

Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes

Inclusión de las Personas con Discapacidades en el Transporte Público y Comunicaciones

Auditoría de Desempeño: 2022-0-09100-07-0312-2023

Modalidad: Presencial

Núm. de Auditoría: 312

Criterios de Selección

Esta auditoría se seleccionó con base en los criterios establecidos por la Auditoría Superior de la Federación para la integración del Programa Anual de Auditorías para la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública 2022 considerando lo dispuesto en el Plan Estratégico de la ASF.

Objetivo

Fiscalizar los resultados de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en la ejecución de mecanismos de accesibilidad para las personas con discapacidad, a fin de determinar su contribución en el derecho al transporte y las comunicaciones para favorecer su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

Alcance

El alcance temporal de la auditoría correspondió al ejercicio fiscal 2022 y se utilizó como periodo de referencia 2019-2021. El alcance temático comprendió los resultados de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en la elaboración de normas y programas; promoción de campañas; suscripción de convenios con los concesionarios y permisionarios, y la vigilancia de su cumplimiento para que las instalaciones y modos de transporte cuenten con las condiciones de accesibilidad y las facilidades de comunicación para las personas con discapacidad, a fin de determinar la contribución en el derecho al transporte y las comunicaciones para favorecer su desarrollo integral e inclusión a la sociedad; el análisis de la aplicación de los recursos aprobados al programa presupuestario, así como de la Matriz de Indicadores para Resultados, en el marco del SED, del ejercicio fiscal 2022.

La auditoría se realizó de conformidad con la normativa aplicable a la fiscalización superior de la Cuenta Pública para asegurar el logro del objetivo y el alcance establecidos. Los datos proporcionados por el ente fiscalizado fueron, no en todos los casos, suficientes, de calidad, confiables y consistentes para aplicar todos los procedimientos establecidos y para sustentar los hallazgos y la opinión de la Auditoría Superior de la Federación sobre el desempeño de la SICT para determinar su contribución en el derecho al transporte y las comunicaciones para favorecer su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

Antecedentes

La auditoría forma parte del mensaje integral que la ASF emitirá sobre la Inclusión de las Personas con Discapacidad mediante el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación en la materia orientada a la promoción, protección y garantía de los derechos humanos de segunda generación de las Personas Con Discapacidad (PCD) relativos a la salud y asistencia social; trabajo y empleo; educación; transporte público y comunicaciones, y desarrollo social, así como los resultados de los programas públicos asociados con el ejercicio de estos derechos, la contribución al fortalecimiento del desarrollo integral e inclusión a la sociedad de las PCD. La presente auditoría se complementa con las revisiones núm. 94 “Diseño de la Política de Inclusión de las Personas con Discapacidad”, a cargo del Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS); 249 “Inclusión de las Personas con Discapacidad en el Desarrollo Social”, Secretaría de Bienestar; 274 “Inclusión de las Personas con Discapacidades en la Educación: Atención de Planteles Federales de Educación Media Superior con Estudiantes con Discapacidad” y 275 “Inclusión de las Personas con Discapacidades en la Educación: Fortalecimiento de los Servicios de Educación Especial”, Secretaría de Educación Pública (SEP); 358 “Inclusión de las Personas con Discapacidades en el Trabajo y Empleo”, Secretaría de Trabajo y Previsión Social (STPS); 376 “Inclusión de las Personas con Discapacidades en la Salud y Asistencia Social: Programa de Atención a Personas con Discapacidad” y 377 “Inclusión de las Personas con Discapacidades en la Salud y Asistencia Social: Servicios de Asistencia Social Integral”, Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF).

Una persona con discapacidad es aquélla que, por razón congénita o adquirida, presenta una o más deficiencias de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con las barreras que le impone el entorno social, pueda impedir su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones con los demás.¹

En 1983, como resultado de las modificaciones realizadas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se suprimió a la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas, por lo que se reestructuró orgánica y funcionalmente a la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), al incorporar las atribuciones relativas a la construcción, reconstrucción y conservación de las obras requeridas para el funcionamiento de los medios de transporte terrestre, aéreo y marítimo y para crear los Centros SCT como representación de la secretaría en cada entidad federativa en la ejecución de los programas de transporte y para la coordinación de acciones con los gobiernos estatal y municipal en el ramo, con lo que se convirtió en la responsable de planear y conducir el desarrollo integral de los servicios de transporte.²

1 Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad [en línea]. Cámara de Diputados del H. Congreso de La Unión [consulta: 20 de febrero de 2023] Disponible en: <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>.

2 Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes [en línea]. Diario Oficial de la Federación. [consulta: 11 de mayo de 2023] Disponible en: https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5201727&fecha=21/07/2011#gsc.tab=0.

En la década de los 80, se implementaron políticas de tipo asistencial para la protección de las personas con discapacidad, por lo que los servicios se centraban en un modelo médico asistencial.³ En la década de los 90 prevaleció un enfoque social que se fundó con la participación institucional en respuesta a diversos movimientos sociales y documentos específicos en temas de discapacidad, por lo que se crearon diversas organizaciones en el país, las cuales impulsaron la integración de un objetivo en el Plan Nacional de Desarrollo 1994-2000 para promover una política de Estado para la población con discapacidad.⁴

En 2005, como parte de los esfuerzos para el reconocimiento de los derechos de las PCD, se decretó la Ley General de las Personas con Discapacidad, con el propósito de orientar la política de Estado y establecer programas y acciones, entre los derechos se destacó el relativo al transporte público y las comunicaciones, mediante programas que permitan la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y marítimo y medios de comunicación.⁵

Con la firma de México, en 2007, de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas, tratado internacional que muestra una amplia categorización de las PCD y reafirma que las personas con cualquier tipo de discapacidad deben disfrutar de todos los derechos humanos y libertades fundamentales,⁶ nuestro país se obligó a: 1) adoptar todas las medidas legislativas, administrativas y de otra índole que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos de las personas con discapacidad; 2) tomar en cuenta, en todas las políticas y programas, la protección y promoción de sus derechos humanos, y 3) elaborar y aplicar la legislación y las políticas con un carácter transversal. En materia de transporte público y comunicaciones, la Convención precisó que “a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales”.

3 Decreto por el que se aprueba el Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018 [en línea]. Diario Oficial de la Federación. [consulta: 17 de octubre de 2022] Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/311607/Decreto_aprueba_el_Programa_Inclusi_n_de_las_Personas_con_Discapacidad_2014-2018.pdf.

4 Evaluación núm. 1372-DS “Política Pública de Atención a las Personas con Discapacidad” [en línea]. Auditoría Superior de la Federación. [consulta: 15 de noviembre de 2022] Disponible en: https://www.asf.gob.mx/Trans/Informes/IR2019c/Documentos/Auditorias/2019_1372_a.pdf.

5 Ley General de las Personas con Discapacidad [en línea]. H. Cámara de Diputados. [consulta: 07 de junio de 2023] Disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/abro/lgpd/LGPD_abro.pdf.

6 Antecedentes de la Convención [en línea]. Organización de las Naciones Unidas, Derechos Humanos [consulta: 03 de marzo de 2023] Disponible en: <https://www.ohchr.org/es/treaty-bodies/crpd/background-convention#:~:text=Se%20abri%C3%B3%20a%20las%20firmas,integraci%C3%B3n%20regional%2C%20la%20Uni%C3%B3n%20Europea>.

Como parte del proceso de armonización de la legislación nacional, el 30 de mayo de 2011 se publicó la nueva Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (LGIPD), mediante la cual se estipuló que las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos que establece el orden jurídico mexicano y que, en cuanto al transporte público y comunicaciones, la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT)⁷ promoverá el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, particularmente aquéllas que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

En alineación con los compromisos adquiridos, el 30 de abril de 2014, se publicó el Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018, a efecto de que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal desarrollaran programas y acciones, a fin de cumplir con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y que esta población contara efectivamente con oportunidades, apoyos y servicios que mejoren su calidad de vida.

En relación con las acciones de la SICT en la materia, las actividades que emprendió en el periodo 2011-2019 se agrupan en los tres rubros siguientes:

- a) Elaboración de normas y programas para garantizar a las personas con discapacidad, la accesibilidad en los medios de transporte público, con el "Programa de Accesibilidad 2011-2012", a efecto de que los aeropuertos y sus servicios auxiliares fueran accesibles; en 2014, exhortó a los permisionarios de Terminales de Autotransporte Federal de Pasajeros a prestar sus servicios sin discriminación a pasajeros con perros guías, establecer programas de capacitación y adoptar medidas para garantizar el abordaje y descenso cómodo y preferente de las PCD; en 2015, solicitó a los permisionarios la expedición de autorizaciones de construcción y operación de terminales en cumplimiento de las disposiciones de la LGIPD, y, en 2016, suscribió el Convenio Marco de Colaboración con el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS) para realizar programas y proyectos relacionados con la inclusión laboral, infraestructura y accesibilidad, capacitación, difusión y formación en materia de derechos humanos de las PCD, cuya vigencia concluyó el 30 de noviembre de 2018.
- b) Promoción de convenios con concesionarios para establecer descuentos en las tarifas de los servicios de transporte público, con la suscripción, entre 2018 y 2019, de instrumentos con 183 concesionarios para fijar el porcentaje de descuento en sus costos.

7 Mediante Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 20 de octubre de 2021, se modificó el nombre de la Secretaría para que esté acorde con las actuales atribuciones y obligaciones que ejerce y que se encuentran establecidas en la ley.

c) La operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público (FOTRADIS), creado en 2011, el cual formó parte de las asignaciones de recursos del Ramo General 23 “Provisiones Salariales y Económicas” y constituyó una fuente de recursos para la adquisición de vehículos adaptados y el equipamiento de infraestructura pública incluyente.⁸

De acuerdo con datos del Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI, del total de la población en el país equivalente a 126,014,024 personas, el 4.9% (6,179,890) registró algún tipo de discapacidad.⁹

Respecto de este grupo poblacional, las cifras de la Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2017 revelaron que el 31.1% de las personas con discapacidad opinó que el principal problema que enfrentan es la falta de transporte adecuado para su condición,¹⁰ mientras que los resultados de la ENADIS 2022 mostraron que el 31.9% de las PCD declaró que las instalaciones y transportes inadecuados para su uso son el principal obstáculo,¹¹ lo que denota que en la percepción de este grupo poblacional prevalece dicha problemática al colocarlo como el factor más problemático.¹²

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, el Gobierno Federal indicó que no existen políticas, estándares, estudios o indicadores de calidad y del nivel de servicio del transporte, ni programas para apoyar el cumplimiento de la normatividad en materia de accesibilidad de las personas de grupos vulnerables, por lo tanto, se desconoce el impacto del transporte en el bienestar de la población. Por lo anterior, se reconoció la necesidad de posicionar a la población, en particular a quienes menos tienen y a las personas en situación de vulnerabilidad, como el principal centro de atención de los programas de transporte, implementando mecanismos que garanticen la cobertura, calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad del transporte, en coordinación con los concesionarios, asignatarios y permisionarios de los servicios.

8 Evaluación núm. 1372-DS “Política Pública de Atención a las Personas con Discapacidad” [en línea]. Auditoría Superior de la Federación. [consulta: 15 de noviembre de 2022] Disponible en: https://wwwASF.gob.mx/Trans/Informes/I2019c/Documentos/Auditorias/2019_1372_a.pdf.

9 Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Geografía y Estadística: Población con discapacidad o limitación en la actividad cotidiana por entidad federativa y tipo de actividad realiza según sexo, 2020. [consulta: 21 de julio de 2023] Disponible en: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/interactivos/?pxq=Discapacidad_Discapacidad_02_2c111b6a-6152-40ce-bd39-6fab2c4908e3&idrt=151&opc=t.

10 Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2017. Resultados sobre personas con discapacidad [en línea]. Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) [consulta: 22 de noviembre de 2022] Disponible en: https://www.conapred.org.mx/documentos_cedoc/ENADIS_PcD_WEB.pdf.

11 Encuesta Nacional sobre Discriminación (ENADIS) 2022. Presentación de resultados [en línea]. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) [consulta: 25 de mayo de 2023] Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/rnm/index.php/catalog/865/related-materials>.

12 De acuerdo con los datos de la ENADIS 2022, el tamaño de la muestra nacional para la aplicación de la encuesta fue de 42,302 viviendas y el grupo de interés se conformó de 4,212,868 Personas con Discapacidad de 12 años y más.

Al respecto, en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2022, Ramo 09 Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se identificó la vinculación del Programa presupuestario (Pp) P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” con el tema del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y comunicaciones, a cargo de la SICT, al cual se le autorizó un presupuesto de 610,220.9 mdp.

Con la fiscalización de la SICT en materia de atención de las personas con discapacidad, se determinó que, en 2022, la entidad fiscalizada no estableció mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, debido a que informó la realización de acciones, sin que demostrara su vinculación con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD, por lo que representaron medidas aisladas y desvinculadas de la inclusión de las PCD, aunado a deficiencias normativas, operativas y documentales que limitaron el diseño de las intervenciones que se requieren para avanzar en su atención y evidenciaron que no favoreció al ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones para su desarrollo integral e inclusión a la sociedad, como se presenta en los cinco resultados siguientes.

Resultados

1. Diseño normativo, programático y presupuestario¹³

Diseñar una Matriz de Indicadores para Resultados (MIR) de acuerdo con la Metodología de Marco Lógico garantizará que ésta sea una herramienta útil para evaluar si los recursos destinados al Pp P001 aportan a los elementos de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (LGIPD), particularmente en los rubros de transporte público y comunicaciones, así como a los compromisos de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

El resultado se presenta en tres apartados: a) Análisis del Sistema de Evaluación del Desempeño, b) Diseño normativo, programático y presupuestal del Pp P001 y c) coordinación institucional.

¹³ Como resultado de la revisión de la información relacionada con los recursos presupuestarios del Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, se corroboró que el programa no se vinculó con la inclusión de las personas con discapacidad, el pronunciamiento respecto del ejercicio del presupuesto se incorporó en el inciso b del resultado núm. 1, de presente documento.

a) Análisis del Sistema de Evaluación del Desempeño

a.1) Alineación de los objetivos del programa respecto de los establecidos en la planeación nacional y sectorial

De la revisión de los documentos de planeación nacional y sectorial, así como de la MIR 2022 del Pp P001 registrada en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF), se determinó que, en 2022, la SICT alineó la MIR del Pp P001 con el Eje III. Economía del PND 2019-2024 orientado a impulsar la reactivación económica y lograr que la economía vuelva a crecer a tasas aceptables, en tanto que la vinculación del programa con la planeación sectorial definida en el PSCT 2020-2024 mostró que sus acciones se enfocaron al diseño e implementación de las medidas que garanticen la calidad de los servicios del transporte que favorezcan la inclusión de los grupos vulnerables, entre los que se encuentran las personas con discapacidad (PCD), lo que denota que el objetivo superior del sector contiene elementos de utilidad para valorar su contribución a la accesibilidad de este grupo de la población a medios de transporte acordes con sus necesidades, pero resta relevancia al componente de las comunicaciones, de acuerdo con lo establecido en la LGIPD respecto de su derecho al acceso al transporte público y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral; asimismo, se detectó que el objetivo de nivel Fin de la MIR registrada en el PEF 2022 mostró inconsistencias con la alineación con la planeación nacional y sectorial, debido a que planteó la contribución del programa en términos de la mejora de México en la competitividad global, mediante la generación de herramientas para el diseño e implementación de los programas presupuestarios sustantivos al Ramo 9, situación que representó una limitante para evaluar en qué medida el Pp favoreció al logro del objetivo prioritario 2 del PCST y para determinar si el desempeño de la SICT aportó al cumplimiento de lo establecido en la LGIPD y su reglamento.

Respecto de la alineación del Pp P001 con los documentos de planeación nacional y sectorial, la Dirección General de Planeación (DGP) indicó que “(...) efectivamente la MIR presenta diversas inconsistencias, motivo por el cual se encuentra en proceso de actualización, esto con la finalidad de que su estatus cambie a factible. Cabe mencionar que se realizó una revisión de la MIR y se determinó llevar a cabo la modificación de los indicadores estratégicos de nivel Fin, para el ejercicio fiscal 2021 (...); sin embargo, en la apertura del sistema sólo se nos permitió modificar el indicador, no así el objetivo. Asimismo, se consideró la contratación de un especialista externo para registrar o modificar la Matriz de Indicadores para resultados (MIR) o Ficha de Información de Desempeño (FID) y subsanar la sección de Diseño. Proceso que inició en el ejercicio fiscal 2022, concretándose la contratación a principios del presente ejercicio. Derivado de los trabajos de dicha contratación, se presentó una propuesta a la Unidad de Evaluación de Desempeño” y que “el Programa presupuestario P001 se encuentra alineado al Objetivo Prioritario 2 (...); no obstante, dicha alineación no se realizó específicamente para contribuir a la accesibilidad de las personas con discapacidad”. Como evidencia, la unidad administrativa proporcionó un cuadro que muestra la vinculación del programa con el Eje III. Economía del PND 2019-2024 y el objetivo prioritario 2 del PSCT 2020-2024, sin que aporte información sobre los

elementos programáticos sectoriales con los que se asocia el rubro de las comunicaciones; copia electrónica de dos oficios de la DPG dirigidos a la Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP), del 03 de marzo de 2023 y el 01 de agosto de 2023, relacionados con la actualización de las MIR del Pp P001, correspondientes a los ejercicio 2023 y 2024, y copia de las MIR 2023 y el proyecto de 2024 del Pp P001 en las que se identificó que el objetivo propuesto para el nivel Fin no se ajustó a la estructura establecida en la normativa al no hacer referencia al objetivo sectorial 2, lo que denota que en los ejercicios posteriores prevalecen las deficiencias en la alineación de las matrices y, con ello, la limitante para determinar su contribución a los compromisos superiores.

a.2) Lógica vertical y horizontal de la MIR del Pp P001

De la revisión de la MIR del Pp P001, registrada en el PEF 2022 y la Cuenta Pública 2022, se identificaron 12 objetivos: 1 para el nivel de Fin; 1 de Propósito; 7 de Componente, y 3 de Actividad; para su medición, se diseñaron 13 indicadores con sus respectivos métodos de cálculo y unidades de medida, de los cuales se analizó la lógica vertical y horizontal para determinar si su construcción fue adecuada.

En la lógica vertical del P001, se identificó que presentó deficiencias en la relación causa-efecto entre los cuatro niveles, debido a que no contiene las actividades suficientes y adecuadas para producir los componentes planteados, los cuales, si bien, son adecuados para contribuir al propósito del programa, persiste la falta de actividades suficientes para producir cada producto o servicio; en tanto que, el objetivo del nivel de Propósito tiene una adecuada relación causa-efecto con el nivel de Fin, y el último nivel no se alineó correctamente con el compromiso superior de la planeación sectorial definida en el PSCT 2020-2024.

Respecto de la lógica horizontal del Pp P001, se observó que el 46.2% (6) de los 13 indicadores mostró consistencia entre los elementos del método de cálculo y denominación para medir el cumplimiento de sus objetivos, y el 53.8% (7) restante presentó áreas de oportunidad en sus método de cálculo y denominación que limitan evaluar el avance de los objetivos, de los cuales se destacan los de nivel de Propósito y Fin que no fueron adecuados para valorar en qué medida las UR cuentan con las herramientas suficientes para su diseño e implementación, ni para evaluar su contribución al compromiso superior.

Como resultado del análisis de la lógica vertical y horizontal de la MIR 2022 del Pp P001, a cargo de la SICT, se determinó que no contiene elementos que se relacionen directamente con la evaluación del desempeño de la dependencia respecto de las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD para la promoción del derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte, los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, situación que confirma la carencia del diseño de medidas del sector para favorecer la accesibilidad de las PCD a medios de transporte y comunicaciones acordes con sus necesidades; no obstante, se detectaron tres objetivos del nivel de Componente denominados "Vinculación con las dependencias y entidades de la Administración Pública

Federal, Congreso de la Unión y órdenes de gobierno, realizada”; “Documentos de planeación estratégica del Ramo 9, elaborados”, y “Monitoreo del cumplimiento de los objetivos del Ramo 9, realizado”, de los cuales se considera que por su alcance pudieran contener acciones en materia de inclusión de las PCD, cuyos indicadores se emplearán para analizar qué acciones se realizaron para el logro de lo estipulado en la LGIPD y su reglamento.

Para identificar actualizaciones en la MIR del Pp P001, se revisaron las correspondientes al ejercicio 2023 y el proyecto de 2024, con lo que se identificó que la correspondiente a 2023 mantiene la estructura de la matriz del ejercicio 2022, conformada por 12 objetivos y 13 indicadores, con ajustes en la redacción de algunos objetivos, cuyo propósito se enfocó en aportar las herramientas suficientes de diseño e implementación a las unidades responsables del sector que operan Pp de modalidad E, G, K, S o U, y una reestructura en los cuatro niveles para 2024, con el objetivo central de que las instancias públicas que requieren información estratégica del sector para el desempeño de sus funciones superen los obstáculos tácticos para ejercer adecuadamente sus funciones, lo que denota que, en los ejercicios posteriores, prevalece la orientación del programa hacia las acciones de asistencia a foros y generación de documentos jurídicos para la consecución de objetivos prioritarios relacionados con el sector de infraestructura, comunicaciones y transportes.

b) Diseño normativo, programático y presupuestal del Pp P001

El análisis del diseño normativo, programático y presupuestal relacionado con el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” denota la falta de armonización en la integración de elementos relacionados con la inclusión de las personas con discapacidad, específicamente en lo relativo al derecho al transporte público y las comunicaciones, debido a que, en materia presupuestal, se identificó que en el PEF 2022 se autorizaron 610,220.9 miles de pesos (mdp) a la SICT para su operación, sin que se considerara la asignación de recursos en el Anexo 14 Recursos para la atención de grupos vulnerables, aun cuando tiene participación en la atención de las personas con discapacidad.

Respecto del gasto mediante el programa, de la revisión del Estado Analítico del Ejercicio del Presupuesto de Egresos en Clasificación Funcional-Programática de la Cuenta Pública de 2022, correspondiente al Ramo 09 Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, se identificó que la SICT reportó que en el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” se ejercieron 603,394.2 miles de pesos (mdp), cifra que representó el 98.9% en relación con lo aprobado, de los cuales el 100.0% del ejercicio correspondió a Gasto Corriente distribuido en los conceptos de Servicios Personales, Gastos de Operación y Otros Corriente. En cuanto a los recursos del Pp P001 destinados a la atención de las personas con discapacidad, la DGPOP indicó que “(...) la base de la Cuenta Pública no distingue lo relacionado con la inclusión de las personas con discapacidad” y agregó que “(...) la Dirección Ejecutiva de Presupuesto y Contabilidad informó que no se cuenta con el detalle de la información requerida; asimismo, señaló que posiblemente la Subsecretaría de Transportes en su carácter de Coordinadora Sectorial

puede contar con esta información, o en su caso, indicar qué unidad responsable cuente con ella. (...) Cabe mencionar que la DGPOP no es la Unidad Responsable del ejercicio del presupuesto relacionado con el P001 por lo que no cuenta con más información o documentación al respecto (...)” y, mediante correo electrónico del 17 de agosto de 2023, la DGPOP reiteró que esa unidad administrativa “(...) no es responsable del ejercicio del presupuesto relacionado con el Programa presupuestario P001 (...), por lo que no cuenta con más información al respecto (...)”, aspectos que permiten confirmar que no se consideró la asignación de recursos para la atención de las PCD.

En materia programática, el Pp se alineó con el Eje III. Economía del documento rector de planeación nacional, el PND 2019-2024, en el que se indicó que “una de las tareas centrales es (...) impulsar la reactivación económica y lograr que la economía vuelva a crecer a tasas aceptables (...)”, por lo que las prioridades nacionales en este rubro se orientaron al crecimiento económico, sin que mostraran relación con la atención de las personas con discapacidad; en cuanto a la planeación sectorial, se detectó asociación con los objetivos prioritarios 2 y 3 del PCST 2020-2024, con acciones enfocadas en el diseño e implementación de las medidas que garanticen la calidad de los servicios de transporte que favorezcan la inclusión de los grupos vulnerables, entre los que se encuentran las personas con discapacidad (PCD), así como la promoción de la inclusión digital de la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, mediante el cumplimiento por parte de concesionarios y permisionarios para que las instalaciones y modos de transporte cuenten con las condiciones de accesibilidad universal y la ampliación de la cobertura de los servicios de internet y a la banda ancha, a la radiodifusión y el correo, como servicios fundamentales para el bienestar y la inclusión social, lo que denota que, si bien, el PCST 2020-2024 contiene dos objetivos prioritarios vinculados con las PCD, no se incluyó un diagnóstico que describa el estado actual de este grupo poblacional y las dificultades que enfrentan en cuanto al ejercicio de su derecho al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, ya que, en términos generales, en el apartado 5 “Objetivos prioritarios” del PSCT, la dependencia indicó que “no existen políticas, estándares, estudios o indicadores de calidad y del nivel de servicio del transporte, ni programas para apoyar el cumplimiento de la normatividad en materia de accesibilidad de las personas de grupos vulnerables, por lo tanto, se desconoce el impacto del transporte en el bienestar de la población”.

Al respecto, la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) señaló que “la ciudadanía que participó en los Foros y Mesas Sectoriales, fue fundamental para la determinación de las propuestas, tanto para definir soluciones como proyectos plasmados en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, el subsector se enfocó en promover el desarrollo del autotransporte federal y sus servicios auxiliares privilegiando en todo momento la seguridad vial, el medio ambiente, la infraestructura y la competitividad, (...). En su momento no se identificó la problemática de accesibilidad a las personas con discapacidad, por lo que, en el programa sectorial, en materia de autotransporte federal, no hay estrategias, ni líneas de acción para la atención de este tema”; la Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos señaló que “(...) de una búsqueda exhaustiva en los archivos del período solicitado no se encontró información (...)”; la

Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) precisó que “(...) se han realizado acciones orientadas a brindar atención a las personas con discapacidad en el transporte aéreo, a través de su normatividad (...)”, sin que se aportara la evidencia de lo efectuado, y la Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC) agregó que “(...) de conformidad con lo establecido en el Título Noveno, Capítulo II, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTyR), especialmente en el artículo 199, se prevé que el Ejecutivo Federal y el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), en sus respectivos ámbitos de competencia, promoverán que los usuarios con discapacidad tengan acceso a los servicios de las telecomunicaciones, en igualdad de condiciones con los demás usuarios. Asimismo, el artículo 200 puntuiza sobre los derechos de los usuarios con discapacidad. Por su parte, los artículos 202 y 203 de la LFTyR establecen que el Ejecutivo Federal de conformidad con la Estrategia Digital Nacional y el IFT, en el ámbito de sus competencias, promoverán el acceso a las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluido internet, y de conformidad con los lineamientos que al efecto se emitan, mismos que deberán atender la normativa”, por lo que proporcionó copia electrónica de los Lineamientos Generales de Accesibilidad a Servicios en Telecomunicaciones para los Usuarios con Discapacidad, emitidos el 23 de diciembre de 2016.

De la revisión de los lineamientos, se detectó que éstos se orientaron a promover que los usuarios con discapacidad tengan acceso a los servicios públicos de telecomunicaciones, en igualdad de condiciones con los demás usuarios, y que parten del fundamento normativo de su elaboración se sustentó en la LGIPD, específicamente en los artículos 16, 17 y 32 relacionados con los derechos de las personas con discapacidad a la “accesibilidad y vivienda” y “libertad de expresión, opinión y acceso a la información”, en donde el primero se refiere a permitirles el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras en instalaciones públicas y privadas y, el segundo, a facilitar información mediante cualquier forma de comunicación en formatos accesibles y con las tecnologías adecuadas a los diferentes tipos de discapacidad, aspectos que permitieron corroborar que no existe un reconocimiento explícito de la problemática de las personas con discapacidad en los rubros de transporte público y comunicaciones, de manera que aporte información respecto de la situación de este grupo poblacional y muestra que los lineamientos del IFT, aun cuando se enfocaron en la atención de las personas con discapacidad, no se vincularon con las atribuciones otorgadas a la SICT en la LGIPD en cuanto al derecho de las PCD al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, debido a que este derecho se refiere a la obligación de la SICT de propiciar las condiciones de funcionamiento y operación de aeropuertos, estaciones ferroviarias y terminales de autotransporte federal para asegurar el acceso de los usuarios con discapacidad, así como las facilidades de comunicación; asimismo, revela que no representa un tema prioritario del sector Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, lo que denota deficiencias para una adecuada alineación entre el programa con los compromisos sectoriales y nacionales que favorezcan la plena inclusión de las PCD.

Por lo que corresponde al diseño normativo, se identificó que, de acuerdo con los ordenamientos que definen la estructura organizacional y sus atribuciones, la SICT es la

dependencia facultada para normar, regular y supervisar el transporte aéreo y terrestre, el cual incluye el ferroviario y autotransporte federal, aunado a ello, en materia de comunicaciones, tiene la atribución de formular y proponer las políticas y programas para el establecimiento, uso, aprovechamiento y desarrollo de los servicios de telecomunicaciones; en tanto que, de conformidad con las leyes reglamentarias de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos tiene participación en el subsector, en conjunto con el IFT, en el otorgamiento, modificación, cesión y prórroga de las concesiones, asignaciones y permisos, así como para intervenir en el acceso de los usuarios con discapacidad a los servicios de telecomunicaciones, en igualdad de condiciones, y en las acciones de movilidad de las personas, entre las que se incluyó a personas con discapacidad, cuyo concepto de “accesibilidad” se definió en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial como “las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, (...) el transporte, (...) las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, (...) tanto en zonas urbanas como rurales e insulares”, en concordancia con el término establecido en el LGIPD y, de manera general, con lo dispuesto en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en dicha materia; no obstante, el marco normativo de la SICT se encuentra desactualizado y desarmonizado con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD para promover el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, ya que no se precisan las unidades administrativas y las funciones específicas por realizar para aportar al cumplimiento de estas disposiciones de la legislación nacional y los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país.

Por lo anterior, se solicitó a la SICT un análisis de la pertinencia y suficiencia del Pp P001 como mecanismo de atención a lo establecido en el PSCT 2020-2024 y a las atribuciones de la LGIPD y su reglamento, en lo relativo al derecho al transporte público y comunicaciones, para lo cual, mediante sus unidades administrativas, la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) señaló que “(...) el programa presupuestario P001 no está vinculado a la inclusión de las personas con discapacidad en el transporte público y las comunicaciones, motivo por el cual no se tiene un mecanismo que garantice la cobertura, calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte, en coordinación con los concesionarios, asignatarios y permisionarios de los servicios de atención de los obstáculos que enfrentan respecto del uso del transporte terrestre. Asimismo, no se tiene un mecanismo de atención de las atribuciones de la SICT otorgadas en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento en lo relativo al derecho al transporte público y las comunicaciones. La suficiencia de recursos en el programa presupuestario P001 está orientada al pago de cuotas anuales como miembros asociados de una organización internacional sin fines de lucro compuesta por: Estado, funcionarios de seguridad del autotransporte provinciales, territoriales y federales locales y representantes de la industria de los Estados Unidos, Canadá y México, cuya finalidad es la interacción el intercambio de experiencias y el reconocimiento de mejores prácticas con diferentes estados y provincias de Estados Unidos y Canadá, que permitan la identificación de áreas de oportunidad para incrementar la seguridad en carreteras”.

Por su parte, la CSIC reiteró que “(...) de conformidad con lo establecido en el Título Noveno, Capítulo II, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTyR), especialmente en el artículo 199, se prevé que el Ejecutivo Federal y el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), en sus respectivos ámbitos de competencia, promoverán que los usuarios con discapacidad tengan acceso a los servicios de las telecomunicaciones, en igualdad de condiciones con los demás usuarios. Asimismo, el artículo 200 puntuiza sobre los derechos de los usuarios con discapacidad. Por su parte, los artículos 202 y 203 de la LFTyR establecen que el Ejecutivo Federal, de conformidad con la Estrategia Digital Nacional y el IFT, en el ámbito de sus competencias, promoverán el acceso a las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, incluido internet, y de conformidad con los lineamientos que al efecto se emitan, mismos que deberán atender la normativa”, para lo cual proporcionó copia electrónica de los Lineamientos Generales de Accesibilidad a Servicios en Telecomunicaciones para los Usuarios con Discapacidad, del 23 de diciembre de 2016, y la AFAC precisó que “en el ejercicio 2022 no se le asignaron recursos que podrían asociarse con la atención de las personas con discapacidad, motivo por el cual no se tiene evidencia documental. (...) es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, por lo que debe apegarse a lo que el sector instruya para hacer frente y cumplimiento a toda la normativa aplicable” y agregó que en “(...) la Ley General de Aviación Civil prevé la adopción de las medidas necesarias, a fin de atender y brindar accesibilidad de manera adecuada a las personas con discapacidad, lo que se transcribe para referencia: artículo 33. En las aeronaves civiles (...) y sólo con las autorizaciones correspondientes podrán transportarse (...) personas que, por la naturaleza de su enfermedad, presenten riesgo para los demás pasajeros”.

Al respecto, se determinó que los lineamientos remitidos por la CSIC no se sustentan en las atribuciones otorgadas a la SICT en la LGIPD, de acuerdo con lo que se precisó en el análisis del diseño programático del Pp P001, aunado a que se corroboró que la dependencia no dispuso de mecanismos que le permitan contribuir a la atención de los aspectos normativos de la legislación nacional y a los compromisos internacionales que adquirió nuestro país mediante su adhesión a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en materia de transporte público y comunicaciones para el pleno ejercicio de este derecho de las personas con discapacidad.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la Dirección General de Planeación (DGP) indicó que “por el subsector de las comunicaciones, respecto de las concesiones y la incorporación del término inclusión social (...), en la LFTyR, particularmente dentro del Título noveno, Capítulo II De los derechos de los usuarios con discapacidad, se establecen los artículos 199 y 203 (...). En ese sentido, la SICT suscribirá próximamente un Convenio Marco de Colaboración con el IFT, con el objetivo de coordinar acciones para que, con el desempeño de sus respectivas competencias, se logren llevar a cabo acciones enfocadas a la promoción de igualdad de condiciones para los usuarios con discapacidad, en los servicios otorgados por los concesionarios de telecomunicaciones y radiodifusión. Asimismo, para contribuir a dicho cumplimiento, como parte de las facultades establecidas en el artículo 9, fracción I, de LFTyR, la secretaría incorporará dentro de las

Opiniones Técnicas no Vinculantes, recomendaciones para que, dentro de los títulos de concesión y autorizaciones emitidos por el IFT, se incluyan medidas que promuevan el acceso a las comunicaciones para los usuarios con discapacidad. Cabe aclarar que, al no ser una opinión vinculante, es potestad del instituto atender o no estas recomendaciones, bajo su marco de autonomía. Por otra parte, es de destacar el artículo 201 (...), en cumplimiento a dicha disposición, el portal <http://www.gob.mx/sct> cuenta con elementos de accesibilidad (...)" La evidencia consistió en una captura de pantalla de dicho portal que muestra el desglose de un menú de accesibilidad, de cuya consulta se verificó que permite hacer uso de un lector y realizar ajustes en los colores y tamaño del texto.

La DGP agregó que "por el subsector de transporte aéreo, en el ámbito de competencia de la AFAC, (...) forma parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y es parte integrante del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), por lo que se obliga a adoptar en gran medida, las normas y procedimientos que emanen de dicha organización. En este sentido, el pasado el 03 de mayo de 2023 se publicó en el DOF el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Aeropuertos y de la Ley de Aviación Civil, y entre otras reformas, son favorecer el derecho de las personas con discapacidad (...). Adicional a ello, la AFAC cuenta dentro de su marco normativo con la Circular Obligatoria CO SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras aeroportuarias y al servicio de transporte aéreo, la cual señaló que se encuentra en proceso de actualización y se estima que concluya en este año". De la revisión del decreto citado, se identificó que, en el artículo 33 de la Ley de Aviación Civil, se agregó un párrafo referente a que las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad; en tanto que, en el artículo 47 Bis fracción I, se precisó que entre las obligaciones de las personas concesionarias, asignatarias y permisionarias se encuentra la relativa a proporcionar un servicio eficiente y de calidad a las personas pasajeras, para lo cual deberán garantizar el respeto y cumplimiento de sus derechos, de lo que se destaca que para garantizar el derecho de las personas con discapacidad a ser transportados, se deberán establecer mecanismos de conformidad con las disposiciones técnico-administrativas para garantizar el transporte con las debidas medidas de seguridad operacional, y que la circular sustentada en la LGIPD planteó los elementos arquitectónicos de accesibilidad que deberán cumplir todos los concesionarios, permisionarios y operadores aeroportuarios que administran, operan, explotan y construyen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano.

En lo relativo a la formalización de un Convenio Marco de Colaboración con el IFT, las adiciones a la Ley de Aviación Civil y las disposiciones de la circular para impulsar medidas que favorezcan la atención de las personas con discapacidad en el rubro de las comunicaciones y la accesibilidad de las PCD al transporte aéreo, representan medidas aisladas en materia de inclusión de las personas con discapacidad, debido a que no corresponden a un estrategia integral y transversal del sector que derive de un análisis y reconocimiento de la problemática de las personas con discapacidad en los rubros de transporte y comunicaciones, que le permita a la SICT diseñar las intervenciones pertinentes

para avanzar en la atención de los factores problemáticos, ni demostró documentalmente la planeación formalizada con las actividades, responsables y los plazos para concertar acciones con el IFT, por lo que persisten los hallazgos observados.

c) Coordinación institucional

En cuanto a la participación de la SICT como uno de los representantes del Ejecutivo Federal ante la Junta de Gobierno del Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS) con atribuciones para intervenir en el establecimiento de políticas generales para la conducción del consejo, la Unidad de Asuntos Jurídicos “(...) se encuentra imposibilitada de proporcionar la documentación solicitada (...)”, toda vez que no ha sido designada como representante de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes en la Junta de Gobierno del CONADIS, lo anterior de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, que establece que los integrantes propietarios contarán con suplentes, quienes deberán tener un nivel mínimo de Subsecretario o Director General o su equivalente”, por lo que no dispone de evidencia documental; la DGAF precisó que “(...) la Dirección de Servicios Internacionales de Autotransporte de la Dirección Ejecutiva de Planeación y Desarrollo no cuenta con la información referida relacionada con el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, CONADIS y requerida en el punto aludido”; la CSIC señaló nuevamente lo informado en lo relativo al diseño programático y normativo sobre las atribuciones del IFT en el marco de la LFTyR, y la AFAC indicó que “(...) no cuenta con información al respecto”, lo que mostró debilidades en la coordinación.

Por lo anterior, se concluyó que la SICT requiere realizar un diagnóstico que le permita identificar la problemática de las personas con discapacidad en cuanto a las dificultades que enfrentan en el uso de transportes públicos y las comunicaciones que no son acordes con sus necesidades y, con base en ello, definir una estrategia programática y presupuestal con enfoque transversal para contribuir a su atención y aportar al cumplimiento de los elementos normativos de la legislación nacional y los programáticos relacionados con la inclusión de las personas con discapacidad, particularmente en los rubros de transporte público y las comunicaciones, así como a los compromisos internacionales de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ya que el Programa presupuestario (Pp) P001 no se asoció a la inclusión de las personas con discapacidad, por lo que careció de un Pp mediante el cual destine recursos a la atención de este grupo poblacional y que represente una herramienta útil para evaluar su desempeño y los avances en la atención del problema de las PCD; en materia programática, se detectó que en la planeación sectorial, si bien, se establecieron dos objetivos relacionados con las PCD, no se incluyó un diagnóstico que describa el estado actual del problema que enfrentan las personas con discapacidad, lo que denota que no es un tema prioritario del sector, y en cuanto al diseño normativo, en la legislación nacional se retomaron aspectos de accesibilidad al transporte y las comunicaciones del tratado internacional Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; no obstante, se determinó que el marco normativo de la SICT está desactualizado y desarmonizado con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD

para promover el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, ya que no se precisan las unidades administrativas y las funciones específicas por realizar para dar cumplimiento a estas disposiciones de la legislación nacional y los compromisos internacionales adquiridos por nuestro país, aunado a que existe una deficiente coordinación institucional con el CONADIS para el funcionamiento de la Junta del Gobierno del Consejo, factores que representaron debilidades en el diseño normativo, programático y presupuestal de la MIR.

La observación relacionada con la coordinación de la SICT, en su carácter de representante del Ejecutivo Federal ante la Junta de Gobierno del CONADIS, se presenta en el informe de la auditoría de desempeño núm. 94 “Diseño de la Política de Inclusión de las Personas con Discapacidad”, a cargo del Consejo.

2022-0-09100-07-0312-07-001 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en ejercicios fiscales siguientes, actualice y armonice su marco normativo y programático con la Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento en lo relativo a la elaboración de normas y programas para la accesibilidad; concesiones y permisos en el transporte y las comunicaciones con especificaciones técnicas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado y de desarrollo de infraestructura, y la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización, e incorpore la definición del término inclusión social que oriente sobre las actividades y los elementos que abarcan, a fin de que cuente con elementos normativos que posibiliten su actuación para dar cumplimiento a las atribuciones que le fueron otorgadas en materia de transporte público y comunicaciones, así como representante del Ejecutivo Federal ante la Junta de Gobierno del Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad y, con ello, favorezca el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, así como para aportar a los compromisos internacionales que adquirió nuestro país mediante la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en cumplimiento de lo establecido en los artículos 2, fracción IV, de la Ley de Planeación, y 3 del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas emprendidas para corregir las insuficiencias detectadas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

2022-0-09100-07-0312-07-002 Recomendación

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes elabore un diagnóstico actualizado para identificar la problemática y las dificultades de accesibilidad que enfrentan las personas con discapacidad en el uso de transportes públicos y las comunicaciones que no son acordes a sus necesidades, a fin de diseñar una estrategia programática y presupuestaria con enfoque transversal y armonizado con la legislación nacional y los elementos programáticos relacionados con la inclusión de las personas con discapacidad, para ejecutar los programas presupuestarios que destinen recursos a la atención de ese grupo poblacional y que sean herramientas útiles para evaluar su desempeño y los avances en la atención de la problemática que se defina y, una vez realizado, diseñe y elabore una evaluación con una periodicidad de 10 años para medir la eficacia de las medidas gubernamentales aplicadas, mediante la que se identifiquen sus necesidades y áreas de mejora para promover el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, en cumplimiento de lo que se mandata en los artículos 2, fracción IV, de la Ley de Planeación; 2, fracción III Bis, de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria; 19 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad; 3 del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y los numerales III.2 Etapas de la Metodología de Marco Lógico, apartado "Definición del problema"; IV.2.1 Contenido de la MIR, apartado "Alineación al PND y sus Programas"; y IV.2.2 Secuencia de elaboración de la MIR, apartados "Análisis del problema", "Definición del objetivo", y "Supuestos", incisos 2 "Análisis de la lógica horizontal" y 3 "Análisis de la lógica vertical", de la Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que emprenderá en los ejercicios subsecuentes para corregir la insuficiencia identificada.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

2. Normas y programas para la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte y las comunicaciones

El diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas aporta elementos normativos para favorecer la aplicación y cumplimiento de las atribuciones de la SICT en cuanto al derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones, a efecto de garantizar su accesibilidad en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad.

El resultado se presenta en los cuatro apartados siguientes: a) mecanismos de coordinación para el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas; b) normas y políticas diseñadas, elaboradas y ejecutadas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones; c) programas diseñados, elaborados y ejecutados

en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones, y d) evaluación de las normas, políticas y programas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones.

a) Mecanismos de coordinación para el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas

En cuanto a los lineamientos o procedimientos que, en 2022, la SICT empleó para el cumplimiento de sus atribuciones relativas al diseño, elaboración, ejecución y evaluación de las normas y programas para el desarrollo del transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad, la entidad fiscalizada proporcionó los argumentos de sus unidades administrativas como se muestra a continuación:

POSICIONAMIENTO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA SICT EN RELACIÓN CON LOS MECANISMOS DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE NORMAS, POLÍTICAS Y PROGRAMAS PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC precisó que “en cuanto al rubro de las comunicaciones se reitera lo descrito (...) en el Título Noveno, Capítulo II y Título Décimo Primero, Capítulo IV, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTyR) y los Lineamientos Generales, los cuales siguen vigentes”.
Dirección General de Servicios Técnicos (DGST).	La DGST explicó que “(...) con el objeto de establecer estándares de calidad en los servicios que se proporcionan a los usuarios en los autopistas y puentes de cuota ha elaborado el procedimiento para la Calificación de los Servicios que se Prestan a los Usuarios en los Autopistas y Puentes de Cuota, mediante el cual sistemáticamente se califican las instalaciones y servicios autorizados por la SICT. Los servicios que se evalúan son, entre otros, alojamiento, alimentación, sanitarios, servicios médicos, servicios a vehículos, de comunicaciones, vigilancia, información y cobro de cuota; así como las instalaciones para las personas con discapacidad necesarias para acceder a los servicios referidos y estacionamientos. Estos servicios pueden localizarse de forma independiente o integrada en paraderos de servicios. (...) El procedimiento (...) hace referencia a las siguientes normas: NOM-R-050-SCFI-2006, Accesibilidad para las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público. Especificaciones de seguridad, NOM-002-STPS-2010 Condiciones de Seguridad, prevención y protección contra incendios en los centros de trabajo y NOM-005-SSA, que establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de establecimientos para la atención médica de pacientes ambulatorios. La evaluación para conocer la calidad de los servicios (...) se realizó mediante visitas de inspección (...)”. Como evidencia aportó copia electrónica del procedimiento, de las tres normas en las que basó su elaboración y de dos oficios con los que comunicó a la Dirección General de Desarrollo Carretero la calificación de casetas, plataformas y caminos.
Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF).	La DGAF especificó que “en el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares indica en su artículo 42-B, apartado XI, que las terminales de pasajeros deben contar con instalaciones seguras y accesibles para las personas con discapacidad con lo siguiente: rampas de acceso a los diferentes servicios que preste la terminal, asientos reservados, sanitarios especialmente acondicionados y cassetas telefónicas a la altura adecuada”. Como evidencia proporcionó copia electrónica del procedimiento denominado Elaboración de Informes Institucionales.
Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	La AFAC indicó que “(...) se cuenta con la elaboración y publicación de la disposición técnico-administrativa CO SA-09.2/13 Lineamientos para la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad y/o Movilidad Reducida a las Infraestructuras Aeroportuarias y al Servicio de Transporte Aéreo, cuyo objetivo es homologar criterios de orden operativo, administrativo y de infraestructura en la prestación de servicios al público de transporte aéreo a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida, a fin de garantizar su accesibilidad a los servicios aéreos”.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-035 del 15 de junio de 2023.

Por lo que corresponde al señalamiento de la CSIC, se identificó que se refiere a los artículos 199, 200, 202 y 203 de la LFTyR en los que se establecen aspectos relacionados con las personas con discapacidad, así como la competencia que para ello tendrán la SICT y el IFT; en tanto que los Lineamientos Generales de Accesibilidad a Servicios en Telecomunicaciones para los Usuarios con Discapacidad, aun cuando se enfocaron en la atención de las personas con discapacidad, no se vincularon con las atribuciones otorgadas a la SICT en la LGIPD en lo relativo al derecho de las PCD al acceso al transporte y las comunicaciones, de acuerdo con lo que se detectó en el resultado núm. 1 “Diseño normativo, programático y presupuestario” del presente documento; mientras que el documento de la DGST se centró en la valoración de los servicios y la infraestructura carretera; el de la DGAF, se orientó a la elaboración de documentos administrativos para la rendición de cuentas, y el de la AFAC, se enfocó en la estandarización de la infraestructura en las terminales aeroportuarias considerando a las PCD, sin que aporten elementos relacionados con las actividades y áreas de la SICT involucradas en el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas para la atención de las personas con discapacidad, lo que denota que su normativa interna carece de documentos operativos que normen la ejecución de estos procesos para el cumplimiento de sus atribuciones establecidas en la LGIPD que favorezcan el desarrollo del transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones para garantizar la accesibilidad de las PCD.

En relación con los mecanismos de coordinación que, en 2022, la SICT efectuó con dependencias y entidades de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social para el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas que garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo y terrestre, así como a las comunicaciones, mediante las áreas de la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF), la dependencia indicó que “(...) realizaron una revisión y análisis razonable de la información solicitada dentro del ámbito de sus atribuciones con la finalidad de dar contestación (...)” y que “(...) en los archivos del periodo solicitado (...) de la DGAF no se encontró información respecto del punto solicitado”, lo que mostró que la secretaría no realizó acciones para colaborar con otras instancias para el cumplimiento de las atribuciones que le fueron otorgadas en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la AFAC agregó que “actualizar la circular obligatoria SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras aeroportuarias y al servicio de transporte aéreo, se estima que su actualización se concluya en este año”. Al respecto, si bien, la circular incluye elementos relacionados con las PCD en términos de la estandarización de la infraestructura en las terminales aeroportuarias, se reitera que el documento no establece las actividades y áreas de la SICT que intervienen en el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas en el transporte público y las comunicaciones para la atención de las personas con discapacidad, por lo que persisten las deficiencias observadas.

b) Normas y políticas diseñadas, elaboradas y ejecutadas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones

En lo relativo a las normas y políticas que, en 2022, la SICT diseñó, elaboró y ejecutó en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social para la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, la Unidad de Asuntos Jurídicos (UAJ) informó que “(...) en términos del artículo 11 del Reglamento Interior de Secretaría de Comunicaciones y Transportes (RISCT), no cuenta con facultades para ejecutar y evaluar en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno y representantes de los sectores privado y social para la accesibilidad de las Personas con Discapacidad al transporte público aéreo, terrestre y marítimo, así como a las comunicaciones. Cabe señalar que, en cuanto al transporte marítimo, con fecha 07 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, mediante el cual se trasladaron diversas facultades, competencias, atribuciones y recursos de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes a la Secretaría de Marina (...)” y la AFAC indicó que “(...) de una búsqueda exhaustiva en los archivos del periodo (...) no se encontró con información respecto del punto solicitado”.

De la revisión del ordenamiento que señaló la UAJ de la SICT, se identificó que el artículo establece las atribuciones de la unidad administrativa, entre las que se encuentran fungir como asesor jurídico y órgano de consulta, representante legal en trámites contenciosos y ante otras dependencias y entidades de la Administración Pública Federal en materia de adquisición, ocupación y regularización del derecho de vía y adquisición de inmuebles; no obstante, se precisa que en la LGIPD y su reglamento se otorgan atribuciones a la SICT para promover el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, cuyo cumplimiento se efectuará mediante el establecimiento de mecanismos de coordinación con autoridades competentes y empresas privadas, a fin de elaborar normas y programas que garanticen a las personas con discapacidad, la accesibilidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre, marítimo y las comunicaciones, lo que faculta a la dependencia para interactuar con instancias de los tres ámbitos de gobierno, así como con los sectores privado y social, aunado a que muestra que continúa haciendo referencia al transporte marítimo, situación que destaca la desactualización de su marco normativo y la desarmonización con la normativa en materia de Inclusión de las Personas con Discapacidad, de conformidad con lo que se determinó en el resultado núm. 1 “Diseño normativo, programático y presupuestario” del presente documento, y reveló que la SICT no diseñó, no elaboró, ni ejecutó normas y políticas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones.

En el Programa Anual de Trabajo 2022 de la SICT, se identificó que, en el marco del objetivo prioritario 3 del PSCT 2020-2024 “Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios

postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico”, se definió el compromiso de colaborar, dentro del marco de sus atribuciones, a desarrollar la Política de Inclusión Digital Universal, orientada a brindar acceso a las tecnologías de la información y la comunicación, incluyendo el internet de banda ancha para toda la población, haciendo especial énfasis en los sectores más vulnerables.

Respecto de las acciones realizadas para el cumplimiento de su compromiso y de los beneficios que, en 2022, esta política aportó al acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías de la información y la comunicación, así como al cumplimiento de las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD y su reglamento en materia del derecho al transporte público y comunicaciones, mediante la CSIC, la entidad fiscalizada señaló que “con base en el artículo 3, fracción XLIII, de la LFTyR, la Política de Inclusión Digital Universal es un conjunto de programas y estrategias emitidos por el Ejecutivo Federal orientados a brindar acceso a las tecnologías de la información y la comunicación, incluyendo el internet de banda ancha para toda la población, haciendo especial énfasis en sus sectores más vulnerables, con el propósito de cerrar la brecha digital existente entre los individuos, hogares, empresa y áreas geográficas de distinto nivel socioeconómico, respecto a sus oportunidades de acceso a las tecnologías referidas y el uso que hacen de éstas. En este sentido, en el ámbito de competencia de la coordinación, durante el año 2022 estuvo vigente el Programa de Conectividad en Sitios Públicos (PCSP) 2022 publicado por la SICT en el DOF el 31 de diciembre de 2021. (...) Su objetivo fue la identificación y localización de sitios públicos en todo el territorio nacional con necesidades de conectividad a internet, a fin de coadyubar a la conexión gratuita de la población, principalmente por la Empresa Productiva del Estado CFE Telecomunicaciones e internet para todos (...). Adicionalmente, el 5 de diciembre de 2022 se publicó en el DOF el Programa Nacional de Espectro Radioeléctrico 2022-2024, el cual establece objetivos y estrategias para focalizar la intervención del Estado en la solución del problema público: desarrollo desigual entre grupos sociales promueve el desarrollo eficiente de las telecomunicaciones y la radiodifusión para el beneficio de los usuarios a nivel nacional”.

Lo anterior mostró que, en 2022, se efectuaron medidas enfocadas al beneficio de los grupos vulnerables; sin embargo, la SICT no detalló, ni comprobó documentalmente la contribución de estas acciones al acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías de la información y la comunicación con seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, así como al cumplimiento de sus atribuciones establecidas en la LGIPD y su reglamento para favorecer el ejercicio del derecho de las PCD al transporte público y comunicaciones.

Respecto de la contribución del Programa de Conectividad en Sitios Públicos (PCSP) 2022 y del Programa Nacional de Espectro Radioeléctrico (PNER) 2022-2024, las unidades administrativas de la SICT señalaron lo siguiente:

POSICIONAMIENTO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA SICT EN RELACIÓN CON LA CONTRIBUCIÓN DEL PCSP 2022 Y EL PNER 2022-2024 A LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC precisó que “el Programa de Conectividad en Sitios Públicos (PCSP) es el instrumento de política pública que hace visible la demanda de sitios públicos prioritarios por conectar ubicados en Localidades de Atención Prioritaria de Cobertura Social. El PCSP busca contribuir al logro de la cobertura universal a través de la integración de una base de datos a la cual se le denomina Repositorio Único de Sitios Públicos (RUSP). Estos inmuebles están asociados a programas y proyectos públicos y con necesidades de conectividad a Internet gratuito, principalmente en aquellos inmuebles dentro de las Localidades de Atención Prioritaria de Cobertura Social. En este sentido, la SICT reafirma su compromiso por la inclusión digital de las personas con discapacidad a través del PCSP, ya que los criterios de elegibilidad del RUSP no son excluyentes de ninguna persona de la población, incluidas las personas con discapacidad. El PCSP no proporciona ningún servicio de Internet a la población, sino que es la referencia para considerar, especialmente, por la empresa CFE ‘Telecomunicaciones e Internet para todos’ para el diseño y desarrollo de sus planes de conexión en sitios públicos, así como para el Instituto Federal de Telecomunicaciones (IFT), toda vez que puede considerar el PCSP para establecer a los concesionarios de telecomunicaciones las obligaciones de cobertura geográfica, poblacional o social de conectividad en sitios públicos y de cobertura universal. En este contexto, el PCSP tiene un papel fundamental en la Política de Inclusión Digital Universal para coadyuvar en el acceso de las personas con discapacidad al propiciar que todos, incluidos aquellos que cuentan con alguna discapacidad para que tengan igualdad de oportunidades para acceder a Internet y sus beneficios en sitios públicos. Al eliminar las barreras tecnológicas, el PCSP facilita la participación, la educación, el empleo y la integración social de las personas con discapacidad en la sociedad digital” y, en cuanto al origen de los recursos presupuestarios empleados para efectuar las acciones relacionadas con dicha política, la CSIC agregó que “el Programa de Conectividad en Sitios Públicos 2022 no requiere recursos para su diseño y publicación. Es importante mencionar que (...) solo tuvo presupuesto para servicios personales (...), mientras que no se contó con recursos para gastos de operación, ni para proyectos, a pesar de que éstos fueron solicitados en tiempo y forma. Lo anterior, no fue impedimento para que (...) continuaran con sus atribuciones en el marco de sus atribuciones”.
Dirección General de Política de Telecomunicaciones y de Radiodifusión (DG PTR).	LA DG PTR indicó que “el PNER refleja los objetivos de la reforma en materia de telecomunicaciones, promoviendo la disponibilidad y el uso más eficiente del espectro radioeléctrico en México, mediante acciones a mediano y largo plazo, bajo criterios de competencia, pluralidad, convergencia, neutralidad tecnológica, transparencia y fomento a la innovación tecnológica (...). Por la naturaleza del programa (...), en él no se establecen acciones necesarias para el acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías de la información y la comunicación con seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad”.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-110 del 18 de agosto de 2023.

Lo anterior denota que dichos programas institucionales contienen elementos de atención a grupos vulnerables, sin que tengan relación y aporten al cumplimiento de las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD y su reglamento.

c) Programas diseñados, elaborados y ejecutados en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones

En lo correspondiente a la responsabilidad de la SICT, en conjunto con el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS), de elaborar un programa de transporte público accesible que considere los siete puntos siguientes:

1. La elaboración de un diagnóstico nacional con relación a la situación que guarda la accesibilidad del transporte en el país, incluyendo las zonas rurales e indígenas, con

la finalidad de identificar la solución a la problemática, las actuaciones y compromisos de los sectores involucrados.

2. El fomento, regulación y vigilancia del funcionamiento y operación de aeropuertos, estaciones ferroviarias, terminales de autotransporte federal y puertos, así como otras vías generales de comunicación, respecto de su accesibilidad para usuarios con discapacidad y realizar acciones que gradualmente la garanticen.
3. El impulso de la construcción, adecuación o remodelación de terminales y puertos en general, bajo el concepto de diseño universal y con la observancia de los instrumentos normativos específicos, que permita a las personas con discapacidad, su desplazamiento en dichos inmuebles de manera segura y autónoma.
4. La promoción de medidas de orden operativo y administrativo, que faciliten el uso de terminales y puertos en general por personas con discapacidad.
5. La coordinación del autotransporte federal con otros medios de transporte para que puedan dar un servicio integral y accesible a las personas con discapacidad.
6. El diseño de acciones tendientes a que los concesionarios y permisionarios fomenten la capacitación del personal que interviene en la administración y operación de terminales y puertos, y en general instalaciones e infraestructura de vías generales de comunicación, a efecto de brindar una atención adecuada a usuarios con discapacidad.
7. La evaluación por conducto de la SICT, respecto de la existencia, permanencia o retiro de medidas que brinden accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad a las personas con discapacidad en el uso del transporte público aéreo, terrestre y marítimo.

La Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFyM) informó que “(...) esta dirección (...) cuenta con información o documentación relacionada con los proyectos ferroviarios de la Ampliación de la Línea 3 del Tren Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Tren Interurbano México-Toluca y Ampliación del Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-AIFA (...)” en los cuales se tomó como premisa el concepto de accesibilidad, y por su parte la DGAF señaló que “(...) no cuenta con la información referida relacionada con el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, CONADIS (...”).

Lo anterior denota que, si bien, la DGDFyM emprendió acciones en el transporte ferroviario para generar las condiciones que favorezcan el desplazamiento de las personas con discapacidad que sufren dificultades de movilidad, no corresponde a un programa integral basado en las características que establece la normativa, lo que indica que la SICT no elaboró el programa que le manda la LGIPD y su reglamento para permitir la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte aéreo y terrestre con seguridad, comodidad,

calidad y funcionalidad para contribuir al ejercicio pleno de su derecho, por lo que representa una medida desvinculada de la coordinación del CONADIS y de las atribuciones de la dependencia en materia de inclusión.

En cuanto al programa de transporte que la SICT debió elaborar en coordinación con el CONADIS para permitir la accesibilidad de las personas con discapacidad en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, las unidades administrativas de la secretaría expresaron lo siguiente:

**POSICIONAMIENTO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA SICT RESPECTO DEL
PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ACCESIBLE, 2022**

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Dirección General de Autotransporte Federal (DGAf).	La DGAF señaló que “(...) durante 2022, (...) no recibió ninguna convocatoria para participar en el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, CONADIS. Asimismo, se indica que no se cuenta con antecedentes de participación en el CONADIS”.
Agencia Federal de Aeronáutica Civil (AFAC).	La AFAC precisó, por medio de la Dirección Ejecutiva de Seguridad Aérea, que “(...) de acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (...) a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil emitió la CO SA-09.2/13 ‘Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras y al servicio de transporte aéreo’, (...) que tiene como objetivo homologar criterios de orden operativo, administrativo y de infraestructura en la prestación de servicios al público de transporte aéreo a las personas con discapacidad y/o movilidad reducida, a fin de garantizar su accesibilidad, conforme a lo establecido por la Organización de Aviación Civil Internacional en su anexo 9 ‘Facilitación’, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad a dicho servicios en igualdad de condiciones en el ejercicio de sus derechos humanos y libertades, así como promover el respeto de su dignidad inherente bajo el entendido de que la discapacidad no es una enfermedad. Por tanto, se está dando cumplimiento pleno a dicho artículo de la ley. Por otra parte, en lo que respecta al art. 56 del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (...) es importante señalar que el artículo de la ley se refiere a nuestra participación en el Consejo, no así que la Agencia Federal de Aeronáutica Civil a través de esta Dirección de Seguridad de la Aviación Civil sea la responsable de la elaboración de dicho programa, en ese sentido, nos encontramos en la mejor disposición de colaborar con el multicitado programa, en el entendido de que estaremos pendientes de la convocatoria que para tal efecto se emita”. En tanto que, la Dirección de Aeropuertos expresó que “(...) no tiene facultad, ni atribución alguna para llevar a cabo coordinación con el CONADIS, por lo que está a mi cargo no tiene información al respecto”.
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC indicó que “(...) con base en sus atribuciones (...) no participa en la elaboración del programa de transporte”.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-110 del 18 de agosto de 2023.

Lo anterior reveló que la SICT no emitió un pronunciamiento ante el CONADIS respecto de la elaboración del programa de transporte accesible, aun cuando se encontró dentro de sus competencias como el responsable de realizar acciones que promuevan el derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones, ni precisó si diseñó, elaboró o ejecutó programas para el desarrollo de las comunicaciones.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la AFAC informó que “la Ley de Aeropuertos y su reglamento consideran de manera puntual que ‘los concesionarios y permisionarios de aeródromos civiles deberán adoptar las medidas necesarias que permitan atender de manera adecuada a las personas con discapacidad (...)’, establecido en el segundo párrafo del artículo 36, así como lo dispuesto en el artículo 37 del Reglamento de la Ley de Aeropuertos, el cual establece ‘los concesionarios y permisionarios deberán contar con las medidas, instalaciones y servicios necesarios para atender adecuadamente a las personas con discapacidad (...)’. Se tiene previsto continuar con la práctica de manera anual de las verificaciones técnico-administrativas a la infraestructura aeroportuaria y con el Programa de Vigilancia Continua a los proveedores de servicios aéreos, orientadas a supervisar y vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable” y la Dirección General de Planeación reiteró lo informado por la AFAC respecto de las disposiciones de la Ley de Aeropuertos y su reglamento; que la agencia cuenta con la circular obligatoria CO SA-09.2/13, y del posicionamiento de que continuará con las verificaciones técnico-administrativas a la infraestructura aeroportuaria, sin que estos aspectos aporten elementos respecto de la elaboración del programa de transporte accesible que el Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad le manda a la SICT, por lo que persisten las deficiencias observadas.

d) Evaluación de las normas, políticas y programas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones

En lo referente a la evaluación de las normas, políticas y programas para la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones, así como de las acciones de mejora implementadas por la SICT como resultado de su revisión, la secretaría proporcionó las respuestas de sus unidades administrativas, como se indican a continuación:

POSICIONAMIENTO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA SICT EN MATERIA DE EVALUACIÓN DE NORMAS, POLÍTICAS Y PROGRAMAS PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC precisó que “en cuanto al rubro de las comunicaciones se reitera lo descrito (...) en el Título Noveno, Capítulo II y Título Décimo Primero, Capítulo IV, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTyR) y los Lineamientos Generales, los cuales siguen vigentes”.
Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF).	La DGAF especificó que “(...) de una búsqueda exhaustiva en los archivos del periodo solicitado en la Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos de la DGAF no se encontró con información respecto del punto solicitado” y la Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Autotransporte explicó que, como resultado del acuerdo aprobado en sesión del 30 de noviembre de 2022 en la H. Cámara de Diputados, mediante el cual se exhortó a la SICT a modificar la NOM-001-SCT-2-2016 ‘Placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación empleadas en automóviles, tractocamiones, autobuses, camiones, motocicletas, remolques, semirremolques, convertidores y grúas, matriculados en la República Mexicana, licencia federal de conductor, calcomanía de verificación físico-mecánica, listado de series asignadas por tipo de vehículo, servicio y entidad federativa o dependencia de gobierno, especificaciones y método de prueba’, con el objetivo de sustituir el término capacidades diferentes por personas con discapacidad, y que “(...) está trabajando (...) para la modificación de los numerales donde se hace referencia a la denominación y pictograma de las personas con discapacidad (...)”.
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFyM).	La DGDFyM reiteró que “(...) esta dirección (...) cuenta con información o documentación relacionada con los proyectos ferroviarios de la Ampliación de la Línea 3 del Tren Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Tren Interurbano México-Toluca y Ampliación del Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-AIFA (...)”, en los cuales se tomó como premisa el concepto de accesibilidad.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-035 del 15 de junio de 2023.

Lo anterior evidenció que la modificación prevista a la NOM-001-SCT-2-2016 no es una mejora que resultó de evaluación de las normas diseñadas, elaboradas y ejecutadas en materia de accesibilidad de las PCD al transporte y las comunicaciones, en el marco de las atribuciones otorgadas a la SICT en la LGIPD y su reglamento, por lo que en conjunto con lo informado por la DGDFyM representan medidas desarticuladas con la materia de inclusión de las personas con discapacidad y denota que en lo relativo al autotransporte público y las comunicaciones no se realizaron acciones, en tanto que, en lo relativo al transporte aéreo, no comunicó su posicionamiento.

Por lo que se refiere a los avances en el desarrollo del transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones que la SICT logró mediante las normas, políticas y programas que, en 2022, diseñó, elaboró, ejecutó y evaluó, la CSIC precisó que “en cuanto al rubro de las comunicaciones se reitera lo descrito (...) en el Título Noveno, Capítulo II y Título Décimo Primero, Capítulo IV, de la Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión (LFTyR) y los Lineamientos Generales, los cuales siguen vigentes”; la DGAF señaló que “(...) en su momento no se identificó la problemática de accesibilidad a las personas con discapacidad, por lo que en el programa sectorial, en materia de autotransporte federal, no hay estrategias, ni líneas de acción para la atención de este tema” y remitió como evidencia documental la copia electrónica de un fragmento del ‘Programa de Trabajo 2022. Resultados’ que muestra las estrategias, líneas de acción, actividades, metas previstas y alcanzadas por la dirección en lo relativo al Objetivo Prioritario 2 del PSCT 2020-2024, y la DGDFyM enfatizó que “(...) esta dirección (...) cuenta con información o documentación

relacionada con los proyectos ferroviarios de la Ampliación de la Línea 3 del Tren Eléctrico de la Zona Metropolitana de Guadalajara, Tren Interurbano México-Toluca y Ampliación del Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-AIFA (...)” en los que informó que se tomó como premisa el concepto de accesibilidad, sin que estos argumentos y la documentación aporten elementos asociados el desarrollo del transporte y las comunicaciones.

La evidencia aportada permite concluir que la SICT requiere reestructurar su normativa interna para disponer de documentos operativos que normen el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social, de manera que le permitan realizar acciones que favorezcan el desarrollo del transporte y las comunicaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, debido a que, si bien, en 2022, la dependencia informó mediante sus unidades administrativas que, en materia de políticas, efectuó medidas enfocadas al beneficio de los grupos vulnerables en el marco de la Política de Inclusión Digital Universal; en lo relativo a los programas, la DGDFyM emprendió acciones en el transporte ferroviario para generar las condiciones que favorezcan el desplazamiento de las personas con discapacidad que sufran dificultades de movilidad bajo la premisa de la accesibilidad, y en cuanto a la evaluación prevé la modificación de la NOM-001-SCT-2-2016, éstas representan medidas aisladas y desarticuladas con la materia de inclusión de las personas con discapacidad, debido a que no se demostró documentalmente su contribución al acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías de la información y la comunicación; no acreditó que las actividades de la DGDFyM se efectuaron en conjunto con el CONADIS y que formaron parte del programa integral que la secretaría debió elaborar en materia de transporte público, ni que los ajustes a la NOM correspondieron a un proceso de revisión vinculado; no presentó un pronunciamiento institucional como el responsable del sector; careció de lineamientos o procedimientos que reglamenten la realización del diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas en colaboración con otras instancias para el cumplimiento de las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD; no realizó acciones para colaborar con otras instancias; que no planteó su posicionamiento ante el CONADIS en cuanto a la elaboración del programa de transporte accesible al encontrarse dentro de sus competencias como el responsable de realizar acciones que promuevan el derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones, y que su normativa se encuentra desactualizada y desarmonizada en materia de inclusión de las PCD al referirse aun al transporte marítimo.

2022-0-09100-07-0312-07-003 Recomendación

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, en coordinación con el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, elabore el programa de transporte público accesible que incluya los elementos siguientes: 1) la elaboración de un diagnóstico nacional actualizado en relación con la situación que guarda la accesibilidad del transporte en el país, que identifique las zonas rurales e indígenas, para contribuir a la solución de la problemática, las actuaciones y compromisos

de los sectores involucrados; 2) el fomento, regulación y vigilancia del funcionamiento y operación de aeropuertos, estaciones ferroviarias y terminales de autotransporte federal, así como otras vías generales de comunicación, respecto de su accesibilidad para usuarios con discapacidad y realizar las actividades que gradualmente la garanticen; 3) el impulso de la construcción, adecuación o remodelación de terminales, bajo el concepto de diseño universal y con la observancia de los instrumentos normativos específicos, que permitan a las personas con discapacidad su desplazamiento en esos inmuebles de manera segura y autónoma; 4) la promoción de medidas de orden operativo y administrativo, que faciliten el uso de terminales por personas con discapacidad; 5) la coordinación del autotransporte federal con otros medios de transporte para que puedan dar un servicio integral y accesible a las personas con discapacidad; 6) el diseño de acciones tendientes a que los concesionarios y permisionarios fomenten la capacitación del personal que interviene en la administración y operación de terminales y, en general, de instalaciones e infraestructura de vías generales de comunicación, a efecto de brindar una atención adecuada a usuarios con discapacidad; 7) la evaluación por parte de la secretaría, respecto de la existencia, permanencia o retiro de medidas que ofrezcan accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad a las personas con discapacidad en el uso del transporte público aéreo y terrestre, y 8) establecer la vigencia de su aplicación, los mecanismos de rendición de cuentas y transparencia, así como la periodicidad para revisar, actualizar o modificar su contenido, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 56, fracciones I, II, III, IV, V, VI y VII, del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que emprenderá en los ejercicios fiscales posteriores para corregir la insuficiencia identificada.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

2022-0-09100-07-0312-07-004 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, una vez que armonice su marco normativo y programático con la Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluya en su normativa procedural los lineamientos que normen el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social, de manera que le permitan realizar acciones que favorezcan el desarrollo del transporte y las comunicaciones para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, en atención de lo estipulado en los artículos 19, fracción I, de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad; 54 del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y segundo, capítulo I, numeral 9, norma tercera "Actividades de control", principio 12, elementos de control 12.01 y norma cuarta "Información y comunicación", párrafos primero y tercero, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual

Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que efectuará en los ejercicios fiscales subsecuentes para corregir las insuficiencias detectadas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

3. Concesiones y permisos en el transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones

La integración de especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personal capacitado en las concesiones y permisos para brindar servicios de transporte aéreo, férreo, autotransporte federal de pasajeros y comunicaciones contribuyen a que se garantice a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad.

El resultado se presenta en los dos apartados siguientes: a) mecanismos para asegurar la integración de elementos de accesibilidad de las PCD en las concesiones y permisos de transporte público y comunicaciones y b) concesiones y permisos de transporte y comunicaciones con elementos para la accesibilidad de las PCD.

a) Mecanismos para asegurar la integración de elementos de accesibilidad de las PCD en las concesiones y permisos de transporte público y comunicaciones

En lo referente a la definición de los términos “especificaciones técnicas”, “especificaciones antropométricas”, “apoyos técnicos y humanos”, “personal capacitado” y “desarrollo de infraestructura”, así como la disposición de lineamientos o manuales de procedimientos de la SICT que normaron la promoción de acciones para la integración de especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, la entidad fiscalizada proporcionó los argumentos de sus unidades administrativas, como se muestra a continuación:

ASPECTOS NORMATIVOS RELACIONADOS CON LA INTEGRACIÓN DE ASPECTOS DE ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LAS CONCESIONES Y PERMISOS, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC señaló que “en cuanto al sector comunicaciones, se informa que no es competencia de la SICT toda vez que, de conformidad con lo establecido en el artículo 15, fracción IV, de la LFTyR, es atribución del IFT otorgar las concesiones previstas en dicha Ley y resolver sobre su prórroga, modificación o terminación por revocación, rescate o quiebra, así como autorizar cesiones o cambios de control accionario, titularidad u operación de sociedades relacionadas con concesiones. Asimismo, de acuerdo con el artículo 129 corresponde al IFT verificar y supervisar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de la LFTyR, las disposiciones que deriven de ella, así como de las condiciones y obligaciones establecidas en las concesiones, autorizaciones y demás disposiciones aplicables”.
Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF).	En materia de lineamientos, la Dirección de Trámites de Servicios de Autotransporte de la DGAF precisó que “(...) no cuenta con la información solicitada (...) para el ejercicio 2022”; en tanto que, por lo que respecta a la definición de los términos, la Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Transporte expresó que “de conformidad con lo establecido en la Ley de Infraestructura de la Calidad, las especificaciones técnicas se establecen en las Normas Oficiales Mexicanas y como en el caso de la Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006 Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público – Especificaciones de seguridad” y la Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos proporcionó la definición ‘concesionarios’ y ‘permisionarios’ e indicó que “por lo que respecta a los demás términos no existe definición conceptual en la normatividad, en el ámbito de competencia de la SICT”.
Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC)	La AFAC indicó que “(...) en materia de transporte aéreo (...) emitió la Circular Obligatoria CO SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras y al servicio de transporte aéreo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de noviembre de 2013” y agregó que “(...) la Circular Obligatoria CO SA-09.2/13 publicada en DOF el 20 de noviembre de 2013 prevé lo siguiente: como ayudas técnicas y facilidades de transportación aeroportuaria”.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-035 del 15 de junio de 2023.

LFTyR: Ley Federal de Telecomunicaciones y Radiodifusión.

En cuanto al señalamiento de la CSIC, se identificó que, si bien, el artículo 15, fracción IV, de la LFTyR, establece las atribuciones del IFT en materia de otorgamiento de concesiones, se precisa que en la Sección II “De la Secretaría”, artículo 9, fracción I, del mismo ordenamiento, le corresponde a la SICT “emitir opinión técnica no vinculante al Instituto (...) sobre el otorgamiento, la prórroga, la revocación, así como la autorización de cesiones o cambios de control accionario, titularidad u operación de sociedades relacionadas con concesiones en materia de telecomunicaciones y radiodifusión”; asimismo, se enfatiza que, de conformidad con las leyes reglamentarias de la CPEUM, la secretaría tiene participación en el subsector en conjunto con el IFT en el otorgamiento, modificación, cesión y prórroga de las concesiones, asignaciones y permisos, así como para intervenir en el acceso de los usuarios con discapacidad a los servicios de telecomunicaciones, en igualdad de condiciones y en las acciones de movilidad de las personas, entre las que se incluyó a las personas con discapacidad, de acuerdo con el análisis del marco normativo del programa que se presentó en el resultado núm. 1 “Diseño normativo, programático y presupuestario”, del presente documento, con lo que se determinó que la dependencia está facultada para intervenir en las concesiones en materia de comunicaciones.

En cuanto a la emisión de opiniones técnicas, la Dirección General de Política de Telecomunicaciones y Radiodifusión (DGPTyR) señaló que "(...) tanto el IFT como la secretaría son autoridades cuyas facultades implican una coordinación, cada una dentro de sus competencias, respecto del otorgamiento, prórroga, revocación, así como la autorización de cesiones o cambios de control accionario, titularidad y demás movimientos estatutarios y corporativos que pretendan llevar a cabo los concesionarios en materia de telecomunicaciones y radiodifusión (...)" . Como evidencia, la unidad administrativa remitió copia electrónica de 57 oficios con 541 revisiones técnicas, correspondientes al ejercicio 2022, de cuya revisión se identificó que se señalaron aspectos relacionados con el cumplimiento de las disposiciones legales acerca de procedimientos de otorgamiento, prórroga y modificación de concesiones, aplicación del principio de neutralidad en las redes de internet y de asignación del espectro radioeléctrico, así como desarrollo de infraestructura e instalación de equipo en materia de telecomunicaciones y radiodifusión, sin que en las revisiones se detectaran aspectos vinculados al acceso de las personas con discapacidad a las comunicaciones en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad que favorezcan su independencia.

Por lo que corresponde a las áreas de la DGAF, se detectó que en la Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006 Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público – Especificaciones de seguridad, emitida el 19 diciembre de 2006, se integró en su bibliografía la Ley General para las Personas con Discapacidad de 2005 y se enfocó en el establecimiento de las especificaciones de seguridad aplicables a los espacios de servicio al público para posibilitar la accesibilidad a las personas con discapacidad, para lo cual incluyó un apartado de especificaciones en el que se señala que “un espacio construido de servicio al público será accesible siempre y cuando la ruta hacia el espacio de servicio y el espacio de servicio al público en sí, puedan ser utilizados por personas con discapacidad (...)", sin que fuera posible identificar la definición de los conceptos “especificaciones técnicas”, “especificaciones antropométricas”, “apoyos técnicos y humanos”, “personal capacitado” y “desarrollo de infraestructura”, aunado a que la norma está basada en un ordenamiento previo a la actual LGIPD, ni dispusiera de elementos normativos relacionados con la integración de estos aspectos en las concesiones de autotransporte federal; mientras que, en la circular a la que hizo referencia la AFAC, orientada a la estandarización de la infraestructura en las terminales aeroportuarias considerando a las PCD, cuyo sustento normativo contiene la LGIPD, se consideró la definición de los términos concesionario, permisionario y ayudas técnicas e incorporó el aparato de “facilidades en la infraestructura aeroportuaria” planteados como los elementos arquitectónicos de accesibilidad que deberán cumplir todos los concesionarios, permisionarios y operadores aeroportuarios que administran, operan, explotan y construyen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano.

Respecto de la definición de los conceptos que se consideran “especificaciones técnicas”, “especificaciones antropométricas”, “apoyos técnicos y humanos”, “personal capacitado” y “desarrollo de infraestructura”, con base en el contenido de la Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-2006 “Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de

servicio al público – Especificaciones de seguridad”, la DGAF informó que “la norma (...) no establece las definiciones de los conceptos (...); no obstante, para garantizar el abordaje y descenso preferente de las personas con discapacidad a las unidades de transporte, tales como permitir su acceso a los vehículos en forma previa a los pasajeros en general y otorgarles un lugar reservado que facilite su desplazamiento dentro del autobús”; que “el 22 de mayo de 2015 se recibió el oficio núm. 4.2.2.-0140/2015, girado por el entonces Director General Adjunto de Asuntos Jurídicos, en que se instruyó que se debe presentar particular atención en constatar que las instalaciones garanticen a las personas con discapacidad la accesibilidad para el desplazamiento y los servicios incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos o humanos y personas capacitado, señalando de manera enunciativa y no limitativa (...). El área jurídica de esta unidad administrativa sugirió lo siguiente: Los permisos de construcción y operación de terminales individuales y centrales de pasajeros de autotransporte federal, así como el considerado de carácter internacional, establecidos en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a efecto de evitar la repetición de quejas de usuarios, se proceda a solicitar como parte de los requisitos en la expedición de permisos o autorizaciones de este tipo, la observancia sobre el cumplimiento a las disposiciones establecidas en la Ley General para la Inclusión de Personas con Discapacidad, en su artículo 19 principalmente, y su reglamento respectivo (...). Por lo que se debe tener especial cuidado que las instalaciones de terminales y centrales cumplan con los requisitos, medidas y especificaciones técnicas de espacios para personas con discapacidad en el acceso general a dichas instalaciones de uso público; los cajones de estacionamiento suficiente y con señalización y espacios de maniobras adecuados; rampas de desplazamiento con inclinaciones y medidas técnicas autorizadas; sanitarios especiales para personas con discapacidad equipados correctamente; área de espera, teléfonos, acceso a taquillas, etc. (...) A partir de esta fecha se solicitó incluir en el acta de inspección ocular y reporte fotográfico lo señalado en la norma mexicana NMX-R-050-SCFI-2006 Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicio al público – Especificaciones de seguridad” y, en cuanto a lineamientos o manuales en materia de transporte ferroviario empleados para promover la integración de especificaciones técnicas en las concesiones, agregó que “(...) para el Tren Interurbano México-Toluca, Tren Suburbano en la ruta Cuautitlán-Buenavista y para el Tren Maya, se ha cumplido con lo establecido por el último párrafo del artículo 43 de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, en el sentido de establecer en éstos la obligación de que los concesionarios adopten las medidas adecuadas a los discapacitados y personas de edad avanzada (...); no obstante, la DGAF no acreditó la instrucción de la Dirección General Adjunta de Asuntos Jurídicos relativa a que en los permisos y autorizaciones se incluyera lo establecido en la LGIPD y su reglamento, ni los mecanismos de seguimiento para garantizar su cumplimiento, ni proporcionó evidencia documental sobre las actas de inspección ocular y reporte fotográfico que incluyeran los aspectos señalados en la norma mexicana y la referencia de la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario; no especificó las medidas que se deben incluir en las concesiones, aunado a que las medidas sugeridas por el área jurídica denotan especificaciones técnicas relacionadas con la infraestructura, sin que abarque lo relativo a las “especificaciones antropométricas”, “apoyos técnicos y humanos” y “personal capacitado”.

Se considera que, aun cuando se identificó la definición de algunos términos relacionados con las especificaciones para garantizar la accesibilidad de las PCD, específicamente en el transporte aéreo, denota que la SICT careció de un marco de referencia para definir las medidas que deberán incorporarse en las concesiones y permisos del transporte ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones, de conformidad con los términos empleados en la LGIPD y su reglamento, por lo que presentaron medidas aisladas en materia de inclusión de las personas con discapacidad y reveló que los documentos no proporcionaron elementos relacionados con las actividades y áreas de la SICT involucradas en la promoción de acciones para la integración de especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, ni se comprobó documentalmente lo relativo a la instrucción que se informó respecto del transporte ferroviario, por lo que su normativa interna carece de documentos operativos que normen la ejecución de sus atribuciones establecidas en la LGIPD para garantizar la accesibilidad de las PCD en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad.

- b) Concesiones y permisos de transporte y comunicaciones con elementos para la accesibilidad de las PCD

En lo correspondiente a las acciones previstas y realizadas por la SICT, en 2022, en lo relativo a la promoción para la integración de especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, la secretaría proporcionó las respuestas de sus unidades administrativas, como se indica a continuación:

POSICIONAMIENTO DE LAS UNIDADES ADMINISTRATIVAS DE LA SICT EN RELACIÓN CON LAS CONCESIONES Y PERMISOS DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES CON ELEMENTOS PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PCD, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC).	La CSIC reiteró que “en cuanto al sector comunicaciones, se informa que no es competencia de la SICT toda vez que, de conformidad con lo establecido en el artículo 15, fracción IV, de la LFTyR, es atribución del IFT otorgar las concesiones previstas en dicha Ley y resolver sobre su prórroga, modificación o terminación por revocación, rescate o quiebra, así como autorizar cesiones o cambios de control accionario, titularidad u operación de sociedades relacionadas con concesiones. Asimismo, de acuerdo con el artículo 129 corresponde al IFT verificar y supervisar, en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de la LFTyR, las disposiciones que deriven de ella, así como de las condiciones y obligaciones establecidas en las concesiones, autorizaciones y demás disposiciones aplicables”.
Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF).	La Dirección Ejecutiva de Normas y Especificaciones Técnicas y de Seguridad en el Transporte señaló que “los permisos que se otorgaron para construir y operar terminales de pasajeros garantizan que los espacios destinados para la atención de personas con discapacidad cumplan con las especificaciones antropométricas que se establecen en la Norma Mexicana NMX-R-050-SCFI-200, Accesibilidad de las personas con discapacidad a espacios construidos de servicios al público-Especificaciones de seguridad” y la Dirección Ejecutiva Normativa de Permisos expresó que “(...) derivado de una búsqueda exhaustiva en los archivos del periodo solicitado (...) no se encontró con información respecto de lo solicitado”.
Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC).	La AFAC indicó que “(...) tiene por objeto establecer, administrar, coordinar, vigilar, operar y controlar la prestación de los servicios de transporte aéreo nacional e internacional, aeroportuarios, complementarios y comerciales, así como aquellas expresamente otorgadas por el titular de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables a los concesionarios y permisionarios, quedando obligados a cumplir con la Circular Obligatoria CO SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras y al servicio de transporte aéreo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de noviembre de 2013 (...)” y la Dirección de Aeropuertos explicó que “(...) no tiene atribuciones y facultades de dar seguimiento, evaluar u otorgar concesiones y permisos relacionados con el transporte aéreo, por lo que no cuenta con reportes o evidencia documental (...)”.
Dirección General de Desarrollo Ferroviario y Multimodal (DGDFyM)	La DGDFyM precisó que “(...) incluyó en los títulos de concesión y asignación, para el desarrollo de infraestructura ferroviaria de transporte de pasajeros, como obligación, la accesibilidad a instalaciones que garanticen el desplazamiento y los servicios para usuarios con discapacidad, incluyendo especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, y personal capacitado (...)”. Como evidencia, la unidad administrativa proporcionó copia electrónica del título de asignación del Tren Interurbano México-Toluca, del título de concesión del Tren Suburbano ruta Cuautitlán-Buenavista, modificación al título de concesión de Ferrocarriles Suburbanos S.A.P.I., Tren Maya.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante los oficios núm. 5.1.0.1.-035 del 15 de junio de 2023 y 5.1.0.1.-114 del 21 de agosto de 2023.

Los argumentos de las unidades administrativas de la SICT denotan que, en 2022, aun cuando la AFAC informó que los concesionarios y permisionarios aeroportuarios deben aplicar la circular obligatoria, de cuya revisión se concluyó que se sustentó en la LGIPD y planteó los elementos arquitectónicos de accesibilidad que deberán cumplir todos los concesionarios, permisionarios y operadores aeroportuarios que administran, operan, explotan y construyen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano; que la DGAF afirmó que se garantiza que los permisos otorgados para construir y operar terminales de pasajeros cumplen las especificaciones antropométricas, y que la DGDFyM mostró que incluyó especificaciones técnicas, lo que representó la implementación de

medidas aisladas en materia de inclusión de las personas con discapacidad; asimismo, se constató que en las concesiones de transporte ferroviario no se incluyeron “medidas antropométricas”, “apoyos técnicos y humanos” y de “personal capacitado” y que la entidad fiscalizada no realizó acciones de promoción para la integración de especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de transporte público terrestre y de comunicaciones; además, la dependencia no proporcionó la documentación soporte para comprobar que las concesiones y permisos de autotransporte federal y el transporte aéreo incluyeron especificaciones técnicas y antropométricas de acuerdo con lo informado, ni las acciones previstas y realizadas con base en dichas especificaciones.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la CSIC añadió que “(...) no participa en las acciones de seguimiento y supervisión de concesionarios y permisionarios del transporte aéreo, ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones, tal y como se advierte en los artículos 19, fracción II, de la LGIPD, y 55 de su reglamento”, sin que este pronunciamiento aporte elementos respecto de las especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura incluidos en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de transporte público aéreo y terrestre, por lo que persisten las deficiencias observadas.

En el Programa Anual de Trabajo 2022 de la SICT, en el marco del objetivo prioritario 2 del PSCT 2020-2024, estrategia 2.5 “Diseñar e implementar las acciones que garanticen la calidad del servicio, la inclusión de los grupos vulnerables y la sustentabilidad del transporte”, acción puntual 2.5.8 “Fomentar el cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios para que las instalaciones y modos de transporte cuenten con las condiciones de accesibilidad universal y perspectiva de género y vigilar su cumplimiento, en coordinación con las instancias competentes en la materia”, se programó una inversión comprometida de 7.78 millones de pesos para asegurar que dentro de los Programas Maestros de Desarrollo (PMD) de ASUR (2019–2023), GAP (2020–2024) y OMA (2016–2020) existan inversiones relacionadas con accesibilidad y facilitación, entre lo que se destaca que en Monterrey, Ciudad Juárez, Torreón, Tampico, Zihuatanejo, Zacatecas y Mazatlán se efectúen adecuaciones para personas con capacidades diferentes.

Al respecto, la AFAC informó que “los concesionarios aeroportuarios tienen la obligación de realizar inversiones en cumplimiento de normativa nacional e internacional en materia aeroportuaria y con base en las necesidades de cada aeropuerto, por lo que, en atención a ello, se incluyeron en el programa de inversiones de los respectivos PMD de cada una de las concesionarias, inversiones para satisfacer las necesidades y facilitación para personas con discapacidad que utilicen infraestructura aeroportuaria”.

Respecto del cumplimiento del PAT 2022, la AFAC remitió las minutas de las reuniones trimestrales de revisión de avances de las inversiones del Plan Maestro de Desarrollo 2021-2025 de OMA, correspondiente a 2022, así como los programas de inversiones y sus

modificaciones, a partir de las cuales se identificaron los recursos programados y ejercicios de las acciones realizadas en la infraestructura aeroportuaria para la accesibilidad de las PCD, como se muestra en el cuadro siguiente:

RECURSOS EJERCIDOS PARA LA ACCESIBILIDAD DE LAS PCD EN LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA,2022
(Millones de pesos)

Aeropuerto	Recurso programado (a)	Recurso ejercido (b)	Cumplimiento % (c)=(b)/(a)*100
Total	3,071.9	579.7	18.9
1. Ciudad Juárez	101.8	0.0	0.0
2. Mazatlán	152.8	0.0	0.0
3. Monterrey	1,745.2	264.5	15.2
4. Tampico	194.9	0.0	0.0
5. Torreón	356.5	0.0	0.0
6. Zacatecas	367.9	315.2	85.7
7. Zihuatanejo	152.8	0.0	0.0

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT con el oficio núm. 5.1.0.1.-048 del 23 de junio de 2023.

De acuerdo con los reportes de avance trimestral, en 2022, se ejercieron 579.7 millones de pesos para la ejecución de acciones de accesibilidad de las PCD, cifra que representó el 18.9% respecto de los 3,071.9 millones de pesos programados, de los cuales comprobó documentalmente los recursos ejercidos en los aeropuertos de Ciudad Juárez y Mazatlán, sin que se informaran los gastos en Tampico, Torreón y Zihuatanejo, aun cuando se registraron con el estatus “En ejecución”. Como evidencia de las acciones realizadas, la AFAC remitió los reportes fotográficos de la infraestructura de los 7 aeropuertos señalados en el PAT 2022, que si bien muestran la ejecución de acciones de accesibilidad para las personas con discapacidad, no se identifican los montos destinados para su ejecución, si correspondieron a las acciones previstas y si se vincularon con las atribuciones de la SICT otorgadas en la LGIPD, aunado a que no remitió los programas de inversiones de los PMD de los grupos aeroportuarios ASUR, GAP y OMA en los que se identifiquen las necesidades de los aeropuertos para el desarrollo de infraestructura aeroportuaria para la accesibilidad de las PCD y los recursos destinados a dichas acciones, ni se pronunció respecto de las acciones en el transporte ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones, lo que denota que las acciones ejecutadas en el transporte aéreo por la AFAC son medidas aisladas y desarticuladas que no aportan elementos suficientes para garantizar la accesibilidad de las PCD en el transporte público y las comunicaciones.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la AFAC precisó que “la información mostrada (...) fue basada en los informes trimestrales, los cuales son de apoyo para conocer el avance físico y financiero de los aeropuertos, señalando que dicha información es con independencia al informe anual durante los primeros 3 meses del año siguiente que deben presentar los concesionarios para indicar el grado de cumplimiento anual total de las inversiones programadas (...). Asimismo, se aclara que los montos indicados (...) no son correctos, toda vez, que los respectivos Programas Maestros de Desarrollo se modificaron, con la finalidad de mantenerlos actualizados (...),

conforme a las necesidades actuales de dichos aeropuertos, dando como resultado los montos indicados en el archivo adjunto denominado 'tabla actualizada de inversiones OMA'. Por otro lado, se precisa que no es necesario que se ejecute al 100.0% cada uno de los conceptos de manera individual, entendiéndose que existirán a lo largo del tiempo economías vs excesos, es decir, conceptos que saldrán más baratos o más caros de lo programado, resultando que lo que deberán de comprobar los concesionarios es el haber ejercido el monto actual anual comprometido y la obra ejecutada, por lo que no se advierte incumplimiento alguno para tal fin"; para ello, remitió fotocopia de un listado de siete aeropuertos del Grupo Aeroportuario OMA e hizo mención a un enlace en el que se encuentra información de los pagos realizados por los concesionarios a los proveedores contratados, al cual no se pudo acceder, por lo que no acreditó con la respectiva documentación soporte las cifras actualizadas, ni el desglose de su integración.

En cuanto al origen y destino de los recursos ejercidos en los aeropuertos de Tampico, Torreón y Zihuatanejo explicó que "(...) los aeropuertos son privados y con base en el Anexo 7 de sus respectivos Títulos de Concesión para la administración, operación, explotación y en su caso, construcción, la mayoría de los recursos son generados a través de la Tarifa Máxima Conjunta autorizada, la cual va directamente relacionada con el programa de inversiones autorizado en su respectivo PMD, el cual es revisable cada 5 años, y el destino de dichos recursos va encaminado principalmente a ejercerlos en los proyectos necesarios para mantener los aeropuertos en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad para los pasajeros".

La AFAC agregó que "los PMD son documentos donde se describe y definen las etapas de crecimiento a corto, mediano y largo plazo de los aeropuertos de manera ordenada y planificada. (...) Dentro de los PMD, se incluye un programa de inversiones, a través del cual se realiza la planificación de proyectos mediante la estimación de costos paramétricos para los anteproyectos propuestos, sobre los cuales se establecen los recursos financieros que prevén destinarse a cada uno de los elementos que conforman la infraestructura aeroportuaria (...). Por lo que, conforme al Reglamento de la Ley de Aeropuertos, donde se establece que los PMD son documentos que pueden ser susceptibles de modificaciones, mismas que se deberán presentar ante la Autoridad Aeronáutica para su revisión y en su caso, aprobación; derivado de lo anterior, el Grupo Aeroportuario Centro Norte (OMA) ingresó solicitudes de modificación de las 13 concesionarias que opera, mismas que fueron aprobadas, toda vez que el importe anual de compromiso de inversión no tiene afectación alguna, siendo únicamente una redistribución de montos dentro de los años del quinquenio vigente 2021-2025. (...) Finalmente, es menester resaltar que la inversión de capital incluida en los programas de inversión de los PMD correspondientes a los Grupos Aeroportuarios privados, como (...) el Grupo Aeroportuario del Centro-Norte (...), es meramente propia, es decir, la mayoría de los ingresos obtenidos por la prestación de los servicios aeroportuarios, complementarios y comerciales son destinados para atender sus compromisos de inversión indicados en sus respectivos PMD, por lo que ni el Gobierno Federal, ni la SICT destinan recursos públicos para la ejecución de los proyectos de inversión en comento".

Al respecto, se precisa que los datos relacionados con las inversiones programadas y ejercidas en los aeropuertos del Grupo Aeroportuario OMA, correspondientes al ejercicio 2022, se retomaron de la documentación proporcionada por la agencia, sin que en ésta se explicaran los aspectos descritos sobre las modificaciones que motivaron la actualización de los montos comprometidos; en tanto que, en lo relativo a los recursos ejercidos en el Grupo Aeroportuario OMA, se considera que la dependencia tiene competencias en relación con el ejercicio y seguimiento de la inversión prevista para realizar adecuaciones a la infraestructura aeroportuaria para la accesibilidad de las PCD, debido a que lo integró como un compromiso dentro de su PAT 2022, por lo que prevalecen las deficiencias documentales identificadas.

De las pruebas que aportó la SICT se concluye que requiere rediseñar su normativa interna para contar con un marco de referencia que le permita definir las especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura deberán incorporarse en las concesiones y permisos del transporte ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones y para garantizar, con una seguridad razonable, el adecuado desarrollo del proceso para la integración de dichas especificaciones para el cumplimiento de sus atribuciones establecidas en la LGIPD y, con ello, favorecer la accesibilidad de las personas con discapacidad, así como perfeccionar sus mecanismos para la generación de información de calidad, útil, confiable y oportuna respecto de las acciones que realiza, debido a que se verificó que, en 2022, para el transporte ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones no dispuso de la definición de las especificaciones a las que se hace referencia en la normativa de inclusión de las PCD, ni contó con lineamientos o procedimientos que reglamenten su incorporación en las concesiones y permisos de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones; que no realizó acciones de promoción para la integración de las especificaciones en las concesiones y permisos; que las asignaciones y concesiones en materia de transporte ferroviario se refieren a especificaciones técnicas y personal capacitado, sin considerar especificaciones antropométricas, y que sus mecanismos para la generación de información no le permitieron contar con la documentación que comprobara que las concesiones y permisos relacionados con el autotransporte federal y el transporte aéreo incorporaron las especificaciones que benefician el desplazamiento de las PCD, ni la totalidad de los recursos ejercidos por la AFAC en las acciones ejecutadas en la infraestructura aeroportuaria de Tampico, Torreón y Zihuatanejo, ni la relación de éstas con las atribuciones de la SICT otorgadas en la LGIPD, factores que mostraron que la secretaría efectuó acciones aisladas que no aportaron al ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte, los sistemas y las comunicaciones que garanticen su accesibilidad.

2022-0-09100-07-0312-07-005 **Recomendación**

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, una vez que armonice su marco normativo y programático con la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incluya en su normativa procedural los lineamientos que reglamenten las acciones para promover ante las autoridades competentes de la Administración Pública de los tres órdenes de gobierno e instituciones

del sector privado que coordinan, dirigen y operan los servicios que se encuentran bajo las modalidades de concesión y permiso para la incorporación de las especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura, considerado la base conceptual de dichas especificaciones de manera que disponga de un marco de referencia para garantizar, con una seguridad razonable, el adecuado desarrollo de sus procesos que favorezca el desplazamiento en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad para las personas con discapacidad, y defina los esquemas de seguimiento y supervisión de su cumplimiento por parte de los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo, ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones, en atención de lo que se señala en los artículos 19, fracción II, de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad; 55 del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y segundo, capítulo I, numeral 9, norma tercera "Actividades de control", principio 12, elemento de control 12.01, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que llevará a cabo en los ejercicios fiscales subsecuentes para corregir las deficiencias detectadas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

4. Promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad

La promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad promueven la cortesía urbana y respeto hacia estas personas en su tránsito por la vía y lugares públicos, así como en los medios radiofónicos, televisivos e impresos del país, a efecto de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones.

El resultado se presenta en los dos apartados siguientes: a) convenios suscritos para la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las PCD y b) campañas de educación vial y sensibilización hacia las PCD promovidas y difundidas.

a) Convenios suscritos para la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las PCD

En lo referente a los lineamientos o manuales de procedimientos de la SICT que norman su colaboración mediante convenios con las autoridades competentes de los gobiernos de las entidades federativas e instancias de los sectores privado y social, así como con los concesionarios de los medios de comunicación para la promoción y difusión de campañas de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las

comunicaciones, por medio de exposiciones gráficas y audiovisuales, contratación de propaganda para la utilización de espacios en medios radiofónicos, televisivos e impresos para divulgar información, la secretaría proporcionó los argumentos de sus unidades administrativas, como se muestra a continuación:

LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON LA SUSCRIPCIÓN DE CONVENIOS PARA LA PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN DE CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN VIAL Y SENSIBILIZACIÓN HACIA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2022

Unidad Administrativa	Argumento y evidencia aportada
Dirección General de Servicios Técnicos (DGST).	<p>La DGST precisó que “(...) con fundamento en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, en el Objetivo Prioritario 1, Estrategia Prioritaria 1.2, Acción Prioritaria 1.2.7, y a través de la DGST en coordinación con la Dirección General de Comunicación Social, realiza las Campañas de Seguridad Vial, las cuales son una estrategia de marketing social que incorpora publicidad y marketing directo a la población en general. El objetivo es crear un canal de comunicación entre la población usuaria de la Red Carretera Federal y la SICT para que el país tenga usuarios seguros y responsables. La difusión de la Campaña de Seguridad Vial se realiza por los medios electrónicos siguientes:</p> <p>Cuentas oficiales de la SICT:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Facebook: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, https://www.facebook.com/SICT.com➤ Twitter: SICT México, @SICTmx, https://twitter.com/SICTmx➤ Instagram: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, sct_mx, https://www.instagram.com/sct_mx/➤ TikTok: sict_mx, https://www.tiktok.com/@sict_mx?_t=8cizGtaEvQb&r=1 <p>Los tipos de usuarios a los que va dirigida son los que indica la jerarquía de movilidad que estableció la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMySV) en su artículo 6: personas peatonas, personas con discapacidad y movilidad limitada, ciclistas y usuarios de vehículos no motorizados, usuarios y prestadores del servicio de transporte público de pasajeros, prestadores de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías y usuarios de vehículos motorizados particulares”.</p> <p>Como evidencia proporcionó copia electrónica del gráfico Jerarquía de Movilidad, la LGMySV, de una publicación denominada “Ema caminera y Juan Caminero” y de un video en TikTok sobre las señales restrictivas.</p>
Dirección General de Comunicación Social (DGCS).	La DGCS indicó que “se realizó una búsqueda exhaustiva en los archivos de la dirección (...), y no se encontraron lineamientos o manuales de referencia”.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en la información proporcionada por la SICT, mediante el oficio núm. 5.1.0.1.-035 del 15 de junio de 2023.

De la revisión de la información proporcionada por la DGST, se identificó que la jerarquía de movilidad establecida en la LGMySV indica la priorización de los grupos en situación de vulnerabilidad para orientar la planeación, diseño e implementación de políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad, de lo que se destaca que, en el orden de prelación, las personas con discapacidad y de movilidad limitada se ubican en primer lugar; en tanto que la publicación “Ema caminera y Juan Caminero” mostró datos estadísticos sobre los siniestros viales para fomentar una movilidad segura y sostenible, pero no se indicó el medio que se empleó para su difusión y el video pretendió fomentar la consulta del Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, sin que estas acciones aporten elementos asociados con las actividades y áreas de la SICT involucradas en la suscripción de convenios con las autoridades competentes de los gobiernos de las entidades federativas e instancias de los sectores privado y social, así como con los concesionarios de los medios de

comunicación para la promoción y difusión de campañas de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones, lo que denota que, si bien la LGMySV contiene aspectos enfocados en la atención de las personas con discapacidad, su normativa interna carece de documentos operativos que normen la ejecución de sus atribuciones otorgadas en la LGIPD respecto de la colaboración con otras instancias públicas y privadas para la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad.

Por lo que corresponde a los convenios que, en 2022, la SICT suscribió con las autoridades competentes de los gobiernos de las entidades federativas e instancias de los sectores privado y social, así como con los concesionarios de los medios de comunicación para la promoción y difusión de campañas, mediante exposiciones gráficas y audiovisuales, y la información en espacios de medios radiofónicos, televisivos e impresos, en materia de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y de las comunicaciones, la DGCS señaló que “se realizó una búsqueda exhaustiva en los archivos de la dirección (...), y no se encontraron convenios suscritos entre la SICT”, lo que reveló que la secretaría no firmó instrumentos de colaboración con otras instancias para promover y difundir campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad para fomentar el respeto en el uso de transportes y medios de comunicación.

b) Campañas de educación vial y sensibilización hacia las PCD promovidas y difundidas

En cuanto a la exposiciones gráficas y audiovisuales, así como de la utilización de espacios en medios radiofónicos, televisivos e impresos, previstos y realizados en 2022, para la promoción y difusión de campañas en materia de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones, la DGCS proporcionó copia electrónica del “Acuerdo por el que establecen los Lineamientos Generales para el registro y autorización de las Estrategias y Programas de Comunicación Social y de Promoción y Publicidad de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para el ejercicio fiscal 2022”, emitido por la Secretaría de Gobernación, en el que se determinaron las bases para la autorización, supervisión y evaluación de la difusión que se realice para una población objetivo.

Asimismo, la dependencia remitió el documento “Testigos en redes sociales” por medio del cual se verificó que, en 2022, la SICT efectuó 17 publicaciones mediante sus redes sociales relativo a cinco temas, de las cuales el 17.7% (3) mostró elementos relacionados con las personas con discapacidad sobre la infraestructura accesible para usuarios con discapacidad, en el marco de la 3^a. Jornada de Seguridad Vial 2022, y mujeres con discapacidad, sin que aportara información que permitiera verificar su vinculación con las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD y su reglamento; mientras que el 82.3% (14) restante estuvo enfocado en temas de seguridad vial, ciberseguridad e igualdad de género, por lo que no se identificaron elementos relacionados con la atención e inclusión de las

personas con discapacidad; aunado a ello, se detectó que publicó únicamente en sus medios de difusión oficial sin colaborar con otras instancias públicas, ni privadas y que los temas difundidos se refieren a los medios de transporte terrestre, sin que se considere el transporte aéreo, ni las comunicaciones, lo que denota que la dependencia no realizó exposiciones gráficas y audiovisuales, ni utilizó espacios en medios radiofónicos, televisivos e impresos para la promoción y difusión de campañas en materia de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones que fomenten el respeto en el uso de transportes y medios de comunicación, a efecto de favorecer el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte, los sistemas y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

En lo correspondiente a los criterios con base en los cuales la SICT definió el contenido de sus publicaciones, la DGCS indicó que “revisa la Identidad Gráfica de los contenidos a difundir de conformidad con el Manual de Identidad gráfica para el Gobierno Federal”. De la revisión del manual, se identificó que planteó los elementos visuales fundamentales con base en los cuales se construye la imagen de la actual administración y que deben aplicarse en papelería; materiales de difusión, publicitarios y para redes sociales; sitios en gob.mx; eventos, señalización y fachadas de inmuebles; publicaciones editoriales; vestimenta, vehículos, entre otros, sin que especifique el contenido que deberá integrarse en el material gráfico, visual y audiovisual para la promoción y difusión de campañas de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones, factores que denotan que su normativa interna carece de documentos que determinen las pautas a seguir en la elaboración de los mensajes y temas prioritarios que se comunicarán para favorecer el respeto hacia la personas con discapacidad en el uso de transportes y medios de comunicación.

Al respecto, la DGCS proporcionó documentación y aclaraciones relacionadas con las acciones realizadas en 2022 respecto de su vinculación con las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD, si se efectuaron en colaboración con instancias públicas y privadas, la procedencia de los recursos para implementarlas y los criterios para definir su contenido, las cuales revelaron acciones genéricas que no se focalizaron en la atención de las PCD y aportó elementos para confirmar que la SICT no suscribió convenios con los concesionarios de los medios de comunicación para el uso de espacios en medios radiofónicos, televisivos e impresos del país, a efecto de realizar programas y campañas gráficas y audiovisuales que difundan una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con la LGIPD, impulsar la difusión de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía y lugares públicos, la no discriminación e incorporar en los contenidos televisivos programas de formación, sensibilización y participación de las personas con discapacidad, y mostró que su normativa interna no contó con documentos que determinen el contenido de los mensajes y temas prioritarios que se comunicarán para favorecer el respeto hacia la personas con discapacidad en el uso de transportes y medios de comunicación; asimismo, no comprobó la asociación de la 3^a Jornada de Seguridad Vial

2022 y Mujeres con discapacidad con las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD y su reglamento, no se pronunció en cuanto a campañas relacionadas con el transporte aéreo y las comunicaciones, no especificó con cargo a qué Programa presupuestario se efectuaron los gastos de la 3^a. Jornada de Seguridad Vial 2022 y Mujeres con Discapacidad.

En atención a la notificación de los resultados finales y las observaciones preliminares, la DGCS añadió que “en el ejercicio 2022 integró a su programa de promoción y difusión en redes sociales posteos que contienen los temas siguientes: jerarquía de movilidad; seguridad vial y accesibilidad. 3^a Jornada de Seguridad Vial 2022; festival de ciberseguridad; juntas y juntos por la igualdad de género, y mujeres con discapacidad. Para el ejercicio 2023, la DGCS actualmente diseña elementos y contenidos que promuevan y difundan acciones específicas en los temas recomendados” y que “en el ejercicio 2023 (...) ha implementado 2 posteos por mes en redes sociales en materia de educación vial que favorece el derecho e inclusión de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones. La difusión y promoción incluye los temas siguientes: Mujeres con discapacidad; Descuento SICT periodo vacacional semana santa y verano 2023; Seguridad vial; zonas e instalaciones designadas al uso de personas con alguna discapacidad, y Permisionarios con convenios para realizar descuento a personas con discapacidad”. Como evidencia, la unidad administrativa proporcionó los testigos del material difundido.

Por su parte, la Dirección General de Servicios Técnicos (DGST) proporcionó las aclaraciones y documentación relacionadas con la vinculación de las Jornadas de Seguridad Vial con las atribuciones de la secretaría establecidas en la LGIPD; con los lineamientos para su elaboración; el origen de los recursos con los que se realizó la 3^a Jornada de Seguridad Vial 2022, y el mecanismo para medir el impacto de esta campaña.

Los argumentos y la documentación proporcionada por la DGCS y la DGST mostraron que realizaron acciones para la población en general, sin que se focalizaran en la atención de las PCD, ya que no corresponden a un estrategia integral y transversal del sector que derive de un análisis y reconocimiento de la problemática de las personas con discapacidad en los rubros de transporte y comunicaciones, y enfatizaron la necesidad de disponer de mecanismos programáticos y presupuestales que le permitan a la dependencia destinar recursos a la atención de las personas con discapacidad, a efecto de avanzar en la resolución de la problemática que enfrentan, por lo que prevalecen las deficiencias observadas.

Respecto de la disposición de un mecanismo diseñado e implementado por la SICT para medir el efecto de las campañas de educación vial y sensibilización realizadas, en 2022, en cuanto al logro del objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte aéreo y terrestre, así como para difundir en los medios de comunicación una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de la LGIPD y los resultados que obtuvo con su aplicación, la DGCS informó que “se realizó una búsqueda exhaustiva en los archivos de la dirección (...), y no se cuenta con medición del efecto de la campaña realizada”, aun cuando en el Acuerdo por el que establecen los Lineamientos Generales para el registro y autorización de las Estrategias y Programas de Comunicación Social y de Promoción y Publicidad de las dependencias y entidades de la Administración

Pública Federal para el ejercicio fiscal 2022, se precisó que “(...) al realizar su Programa Anual de Comunicación Social (...) debe contener metas y procedimientos de evaluación de las campañas (...)”.

En relación con el esquema de evaluación, la DGCS indicó que “por lo que hace a la medición del impacto de la campaña ‘Carretera Segura 2022’, la dirección general, de conformidad con el Capítulo VII del Acuerdo por el que establecen los Lineamientos Generales para el registro y autorización de las Estrategias y Programas de Comunicación Social y de Promoción y Publicidad de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal para el ejercicio fiscal 2022, realizó el estudio post-test (...)”. Como evidencia proporcionó el documento denominado “Estudio post-test de la campaña Carretera Segura, versiones: automóviles, autotransporte, accidentes autos, mayo 2022”, con el cual la dependencia determinó que el 80.0% de las 1,207 personas entrevistadas consideró que con su publicidad visual y auditiva se amplió su conocimiento sobre la labor de la SICT; la calificación promedio sobre la utilidad de la información fue del 9.4, la importancia de 9.3 y la motivación a la reflexión sobre la seguridad vial en las carreteras fue de 9.2, y sobre la efectividad de la campaña fue de 9.2 respecto de la importancia de dar a conocer la seguridad vial en las carreteras, lo que mostró que, si bien dispuso de un mecanismo para evaluar la eficiencia y eficacia de la campaña de seguridad vial, no contó con un parámetro que le permita evaluar la utilidad de sus publicaciones en cuanto al objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación y la difusión en los medios de comunicación de una imagen de las PCD acorde con la LGIPD, de manera que le genere información de calidad, confiable y oportuna para la toma de decisiones en las futuras campañas que difunda y, con ello, defina acciones de mejora respecto de lo que pretende comunicar.

Por lo anterior, se concluye que la SICT requiere replantear su normativa interna para disponer de documentos operativos que normen la suscripción de convenios con las autoridades competentes de los gobiernos de las entidades federativas e instancias de los sectores privado y social, así como con los concesionarios de los medios de comunicación para la promoción y difusión de campañas de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones, a efecto de que le permita colaborar con otras instancias y, con ello, lograr un mayor alcance en medios radiofónicos, televisivos e impresos y para definir el contenido de los mensajes y temas prioritarios que se comunicarán para fomentar el respeto hacia las personas con discapacidad en el uso de transportes y medios de comunicación, y diseñar e implementar un mecanismo de medición del efecto de las campañas que realice, ya que si bien, se verificó que, en 2022, la SICT realizó tres publicaciones mediante sus redes sociales con elementos relacionados con las personas con discapacidad, no comprobó que se asociaron con sus atribuciones establecidas en la LGIPD y su reglamento, por lo que representaron medidas desvinculadas con la inclusión de las personas con discapacidad y mostró que no realizó acciones de promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad; no presentó un pronunciamiento institucional como el responsable del sector; aunado a que no dispuso de lineamientos o procedimientos que reglamenten la suscripción de instrumentos de colaboración con entidades federativas y los sectores privado y social;

no informó sobre los temas difundidos en cuanto al transporte aéreo y las comunicaciones, y no contó con un parámetro que le permita evaluar la utilidad de sus publicaciones en lo referente al logro del objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte aéreo y terrestre, así como para difundir en los medios de comunicación una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de la LGIPD, aspectos que revelaron que la secretaría no favoreció el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte, los sistemas y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

2022-0-09100-07-0312-07-006 Recomendación

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, una vez que armonice su marco normativo y programático con la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento, incorpore en su normativa procedural los lineamientos que normen la suscripción de convenios con las autoridades competentes de los gobiernos de las entidades federativas e instancias de los sectores privado y social, así como con los concesionarios de los medios de comunicación para la promoción y difusión de campañas de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad que hagan uso del transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones; que establezca las pautas del contenido de las exposiciones gráficas y audiovisuales, así como los mensajes y temas prioritarios que se comunicarán en espacios radiofónicos, televisivos e impresos para la promoción y difusión de campañas en materia de educación vial, cortesía urbana, respeto, apoyo, no discriminación y sensibilización hacia las personas con discapacidad en el uso de transportes y medios de comunicación, y defina un parámetro para evaluar la utilidad de sus publicaciones en lo referente al logro del objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte aéreo y terrestre, y para difundir en los medios de comunicación una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, a efecto de que le permita colaborar con otras instancias y, con ello, lograr un mayor alcance en medios radiofónicos, televisivos e impresos, en atención de los términos estipulados en los artículos 19, fracciones III y IV, de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad; 57, párrafos primero, segundo y tercero, y 59, párrafo segundo, del Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y segundo, capítulo I, numeral 9, norma tercera "Actividades de control", principio 12, elemento de control 12.01, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que implementará en los ejercicios fiscales posteriores para corregir las deficiencias identificadas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

5. Contribución en el transporte público y las comunicaciones para el desarrollo integral y la inclusión de las personas con discapacidad

Disponer de mecanismos que permitan evaluar el efecto de las acciones operativas en el cumplimiento de compromisos superiores aporta elementos para ponderar en qué medida el programa contribuye al logro de éstos.

Al respecto, la Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC) señaló que “(...) para el sector comunicaciones, se reitera (...) que con base en el artículo 15, fracción IV, de la LFTyR corresponde al IFT otorgar las concesiones de los servicios de telecomunicaciones y radiodifusión previstas en dicha Ley, así como el artículo 291, referente a la atribución del IFT de verificar y supervisar, en el ámbito de su competencia, las condiciones y obligaciones establecidas en las concesiones, autorizaciones y demás disposiciones aplicables. Adicionalmente, es importante mencionar que, de acuerdo con el artículo 194 de la LFTyR, es la Secretaría de Economía quien emitirá las normas oficiales mexicanas en coordinación con el IFT en las cuales se establezcan las obligaciones específicas que deberán observar los concesionarios o autorizados, con el objeto de garantizar la protección efectiva de los derechos de los usuarios previstos en la Ley Federal de Protección al Consumidor y en la propia LFTyR”.

En cuanto al autotransporte federal, la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) indicó que “se reitera que, dentro del programa sectorial, en materia de autotransporte federal, no hay estrategias ni líneas de acción para atender la problemática de accesibilidad para personas con discapacidad, por lo tanto, no existe un indicador para medir esta acción”.

En materia de transporte aéreo, la Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) precisó que “las evaluaciones (...) se efectúan mediante las inspecciones y Verificaciones Técnico-Administrativas (VTA) que se realizan a los aeródromos civiles dentro del territorio nacional, con base en el documento CO SA-09.2/13 Lineamientos para la accesibilidad de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a las infraestructuras y al servicio de transporte aéreo. (...)”. Como evidencia, la unidad administrativa proporcionó copia electrónica del Acta Administrativa Circunstanciada relativa a la VTA realizada en el Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, S.A. de C.V., del 28 de noviembre de 2022, en la que se presentaron los incumplimientos detectados en relación con los lineamientos CO SA-09.2/13, sin que se acreditara el número de verificaciones técnico administrativas realizadas en el año y en las que mostrara si identificó hallazgos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad y, en su caso, las acciones emprendidas por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo para corregir las deficiencias detectadas.

Al respecto, la Dirección de Aeropuertos precisó que “(...) se hace saber que dentro de la normativa nacional se cuenta con la Circular Obligatoria CO SA-09.2/13, misma que fue desarrollada por la Dirección de Seguridad de Aviación Civil, por lo que se sugiere consultar a dicha área de especialidad de la AFAC (...), toda vez que en la Dirección de Aeropuertos no

se practican verificaciones técnico-administrativas para constatar dichas medidas (...)” y que “(...) no cuenta con evidencia documental de las acciones realizadas, en 2022, por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo ante los incumplimientos detectados en las verificaciones técnico-administrativas, relacionados con las medidas para la accesibilidad de las personas con discapacidad”.

Los aspectos anteriores denotan que, en 2022, la SICT careció de mecanismos para evaluar su contribución al ejercicio pleno del derecho al transporte público y las comunicaciones, así como al desarrollo integral e inclusión de las personas con discapacidad, mediante las acciones relativas a la elaboración de normas y programas para la accesibilidad; las concesiones en el transporte y las comunicaciones, y la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización, así como para medir el avance en el cumplimiento de los compromisos sectoriales de mediano plazo, relativos a fomentar la accesibilidad universal en los modos de transporte y el fortalecimiento de la inclusión digital.

Con base en los resultados obtenidos en 2022 por las unidades administrativas de la SICT en materia de elaboración de normas y programas para la accesibilidad; las concesiones en el transporte y las comunicaciones, y la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización, se realizó un balance para identificar el efecto que pudieron generar en beneficio del ejercicio pleno del derecho al transporte público y las comunicaciones para el desarrollo integral y la inclusión de las personas con discapacidad, los cuales se muestran a continuación:

RESULTADOS DE LA SICT EN EL EJERCICIO DEL DERECHO AL TRANSPORTE PÚBLICO Y LAS COMUNICACIONES PARA EL DESARROLLO INTEGRAL E INCLUSIÓN A LA SOCIEDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD, 2022

Aspecto evaluado	Resultado
Diseño normativo, programático y presupuestario	<ul style="list-style-type: none"> La SICT careció de un Programa presupuestario (Pp) mediante el cual destine recursos a la atención de las PCD y que represente una herramienta útil para evaluar su desempeño y los avances en la atención del problema que enfrenta este grupo población en el uso de transportes y comunicaciones que no son acordes con sus necesidades. En materia programática, si bien, el PSCT 2020-2024 estableció dos objetivos relacionados con las PCD, no incluyó un diagnóstico que describa el estado actual del problema que enfrentan las personas con discapacidad, lo que denota que no es un tema prioritario del sector. Respecto del diseño normativo, se detectó que en la legislación nacional se retomaron aspectos de accesibilidad al transporte y las comunicaciones del tratado internacional Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; no obstante, se determinó que el marco normativo de la SICT está desactualizado y desarmonizado con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD.
Normas y programas para la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte y las comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> En 2022, la SICT no realizó acciones para colaborar con otras instancias de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social para el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas que garanticen a las PCD la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones.

Aspecto evaluado	Resultado
	<ul style="list-style-type: none"> Si bien, la Coordinación de la Sociedad de la Información y el Conocimiento (CSIC) efectuó medidas enfocadas al beneficio de los grupos vulnerables en el marco de la Política de Inclusión Digital Universal y la DGDFyM emprendió acciones en el transporte ferroviario para generar las condiciones que favorezcan el desplazamiento de las PCD que sufren dificultades de movilidad bajo la premisa de la accesibilidad; las acciones fueron medidas aisladas y desarticuladas con la materia de inclusión de las personas con discapacidad, debido a que no se demostró documentalmente su contribución al acceso de las personas con discapacidad a las tecnologías de la información y la comunicación.
Concesiones y permisos en el transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> En 2022, la SICT careció de un marco de referencia que le permita definir las especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura que se deberán integrar en los títulos de concesión y permisos para garantizar la accesibilidad de las PCD, específicamente para el transporte ferroviario, autotransporte federal y la comunicaciones, ni dispuso de lineamientos que reglamenten el proceso para el cumplimiento de sus atribuciones. La Agencia Federal de Aviación Civil (AFAC) y la Dirección General de Autotransporte Federal (DGAF) informaron que las concesiones y permisos relacionados con el transporte aéreo y autotransporte federal contienen especificaciones en materia de accesibilidad de las PCD, lo que denota que efectuaron acciones aisladas que no aportaron al ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte, los sistemas y las comunicaciones que garanticen su accesibilidad, debido a que no se proporcionó la documentación que le permitiera a la secretaría comprobar que los documentos incluyeron estos aspectos y que se asociaron con las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD.
Promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad	<ul style="list-style-type: none"> En 2022, la SICT realizó tres publicaciones mediante sus redes sociales, sin que comprobara que se asociaron con las atribuciones de la SICT establecidas en la LGIPD y su reglamento, por lo que representaron medidas desvinculadas con la inclusión de las personas con discapacidad y mostró que no realizó acciones de promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad. No dispuso de lineamientos o procedimientos que reglamenten la suscripción de instrumentos de colaboración con entidades federativas y los sectores privado y social. No informó sobre los temas difundidos en cuanto al transporte aéreo y las comunicaciones. No contó con un parámetro que le permita evaluar la utilidad de sus publicaciones en lo referente al logro del objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte aéreo y terrestre, así como para difundir en los medios de comunicación una imagen de las personas con discapacidad que sea compatible con el propósito de la LGIPD.

FUENTE: Elaborado por la DGADPP con base en los resultados de las unidades administrativas de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, correspondientes al ejercicio 2022.

PCD: Personas con discapacidad.

Lo anterior reveló que, en 2022, la SICT no estableció mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, debido a que informó la realización de acciones, sin que demostrara su vinculación con las

atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD, por lo que representaron medidas aisladas y desvinculadas de la inclusión de las PCD, aunado a las deficiencias normativas, operativas y documentales que limitaron el diseño de las intervenciones que se requieren para avanzar en su atención y evidenciaron que no favoreció el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones para su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

2022-0-09100-07-0312-07-007 Recomendación

Para que la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes diseñe, elabore y autorice un programa de trabajo con actividades específicas, responsables y fechas previstas para su atención, a efecto de que disponga de información correspondiente al ejercicio 2022 y en los ejercicios fiscales posteriores, en lo referente a:

- La planeación formal de las actividades, responsables y los plazos para concertar acciones con el IFT orientadas a la suscripción de un Convenio Marco de Colaboración, con el propósito de coordinar acciones enfocadas a la promoción de igualdad de condiciones para los usuarios con discapacidad, en los servicios otorgados por los concesionarios de telecomunicaciones y radiodifusión;
- Las causas por las que la dependencia no emitió un pronunciamiento ante el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad para elaborar el programa de transporte para la accesibilidad de las personas con discapacidad en condiciones de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad para contribuir al ejercicio pleno de su derecho y los motivos por los que no lo elaboró;
- Concesiones y permisos relacionados con el autotransporte federal y el transporte aéreo que, en 2022, incluyeron acciones de promoción para la integración de especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura, así como de las acciones previstas y realizadas con base en dichas especificaciones;
- Especificaciones antropométricas integradas en las asignaciones y concesiones en materia de transporte ferroviario;
- Origen y destino de los recursos ejercidos en los aeropuertos de Tampico, Torreón y Zihuatanejo para la ejecución de acciones de accesibilidad;
- Situación de las acciones de promoción para la integración de especificaciones técnicas y antropométricas, apoyos técnicos y humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura en los títulos de concesión y permisos para el otorgamiento de servicios de comunicaciones;
- Vinculación de las publicaciones sobre la 3^a Jornada de Seguridad Vial 2022 y Mujeres con discapacidad con las atribuciones de la Secretaría de Infraestructura,

Comunicaciones y Transportes establecidas en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento, así como el origen de los recursos para su realización y causas por las que no suscribió convenios con instancias estatales, ni del sector público y privado, ni con los concesionarios de los medios de comunicación para promover y difundir el material;

- Lineamientos que empleó para definir los cinco temas contenidos en sus publicaciones, específicamente los relativos a la infraestructura accesible para usuarios con discapacidad, en el marco de la 3^a. Jornada de Seguridad Vial 2022, y Mujeres con Discapacidad;
- Especificar con cargo a qué Programa presupuestario se efectuaron los gastos de la 3^a. Jornada de Seguridad Vial 2022 y Mujeres con Discapacidad y las causas por las que no dispone de un parámetro para evaluar la utilidad de la totalidad de estas publicaciones en cuanto al objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación y difundir en los medios de comunicación de una imagen de las personas con discapacidad acorde con la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, y
- Actas circunstanciadas de las verificaciones técnico-administrativas realizadas por la Agencia Federal de Aviación Civil, en 2022, en las que se identifique la revisión de las medidas para la accesibilidad de las personas con discapacidad, y las acciones realizadas por los concesionarios y permisionarios del transporte aéreo ante los incumplimientos detectados en las verificaciones técnico-administrativas.

Lo anterior se realizará a fin de que fortalezca sus mecanismos para la generación y respaldo de información sobre el cumplimiento de las acciones realizadas, de conformidad con lo que se señala en el artículo segundo, capítulo I, numeral 9, norma cuarta "Información y comunicación", párrafos primero y tercero, del Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno, e informe a la Auditoría Superior de la Federación las medidas que implementará para corregir las deficiencias identificadas.

Los términos de esta recomendación y los mecanismos para su atención, por parte de la entidad fiscalizada, quedan asentados en el Acta de la Reunión de Presentación de Resultados Finales y Observaciones Preliminares en los términos del artículo 42 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.

Consecuencias Sociales

A 2022, la SICT careció de los mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte aéreo, terrestre y las comunicaciones en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, debido a la desactualización y desarmonización de su marco normativo y programático con las atribuciones que le fueron otorgadas en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, lo que limitó el diseño de las intervenciones que se requieren para favorecer el ejercicio pleno del

derecho al transporte público y las comunicaciones de las 6,179,890 personas con algún tipo de discapacidad, lo que afecta su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

Buen Gobierno

Impacto de lo observado por la ASF para buen gobierno: Planificación estratégica y operativa.

Resumen de Resultados, Observaciones y Acciones

Se determinaron 5 resultados, de los cuales, 5 generaron:

7 Recomendaciones al Desempeño.

Consideraciones para el seguimiento

Los resultados, observaciones y acciones contenidos en el presente informe de auditoría se comunicarán a la entidad fiscalizada, en términos de los artículos 79 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 39 de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación, para que en un plazo de 30 días hábiles presente la información y realice las consideraciones que estime pertinentes.

En tal virtud, las recomendaciones y acciones que se presentan en este informe de auditoría se encuentran sujetas al proceso de seguimiento, por lo que, debido a la información y consideraciones que en su caso proporcione la entidad fiscalizada podrán atenderse o no, solventarse o generar la acción superveniente que corresponda de conformidad con el marco jurídico que regule la materia.

Dictamen

El presente se emite el día 16 de octubre de 2023, fecha de conclusión de los trabajos de auditoría. Ésta se practicó sobre la información proporcionada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT) de cuya veracidad es responsable; fue planeada y desarrollada con el fin de fiscalizar los resultados de la SICT en la ejecución de mecanismos de accesibilidad para las personas con discapacidad, a fin de determinar su contribución en el derecho al transporte y las comunicaciones para favorecer su desarrollo integral e inclusión a la sociedad. Se aplicaron los procedimientos y las pruebas que se estimaron necesarios; en consecuencia, existe una base razonable para sustentar este dictamen.

En la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (LGIPD) se facultó a la SICT para promover el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2020-2024, se reconoció que no existen políticas, estándares, estudios o indicadores de calidad y del nivel de servicio del transporte, ni programas para apoyar el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad de las personas de grupos vulnerables, por lo tanto, se desconoce el efecto del transporte en el bienestar de la población, por lo que se planteó la necesidad de posicionar a la población, en particular a quienes menos tienen y a las personas en situación de vulnerabilidad, como el principal centro de atención de los programas de transporte, con la aplicación de mecanismos que garanticen la cobertura, calidad, seguridad, eficiencia y accesibilidad del transporte, en coordinación con los concesionarios, asignatarios y permisionarios de los servicios.

Por la naturaleza de la modalidad del Programa presupuestario (Pp) P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes”, se determinó su posible vinculación con el tema del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y comunicaciones, lo que motivó la fiscalización del presupuesto que se autorizó en el Presupuesto de Egresos de la Federación 2022 para su ejecución por un monto de 610,220.9 mdp.

Los resultados de la fiscalización mostraron que, en 2022, el Pp P001 “Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes” no incluyó elementos relacionados con la inclusión de las personas con discapacidad, por lo que careció de un programa mediante el cual destine recursos a la atención de ese grupo poblacional, debido a que su marco normativo y programático está desactualizado y desarmonizado con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD para promover el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral.

En materia de normas y programas para la accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte y las comunicaciones, si bien, en 2022, las unidades administrativas de la dependencia efectuaron medidas enfocadas en los grupos vulnerables en el marco de la Política de Inclusión Digital Universal, acciones en el transporte ferroviario para favorecer el desplazamiento de las personas con discapacidad que sufren dificultades de movilidad, y prevé la modificación de la NOM-001-SCT-2-2016 relacionada con la fabricación de placas metálicas, calcomanías, tarjeta de circulación, licencia federal de conductor y documentos oficiales para la identificación de vehículos, son medidas aisladas y desarticuladas en materia de inclusión de las personas con discapacidad, debido a que la secretaría carece de documentos que regulen el diseño, elaboración, ejecución y evaluación de normas, políticas y programas en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública Federal de los tres órdenes de gobierno, y representantes de los sectores privado y social para realizar acciones que favorezcan el desarrollo del transporte y las comunicaciones, aunado a que no elaboró el programa de transporte público accesible para personas con discapacidad que se le mandató en el reglamento de la LGIPD, ni se pronunció en lo relativo al transporte aéreo.

Respecto de las concesiones y permisos en el transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, aun cuando demostró que se establecieron especificaciones técnicas relacionadas con los elementos arquitectónicos de accesibilidad que deberán cumplir todos los concesionarios, permisionarios y operadores aeroportuarios que administran, operan, explotan y construyen los aeropuertos que conforman el Sistema Aeroportuario Mexicano, no demostró documentalmente que las concesiones y permisos incorporaron las especificaciones que benefician el desplazamiento de las personas con discapacidad, la SICT careció de un marco de referencia con esas especificaciones para el transporte ferroviario, autotransporte federal y las comunicaciones y no dispone de lineamientos que reglamenten las acciones para promover ante las autoridades competentes de la Administración Pública Federal de los tres órdenes de gobierno e instituciones del sector privado que coordinan, dirigen y operan los servicios que se encuentran bajo las modalidades de concesión y permiso para la incorporación de especificaciones técnicas, antropométricas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado, de construcción y desarrollo de infraestructura.

En lo relativo a la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad, en 2022, la SICT realizó tres publicaciones mediante sus redes sociales relacionadas con las personas con discapacidad, dos sobre la infraestructura accesible para usuarios con discapacidad, en el marco de la 3^a. Jornada de Seguridad Vial 2022, y una sobre Mujeres con Discapacidad, sin que comprobara que se asociaron con sus atribuciones establecidas en la LGIPD y su reglamento, por lo que se determinó que representaron medidas desvinculadas con la inclusión de las personas con discapacidad; aunado a que no realizó acciones de promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad en cuanto al transporte aéreo y las comunicaciones; que no dispuso de lineamientos que reglamenten la suscripción de instrumentos de colaboración con entidades federativas y los sectores privado y social, ni que determinen pautas del contenido de los mensajes y temas prioritarios que se comunicarán para favorecer el respeto hacia las personas con discapacidad en el uso de transportes y medios de comunicación, y careció de un parámetro para evaluar la utilidad de sus publicaciones en lo referente al logro del objetivo de evitar cualquier tipo de discriminación en el uso del transporte aéreo y terrestre, así como en los medios de comunicación.

En cuanto a la contribución de la SICT al ejercicio del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones, así como a su desarrollo integral e inclusión a la sociedad, en 2022, careció de mecanismos para evaluar en qué medida la elaboración de normas y programas para la accesibilidad; las concesiones en el transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, y la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad aportan a la generación de las condiciones pertinentes para asegurar su acceso, en igualdad de condiciones con las demás personas al transporte y las comunicaciones.

En opinión de la Dirección General de Auditoría de Desempeño a Programas Presupuestarios, en 2022, la SICT no estableció mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios de transporte aéreo, terrestre y las

comunicaciones en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad, ya que, aun cuando realizó medidas en beneficio de este grupo poblacional, no demostró su vinculación con las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD, por lo que representaron medidas aisladas y desvinculadas de la inclusión de las PCD, aunado a las deficiencias normativas, operativas y documentales que dificultaron el diseño de las intervenciones que se requieren para avanzar en la atención de la problemática que enfrentan en el uso de transportes y comunicaciones que no son acordes con sus necesidades, por lo que no favoreció el ejercicio pleno del derecho de las personas con discapacidad al transporte público y las comunicaciones para su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

La atención a las recomendaciones al desempeño permitirá a la SICT actualizar y armonizar su marco normativo y programático que posibilite su intervención en la inclusión de las personas con discapacidad; diseñar un Programa presupuestario para dar cumplimiento a las atribuciones que le fueron otorgadas en materia de transporte público y las comunicaciones en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y su reglamento, así como aportar a los compromisos que adquirió nuestro país con la firma de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad; reforzar su normativa procedimental con el establecimiento de las actividades y áreas responsables de realizar normas y programas para la accesibilidad, integrar especificaciones técnicas en las concesiones y permisos en el transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, y promover y difundir campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad; disponer de un mecanismo para evaluar la contribución de sus acciones al ejercicio pleno de las personas con discapacidad al transporte y las comunicaciones en un entorno de seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad que favorezca su desarrollo e inclusión a la sociedad.

Asimismo, las recomendaciones al desempeño aportarán elementos para que la SICT elabore e implemente una estrategia integral y transversal en el sector que derive de un análisis y reconocimiento de la problemática que enfrentan las personas con discapacidad en el uso de transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, que le permita diseñar las intervenciones pertinentes para avanzar en la atención de los factores que generan dicha problemática, a efecto de garantizar el derecho de las personas con discapacidad, sin discriminación de ningún tipo, al acceso al transporte y las comunicaciones que contribuyan a su independencia y desarrollo integral, en los términos que se establecen en las atribuciones que le fueron otorgadas en la LGIPD y su reglamento y, con ello, impulsar la definición de estrategias, metas y objetivos en los rubros de transporte y comunicaciones que favorezcan el logro del objetivo de la inclusión de las personas con discapacidad relativo a la promoción, protección y aseguramiento del ejercicio pleno de los derechos de segunda generación de las personas con discapacidad; su desarrollo integral e inclusión social.

Servidores públicos que intervinieron en la auditoría:

Director de Área

Director General

Lic. Guillermo García Quevedo

Lic. Tizoc Villalobos Ruiz

Comentarios de la Entidad Fiscalizada

Es importante señalar que la documentación proporcionada por la entidad fiscalizada para aclarar o justificar los resultados y las observaciones presentadas en las reuniones fue analizada con el fin de determinar la procedencia de eliminar, rectificar o ratificar los resultados y las observaciones preliminares determinados por la Auditoría Superior de la Federación y que se presentó a este órgano técnico de fiscalización para efectos de la elaboración definitiva del Informe General Ejecutivo del Resultado de la Fiscalización Superior de la Cuenta Pública.

Apéndices

Procedimientos de Auditoría Aplicados

1. Verificar que, en 2022, el Pp P001 "Definición, conducción y supervisión de la política de comunicaciones y transportes", a cargo de la SICT, aportó elementos para avanzar en la solución de la problemática que enfrenta el grupo poblacional en cuanto a la accesibilidad a los medios de transporte y comunicaciones, así como para dar cumplimiento a los aspectos normativos y programáticos relacionados con su derecho al transporte público y comunicaciones, desarrollo integral e inclusión en la sociedad, en correspondencia con la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad y los compromisos de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.
2. Constatar que, en 2022, la SICT diseñó, elaboró, ejecutó y evaluó las normas y programas, en coordinación con los tres órdenes de gobierno y representantes de los sectores privado y social, para el desarrollo de los transportes y las comunicaciones que garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad.
3. Comprobar que, en 2022, la SICT garantizó la accesibilidad de las personas con discapacidad, mediante la promoción de la integración de especificaciones técnicas, apoyos técnicos o humanos, personal capacitado y de desarrollo de infraestructura en

las concesiones de los servicios de transporte público aéreo, terrestre y de las comunicaciones.

4. Corroborar que, en 2022, la SICT promovió y difundió campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad para fomentar el respeto en el uso de transportes y medios de comunicación.
5. Evaluar en qué medida la elaboración de normas y programas para la accesibilidad; las concesiones en el transporte público aéreo, terrestre y las comunicaciones, y la promoción y difusión de campañas de educación vial y sensibilización hacia las personas con discapacidad realizadas por la SICT, en 2022, favorecieron el ejercicio de su derecho al transporte público y las comunicaciones, así como a su desarrollo integral e inclusión a la sociedad.

Áreas Revisadas

La Dirección General de Planeación de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

Disposiciones Jurídicas y Normativas Incumplidas

Durante el desarrollo de la auditoría practicada, se determinaron incumplimientos de las leyes, reglamentos y disposiciones normativas que a continuación se mencionan:

1. Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria: Art. 2 Frac. III Bis.
2. Ley de Planeación: Art. 2 Frac. IV.
3. Acuerdo por el que se emiten las Disposiciones y el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Control Interno: Art. segundo, capítulo I, numeral 9, norma tercera "Actividades de control", principio 12, elemento de control 12.01 y norma cuarta "Información y comunicación", Par. primero y tercero.
4. Otras disposiciones de carácter general, específico, estatal o municipal: la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Art. 19 Frac. I, II, III y IV; el Reglamento de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, Art. 3, 54, 55, 56 Frac. I, II, III, IV, V, VI y VII, 57 Par. primero, segundo y tercero, y 59 Par. segundo, y de la Guía para el diseño de la Matriz de Indicadores para Resultados, numerales III.2 Etapas de la Metodología de Marco Lógico, apartado "Definición del problema", IV.2.1 Contenido de la MIR, apartado "Alineación al PND y sus Programas" y IV.2.2 Secuencia de elaboración de la MIR, apartados "Análisis del Problema", "Definición de objetivo", y "Supuestos", incisos 2 "Análisis de la lógica horizontal" y 3 "Análisis de la lógica vertical".

Fundamento Jurídico de la ASF para Promover Acciones y Recomendaciones

Las facultades de la Auditoría Superior de la Federación para promover o emitir las acciones derivadas de la auditoría practicada encuentran su sustento jurídico en las disposiciones siguientes:

Artículo 79, fracciones II, párrafo tercero, y IV, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 10, fracción I, 14, fracción III, 15, 17, fracción XV, 36, fracción V, 39, 40, de la Ley de Fiscalización y Rendición de Cuentas de la Federación.