15-CIJC-GRO se concluyeron las diligencias de investigación y se emitió determinación, en la cual se ordenó dar vista a la Contraloría General del Distrito Federal, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 106 de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, debido a que del resultado de la investigación realizada se encontraron elementos que hicieron presumir la comisión de

irregularidades por parte de la Jueza Cívica Licenciada Dulce María Zamora Muñoz y la Secretaria de Juzgado Cívico Eréndira Alejandra González Rivera.

[...] con fecha 18 de septiembre de 2015 [...] se turnó el expediente [...] a la Contraloría General del Distrito Federal a efecto de que, de ser procedente se impongan las sanciones que en derecho correspondan.

V. Anexo 3

Expediente CDHDF/III/121/BJ/16/D2989
Personas agraviadas: B1 y B2

1. Acta circunstanciada de 6 de mayo de 2016, suscrita por un visitador de esta Comisión, en la que consta la visita y la comunicación con personal del Juzgado Cívico CUH-2, de la cual se desprende lo siguiente:

> [...] siendo aproximadamente la una hora (sic) con cincuenta minutos del día de la fecha me constituí ante dicho juzgado para entregar primeramente el oficio de Medidas Precautorias número MPQ-Q-921-16, en favor de ambas personas; sin embargo, el juez en turno, se negó a recibir tal oficio [...] A pesar de que en ese momento no recibieron la solicitud de este Organismo, accedió a informar que las dos personas tenían diez minutos de haberlos presentado ante esa autoridad, que desconocía los motivos de haberlos llevado ante ese Juzgado si los hechos ocurrieron en Coyoacán, pero no se negó a recibirlos, y sobre los hechos que le imputan los considera una infracción, pues al haber ingresado a un lugar restringido, ameritaba un arresto que podía ser conmutable por multa, pero eso se les informaría directamente a los detenidos; además se nos permitió entrevistar a los detenidos, primeramente a [persona agraviada B1], quien [...] refirió que al momento de pasar ante una médico legista, y revisar que no trajera aliento a alcohol, entre otras cosas, le preguntó a la peticionaria si permitía que la revisaran físicamente, es decir desvestida, para percibir lesiones, a lo que [nombre de la persona agraviada B1] se negó, por lo cual la médico le solicitó que en el certificado escribiera que no permitía tal revisión, lo que aprovecho para escribir que se sentía mareada y con la presión baja, hecho que le molestó a la médico rayoneando (sic) al señalamiento y quitándole el certificado, por ello solicitó la intervención para conocer el nombre de dicha médico y aportarla a su investigación ente (sic) este Organismo. Otra de las situaciones es que la peticionaria indicó que necesitaba [...] toallas intimas (sic), además necesitaba un poco de agua [...] que respecto a su detención ya había avisado a sus familiares pero que nadie acudiría pues ya era mayor de edad [...] También se entrevistó a [persona agraviada B2], quien estaba en otro separo, [...] leyendo un libro o revista, quien dijo estar bien, [...] Se le pidió al Titular que se le iba a ingresar los artículos que necesitaba la [persona agraviada B2], a lo que accedió sin objeciones; también se le solicitó el nombre de la médica legista de turno, informando que su nombre es Carmen Alejandra Guzmán Ruiz. Se le consiguió un paquete de toallas femeninas y dos botellas de agua, las cuales se les ingreso [...]

2. Oficio sin número, recibido en esta Comisión el 6 de mayo de 2016, suscrito por el licenciado Héctor Cervantes García, Juez Cívico adscrito al Turno Nocturno B en el Juzgado Cívico CUH-2, en el que señaló lo siguiente:

> [...] cuando fueron remitidos a este Juzgado se les informó de manera clara y sencilla su situación jurídica y que por nuestra parte nunca hubo dilaciones innecesarias para llevar a cabo su procedimiento ya que manifiestan los remitidos que fueron detenidos a las 21: 00 horas siendo que fueron presentados a este Juzgado a las 00:30 horas, ignorando la hora en que fueron detenidos por los policías, por lo que se refiere a la detención que señala la [persona agraviada B1] y que manifiesta que fue lesionada en un pie por lo que se procedió [a] pasarlos al médico legista para que certifique su estado de salud y si

tienen lesiones por lo que al pasarlos al médico salen ambos remitidos sin lesiones, tal y como se demuestra con los certificados médicos que se encuentran en el expediente CUH-02/OSS/TNB/A731982/06-05-2016, por lo que también se hace mención que nunca se cometieron actos u omisiones que afectaran sus garantías constitucionales y sus derechos humanos, se hace del conocimiento que una persona se presento (sic) al juzgado cívico que venía a notificar una queja hecha por la [persona agraviada B1 y nunca se identificó como empleado de Derechos Humanos del Distrito Federal (HOY CIUDAD DE MÉXICO) de la Dirección de Quejas y Orientación e incluso hablo (sic) con ellos. [...]

3. Expediente CUH-02/OSS/TNB/A731982/6-4-2016, radicado en el Juzgado Cívico de la Coordinación Territorial CUH-02, en el que consta la siguiente información:

Expediente: CUH-02/OSS/TNB/A731982/6-4-2016
Turno: Nocturno B
Fecha: 6 de mayo de 2016.
Probable Infractor: [persona agraviada B1]

ACUERDO INICIAL

En la Delegación Cuauhtémoc, Distrito Federal siendo las 12:30:00 AM horas, del 06 de mayo de 2016, el Juez Cívico Lic. Héctor Cervantes García, quien es asistido del Secretario Cívico Lic. Martín Pérez Munive, en la Coordinación Territorial CUH-02, en el día y hora en que se actúa, se hace constar que toda vez en (sic) este juzgado no se tiene acceso a la red del sistema informático que designa la Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica y en aras de no violentar derechos ni garantías, se trabaja la presente remisión con los medios posibles, es decir con las plantillas y formatos que la Dirección en comento implemento (sic) en los sistemas de cómputo de este juzgado. [...]
De conformidad con los artículos [...] hace contar que en este acto se presenta (n) el (los) elemento (s) de la Secretaría de Seguridad Pública, de nombre (s) Gerardo Santibáñez González c número (s) de placas 21079 respectivamente, adscrito (s) Sector F P.B.I., pie tierra, presenta (n) mediante la boleta de remisión con número de folio A731982 a quien dice llamarse [nombre de la persona agraviada B1] [...] Por el motivo de Por ingerir (sic) a zonas señaladas como de acceso restringido, consistente en cruzar el torniquete sin depositar boleto, quien es asegurado (a) en: Interior de la estación Coyoacán línea tres [...]
Y presentando los siguientes objetos relacionados con la falta administrativa: ninguno.
Acto seguido el C. Secretario Lic. Marín Pérez Munive, procede a dar fe de las personas y objetos antes descritos, así como de la ratificación por parte de los policías del contenido de la Boleta de Remisión A731982, firmando los remitentes dicho documento al margen de la para debida constancia legal [...]

RADICACIÓN

En concordancia con lo anterior, y en virtud de que se aprecian elementos, que hacen probable la comisión de una infracción cívica contenida en el artículo 26, fracción XI, que a la letra dice: Ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos. Se radica el presente asunto [...]

ENVÍO Y CERTIFICACIÓN POR PARTE DEL MÉDICO LEGISTA

En acto continuo, se procede a constar que con fundamento en lo establecido por el artículo 6° de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal [...] se procede a dar intervención al Médico Legista del Juzgado, para que previo examen médico que se le practique al (la) presentado (a) [persona agraviada B1], y se determine su estado psicofísico, y en su caso, su tiempo probable de recuperación [...]

Con fundamento en lo establecido por los artículos [...] el C. Secretario Cívico Lic. Martín Pérez Munive, hace constar que se agrega al expediente el Certificado Médico del C. [persona agraviada B1], emitido por el Médico Legista adscrito al Juzgado Cívico CUH-02 [...]

INICIO DE AUDIENCIA

(Derechos del Probable infractor). El Juez. Cívico, de conformidad con los artículos se procede a hacerle saber al probable infractor, todos y cada uno de sus derechos [...] una vez que, el probable infractor fue enterado de los anteriores derechos, en uso voz manifestó lo siguiente:

El (LA) C. [persona agraviada B1], por el momento mi llamada lo (sic) realizaré más tarde, porque ya lo hice por celular de un amigo y en este momento opto por defenderme por mí mismo" [...]

Con lo anterior, EL JUEZ ACUERDA [...] se le concede el beneficio solicitado al presentado [...]

LECTURA DE BOLETA DE REMISIÓN

Con fundamento en lo establecido por el artículo 20 apartado A fracción II y III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, [...] se procede a hacerles saber al probable infractor el C. [persona agraviada B1], la naturaleza del hecho que se le atribuye, es decir quién y de qué se le acusa, a fin de que conozca la infracción que se les atribuye y pueda contestar el cargo, para ello se da lectura a la Boleta de Remisión número A731982, y una vez que se encuentra enterado (a) de la imputación que obra en su contra. Al (la) probable infractor (a) [...] [...] así mismo se le hace saber que [...] tiene derecho a ofrecer las pruebas que considere pertinentes en su descargo, enterándolo (a) que de no hacerlo en el momento, precluirá dicho derecho y de ofrecerlas y no presentarlas, en este acto para su desahogo, se le tendrán por desechadas de plano [...]

DECLARACIÓN DEL PROBABLE INFRACTOR

[...] el (la) presunto (a) infractor (a) [nombre de la persona agraviada], en relación a los hechos imputados manifestó lo siguiente: DESEO MANIFESTAR QUE: que estábamos protestando en el metro Coyoacán, por eso nos pasamos debajo de los torniquetes, y lo estábamos haciendo de forma por la (sic) protesta. [...] Esto fue como a las 21:00, y fue cuando nos trajeron para acá. No reconozco la falta administrativa, porque tengo derecho a protestar, es todo lo que deseo manifestar en relación a la pregunta si tengo pruebas que ofrecer, por el momento no tengo ninguna [...]

ADMISIÓN Y DESAHOGO DE PRUEBAS

Acto seguido, el C. Juez Cívico Lic. Héctor Cervantes García, [...] respecto a la admisión y desahogo de las pruebas en el presente procedimiento acuerda. Se admiten:

PRIMERA.- DOCUMENTALES PÚBLICAS, consistentes en la Boleta de Remisión número de folio: A731982, donde los policías remitentes Gerardo Santibáñez refieren que el motivo de la presentación del probable infractor es Por (sic) ingerir a (sic) zonas señaladas como de acceso restringido, consistente en cruzar el torniquete sin depositar su boleto, la cual viene a ser robustecida por:

SEGUNDA.- LAS PERICIALES. MÉDICAS, consistentes en el Certificado Médico mediante el que se valora al (la) [nombre de la persona agraviada B1], y que a su vez es reforzada con:
TERCERA. LOS OBJETOS MATERIALES, en ninguno, mismos que se encuentran descritos en la Boleta de Remisión A731982.
CUARTA.- LA DECLARACIÓN, a cargo del (la) C. [nombre de la persona agraviada B1], quien de forma libre, espontánea y sin coacción alguna, reconoció haber cometido la falta imputada, con lo que se ubica en las circunstancias de modo, tiempo y lugar de la presunta infracción.
QUINTA.- En el desahogó de la audiencia de ley, que prevé el artículo 39 de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, se advierte que el encausado por así convenir a sus intereses opta defenderse por sí mismo, y al momento de preguntarle si había pruebas de descargo de su parte, no ofrece ninguno (sic) [...]

CONSIDERANDOS RESPONSABLE

PRIMERO.- Con apoyo en los artículos [...] esta autoridad procede a valorar las siguientes pruebas:
La documental pública, consistente en la boleta de remisión debidamente firmada y ratificada por parte del accionante, elementos de la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal Gerardo Santibáñez González, y que constituye el parte informativo de la imputación directa de la comisión de la probable infracción administrativa en contra del [nombre de la persona agraviada B1], situación que lo evidencia en la comisión de una conducta prohibida por el artículo 26, fracción XI de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, sin haber sido refutado con argumento o prueba alguna por el procesado.
La certificación medica (sic) por parte del facultativo que lo expidió, cuya validez a dicho dictamen médico, se funda en la firma de éste, al calce del documento, y sello de su área de adscripción, y estar vinculado directamente con el procesado sin que haya sido objetado, se le concede valor probatorio pleno, de donde se advierte el estado de salud el acusado, bien orientado y congruente [...]
Los objetos materiales, mismos que se encuentran debidamente descritos en la boleta de remisión A731982 y que al momento de rendir su declaración, admitió el probable infractor ser suyos, hacen prueba plena para acreditar la conducta que se le imputa al presentado.
La declaración realizada por el (la) probable infractor (a) [nombre de la persona agraviada B1] respecto de su declaración expresa y tácita; formulada de manera libre y espontánea de la que se desprende que acepta comisión de la falta imputada, toda vez que reconoce haber cometido la falta señalada, sin que haya ofrecido prueba alguna para desvirtuar la imputación hecha [...]
En conclusión, por todo lo anteriormente expuesto, que se observa una perfecta ubicación del (la) presentado (a) en circunstancias de modo, tiempo y lugar de ejecución de la falta que se le atribuye, de forma concordante con la acusación directa y categórica realizada por los policías remitentes en la boleta de remisión A731982, por lo que éste juzgador considera:
PRIMERO.- Que la conducta desplegada por el (la) [nombre de la persona agraviada B1], encuadró a la perfección en la hipótesis de prohibición y sanción regulada por el artículo 26, fracción XI de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, misma que se encuentra señalada en la boleta de remisión A731982 y que indica Por (sic) ingerir a (sic) zonas señaladas como de acceso restringido, consistente en cruzar el torniquete sin depositar su boleto y en el caso en concreto el indiciado al incumplir un mandato de ley que objetivamente le era necesario observar, pues el citado precepto, le impone la

obligación de no hacer, es decir, por un lado, el citado precepto, es una norma prohibitiva, ya que prohíbe la realización de la conducta desplegada por el activo, y por otra es imperativa, pues impone la obligación de respetar dicha norma, sin embargo, con su actuar viola lo permitido por la norma, por lo que queda plenamente acreditada la antijuridicidad de su conducta, al no existir causa alguna que le dé licitud a la misma, ni tampoco, razón que los exima de su responsabilidad, puesto que se trata de personas que tienen la facultad de querer y entender la naturaleza del hecho en que incurrieron, ya que sabían y conocían a la perfección que la conducta que cometieron se encontraba prohibida y sancionada por la ley, no obstante, quiso y aceptó el resultado de la misma, y por ende, las consecuencias jurídicas y sociales la misma, por lo que la misma le es administrativamente reprochable, pues normalmente le era exigible conducirse conforme lo señala la norma, en consecuencia es dolosamente culpable de la conducta atribuida.
SEGUNDO.- Por lo que hace a los objetos recogidos consistentes en: ninguno, se da cumplimiento a lo ordenado en el artículo [...]

RESOLUTIVOS

Con base en lo anteriormente considerado y valorado, esta autoridad administrativa, con apoyo en los artículos [...] resuelve:
[...]
SEGUNDO.- En consecuencia de lo anterior, el (la) [nombre de la persona agraviada B1], es administrativamente responsable de la conducta atribuida, por lo que con fundamento en lo establecido por, el artículo 26, fracción XI de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, se le sanciona con arresto de 36 horas o una multa de 30 UNIDADES DE CUENTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO equivalente a $2,150.00 (DOS MIL CIENTO CINCUENTA pesos 00/100 MN.), por lo que hace al beneficio de realizar servicios a la comunidad no se le otorga debido a que no acreditó fehacientemente su identidad ante esta autoridad [...]
CUARTO.- Para el caso de que el infractor no desea pagar su multa, con fundamento en el artículo 10 fracción III de la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal, se ordena que el (la) arrestado (a) sea enviados al Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social del Distrito Federal para que puedan cumplir la totalidad del arresto que les fue impuesto [...]

RAZÓN.- EN MÉXICO [...] SIENDO 01:30 HORAS DEL DÍA 06 DE MAYO DE 2016, EL PERSONAL QUE ACTÚA CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS [...] HACE CONSTAR QUE: LA C. [nombre de la persona agraviada B1], SE LE DA LECTURA EN VOZ ALTA SU SANCIÓN Y SE LE IMPONE LA SANCIÓN ADMINISTRATIVA, POR LO QUE SE NIEGA A FIRMAR, PORQUE MANIFIESTA QUE ES UNA PROTESTA NO PAGAR PASAJE EN EL METRO, Y ES UN DERECHO CONSTITUCIONAL Y EXHIBE UN VIDEO HASTA ESTE MOMENTO PORQUE NO TENÍA PILA, Y DE DONDE SE OBSERVA COMO PASA LA INFRACTORA DEBAJO DE LOS TORNIQUETES SIN NINGÚN MOTIVO, VIDEO QUE EFECTIVAMENTE MANTIENE EN SU CELULAR [...]

4. Oficio CJSL/DEJC/1589/2016 de 6 de mayo de 2016, suscrito por el licenciado Mario Fernando Torres Morales, Director Ejecutivo de Justicia Cívica adscrito a la Consejería Jurídica y de Servicios Legales del Distrito Federal, en el que consta lo siguiente:

[...] Con fundamento en el artículo 13 fracción V de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal y con relación al expediente CUH-02/OSS/TNB/A731982/6-4-2016 iniciado con motivo de la presentación de los ciudadanos [persona agraviada B1 y

persona agraviada B2], por el que se impuso un arresto conmutable de 36 horas, le informo lo siguiente:
Que en mi carácter de Director Ejecutivo de Justicia Cívica de la Ciudad de México y con las atribuciones que me confiere la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, condono definitivamente la sanción decretada por el Juez Cívico Héctor Cervantes García en el expediente antes citado.

Cabe señalar que dichos ciudadanos se encuentran cumpliendo su arresto en el Centro de Sanciones Administrativas de Integración Social de la Ciudad de México, por lo que solicito amablemente a usted, previo cumplimiento de los trámites legales conducentes, girar sus instrucciones para que dichos ciudadanos queden en libertad de manera inmediata [...]

5. Oficio CJSL/DEJC/1737/2016 de 9 de mayo de 2016, suscrito por el licenciado Mario F. Torres Morales, Director Ejecutivo de Justicia Cívica de la Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, en el que señaló lo siguiente:

[...] se corroboró la remisión de los CC. [persona agraviada B1 y persona agraviada B2], a las 00:30 horas del 6 de mayo de 2016, ante el Juzgado Cívico de la Coordinación Territorial CUH-02, por la presunta comisión de la infracción contenida en el artículo 26, fracción XI de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, consistente en ingresar a zonas señaladas como de acceso restringido en los lugares o inmuebles destinados a servicios públicos, sin la autorización correspondiente o fuera de los horarios establecidos y previa substanciación del procedimiento administrativo por presentación que se llevó a cabo, los presentados fueron encontrados responsables de la falta imputada, con lo cual se hicieron acreedores a una sanción de 36 horas de arresto, conmutables por multa equivalente a 30 Unidades de Cuenta de la Ciudad de México, optando por cumplir el arresto, por lo cual fueron enviados al Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social.

6. Escrito de aportación, recibido en este Organismo el 14 de mayo de 2016 y suscrito por la persona agraviada B1 y la persona agraviada B2, en el que señalaron lo siguiente:

[...] El jueves 5 de mayo de 2016, alrededor de las 9 de la noche en el metro Coyoacán intentamos realizar una protesta pacífica -un acto de desobediencia-. Accedimos a las instalaciones del metro sin cubrir los $5.00 del costo el servicio, previamente advertimos a los oficiales Pérez y Santibáñez que la acción que pretendíamos llevar a cabo era una manifestación.

Cuando accedimos a las instalaciones del Servicio Colectivo Metro, nos dirigimos a uno de los torniquetes y con la cámara en mano avisamos al oficial "buenas tardes oficial, en uso de mi derecho constitucional a la protesta y porque sigo protestando contra la tarifa, voy a saltar".

Como el oficial nos impidió el paso físicamente, le dijimos que si nos quería remitir lo podía hacer. Él dijo que no podíamos saltar. Le respondimos que sí podíamos porque además no estaba tipificado y protestar no es un delito. Nos pidió ir a hablar con el encargado. Le dijimos que en todo caso, si quería arrestarnos, lo podía hacer; que se llamaba resistencia civil pacífica, y que era una acción de desobediencia. Pidió que lo acompañáramos y le dijimos que no. Él preguntó qué ganábamos y nuestra respuesta

fue: "¿nos está arrestando?" Su respuesta fue: "nada más que pague su boleto, como los usuarios." Intentamos pasar pacíficamente por el torniquete de al lado, el que no estaba bloqueando, y se movió, volviéndonos a impedir el paso. Entonces nos volvió a decir: "nada más que paguen el boleto como los usuarios". Respondimos que no lo íbamos a pagar.

Ante la obstrucción física del oficial Pérez (cuyo número de placa es 43664 o 45664) intentamos llevar a cabo nuestra protesta en los torniquetes del otro lado.

En los torniquetes del lado opuesto se encontraba el oficial Santibáñez (placa 21079), a quien le dijimos: "Buenas tardes. En uso de mi derecho constitucional a la protesta, voy a pasar sin pagar. Con permiso." Su respuesta fue: "No, señorita." Le respondí que si quería nos podía arrestar, pero que la protesta es un derecho constitucional. Accedimos o lo intentamos, y mientras que a mí no me impidió físicamente el acceso, a mi compañero [...] sí. Él preguntó si lo estaban deteniendo y el oficial, después de usar su silbato, respondió que sí. Le preguntamos que por qué motivo y dijo: "por no hacer el pago correspondiente". Le preguntamos si sabía que no estaba tipificado, y él dijo: "no, no."

Después aparecieron entre 4 y 5 oficiales. Uno de ellos de apellido Delgadillo (posteriormente proporcionaremos el resto de los apellidos y de las placas, aunque no estamos seguros si podremos proporcionar todos). Se les explicó que se estaba protestando y que se le había informado al oficial Santibáñez que no pagar la tarifa era una forma de protesta, y que lo hacíamos ejerciendo nuestro derecho a la protesta. Algunos respondieron que ellos no sabían. Nosotros tomamos número de sus placas y les dijimos que procederíamos ante Derechos Humanos porque el arresto era ilegal. Algunos se hicieron para atrás, pero fueron finalmente tres los elementos de la PBI que nos trasladaron en metro y caminando al Juzgado Cívico.

Fuimos trasladados desde el metro Coyoacán en la delegación Benito Juárez al metro Garibaldi, y de ahí caminamos al CUH-3, en la delegación Cuauhtémoc. Ahí nos tuvieron entre 20 y 30 minutos aproximadamente, ya que no había un juez. Nos dijeron que en una patrulla nos trasladarían a otro Juzgado, pero no fue así.

En algún punto nos dijeron que nos trasladarían al metro Pino Suarez, y eso avisamos a nuestras familias y amigos que nos estaban apoyando. Pero tampoco fue así. Al final, caminando y en metro, nos llevaron al CUH-2, ubicado junto al edificio principal de la delegación Cuauhtémoc. Ahí permanecimos varias horas sin ser presentados ante un juez. Mientras, solicitamos que un médico pudiera revisar a [persona agraviada B1], quien había comido a las 3 de la tarde, y se le había bajado el azúcar y se sentía mal. Padecía una gastritis intensa y presión baja. No obstante, fue hasta las 2 am que pasamos con lxs (sic) medicxs (sic) legistas.

[Persona agraviada B1].- El trato fue extraño. Pese a que me ingresaron a su oficina, hacían como si yo no estuviera ahí. Hablaban entre ellos. Ella salía y venía. Alrededor de 10 minutos después, se dirigieron a mí. Les explique (sic) que se me había bajado el azúcar, que llevaba un largo periodo sin comer y que tenía mucha gastritis. Lo anotaron y no hicieron nada al respecto. Me hicieron soplar en una hoja de papel, para ver si había consumido alcohol. Posteriormente, me explicaron que debía quitarme la ropa yo misma, y quedarme en ropa interior, Primero arriba o abajo, y después en el sentido inverso, para revisar si venía golpeada. Les dije que no, que no me habían golpeado,

así que no lo necesitaba, ni me quería quitar la ropa. Entonces me pidieron firmar una libreta y poner que no autorizaba la revisión, así que agregué una nota –que no recuerdo textual- donde explicaba que necesitaba atención médica y que me negaba a quitarme la ropa. Después, me pidieron que firmara una hoja. Discutí que la información estaba incompleta, pero dijeron que lo que había dicho estaba dentro del párrafo escrito y no en lo que habían llenado el formato. Firmé bajo protesta y, una vez firmada la hoja, me pidieron agregara la leyenda de que no aceptaba la revisión. Así que volví a intentar escribir completo que no me negaba, sino que no necesitaba desvestirme, pero si requería de atención médica. Entonces, la médico legista me arrancó la hoja de la mano. Yo me quedé un pedacito de la misma, porque aún estaba escribiendo y la estaba sujetando. Entonces alcance (sic) a rayar donde había firmado. Le dije que si no podía poner la información completa, entonces me negaba a firmar.

Después [nombre de la persona agraviada B2] fue pasado al médico legista. Posteriormente, fuimos separados y encerrados en unas mini celdas.

Después, pasamos ante el Juez por separado.

[Persona agraviada B2]: Me preguntaron qué había ocurrido. No me aclararon que se me estaba tomando mi declaración, ni por cuál falta se me iba a procesar. Comencé indicando la hora y el lugar de la protesta y el arresto. Subrayé que había sido una protesta. Me preguntaron si admitía la falta cívica y aclaré que no, que había ejercido mi derecho a protestar. El secretario parecía más interesado en asentar el hecho de que los policías no nos habían golpeado que el hecho de que el arresto se había realizado pese a que estábamos protestando. Les aclaré que contábamos con un video donde manifestábamos que estábamos realizando una protesta antes de ser detenidos. Sin embargo, no le prestaron atención alguna a este hecho. En ningún momento, ni el juez, ni el secretario, me mostraron el contenido de mi expediente.

[Persona agraviada B1]-: Sólo me consultaron sobre lo que había dicho [la persona agraviada B2]. Sobre (sic) que (sic) protestábamos.

Mientras estábamos en las celdas, se nos preguntó a qué nos dedicábamos y se nos dio la posibilidad de hacer una llamada. [La persona agraviada B2] contestó que era estudiante. [La persona agraviada B1] contestó que era estudiante y fotógrafa.

Después el juez volvió a requerir a [persona agraviada B2].

[Persona agraviada B2]: Se me informó sobre la duración de nuestro arresto o del monto de nuestra multa. En ningún momento se me ofreció la posibilidad de realizar trabajo comunitario. O pagaba la multa o cumplía el arresto. Al ver que la multa era la más alta, y considerando que yo no gano un salario fijo, le pregunté al Juez que con base en qué había decidido imponerme ese monto. El juez me respondió que se debía a que yo era fotógrafo. Le contesté que no era cierto, que yo no era fotógrafo, y que la multa debería de establecerse a partir de mi ocupación. Él se limitó a contestarme que ellos no eran trabajadores sociales y que no tenían elementos para decidir eso. Finalmente, me sacaron de la oficina y me regresaron a la celda.

[Persona agraviada B1]: me dijeron que [persona agraviada B2] había dicho que se negaba a aceptar la infracción porque estábamos ejerciendo nuestro derecho y me preguntaron si estaba de acuerdo. Respondí que sí. Me informaron que serían 36 horas

[de arresto] o una multa de 30 días de salario mínimo, y que no habíamos presentado pruebas. Pese a que ofrecí el video que documentaba nuestra protesta, el Juez lo vio y dijo que lo guardara para después. A pesar de que tenía 3 botellas de agua de 1.5 litros sobre su escritorio y frente a él, al pedirle agua para tomar –llevábamos alrededor de 5 horas detenidos sin tomar agua- el Juez me respondió: "no tenemos agua".

Posteriormente, aparecieron los oficiales de la PBI, los mismos que nos habían detenido en [el] metro Coyoacán, y nos dijeron que nos trasladarían a El Torito. Nos sacaron y nos subieron a una patrulla (DF085-Z2) donde no cabíamos. Íbamos casi sentados uno encima de otro, pues nos pusieron en el asiento de atrás junto a un policía de cada lado.

Una vez en El Torito

[Persona agraviada B2]: Pasaron primero a [persona agraviada B1]. Yo me quedé esperando a que el encargado de recibir a los nuevos detenidos revisara la documentación. El Juez había equivocado al consignar en la documentación que nuestro arresto había sido a las 12:30 am (el formato correcto era 00:30 hrs). Dado este error, el custodio encargado indicó a los oficiales responsables de nuestro arresto que debíamos regresar al CUH-2 para corregir los documentos, Ahí fue cuando me di cuenta que el Juez había consignado que nuestro arresto había sido pasando la media noche del viernes, cuando en realidad se nos había detenido a las 21:00 horas del jueves. Sin embargo, este error nunca fue corregido.

[Persona agraviada B1]: me pasaron con una médico y después me pidieron todas mis pertenencias, dejándome incomunicada. Antes de terminar de entregar mis pertenencias, me avisaron que nos regresarían al CUH-2 debido a que los oficiales estaban mal.

De regreso al CUH-2 pedimos hablar con el Juez. Pedimos también que se le avisara que venía nuestro abogado en camino. Sólo un oficial entró y salió luego de unos minutos. Inmediatamente después, nos dijo que ya nos íbamos al Torito. Pedimos una vez más conocer los cargos por los cuales nos estaban procesando –seguían sin informarnos- y pedimos saber el nombre del Juez. Ambas cosas no nos las quisieron decir. Finalmente, nos dijeron que el nombre del Juez es Héctor Cervantes García. Pedimos una vez más esperar a nuestro abogado y hablar con el Juez. El oficial Santibáñez entró y salió casi inmediatamente. Nos comunicó que el Juez decía: "Por mi parte es todo". Así que a [Persona agraviada B2] José se lo llevaron por la fuerza a la patrulla, sujetándolo de los brazos y empujándolo por la espalda. Mientras [la persona agraviada B1] pidió ir al baño.

Al salir [persona agraviada B1] del baño, [persona agraviada B2] ya estaba en la patrulla. [Persona agraviada B1] encontró al abogado, quien solicitó copia de nuestro expediente y de las hojas de traslado. Además de que se las negaron, no lo dejaron revisar el expediente. [La persona agraviada B1] entregó parte de sus pertenencias al abogado y nos trasladaron, por segunda ocasión, a El Torito.

[Persona agraviada B1]: En lo que nos admitieron y entregué mis pertenecías, dieron las 05:30 horas. No pude dormir ni siquiera dos horas. A las 07:00 horas me despertaron para desayunar. Después no me volvieron a dejar dormir, lo que solicité, pues padezco migraña. Desde antes de las 08:00 horas, pedí ver a la doctora, pues

tenía un fuerte dolor de espalda y aura –de migraña-. Fue hasta después de las 09:00 horas que se me ofreció atención médica. Me dieron pastillas y le pidieron a las custodias que me dejaran dormir. No obstante, se me negó categóricamente dormir.

Después de que nos despertaron, no nos dejaron dormir, recargándonos sobre la pared, ni mucho menos acostarnos para descansar. Aunque alguna trabajadora me permitió en algún punto tomar una pequeña siesta. Si queríamos comunicarnos a un número celular, teníamos que costearlo nosotros mediante una tarjeta Ladatel. Dado a que no tenía suficiente dinero, y dado que tampoco recordaba el número de teléfono fijo de algún familiar o conocido (no nos permitían el acceso a nuestro celular), me fue necesario comunicarme por cobrar con mi familia.

[Persona agraviada B2]: Fue alrededor de las 05:30 horas que finalmente me incorporé al resto de los internos. Fue casi imposible encontrar dónde descansar, pues los dormitorios estaban sobresaturados. Aunque todas las literas estaban ocupadas, pude recostarme en el suelo, debajo de una losa de cemento que servía de litera. A los detenidos de sexo masculino no se nos proporcionó ningún tipo de frazada, ni nada para cobijarnos. Pude descansar muy poco, pues a las 07:00 horas se nos ordenó salir al patio.

En algún momento, alrededor de las 13 hrs., apareció el Director del Torito, quién preguntó primero por [persona agraviada B1]. Él dijo que la gente de afuera estaba reclamando saber dónde estaba. Le ofreció atención especial. [Persona agraviada B1] le respondió que ahí nos quedaríamos las 36 horas, injustamente detenidos, y sin el debido proceso. Aunque él leyó los documentos de nuestro traslado, [persona agraviada B1] le explicó nuestro caso. Él informó que estábamos ahí por acceso a zona restringida. [Persona agraviada B1] le repitió que desde el principio le habíamos señalado al oficial Santibáñez, así como al resto de los responsables de nuestra detención, que accederíamos al metro sin pagar como una forma de protesta. Posteriormente, el Director habló con [persona agraviada B2], a quien se limitó a comunicarle lo que ya había pasado con [persona agraviada B1].

Todas las personas que trabajan en el Torito estaban impresionadas por el monto de la multa, así como por las horas de arresto que se nos habían impuesto. La otra persona que estaba ahí por haber accedido al metro sin pagar tenía tanto una multa menor, como menos horas de arresto que nosotros. A las personas que habían llegado ahí por conducir en estado de ebriedad también se les había castigado con menos horas. Nadie entendía que la magnitud de nuestra sanción se explicara únicamente por protestar.

Más tarde, el mismo Director nos informó que nos liberarían en alrededor de 20 minutos, pero paso poco más de una hora hasta que nos dejaron salir, aproximadamente a las 15:45 horas. No tenemos claro cómo sucedió, porque nosotros pedimos que no se pagaran multas, ni se tramitaran amparos. Sabemos que ni nuestros familiares, ni nuestros amigos pagaron multa alguna o tramitaron amparos. Es posible, aunque no ha sido confirmado, que gente del propio gobierno de la Ciudad de México o del Sistema Judicial hayan pagado nuestras multas. [...]

7. Acta circunstanciada de 19 de mayo de 2016, elaborada por personal de esta Comisión, en la cual consta la revisión visual del CD Video grabación enviado por la Gerencia Jurídica del Sistema de Transporte Colectivo Metro –en adelante STC-; de la que se desprende lo siguiente:

[...] cámaras CAM07COYTORL3.
Al respecto se apreció lo siguiente:
A las 09:13:51 horas del día 5 de mayo de 2013, en la estación Coyoacán, la agraviada [persona agraviada B1] dice algo a un elemento de la P.B.I. de la SSP que ahí se encontraba y pasa por debajo de uno de los torniquetes, pero cuando el joven (vestidos (sic) de pantalón y playera color negro) que se encontraba detrás de [la persona agraviada B1] pasa por debajo del torniquete, el elemento de la Policía se le pone de frente y le dice algo, [la persona agraviada B1] comienza a grabar con su teléfono celular esa acción y comenta algo a ese elemento y este a ella.
[La persona agraviada B1], su acompañante y el primer policía se colocan a un lado de los torniquetes y se encuentran hablando.
[La persona agraviada B1] deja de hablar con el policía y comienza a hablar por teléfono celular.
A las 09:14:16 llega otro policía P.B.I. y sólo observa, en tanto el primer policía comienza a hablar por teléfono celular.
A las 09:17:01 se presenta un policía (de boina) y sólo observa.
[la persona agraviada] y su acompañante platican con el primer policía.
A las 09:19 se presenta otro P.B.I. y sólo observa.
A las 09:19:40 se retira el policía de la boina.
A las 09:20:01 se acercan al lugar tres policías de boinas y sólo observan.
A las 09:20:19 hay acercamiento de esa cámara, [la persona agraviada B1] escribe en una libreta que llevaba con ella y de inmediato se dirige hacia los policías de boina y comienza a decirles algo, un policía que estaba de su lado derecho ya no traía gorra y le dice algo a [la persona agraviada], y los otros dos policías no le contestan, toman sus celulares sin hacerle caso, [la persona agraviada B1] continúa hablando y el policía (boina) que se ubica en medio de los otros dos policías de boina algo le contesta y [la persona agraviada B1] comienza a decirle algo realizando varias maniobras con las manos cómo si les diera una explicación, este policía le dice algo también haciendo movimientos con su mano izquierda. [La persona agraviada B1] continúa hablando y todos los elementos de la Policía (6, tres P.B.I. y tres de boina), posteriormente habla su acompañante y a las 09:22:11 terminan de hablar y se van hacia el lado derechos de las escaleras (hacía abajo) como para transbordar con dos de los elementos de la P.B.I. que ahí se encontraban.
Las cámaras los pierden de vista cuando éstos bajan por las escaleras. [...].

8. Oficio D.C./612/2016 de 24 de junio de 2016, suscrito por el licenciado Carlos Enrique Aguilar Cueto, Director del Centro de Sanciones Administrativas y de Integración Social, de la Subsecretaría de Sistema Penitenciario del Gobierno de la Ciudad de México, quien informó lo siguiente:

a) **Se proporcione el día y la hora en que los agraviados** [persona agraviada B1 y la persona agraviada B2] **ingresaron a este Centro de Sanciones Administrativas.**
Al tenor de lo anterior, se informa que después de haber revisado las documentales inherentes al ingreso de los peticionarios, se desprende que ambos ingresaron a esta Institución el 6 de mayo de 2016 en punto de las 5:10 horas.

b) **La infracción cívica por la que ingresaron y el tiempo que permanecieron en este Centro.**
En relación a este inciso le informo que, de acuerdo a las documentales remitidas por el Juez Cívico correspondiente, ambas personas ingresaron a este Centro por haber

infringido el artículo 26 fracción XI de la Ley de Cultura Cívica de esta Ciudad, permaneciendo al interior de la Institución a partir de las 5:10 horas y hasta las 15:40 horas del mismo 6 de mayo de 2016.

c) **Aclare si, ingresaron en una ocasión y después fueron llevados nuevamente al Juzgado Cívico CUH-02 por errores en el horario.**
Por lo que a este inciso se refiere, le comunico que dicha circunstancia no aconteció, ya que, previo al ingreso de cualquier infractor (a), el personal del área jurídica de esta Institución, de manera invariable, revisa el oficio con el que remite el Juez Cívico al sancionado y; en caso de existir alguna inconsistencia o error en el documento, este debe ser corregido, desconociendo cuál sea el procedimiento que llevan a cabo los elementos policiales que realizan la puesta a disposición de los sancionados en estos casos.

d) **El motivo por el que se permitió que** [la persona agraviada B1 y la persona agraviada B2], **se retiraran el 6 de mayo de 2016, clarificando si fue por cumplir con el pago de la multa o de las horas de detención y si dicha situación se informó oportunamente a los agraviados.**
A este respecto, le comunico que la libertad de los peticionarios obedeció a que mediante oficio número CJSL/DEJC/1589/2016, de fecha 6 de mayo de 2016, suscrito por el Director Ejecutivo de Justicia Cívica de la Ciudad de México, ordenó quedaran en inmediata libertad ambos peticionarios, por lo que atendió dicho requerimiento, se dio cabal e inmediato cumplimiento al mismo.

9. Oficio GJ/004082/16 de 8 de agosto de 2016, suscrito por el licenciado Alberto Israel Sánchez López, Gerente Jurídico del STC, quien informó lo siguiente:

[...]
a) Solicite al personal de la Gerencia de Seguridad Institucional del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que rinda un informe escrito, amplio y detallado respecto de los hechos señalados por las personas agraviadas.
A este respecto, la Gerencia de Seguridad Institucional, a través de su Coordinación de Vigilancia Zona "D", informó que de acuerdo con los archivos que obran en esa Unidad Administrativa, no se tiene registro alguno que se relaciones con los hechos motivo de queja, por lo tanto, este Organismo se encuentra impedido en rendir un informe escrito, amplio y detallado respecto de los hechos señalados [...]

b) Señale si el Jefe de la estación "Coyoacán" de la Línea 3 tuvo conocimiento de los hechos motivo de la presente queja y en qué consistió su intervención.
En orden a ello, la Gerencia de las Líneas 1, 3 y 4 de este Sistema, informó que el Inspector Jefe de Estación Salas Gómez Blanca Estela [...] se encontraba a la hora que se presentó el aseguramiento, realizando actividades propias de sus funciones, es decir, en la operación de Trenes, por lo que sólo tomó conocimiento al regreso a su Estación.

c) Señale los mecanismos en los que ese Sistema supervisa la intervención de los elementos de seguridad contratados para labores de vigilancia, en específico, señale a quién se informa respecto de la remisión de personas a Juzgados Cívicos por haberse saltado los torniquetes.
Frente a esto, la Coordinación de Servicios Externos, dependiente de la Gerencia de Seguridad Institucional, señaló que la actuación de los elementos policiacos (sic) contratados por este Sistema, se fundamenta en los pliegos de consignas incorporados

a los diversos Convenios y/o Bases de Colaboración Institucional; para el caso particular de remisiones al Juzgado Cívico en situaciones como la señalada en el ocurso de referencia, los elementos de la Policía Bancaria e Industrial, deben informar invariablemente al Centro Estratégico de Operaciones (CEO), quien a su vez solicita a personal de la Gerencia Jurídica del Organismo, determine la situación jurídica de los usuarios que son asegurados, derivado de la comisión de actos como el que nos ocupa.

d) En el caso específico, señale el nombre del o los servidores públicos a quien o quienes se notificó que [la persona agraviada B1 y la persona agraviada B2] **serían trasladados al Juzgado Cívico.**
Como ya se informó, este Organismo no tuvo registro alguno en tiempo y forma que se relacione con los hechos motivo de queja, por parte de los elementos de la Secretaría de Seguridad Pública, que hayan notificado al Centro Estratégico de Operaciones (CEO) y/o a esta Gerencia Jurídica, lo cual se acredita con la Tarjeta Informativa número 201608442, elaborada por el personal del Centro Estratégico de Operaciones de fecha 6 de mayo de 2016.

e) Remita copia de las bitácoras de incidentes y/o novedades en la que consten la detención de [la persona agraviada B1 y la persona agraviada B2].
Se adjunta copia simple del Parte Informativo de fecha 6 de mayo de 2016, donde la Policía Bancaria e Industrial, hace extensas las novedades ocurridas el 5 de mayo de 2016, entre las cuales se presenta la remisión de [la persona agraviada B1 y la persona agraviada B2].

f) Clarifique a esta Comisión si es criterio de ese Sistema de Transporte Colectivo Metro que ingresar sin pagar el costo del boleto se considera "ingresar a zonas de acceso restringido" o si se considera que brincarse los torniquetes como forma de protesta es motivo de remisión al Juzgado Cívico.

Es oportuno señalar que el artículo 163 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, vigente, indica lo siguiente:

> "Los usuarios del servicio de transporte público, están obligados a realizar el pago correspondiente por la obtención de dicho servicio de acuerdo a las tarifas que establezca y publique la administración pública" (sic)

En esa medida, claramente dicho apartado establece la obligatoriedad de realizar pago el correspondiente para poder ingresar a las instalaciones de la Red de Servicio del Sistema de Transporte Colectivo (Metro)

No obstante lo anterior, es importante resaltar que, de conformidad con lo previsto en la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal vigente, los Jueces Cívicos son la única autoridad competente para determinar si la conducta desplegada por la persona que les es puesta a disposición por los elementos policiales, constituye o no una infracción a dicho cuerpo normativo.

g) Señale si se han girado instrucciones a los elementos de seguridad contratados por ese SCT para detener a aquellas personas que, como forma de protesta, se brincan los torniquetes. De ser el caso, señale si se han girado instrucciones para no detener a las personas que se manifiesten de esa forma.

Frente a esto, hago de su conocimiento que la Gerencia de Seguridad Institucional, a través de su Coordinación de Servicios Externos, solicitó a las Corporaciones Policiacas contratadas por el sistema, a fin de salvaguardad [sic] la integridad y derecho que asiste a los integrantes de los movimientos: "PosMeSalto", "Abogados contra el Alza del Metro" y "Usuarios contra el Alza al Metro"; que instruyan y exhorten al personal bajo su cargo, para que la observancia y aplicación de diversas medidas durante su actuación, particularmente durante la presencia de dichos grupos de protesta.
[...]

10. Oficio CJSL/DEJC/SNSJC/1707/2016 de 8 de agosto de 2016, suscrito por la licenciada Daniela Pantoja Villanueva, Subdirectora de Normatividad y Supervisión en los Juzgados Cívicos, en el que señaló lo siguiente:

[...] En relación a señalar el motivo y fundamento legal por el cual se inició procedimiento administrativo a los presuntos agraviados en Cuauhtémoc, si los hechos ocurrieron en la Delegación Benito Juárez; le informo que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 15 del Reglamento de la Ley de Cultura Cívica para el Distrito Federal, los Jueces Cívicos tienen competencia en todo el Distrito Federal, luego entonces, no hay impedimento legal alguno para que el Juez Cívico que conoció del asunto lo haya sustanciado. Dicho precepto legal establece lo que a continuación, para pronta referencia, se transcribe:

Artículo 15. Los jueces cívicos tienen competencia en todo el Distrito Federal y realizarán sus funciones en los Juzgados que determine la Dirección.

Ahora bien, cabe hacer mención de que no existe motivo ni fundamento para que esa Comisión afirme que ésta Dirección Ejecutiva considera que "cruzar los torniquetes sin pagar el boleto se equipara a ingresar a zona de acceso restringido" y cuestione a su vez el motivo y fundamento para ello, ya que de las constancias que conforman el expediente integrado con motivo de la remisión de los presuntos agraviados, no se aprecia participación de ésta Dirección Ejecutiva de Justicia Cívica en la substanciación del procedimiento administrativo.

Respecto a la revisión jurídica del procedimiento CUH-02/OSS/TNB/A731982/6-4-2016, para verificar que en el mismo no se hayan cometido irregularidades, me permito señalar que nos encontramos imposibilitados para llevar a cabo la revisión que solicita, ya que ello implicaría invasión de competencias, ya que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 41, 43 y 46 de la Ley de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, el Organismo es competente para realizar las investigaciones de los casos planteados ante ésta, por presuntas violaciones a derechos humanos y valorar las pruebas aportadas por los peticionarios con la finalidad de emitir objetivamente la conclusión que en derecho corresponda, respecto a la existencia o inexistencia de elementos que acrediten la violación a derechos humanos.

Sin perjuicio de lo anterior, me permito informarle que con fecha 6 de mayo de 2016, se realizó supervisión a las actuaciones que conforman el expediente administrativo número CUH-02/OSSD/TNB/A731982/6-4-2016, detectándose posibles irregularidades relativas a la individualización de la sanción impuesta, motivo por el cual se emitió oficio número CJSL/DEJC/1589/2016.

Derivado de lo anterior, se dio inicio al expediente administrativo número UDSV/044/16-CUH-02., con el cual se dio vista a la Contraloría General de la Ciudad de México, a efecto de que se ésta autoridad, quien determine si los servidores públicos involucrados incurrieron en responsabilidad, no obstante, no encontramos imposibilitados de remitir la documentación correspondiente, debido a que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 37 fracción IX de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal, al tratarse de información relativa a procedimientos de responsabilidad de servidores públicos, es información restringida en su modalidad de reservada [...]

11. Parte informativo de 9 de agosto de 2016, elaborado por los policías Gerardo Santibáñez González y Guillermo Francisco Pérez de la Rosa, adscritos a la Policía Bancaria e Industrial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México, en el que señalaron lo siguiente:

[...] Por medio de este conducto me permito informar que el [...] 5 de mayo de 2016, siendo aproximadamente las 21:00 horas, al encontrarme de servicio en la estación Coyoacán del Sistema de Transporte Colectivo Metro, línea 3, en los torniquetes del lado sur, dirección Universidad, ingresan dos personas por la parte de abajo del torniquete sin depositar su boleto correspondiente, por lo que se les aborda y se les refiere que tenían que depositar su boleto, haciéndoles mención que estaban incurriendo en una falta a la Ley de Cultura Cívica [...] Por lo anterior, se informa vía radio a la Base "PCM" de los probables infractores, refiriendo que fueran trasladados al Juzgado Cívico CUH-3 a pie, vía metro ya que no contaban con auto patrullas en ese momento, a quienes dijeron llamarse [persona agraviada B1 y persona agraviada B2], sin proporcionar más datos.

Al llegar al Juzgado CUH-3, nos indica el secretario Edgardo Arteaga Romero que no contaban con Juez ni médico legista; por lo que se le informa de nuevo a la Base PCM, quien nos indica que fueran trasladados por los mismos medios al Juzgado Cívico CUH-2, ubicado en Aldama y Mina, en la Delegación Cuauhtémoc, a la cual arribamos a las 00:00 horas, recibiéndonos el Lic. Héctor Cervantes García, quien nos informa que serían remitidos al Centro de Sanciones Administrativas "El Torito" ya que no pagarían multa, iniciando a las 00:30 horas la documentación de los probables infractores; sin embargo me percato que el horario que manejaba era el de las "12:30 a. m.", haciéndole mención sobre el formato del horario, manifestándonos que no había problema y que para él estaba correcto. Al finalizar los trámites de la documentación, nos retiramos a la 01:30 horas hacia el Centro de Sanciones Administrativas "El Torito" en un auto patrulla de la Policía Bancaria e Industrial del Sector "F" para realizar la entrega recepción de los mencionados.

Al llegar al Centro de Sanciones Administrativas, siendo aproximadamente las 02:00 horas, el área jurídica al revisar la documentación, nos informa que no es posible aceptar a los probables infractores, debido a que el horario "12:30 a.m." es erróneo ya que debe de manejar formato de 24 horas, debido a esto nos regresamos a CUH-2 para corregir el horario de dicho documento, siendo atendidos nuevamente por el Lic. Héctor Cervantes García, quien nos corrigió el horario a un formato de 24 horas, para posteriormente regresar al Centro de Sanciones Administrativas para continuar con el trámite de ingreso de los probables infractores.

Hago mención que las instrucciones por parte del Sistema de Transporte Colectivo Metro es salvaguardar las instalaciones para el libre tránsito de usuarios, así como

verificar que cada uno deposite su boleto correspondiente, además de dar pases de cortesía con la tarjeta que proporciona el Sistema para las personas autorizadas.

a) Informe los nombres de los elementos de la Policía Bancaria e Industrial que presenciaron y/o detuvieron a los [persona agraviada B1 y persona agraviada B2], en la estación Coyoacán, línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Policía 1° 21079 Santibáñez González Gerardo
Policía 45664 Pérez de la Rosa Francisco

b) Señale el fundamento y motivo legal por el cual se trasladó a los agraviados al Juzgado Cívico en Cuauhtémoc, si los hechos ocurrieron en la Delegación Benito Juárez (Pueblo de Xoco).
Por pasar por debajo de los torniquetes sin pagar el boleto correspondiente, con fundamento en el artículo 26 fracción XI de la Ley de Cultura Cívica de [la Ciudad de México], solicitando a la Base PCM para que indicara el Juzgado Cívico disponible.

c) Refiera el fundamento y motivo legal por el cual se realizó el traslado de los agraviados a través del metro y no a través de vehículo oficial.
Al momento en que se informa a Base PCM sobre los probables infractores, nos indica que sean trasladados a pie, vía metro, ya que no se contaba con unidades disponibles en ese momento.

d) El fundamento y motivo legal por el cual, elementos de la PBI trasladaron a los agraviados al Juzgado Cívico CUH-2 o CUH-6, así como el motivo por el que presuntamente no fueron admitidos por el personal de dichos juzgados.

Los agraviados fueron presentados ante el Juez Cívico en CUH-2, debido a que el Juzgado CUH-3, no contaba con Juez ni médico legista [...]