

II.1.5 Diagnóstico del Derecho a la movilidad

I. Introducción

El derecho humano a la movilidad es un derecho relativamente de reciente reconocimiento en la Ciudad de México y considerado como derecho llave; especialmente porque se vincula con otros derechos humanos y los potencia, por ejemplo: derecho a la vivienda, a un nivel de vida adecuado, alimentación, salud, entre otros. Es un derecho vinculante de forma particular en las grandes ciudades, en donde los costos que implica el transportarse de casa al trabajo, o a la escuela y el regreso son amplios y desgastantes por el tiempo que se pierde en los traslados y su calidad.

Aunado a lo anterior, la movilidad es un asunto de importancia para todas las personas que habitan la ciudad —ya sea que se transporten de forma colectiva, individual y de formas distintas—, porque incluye a personas de grupos vulnerables, como niñas, niños, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y más personas que necesitan igualdad de condiciones para hacer uso de cualquier transporte o vialidad en condiciones de calidad y seguridad.

El derecho humano a la movilidad está considerado en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y para 2020 que, por ejemplo, tenían contemplado reducir a la mitad el número de muertes y personas lesionadas en accidentes de tráfico en el mundo. Esto requiere de infraestructuras suficientes, sostenibles, adecuadas y de calidad para las personas, pero también que posibiliten el desarrollo económico. En diez años los objetivos planificados son aún más complejos: incluyen temas de seguridad, asequibilidad y sostenibles con la ampliación de transporte e inclusión de las necesidades de los grupos que ya hemos mencionado. Las características anteriores tendrán que contemplar y respetar el derecho humano del medio ambiente.

Es fundamental hacer un señalamiento particular sobre el marco jurídico nacional, la Ley de vías generales de comunicación y la Ley de caminos, puentes y autotransporte federal establecen las facultades del Gobierno federal sobre estas vías, no en cuanto a movilidad urbana. A nivel municipal, las atribuciones únicamente pueden incidir en calles y transporte público. Sobre movilidad, específicamente, están la Ley General de Asentamientos Humanos, y parcialmente la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente —sobre medio ambiente— y la Ley General de Salud —accidentes de tránsito. Sin embargo, no se menciona explícitamente la movilidad humana, sino que tratan disposiciones vinculantes.

Se considera que la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad es un instrumento fundamental que problematizó el tema de accesibilidad, pues le da carácter de universal a la movilidad y establece la necesidad de generar los instrumentos pertinentes para garantizar condiciones dignas y seguras de movilidad.

En este sentido, podemos asegurar que la movilidad está directamente relacionada con la calidad de vida de las personas que habitan y transitan la Ciudad de México. Es, además, un tema urgente, pues muchas personas ocupan varias horas al día para llegar a sus destinos, con repercusiones sociales importantes, que van desde impactos a la salud, hasta la seguridad de las personas.

En lo local, la Ciudad de México cuenta con una Ley de movilidad que define el derecho desde lo individual y colectivo, priorizando la accesibilidad y calidad del desplazamiento de individuos y bienes mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la ley, a un sistema de movilidad que satisfaga necesidades y el pleno desarrollo.

En este sentido, el derecho humano a la movilidad implica que la estructura de las Ciudades esté pensada desde las necesidades de sus habitantes y desde esta prioridad tener un aparato normativo que respalde el buen uso del espacio urbano. Lo anterior incluye la creación de mecanismos de exigibilidad del derecho.

Finalmente, el derecho humano a la movilidad implica hacer un ejercicio de apropiación del espacio común en un escenario de respeto a la diversidad de personas que transitan por él y de exigibilidad de las condiciones óptimas que posibiliten la realización de otros derechos humanos desde el disfrute de la ciudad, hasta derechos laborales, salud, medio ambiente y de educación.

II. Problemáticas del derecho a la movilidad

El insumo utilizado en el presente capítulo diagnóstico para detectar algunas de las problemáticas sobre el derecho a la movilidad fue el Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México 2016-2021⁹⁵ (PDHCDMX), específicamente su capítulo 11, dedicado al derecho en mención; fuente que contiene un diagnóstico propio que describe las obligaciones del gobierno, las principales problemáticas del derecho y conclusiones; en la parte final se ubica un programa que incluye objetivos, estrategias, metas, indicadores y autoridades responsables de la implementación del derecho.

⁹⁵ Se trata del Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México publicado en 2016; en este apartado únicamente se incluyen las problemáticas detectadas en el Capítulo 9; mismas que se pueden localizar en: Diagnóstico y Programa de derechos Humanos, t. 3. Núcleo Seguridad Humana. México: 2016. Disponible en <https://pdh.cdmx.gob.mx/programa/tomo-3-nucleo-de-seguridad-humana/capitulo-9-derecho-la-educacion> [Consulta: 10 de abril de 2020]

Cada uno de los elementos contenido en el capítulo 11 del PDHCDMX 2016-2021 se revisó detalladamente, se organizó y clasificó de forma coherente para su análisis. Las problemáticas del derecho detectadas⁹⁶ se colocaron en una Ficha de trabajo⁹⁷, así como sus causas, efectos y posibles alternativas; además se incluyó un apartado de Observaciones con el objetivo de colocar información pertinente y que apoyara en la detección de elementos argumentativos para enriquecer la redacción del capítulo diagnóstico sobre el derecho a la educación. Es importante señalar que en algunos casos se ubicaron huecos explicativos y no siempre se encontró una secuencia lógica entre cada elemento: problemática, causa, efecto y alternativa.

El proceso de análisis documental concluyó con la selección de tres problemáticas fundamentales: 1. Cobertura (disponibilidad), 2. Calidad y 3. Asequibilidad económica (accesibilidad) del sistema de movilidad completo (incluyendo todos los modos de movilidad). Estas problemáticas son resultado de que en el diseño y desarrollo de la ciudad y su infraestructura se ha priorizado el uso del automóvil, lo que limita la movilidad de personas en otros medios, sobre todo los no automotores, y de las personas más vulnerables, al mismo tiempo que se genera una enorme contaminación ambiental, que perjudica la salud general de los habitantes de la ciudad. Además, la centralización de las actividades económicas en la ciudad y por lo tanto de la infraestructura de movilidad complica el acceso de los habitantes de las periferias a los medios de transporte masivo, como son el metro, el Metrobús y el tren ligero, que son los más eficientes, pero por razón de la distancia y los costos para algunas personas no son del todo accesibles. Estas personas deben hacer uso, entonces, del transporte público colectivo, como camiones y peseros, que son los medios de transporte que resultan menos accesibles, en términos de su relación costo-calidad/seguridad, en especial para las mujeres y los grupos vulnerables. La alternativa que puede representar el ciclismo tiene el problema de que no existen rutas suficientes y seguras; y es el mismo caso para las personas que caminan, peatones, o que se transportan en sillas de ruedas o (para niñas y niños) en carriolas.

En cuanto a la movilidad no automotriz, es decir, en bicicleta, a pie, en silla de ruedas o carriola, la ciudad presenta un déficit de banquetas, sea inexistentes o en mal estado, así como de rampas de acceso en las esquinas, inexistentes, incompletas o mal ubicadas; insuficientes vías exclusivas para bicicletas, pues en la cuenta total de los espacios destinados al ciclismo se encuentran, por ejemplo, vías compartidas con peseros, insuficiente señalización y cruces en calles y avenidas en donde no está clara la bici ruta. Por su parte, las personas con discapacidades tienen insuficientes y en algunos casos inexistentes o ineficientes o inseguros accesos a los medios de comunicación; sean rampas, elevadores (en las estaciones de metro) u otros. Lo mismo ocurre con los accesos y espacios para la movilidad y el transporte de niños y niñas en carriolas. En estos últimos casos la señalización es también insuficiente.

⁹⁶ La temporalidad del PDHCDMX 2016-2021 hace que los datos que en él se pueden consultar sean de 2012 a 2015.

⁹⁷ Dicha ficha de trabajo fue una herramienta de trabajo importante para el análisis de la información contenida en este capítulo y puede consultarse en los anexos que corresponden a este diagnóstico como Anexo 11.

Para todos los casos, incluyendo la movilidad automotriz, el crecimiento de la población y del parque vehicular están siempre por delante que el de las vías y los medios de comunicación masivos o colectivos. Y en todos los casos, sobre todo para los medios de comunicación no automotores, la existencia de obstáculos, como puestos ambulantes, banquetas en mal estado o modificadas dando, prioridad a la fachada o entrada de las casas habitación y/o negocios, y dificultando el paso de peatones, sillas de ruedas, personas con muletas u otros aparatos y carriolas.

Una vez descritas las causas y efectos que se vinculan con las problemáticas detectadas en el PDHCDMX 2016-2021, a continuación, se describen las alternativas de solución observadas en el mismo insumo. Cabe destacar que pocas de ellas cuentan con enfoque de derechos humanos o de género y en algunos casos están desvinculadas de las obligaciones del Gobierno de la CDMX. Asimismo, no siempre se encontraron planteamientos específicos para cada problemática, sólo soluciones generales que pueden carecer de responsables y rutas claras para su ejecución.

Las alternativas respecto a las problemáticas enunciadas, 1. Cobertura (disponibilidad), 2. Calidad y 3. Asequibilidad económica (accesibilidad) del sistema de movilidad completo (incluyendo todos los modos de movilidad), son: Planeación de asentamientos urbanos, su desarrollo y relación con el medio ambiente, los derechos humanos y la economía de la Ciudad y el rediseño urbano con un enfoque de defensa del derecho de la movilidad de peatones, ciclistas y grupos vulnerables.

III. Avances en el cumplimiento del derecho a la movilidad

En este apartado se describen los hallazgos sobre los avances en las problemáticas del derecho detectadas en el Capítulo 11 del PDHCDMX 2016-2021. En dicho proceso se analizaron los Informes de seguimiento a instancias implementadoras del PDHCDMX 2016-2021⁹⁸ elaborados desde finales de 2016 hasta el primer semestre de 2019 por el Secretaría Ejecutiva del Mecanismo de Seguimiento y Evaluación (SE MSyE) del PDHCDMX 2016-2021:

- Seguimiento a la implementación 2016
- Seguimiento a la implementación primer semestre de 2017
- Seguimiento a la implementación segundo semestre de 2017
- Seguimiento a la implementación primer semestre de 2018
- Seguimiento a la implementación segundo semestre de 2018
- Seguimiento a la implementación primer semestre de 2019

⁹⁸ Dichos informes se pueden consultar en la plataforma digital del Programa de Derechos Humanos de la Ciudad de México, hoy día Instancia Ejecutora del Sistema Integral de Derechos Humanos de la Ciudad de México (IESIDH): <https://pdh.cdmx.gob.mx/seguimiento-y-evaluacion> [Última consulta: 1 de julio de 2020]

De los insumos anteriores, para este capítulo diagnóstico, únicamente se analizaron los resultados relacionados con el derecho a la movilidad.

Con el objetivo de sistematizar y analizar los avances de las problemáticas del derecho, cada uno de los hallazgos localizados en los Informes de seguimiento se organizaron coherentemente en una Ficha de cumplimiento⁹⁹, esto a partir de la descripción del estado de las estrategias mandatadas en el PDHCDMX 2016-2021 para la implementación del derecho a la movilidad: implementadas, con avance o sin avance; además de la explicación de su estado.

En la misma Ficha también se integró información de otros insumos recientes, se trata de documentos que las instancias implementadoras cabeza de sector presentaron en sus plataformas digitales, incluida la información de los portales de transparencia. Con ello se verificó la existencia de acciones —posteriores a la publicación del último Informe de seguimiento de instancias del primer semestre de 2019— que pudieran impactar en avances de las problemáticas del derecho. Proceso que, en el caso del derecho a la movilidad, resultó en el hallazgo de su reconocimiento en la Constitución Política de la Ciudad de México.

Con el objetivo de incluir en el presente diagnóstico la percepción de las personas titulares del derecho a la movilidad y descubrir otras problemáticas o la continuidad de las ya detectadas, el último paso para la elaboración de este apartado consistió en el contraste de los hallazgos de avance del derecho con las quejas y las recomendaciones emitidas de 2014 a 2019 por la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCM). Dicho análisis se encuentra en la parte final de este apartado.

El seguimiento a la implementación del derecho a la movilidad registra sólo una estrategia implementada, y es la 166. En ella se mandata ampliar la infraestructura y cobertura del transporte masivo. A partir de los resultados de cumplimiento consultados en los Informes de seguimiento, se puede concluir que se ha dado cumplimiento a los requerimientos de la estrategia, puesto que se puso en operación la línea 7 del Metrobús y están en marcha trabajos de ampliación de la línea 5.

Se suma el aumento de la cobertura del transporte masivo con disponibilidad, calidad, accesibilidad y asequibilidad. Además, se puso en operación la línea 7; a partir de marzo de 2018 se adquirieron 90 autobuses para la Línea 7 del Metrobús y en fechas recientes se contó un total de 669 autobuses.

Como puede leerse, los alcances han sido limitados y a pesar de atenderse la cobertura; su calidad está pendiente de valorar y, especialmente, atender prospectivamente.

⁹⁹ También puede consultarse en los anexos del capítulo diagnóstico sobre el derecho a la movilidad como Anexo 12. Dicha ficha incluye la actividad o acción que retrata avances en las problemáticas detectadas y la descripción del avance. También se colocaron avances detectados en los otros insumos documentales de la investigación vinculados a las actividades: informes de las propias instancias responsables educativas, nuevas normativas en la materia.

IV. Quejas presentadas ante la CDHCDMX y recomendaciones emitidas

Los hallazgos sobre el estado de las problemáticas del derecho a la movilidad se contrastaron con las quejas y recomendaciones de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México (CDHCHM) de 2014 a 2019; es decir, información relevante interpuesta en distintas instancias por personas titulares de derechos y las recomendaciones emanadas de ellas. El proceso de contraste tiene su origen en el interés de incluir la percepción de las personas sobre problemáticas del derecho y detectar su continuidad o nuevos elementos.

Es importante mencionar que, en una queja, por ejemplo, puede señalarse a una o más autoridades, también puede encontrarse una o más personas como presuntas víctimas. A partir de la publicación de la Ley Orgánica de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México el 12 de julio de 2019 y su entrada en vigor el día 13 de julio¹⁰⁰, el procedimiento de integración de las quejas se modificó, al incluir la etapa de indagación preliminar (quejas consideradas como posibles violaciones a Derechos Humanos).

La información que se analizó de la CDHCHM fue solicitada por transparencia. Se recibió con características generales, sin rangos de edad, de género o particularidades de las personas que iniciaron una denuncia; está dividida por año, y la primera parte es sobre instancias implementadoras y menciones en cuanto a quejas, de forma general sin que se incluya vinculación con posibles tipos de violaciones a derechos humanos. Por tanto, se construyó una matriz de análisis general y de ella se seleccionaron, para este Capítulo diagnóstico, a las Instancias implementadoras del derecho a la educación, las quejas y recomendaciones en este mismo tema¹⁰¹.

Respecto a las problemáticas del derecho a la movilidad detectadas en las quejas y recomendaciones de la CDHCHM se observan coincidencias importantes con las tres problemáticas detectadas en capítulo 11 del PDHCDMX 2016-2021; sin embargo, hay elementos importantes que a continuación se nombrarán.

Las instancias implementadoras con mayores menciones en las quejas por presuntas violaciones a derechos humanos son:

- Sistema de Transporte Colectivo, Metro, 307
- Policía de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, 162
- Dirección General de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, 98
- Secretaría de Movilidad, 91
- Dirección General Jurídica y de Regulación, 90
- Gerencia Jurídica del Sistema de Transporte Colectivo, 89
- Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, 51.

¹⁰⁰ Por lo que, a partir de esa fecha, únicamente se inicia un proceso de investigación de aquellas quejas calificadas como presuntamente violatorias a Derechos Humanos que presenten líneas e hipótesis de investigación claramente fundadas y motivadas de acuerdo con los artículos 103 al 105 del Reglamento Interno de la CDHCHM, publicado el 23 de octubre de 2019. Por tanto, en 2019 se observa una caída pronunciada en el conteo de las quejas, hecho que ya no es representativo de la percepción de las personas respecto a sus derechos y se menciona porque se considera importante para efectos metodológicos.

¹⁰¹ La matriz respecto al derecho a la movilidad está incluida en la parte final del diagnóstico.

Las instancias implementadoras mencionadas tienen atribuciones fundamentales en la implementación del derecho a movilidad y sus menciones además de confirmar la continuidad de las problemáticas detectadas en el PDHCDMX 2016-2021, ponen el acento en las deficiencias sobre la calidad y accesibilidad del sistema de movilidad de la Ciudad de México.

Respecto a las tres recomendaciones emitidas por la CDHCM encontramos, omisiones en la supervisión de puentes provisionales, colocados sobre avenida Periférico con motivo de la construcción de las Autopistas Urbanas Poniente y Sur, lo que ocasionó el fallecimiento de una persona; así como no garantizar que los puentes definitivos que se construyeron cumplan con los estándares de accesibilidad universal. En este sentido, hay mayores elementos para sostener que existen problemáticas respecto a la planeación urbana y la incorporación del derecho a la movilidad en ella.

Otra de las recomendaciones de la CDHCM está vinculada a la deficiente planeación urbana, causa fundamental de las problemáticas detectadas: omisión en el ordenamiento, supervisión y aplicación de la normatividad en el desarrollo de la actividad de comercio informal en el espacio público de la Ciudad de México, lo cual impacta a la calidad de vida de las personas que habitan y transitan en las zonas donde se ejerce esa actividad.

Finalmente, la última recomendación hace referencia a la falta de calidad en la prestación del servicio público del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Hecho que confirma la continuidad de la segunda problemática del derecho detectada en el PDHCDMX 2016-2021 y descrita en la segunda parte de este capítulo diagnóstico.

V. Conclusiones

El derecho a la movilidad está intrínsecamente relacionado con la vida de las personas que viven o trabajan en la Ciudad de México. Es un derecho fundamental, no obstante, por las problemáticas estudiadas, se observa que carece de avances elementales en tanto no se han resuelto sus causas, como la planeación urbana de la ciudad, con una perspectiva a futuro que incida en las personas, esencialmente en su seguridad y disfrute de la Ciudad.

El análisis de lo establecido como problemáticas en el PDHCDMX 2016-2021 y de las evidencias de avance en el cumplimiento y, por tanto, en la implementación del derecho a la movilidad, dan cuenta de que la organización urbana está priorizando el negocio automotriz y contribuyendo a la saturación de las vías de transporte y al desgaste del medio ambiente, hecho que tiene graves repercusiones en el futuro y en las condiciones actuales de las personas titulares del derecho a la movilidad. Mientras que el objetivo principal en la planeación y rediseño de la Ciudad de México tendría que basarse en las necesidades de las personas que viven y transitan en ella; especialmente aquellas en situaciones vulnerables —mujeres, niñas, niños, adolescentes y personas con alguna discapacidad— que recorren grandes distancias en condiciones que llegan a poner su seguridad en riesgo.

En este sentido, es prioritario determinar el presupuesto que se usará para garantizar el derecho a la movilidad en la Ciudad de México, haciendo claro su uso y con objetivos que repercutan en materia de igualdad y no discriminación.

Se considera importante, para futuros diagnósticos, profundizar en problemáticas recientes, que se incluya el análisis de la movilidad en términos que se pueda medir y analizar su vínculo con otros derechos y su realización; pues la implementación del derecho a la movilidad es imprescindible para el desarrollo de las sociedades, de la misma Ciudad y del cuidado del medio ambiente.

En cuanto a las quejas y recomendaciones de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México sistematizadas de 2014 a 2019 con el objetivo de incluir, de alguna forma, la voz de las personas sujetas de derechos y algunas problemáticas denunciadas que no se encontraron en el diagnóstico analizado y en los probables avances ejercidos por las instancias implementadoras responsables; efectivamente, encontramos algunas especificaciones en cuanto al derecho a la movilidad que dan cuenta de algunos derechos que se están reconociendo por la misma población y en consecuencia, exigiendo.

Cabe señalar que entre las instancias responsables de implementar el derecho y mencionadas en las quejas, encontramos precisamente a las encargadas de garantizarlo o que están estrechamente relacionadas a él por brindar servicios, Policía de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de La Ciudad de México, la Dirección General de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, el Sistema de Transporte Colectivo, Metro, la Secretaría de Movilidad, la Dirección General Jurídica y de Regulación y el Sistema de Movilidad 1 (SM1). En este sentido, se tendrá que poner atención en el origen de estas quejas y en su posible solución de acuerdo con las atribuciones y responsabilidades de las instancias implementadoras.

En cuanto a las recomendaciones hay un elemento que no se había considerado y es de suma importancia, la movilidad y el comercio en vía pública; además, encontramos los siguientes elementos que se considera no representan la totalidad de los problemas mencionados, pues no hay referencia a la planeación urbana y su vínculo con el medio ambiente, pero sí dan pauta para acentuar ciertas contradicciones en cuanto a las normas, su implementación y las menciones respecto a la seguridad de las personas en el presente diagnóstico: omisiones en la supervisión de puentes provisionales, colocados sobre avenida Periférico con motivo de la construcción de las Autopistas Urbanas Poniente y Sur, lo que ocasionó el fallecimiento de una persona; así como no garantizar que los puentes definitivos que se construyeron cumplan con los estándares de accesibilidad universal y la deficiente calidad en la prestación del servicio público otorgado por el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), en el contexto del alza a la tarifa, su posterior aplicación y aprovechamiento.

Tabla 5. Quejas y recomendaciones vinculadas al derecho a la movilidad
Tabla de construcción propia de la instancia ejecutora con información de la CDHCDMX

Autoridad	Menciones en el periodo							Total de menciones por Autoridad
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	20	
Coordinación General de Reordenamiento de la Vía Pública del Centro Histórico	8	0	3	4	6	0	21	
Coordinación de Atención a los Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo Metro Zarco y Violeta de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México	0	0	3	1	1	5	10	
Agencia del Ministerio Público Especializada en Atención a Usuarios del Sistema de Transporte Colectivo	0	0	0	1	0	8	8	
POLICÍA DE TRANSITO DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA DE LA CIUDAD DE MÉXICO	20	30	26	31	37	18	162	
Dirección General de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México	25	26	24	13	9	1	98	
Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana	8	10	9	9	10	5	51	
Dirección de Control de Infracciones, Grúas y Depósitos de la S.S.P	12	10	9	6	5	0	42	
Dirección de Administración de Personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana	6	10	12	3	6	1	38	
Dirección de Operación Vial Zona 2 Centro adscrita a la Secretaría de Seguridad Ciudadana	0	0	1	1	0	0	2	
Depósito Vehicular Canarios de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México	0	0	0	1	0	1	2	
Dirección de Control de Infracciones, Parquímetros e Inmovilizaciones de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México	0	0	0	1	0	0	1	
Depósito Vehicular núm. 3 Obrera	0	0	0	0	1	0	1	
Sistema de Transporte Colectivo, Metro	83	55	51	53	49	16	307	
Gerencia Jurídica del Sistema de Transporte Colectivo	20	11	10	15	20	13	89	
Gerencia de Salud y Bienestar Social del Sistema de Transporte Colectivo	8	10	19	6	4	16	62	
Gerencia de Seguridad Institucional del STC	8	6	2	5	1	2	24	
Dirección de Recursos Humanos del Sistema de Transporte Colectivo Metro	2	3	5	0	3	2	15	
Subdirección General de Administración y Finanzas Sistema de Transporte Colectivo Metro	3	0	1	1	5	4	14	
Dirección de Transportación del Sistema de Transporte Colectivo Metro	0	0	1	4	4	3	12	
Subgerencia de Servicio Médico del Sistema de Transporte Colectivo Metro	0	2	0	0	2	4	8	
Subdirección General de Operación del Sistema de Transporte Colectivo	0	1	1	1	1	1	5	
Coordinación de Vigilancia Zona "A" del Sistema de Transporte Colectivo	0	0	0	1	1	1	3	
GERENCIA DE INGENIERÍA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO STC	0	1	0	2	0	0	3	
Gerencia de Contabilidad del Sistema de Transporte Colectivo Metro	0	1	1	0	0	0	2	
Subdirección General de Mantenimiento (STC)	0	0	1	1	0	0	2	
Dirección de Medios del Sistema de Transporte Colectivo (Metro)	0	0	0	0	1	0	1	
Coordinación de Seguridad Institucional Zona "C" del Sistema de Transporte Colectivo	0	0	1	0	0	0	1	
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de Iztapalapa	5	5	3	7	7	2	29	
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Coyoacán	6	4	5	6	10	4	35	
Subdirección de Mercados y Vía Pública de la Alcaldía Coyoacán	2	2	2	4	3	2	15	
Subdirección de Mercados y Vía Pública de la Alcaldía Gustavo A. Madero	5	1	0	2	3	1	12	
Dirección General de Servicios Urbanos Alcaldía Gustavo A. Madero	5	8	3	5	3	9	33	
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano Alcaldía Gustavo A. Madero	1	3	4	8	2	1	19	
Subdirección de Mercados y Vía Pública de la Alcaldía Gustavo A. Madero	5	1	0	2	3	1	12	
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano Tlalpan	1	4	1	8	6	7	27	
Dirección General de Servicios Urbanos Tlalpan	0	5	4	3	4	6	22	
J.U.D. de Tianguis y Vía Pública de la Alcaldía Tlalpan	2	1	0	0	0	1	4	
Subdirección de Ordenamiento de Mercados y Vía Pública de la Alcaldía Tlalpan	0	0	1	1	0	1	3	
Dirección General de Obras, Servicios y Desarrollo Urbano Alcaldía Benito Juárez	2	3	3	4	6	3	21	

Jefatura de Unidad Departamental de Reordenamiento del Comercio y Vía Pública de la Alcaldía Benito Juárez	6	0	3	1	1	1	12
Dirección General de Servicios Urbanos de la Alcaldía Benito Juárez	2	1	1	1	2	1	8
Unidad Departamental de Reordenamiento y Comercio en Vía Pública de la Alcaldía Benito Juárez	0	0	0	0	2	1	3
Dirección General de Servicios Urbanos de la Alcaldía Xochimilco	5	8	3	5	19	6	46
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Xochimilco	0	2	3	7	5	0	17
Secretaría de Movilidad	15	14	12	14	22	11	91
Dirección General Jurídica y de Regulación	28	14	10	18	16	4	90
Dirección General de Transporte	11	12	3	1	6	2	35
Dirección General de Servicios de Transporte Público Individual de Pasajeros de la Ciudad de México	4	2	1	6	4	0	17
Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Movilidad	0	0	0	0	0	13	13
Dirección General de Planeación y Vialidad	0	4	3	1	1	1	10
Dirección General de Regulación al Transporte	4	2	0	0	1	0	7
Dirección General de Apoyo Vial de SETRAVI	1	3	0	0	0	0	4
Dirección General de Recursos Humanos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México	0	1	0	0	2	1	4
Dirección de Recursos Humanos y Financieros de la Dirección Ejecutiva de Administración de la Secretaría de Transportes y Vialidad de la Ciudad de México	1	0	0	2	0	0	3
Módulo de Licencias y Control Vehicular de la SETRAVI	2	0	0	0	0	0	2
Dirección del Registro Público del Transporte	9	1	0	0	1	0	2
Módulo La Virgen	0	0	0	0	1	0	1
Atención de Usuarios e Información Públicas del Metrobús	0	0	0	0	1	0	1
Dirección de Cultura de la Movilidad de la Secretaría de la Movilidad	0	0	1	0	0	0	1
Coordinación de Asesores de la Secretaría de Movilidad	0	0	0	0	1	0	1
Dirección de Mercados y Comercio en Vía Pública de la Alcaldía Miguel Hidalgo	2	3	4	5	1	1	16
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Miguel Hidalgo	5	0	1	1	2	0	9
Dirección General de Servicios Urbanos de la Alcaldía Miguel Hidalgo	0	2	1	0	1	1	5
Dirección General de Servicios Urbanos Venustiano Carranza	1	0	1	5	1	3	11
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano Venustiano Carranza	1	0	1	3	2	2	9
Dirección Ejecutiva Territorial Morales en la Alcaldía Venustiano Carranza	2	3	1	0	0	1	7
Jefatura de Unidad Departamental de Mercados y Plazas Comerciales en Fideicomiso	0	0	1	3	1	0	5
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Alvaro Obregón	6	4	3	5	7	1	26
Dirección General de Servicios Urbanos Alvaro Obregón	2	4	5	5	5	2	23
Coordinación de Mercados y Vía Pública de la Dirección General de Gobierno de la Alcaldía de la Ciudad de México en Alvaro Obregón	2	1	0	0	1	0	4
Dirección General de Obras, Servicios y Desarrollo Urbano Alcaldía Iztacalco	8	3	2	2	3	1	19
Dirección General de Servicios Urbanos Alcaldía Azcapotzalco	0	3	1	0	9	2	15
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano Alcaldía Azcapotzalco	1	0	4	2	2	0	9
Jefatura de Unidad Departamental de Licencias y Control Vehicular de la Alcaldía Azcapotzalco	0	0	1	0	0	0	1
Contraloría Interna del Sistema de Transporte Colectivo	0	1	0	1	0	0	2
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Tláhuac	0	3	1	1	5	1	11
Dirección General de Servicios Urbanos de la Alcaldía Tláhuac	2	1	1	1	0	3	8
Módulo de Licencias y Control Vehicular de la Alcaldía Tláhuac	0	0	0	1	0	0	1
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de la Alcaldía Milpa Alta	0	1	2	2	2	1	8
Dirección General de Servicios Urbanos de la Alcaldía Milpa Alta	0	2	0	2	1	1	6
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano Alcaldía Cuajimalpa de Morelos	2	3	1	1	1	1	9
Dirección General de Servicios Urbanos Alcaldía Cuajimalpa de Morelos	0	0	0	0	0	1	1
Metrobús	10	9	14	6	4	4	47
Dirección General del Metrobús	2	2	2	3	8	5	22
Sistema de Movilidad 1 (SM1)	10	11	11	15	8	1	56
Dirección de Finanzas del Sistema de Movilidad 1 de la Ciudad de México	0	0	0	4	2	0	6
Módulo Tres	0	0	0	0	0	1	1
Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México	8	4	6	3	9	3	33
Sistema de Transporte Eléctrico Tren Ligero	1	0	0	0	1	0	2
Proyecto Metro de la Ciudad de México	0	1	1	0		0	0

Recomendaciones vinculadas con afectaciones al derecho a la movilidad 2014-2019

Recomendación	Caso
06/2015	Omisión en la supervisión de puentes provisionales, colocados sobre avenida Periférico con motivo de la construcción de las Autopistas Urbanas Poniente y Sur, lo que ocasionó el fallecimiento de una persona; así como no garantizar que los puentes definitivos que se construyeron cumplan con los estándares de accesibilidad universal.
10/2016	Omisión en el ordenamiento, supervisión y aplicación de la normatividad en el desarrollo de la actividad de comercio informal en el espacio público de la Ciudad de México, lo cual impacta a la calidad de vida de las personas que habitan y transitan en las zonas donde se ejerce esa actividad.
10/2016	Deficiente calidad en la prestación del servicio público otorgado por el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), en el contexto del alza a la tarifa, su posterior aplicación y aprovechamiento.