



## **CONTENIDO**

- 1.- Introducción
- 2.- Antecedentes
- 3.- Marco Legal
- 4.- Objetivo del Programa
- 5.- Alineación Estratégica
- 6.- Diagnóstico
- 7.- Líneas de Acción del Programa
- 8.- Matriz de Acciones
- 9.- Indicadores





## 1.- Introducción

El servicio de transporte público de pasajeros tiene el propósito de satisfacer las necesidades de movilidad de la sociedad, por ello se considera de utilidad pública e interés general, lo cual está consignado en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, promulgada el 14 de julio de 2014, lo anterior es así dado el impacto que tiene en los aspectos económico, social, urbano y ambiental de la Ciudad de México.

En virtud de su importancia y vista de la necesidad evidente de modernizar el parque vehicular, organización y esquemas de operación de este servicio se creó el “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, mediante aviso publicado el 24 de septiembre de 2004, como instrumento de la Administración Pública del Distrito Federal para atender de manera integral los diferentes aspectos que se asocian al transporte público de pasajeros. La creación de este sistema tiene los propósitos siguientes:

- Estructurar una red de servicio con alta conectividad, que permita organizar de manera funcional el transporte público colectivo de pasajeros.
- Complementar la red de transporte integrada por las líneas del Sistema de Transporte Colectivo (Metro) y por el Tren Ligero, operado por transportes eléctricos.
- Priorizar el transporte público sobre el privado.
- Reducir el impacto ambiental y urbano que genera el transporte público de pasajeros.
- Dotar de la infraestructura necesaria para una operación eficiente y segura.
- Profesionalizar y organizar a los prestadores del servicio.

Para lograr lo antes señalado este Sistema se diseñó con las características técnicas y operacionales siguientes:

- a) Servicio programado y regulado en función de la demanda.
- b) Peaje automatizado mediante tarjeta de prepago.
- c) Recursos concentrados en un fideicomiso.
- d) Carriles reservados, total o parcialmente confinados.
- e) Estaciones y terminales acondicionadas para el ascenso y descenso de pasajeros.
- f) Patios de encierro equipados con talleres, estación de combustible y oficinas.
- g) Accesibilidad total en estaciones y vehículos.
- h) Control satelital de la operación e información en tiempo real a los usuarios.
- i) Organización empresarial de los prestadores del servicio.
- j) Organismo regulador encargado de planear, administrar y controlar el sistema.

La implantación de este sistema requiere entre otras cosas, modificar condiciones físicas y equipamiento de las vialidades; ordenar servicios de transporte, organizar a los transportistas actuales y diseñar un modelo operacional adecuado.





Para la regulación de este sistema se creó el organismo público descentralizado con patrimonio propio y autonomía técnica y administrativa denominado “Metrobús”, mediante decreto publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 9 de marzo de 2005, cuyo propósito es la planeación, administración y control del sistema con las facultades que le fueron otorgadas para este efecto.

## **2.- Antecedentes**

### **a) Situación al inicio de la Administración**

Al inicio de la actual administración el “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal” estaba integrado por cuatro líneas, con una longitud total de 95 Km, un parque vehicular de 377 autobuses, 137 estaciones, 16 terminales, 6 patios de encierro y un promedio de 720,000 usuarios atendidos en día hábil.

La implantación de estas cuatro líneas permitió retirar de circulación 1,077 vehículos tipo microbús y 31 autobuses de modelos atrasados y tecnología obsoleta, la integración de 9 empresas con la participación de los antiguos concesionarios individuales, las cuales prestan servicio de transporte público en el sistema.

En el aspecto ambiental, la operación de estas cuatro líneas permitió la reducción de emisiones contaminantes de 96,588 toneladas anuales de CO<sub>2equivalente</sub>, derivados tanto de la sustitución de vehículos obsoletos, la eficiencia operativa del sistema y el cambio de modalidad por parte de usuarios de autobuses particulares.

Desde octubre de 2005 el sistema se ha caracterizado por utilizar un sistema de peaje totalmente automatizado, cuyas características de estandarización y tecnología abierta han permitido la incorporación de diferentes prestadores del servicio en las cuatro líneas, con una total integración informática y operativa. Sobre esta plataforma tecnológica con fecha 17 de octubre de 2012 entró en actividad la tarjeta de ciudad (TDF), a la cual a fines de 2012 ya se habían integrado el “Sistema de Transporte Colectivo” y el Tren Ligero, beneficiando a cerca de seis millones de usuarios de los tres medios de transporte. Así mismo, durante el 2012 se inició la integración de la red externa de venta y recarga, con objeto de facilitar a la población del Distrito Federal el acceso a la tarjeta de ciudad como parte de la puesta en marcha de la Línea 4.

### **b) Acciones realizadas en el 2013**

#### **Implantación de la Línea 5 de Metrobús**

La línea 5 de Metrobús inició actividades el 5 de noviembre de 2013, corre sobre la Av. Ing. Eduardo Molina, con origen en su intersección con el Anillo Periférico (Av. Río de los Remedios) en el norte y destino en la confluencia del Eje 3 Oriente y la Calzada General Ignacio Zaragoza (San Lázaro) en el





sur, con 16 estaciones, 2 terminales, un patio de encierro y una flota integrada por 24 autobuses articulados, para atender una demanda estimada inicialmente en 56 mil usuarios en día hábil.

Con la puesta en operación de esta Línea se sustituyeron 85 microbuses del transporte colectivo y se constituyó la nueva concesionaria en la modalidad de empresa mercantil con los titulares de dichas concesiones.

### **Ampliación de la flota**

Durante el 2013 se integraron a la flota del Sistema un total de 22 autobuses articulados, los cuales entraron en actividad en las líneas 1 y 5 conforme a la siguiente tabla:

Empresa	Articulados
Corredor Insurgentes, S.A. de C.V	3
Corredor Integral de Transporte Eduardo Molina, S.A. de C.V	19
Total	22

### **Ampliación de la red de recarga externa**

Durante 2013 solo operaba la red de recarga externa asociada a las actividades de la Línea 4, la cual estaba conformada por 35 puntos de venta y recarga, el contrato para la ampliación de la red externa se firmó el 20 de julio de 2013.

### **Sistema de ayuda a la explotación**

Con la expansión de la red de corredores así como el crecimiento continuo e incorporación de flota del Sistema de Metrobús, es necesaria la incorporación de tecnologías que ayuden a eficientar la gestión y la oferta de servicio.

Con el objetivo de contar con una herramienta informática para la gestión integral del servicio de transporte, basada en tecnologías de localización, sistemas de información geográfica y comunicaciones móviles, que beneficie a los usuarios, empresas operadoras y el organismo Metrobús.

Por lo anterior, durante el 2013 se puso en operación el Sistema de Ayuda a la Operación en la Línea 3 con equipamiento en 33 estaciones, 56 autobuses y un patio de encierro; así mismo, el 21 de junio de 2013 se puso en operación el Centro Informativo de Transporte Inteligente (CITI), para funcionar como centro de control de dicho sistema. En noviembre de 2013, con el inicio de actividades de la Línea 5 la operación de este sistema se amplió a 51 estaciones, 80 autobuses y 2 patios de encierro.





**c) Situación actual del sistema**

**Integración actual de la red**

El Organismo inicio operaciones en el 2005 con la puesta en operación de la línea 1 de Indios Verdes a Doctor Gálvez, de manera paulatina se han integrado las demás líneas como se muestra en la tabla siguiente, donde se describen algunos datos de la infraestructura con la que se cuenta para la prestación del servicio.

Corredor	Longitud (Km)	Estaciones	Terminales	Patios	Carril Confinado Km
Línea 1 Insurgentes Nte	20	34	3	1	40
Línea 1 Insurgentes Sur	10	9	1	1	20
Línea 2 Eje 4 Sur	20	33	3	1	40
Línea 3 Eje 1 Poniente	17	29	4	2	34
Línea 4 Centro Histórico	28	32	5	1	56
Línea 5 Eje 3 Oriente	10	16	2	1	20
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>153</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>210</b>

**Parque vehicular**

Al inicio de la operación se contaba con 80 autobuses articulados, los cuales se han ido incrementando de acuerdo a la incorporación de las líneas, como se indica en la tabla siguiente.

Linea	Año									Total
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	
1	80	18	0	57	7	2	0	24	3	191
2	0	0	0	60	4	0	4	11	0	79
3	0	0	0	0	0	0	54	2	0	56
4	0	0	0	0	0	0	0	54	0	54
5	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>58</b>	<b>91</b>	<b>22</b>	<b>399</b>

**Red externa**

Año/Línea	Maquinas					Total	Red Externa
	L1	L2	L3	L4	L5		
2012	134	87	76	0	0	297	0
2013	173	87	76	9	0	345	35





### Sistema de peaje

El sistema de peaje que se ha instalado en cada una de las líneas es el que se muestra a continuación, lo que permite ofrecer un servicio eficiente y de calidad

Línea	Torniquetes de Entrada	Torniquetes de Salida	Garitas	Maquinas Expendedoras
1	135	79	56	176
2	88	54	37	87
3	71	51	34	75
4	9	9	6	19
5	57	41	32	50
<b>Total</b>	<b>360</b>	<b>234</b>	<b>165</b>	<b>407</b>

### Tarjeta de Ciudad

La Tarjeta de ciudad TDF, se implemento el 17 de octubre de 2012, a la cual se encuentran integrados el Sistema de Transporte Colectivo Metro, El Servicio de Transportes Eléctricos (Tren Ligero) y el Metrobús, estando pendientes de integrarse los Trolebuses y la Red de Transporte de Pasajeros.

### Sistema de ayuda a la operación

Se han instalado los equipos correspondientes en autobuses, estaciones y patios de la siguiente manera.

Línea	Autobuses	Estaciones	Patios
3	56	33	1
5	24	18	1
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>51</b>	<b>2</b>

### 3.- Marco Legal

La planeación de las actividades del organismo público descentralizado "Metrobús" se realizan en el marco de las siguientes disposiciones jurídicas:





**a) Estatuto de Gobierno del Distrito Federal**

**Artículo 67.** Las facultades y obligaciones del Jefe de Gobierno del Distrito Federal son las siguientes:

- XII. Presentar a la Asamblea Legislativa del Distrito Federal a más tardar el día 30 de noviembre, la iniciativa de Ley de Ingresos y el Proyecto del Presupuesto de Egresos para el año inmediato siguiente, o hasta el día 20 de diciembre, cuando inicie su encargo en dicho mes.
- XVI. Formular el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal.
- XXVI. Dirigir la planeación y ordenamiento del desarrollo urbano del Distrito Federal, en los términos de las leyes.
- XXXI. Las demás que le confieren la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, este Estatuto y otros ordenamientos.

**Artículo 115.** Corresponden a los órganos centrales de la Administración Pública del Distrito Federal, de acuerdo a la asignación que determine la Ley, las atribuciones de planeación, organización, normatividad, control, evaluación y operación referidas a:

- I. La planeación del desarrollo del Distrito Federal, de acuerdo con las prevenciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo y demás disposiciones aplicables.
- XI. En general, las funciones de administración, planeación y ejecución de obras, prestación de servicios públicos, y en general actos de gobierno que incidan, se realicen o se relacionen con el conjunto de la Ciudad o tengan impacto en dos o más Delegaciones.

**Artículo 118.** Para el desarrollo y bienestar social en la Ciudad deberán tomarse en cuenta las siguientes materias:

- II. Planeación del desarrollo.
- VII. Transporte público.

**Artículo 119.** Los programas de desarrollo urbano serán formulados por el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y sometidos a la aprobación de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, de acuerdo con los procedimientos y requisitos establecidos en la ley de la materia.





**b) Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal**

Artículo 5. Las autoridades que participarán en el proceso de planeación del Distrito Federal son:

- I. La Asamblea;
- II. El Jefe de Gobierno;
- II. Los Jefes Delegacionales; y
- IV. Los titulares de las dependencias, de los órganos desconcentrados y de los órganos de gobierno de las entidades

**Artículo 7.** El Jefe de Gobierno tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Conducir la planeación en términos de esta Ley;
- II. Remitir a la Asamblea el Programa General y los programas delegacionales para su Examen y opinión;
- III. Aprobar el Programa General, los programas delegacionales y los programas parciales;
- IV. Coordinar la ejecución del Programa General y los programas;
- V. Elaborar el proyecto de Presupuesto de Egresos y la Iniciativa de Ley de Ingresos con base en los objetivos del Programa General, los programas y los programas delegacionales;
- VI. Informar a la Asamblea sobre el avance de la ejecución del Programa General, los programas y los programas delegacionales al presentar la Cuenta Pública del año a evaluar y en los informes trimestrales sobre la ejecución y cumplimiento de los presupuestos y programas aprobados;
- VII. Expresar la aplicación del gasto territorialmente y relacionarla con los avances en la ejecución del Programa General, los programas y los programas delegacionales, al rendir la Cuenta Pública;
- VIII. Celebrar convenios y acuerdos de coordinación con otros niveles de gobierno y de concertación con los sectores social y privado;
- IX. Crear las unidades de apoyo en materia de planeación del desarrollo, conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, para el mejor cumplimiento de sus atribuciones; y
- X. Las demás que esta Ley y otros ordenamientos le confieran.

Las iniciativas de leyes, los reglamentos, decretos y acuerdos que formule el Jefe de Gobierno deberán señalar las relaciones que, en su caso, existan entre éstos y el Programa General y los programas.

El Jefe de Gobierno estará facultado además para dictar las disposiciones administrativas necesarias para su cabal observancia, tomando en cuenta la opinión del Comité de Planeación.

**Artículo 9.** Las atribuciones que, en materia de planeación, les corresponderán a los titulares de las dependencias, serán:







- I. Participar en la elaboración, control y evaluación del Programa General, en las materias de su competencia;
- II. Coordinar las actividades que en materia de planeación les corresponda a su ramo;
- III. Elaborar los programas sectoriales que correspondan tomando en cuenta, en su caso, las propuestas que presenten las dependencias afines, las entidades y órganos desconcentrados del sector y los órganos político-administrativos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados;
- IV. Elaborar los programas operativos anuales y sus anteproyectos de presupuesto de egresos, para la ejecución de los programas sectoriales correspondientes;
- V. Considerar el ámbito territorial de las acciones previstas en los programas a su cargo, procurando su congruencia con los objetivos, metas y prioridades del Programa General, de los programas y de los programas delegacionales, y los que se establezcan en la zona conurbada;
- VI. Evaluar y controlar la ejecución de los programas y proponer, en su caso, las modificaciones que procedan;
- VII. Vigilar que las entidades y órganos desconcentrados, en su caso, realicen la evaluación y control de los programas de mediano plazo en lo que corresponda;
- VIII. Verificar periódicamente la relación que guarden los programas y presupuestos de las entidades paraestatales y órganos desconcentrados del sector que coordinen, así como los resultados de su ejecución con los objetivos, metas y prioridades del Programa General y los programas sectoriales, a fin de adoptar las medidas necesarias para corregir las desviaciones detectadas, y
- IX. Las demás que esta Ley y otros ordenamientos les confieran.

**Artículo 10.** Los titulares de los órganos de gobierno de las entidades y de los órganos desconcentrados tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Participar en la elaboración de los programas sectoriales, mediante la presentación de las propuestas que procedan en relación con su objeto y funciones;
- II. Elaborar, controlar y evaluar su respectivo programa institucional atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente;
- III. Elaborar los programas operativos anuales y sus anteproyectos de presupuesto de egresos, para la ejecución de los programas institucionales, vigilando la congruencia con los programas sectoriales;
- IV. Considerar el ámbito territorial de sus acciones, atendiendo las propuestas formuladas por los órganos político-administrativos, a través de la dependencia coordinadora de sector, y conforme a los lineamientos que al efecto señale esta última;
- V. Verificar periódicamente la relación que guarden sus actividades, así como los resultados de su ejecución con los objetivos y prioridades de los programas institucionales, y
- VI. Las demás que esta Ley y otros ordenamientos les confieran

**Artículo 25.** El Programa General de Desarrollo del Distrito Federal será el documento rector que contendrá las directrices generales del desarrollo social, del desarrollo





económico y del ordenamiento territorial de la entidad, con proyecciones y previsiones para un plazo de 20 años. Su vigencia no excederá del periodo constitucional que le corresponda al Jefe de Gobierno que lo emita.

**Artículo 32.** Los programas de mediano plazo a que se refiere esta Ley serán los sectoriales, institucionales, especiales y parciales.

**Artículo 33.** Los programas sectoriales son los documentos que desagregan en objetivos y metas de mediano plazo los lineamientos contenidos en el Programa General para una materia específica de desarrollo y que regirá las actividades del sector administrativo que corresponda. Deberán tomar en cuenta las previsiones contenidas en los programas delegacionales para el establecimiento de objetivos y metas en el ámbito territorial de aplicación. Su vigencia será de seis años y su revisión, y en su caso, modificación o actualización, deberá realizarse por lo menos cada tres años.

**Artículo 34.** Los programas sectoriales se realizarán con base en las orientaciones generales establecidas en los componentes rectores de la planeación para las áreas que determine el Comité de Planeación en la instrumentación del Programa General.

### c) Ley de Movilidad Distrito Federal

**Artículo 12.-**La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;
- VI. Realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios, los derechos de los permisionarios y concesionarios y el cumplimiento de sus obligaciones;
- VII. Realizar por sí misma o a través de organismos, dependencias o instituciones académicas, estudios sobre oferta y demanda de servicio público de transporte, así como los estudios de origen - destino dentro del periodo que determine esta Ley y su Reglamento;
- VIII. Elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el Programa Integral de Seguridad Vial, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas Generales: de Desarrollo del Distrito Federal, de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México;





- IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Distrito Federal, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público
- XI. Presentar al Jefe de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;
- XIX. Establecer un programa de financiamiento para aquéllos que adquieran tecnologías sustentables o accesorios que favorezcan la reducción de emisiones contaminantes de sus unidades de transporte;

**Artículo 35.-** La planeación de la movilidad y la seguridad vial en el Distrito Federal, debe ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Desarrollo Urbano y Ordenación del Territorio, el Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, el Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal; los Programas Sectoriales conducentes y demás instrumentos de planeación previstos en la normativa aplicable.

**Artículo 37.-** La planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Distrito Federal, observará los siguientes criterios:

- I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio de transporte público colectivo, sean de calidad para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;
- II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física especialmente, de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
- III. Establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada;
- IV. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso del transporte público y el uso racional del automóvil particular;
- VI. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con la Secretaría de Desarrollo Urbano y los municipios metropolitanos que desincentiven el desarrollo de proyectos inmobiliarios en lugares que no estén cubiertos por el Sistema Integrado de Transporte;





- VII. Impulsar programas y proyectos que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

**Artículo 39.-** La planeación de la movilidad y de la seguridad vial se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

- I. Programa Integral de Movilidad;
- II. Programa Integral de Seguridad Vial; y
- III. Programas específicos.

**Artículo 41.-** El Programa Integral de Movilidad debe contener como mínimo:

- I. El diagnóstico;
- II. Las metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal

**d) Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal**

**Artículo 50.-** Son facultades y obligaciones del Jefe de Gobierno del Distrito Federal en materia de esta Ley, las siguientes:

- IV. Planear y ejecutar el Sistema de Identificación de las Personas con Discapacidad, el cual consistirá en un padrón cuyo objeto será la planeación, diseño y aplicación de políticas para identificar, registrar, atender los distintos tipos de discapacidades, y emitir con base en éste, una credencial oficial que certifique la discapacidad del portador de la misma;
- VI. Planear, ejecutar y difundir el Programa de Desarrollo e Integración para las personas con Discapacidad del Distrito Federal, que contemple acciones en materia de:

- h). Vehículos de servicio público de transporte, transporte adaptado y educación vial;

**Artículo 18.-** La Secretaría de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, el Sistema de Transporte Colectivo Metro, el Metrobús, el Transporte Escolar y Turístico y todo el transporte público y privado destinado a la transportación de personas, deberán implementar en las Unidades, las instalaciones necesarias, que permitan y aseguren que las personas con discapacidad viajen con máxima seguridad, facilitando su libre desplazamiento, con forme a lo siguiente:

- I.- Los vehículos del servicio público de transporte deberán cumplir con las especificaciones técnicas que permitan el acceso y uso a las personas con discapacidad, incluyéndose la





adecuación de instalaciones físicas como paraderos y estacionamientos, conforme a ésta Ley y sin perjuicio de lo dispuesto en otros ordenamientos legales;

II.-Las personas con discapacidad podrán hacer uso del servicio, los asientos y espacios que para tal efecto sean destinados en los diversos vehículos del servicio público de transporte;

III.-La Secretaría de Transporte y Vialidad establecerá los mecanismos necesarios para garantizar el uso adecuado de zonas como accesos, rampas y espacios de estacionamiento de vehículos en los que viajen personas con discapacidad, tanto en la vía pública, como en lugares de acceso al público;

**e) Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal**

**Artículo 24.-** La programación y presupuestación del gasto público comprende:

- I. Las actividades que deberán realizar las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades para dar cumplimiento a los objetivos, políticas, estrategias, prioridades, metas y resultados contenidos en los programas sectoriales que se derivan del Programa General y, en su caso, de las directrices que el Jefe de Gobierno expida en tanto se elabore dicho Programa;
- II. Las previsiones de gasto público para cubrir los recursos humanos, materiales, financieros y de otra índole, necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en la fracción anterior, y
- III. Las actividades y sus respectivas previsiones de gasto público correspondiente a los Órganos Autónomos y de Gobierno.

**Artículo 25.-** La programación y presupuestación anual del gasto público se realizará con apoyo en los Anteproyectos de Presupuesto que elaboren las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades para cada ejercicio fiscal y con base en:

- I. Las políticas del Programa General y los programas sectoriales establecidos en la Ley de Planeación, y
- II. Las políticas de gasto público que determine el Jefe de Gobierno, a través de la Secretaría.

El anteproyecto se elaborará por Dependencia, Órgano Desconcentrado, Delegación y Entidad estimando los costos para alcanzar los resultados cuantitativos y cualitativos previstos en las metas, así como los indicadores necesarios para medir su cumplimiento.

El Anteproyecto de Presupuesto de las Entidades incluirá en su flujo de efectivo, la previsión de sus ingresos incluyendo en su caso, el endeudamiento neto, los subsidios, aportaciones y transferencias, la disponibilidad inicial y la disponibilidad final.

**Artículo 26.-** Las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades formularán su Anteproyecto de Presupuesto de Egresos, atendiendo a los criterios





presupuestales y, en su caso, a las previsiones de ingresos que les comunique la Secretaría, con base en su Programa Operativo Anual, los cuales deberán ser congruentes entre sí.

Adicionalmente, para el caso de las Entidades, sus anteproyectos deberán ser aprobados por su órgano de gobierno.

Asimismo, las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades deberán prever en sus respectivos Anteproyectos de Presupuesto, los importes correspondientes al pago de impuestos, derechos, contribuciones, ya sea de carácter local o federal, que por disposición de ley estén obligados a enterar.

La Secretaría queda facultada para formular los Anteproyectos de Presupuesto de las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades cuando no le sean presentados en los plazos que al efecto se les hubiesen señalado o cuando no se apeguen a los criterios presupuestales de eficiencia y eficacia previstos en la legislación aplicable, así como a las previsiones de ingresos comunicados.

#### **f) Ley Orgánica del Distrito Federal**

**Artículo 5º.-** El Jefe de Gobierno será el titular de la Administración Pública del Distrito Federal; a él corresponden originalmente todas las facultades establecidas en los ordenamientos jurídicos relativos al Distrito Federal, y podrá delegarlas a los servidores públicos subalternos mediante Acuerdos que se publicarán en la Gaceta Oficial del Distrito Federal para su entrada en vigor y, en su caso, en el Diario Oficial de la Federación para su mayor difusión, excepto aquéllas que por disposición jurídica no sean delegables.

**Artículo 6º.-** Las dependencias, órganos desconcentrados y entidades de la Administración Pública Centralizada, Desconcentrada y Paraestatal conducirán sus actividades en forma programada, con base en las políticas que para el logro de los objetivos y prioridades determinen el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, los demás Programas que deriven de éste y las que establezca el Jefe de Gobierno.

**Artículo 15.-** El Jefe de Gobierno se auxiliará en el ejercicio de sus atribuciones, que comprende el estudio, planeación y despacho de los negocios del orden administrativo, en los términos de ésta Ley, de las siguientes dependencias:

IX. Secretaría de Movilidad;

**Artículo 31.-** A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades.

#### **g) Reglamento de Transporte del Distrito Federal**





**Artículo 16.-** Las personas con discapacidad y los adultos mayores, tienen derecho a que se les otorguen exenciones y tarifas preferenciales en el transporte público de la Administración Pública del Distrito Federal, previa identificación vigente expedida por instituciones que acrediten tal carácter, conforme a los Acuerdos y Decretos que en su caso se publiquen en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Las personas invidentes que se desplacen acompañados de perros guías, tendrán acceso con éstos a todos los servicios de transporte de pasajeros.

#### **h) Reglamento de la Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal**

**Artículo 64.** A la Secretaría de Transportes y Vialidad le corresponde:

- I. Establecer las medidas necesarias para que el transporte urbano y la infraestructura vial cuente con los elementos de inducción y seguridad para las personas con discapacidad;
- II. Planear y gestionar la construcción de rampas y la colocación del señalamiento correspondiente en las vialidades que abarquen las rutas de transporte colectivo que tengan servicio para la atención de personas con discapacidad, ante la Secretaría de Obras y Servicios respecto a vialidad primaria y ante las Delegaciones, lo relacionado con la vialidad secundaria;
- III. Vigilar que los vehículos del Servicio Público de Transporte, tanto los pertenecientes a la Red de Transporte de Pasajeros, como los del Transporte concesionado, cuenten con la señalización de las diferentes discapacidades en materiales resistentes y con colores contrastantes, los símbolos distintivos;
- IV. Planear y gestionar un programa de construcción de rampas que garanticen el libre y adecuado desplazamiento de las personas con discapacidad;
- V. Presentar al Jefe de Gobierno la propuesta para autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales o preferenciales, así como las exenciones del pago de tarifa del transporte público de pasajeros, para personas con discapacidad;
- VI. Supervisar que en los paraderos y estaciones se coloquen rampas con material antiderrapante y mapas e información a los usuarios con inscripción en Sistema Braille;

#### **i) Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado “Metrobús”**

**Artículo Cuarto.-** Para el cumplimiento de su objetivo el Metrobús tiene las siguientes atribuciones:

- I. Auxiliar técnicamente a los prestadores del servicio en la planeación de sus estrategias;
- II. Establecer los criterios de coordinación con las demás dependencias y los diferentes órganos de la Administración Pública;
- III. Proyectar y supervisar las obras del Sistema;
- IV. Conservar, mejorar y vigilar el Sistema;





- V. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema, de acuerdo con los lineamientos jurídicos aplicables en la materia;
- VI. Fijar las normas de operación del Sistema;
- VII. Proponer la tarifa del Servicio;
- VIII. Controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al Sistema;
- IX. Supervisar la correcta operación y mantenimiento del Sistema;
- X. Procurar el desarrollo tecnológico del Sistema;
- XI. Mantener la disposición necesaria para el adecuado uso y desarrollo del Sistema;
- XII. Coordinar la implantación de nuevos sistemas de recaudo;
- XIII. Las demás que le confieran los disposiciones legales aplicables y los que sean para el

j) Estatuto Orgánico de Metrobús

**Artículo 17.-** El Director General tendrá a su cargo la representación, conducción y organización del Organismo, conforme al presente Estatuto y a las demás disposiciones aplicables, a fin de que todas las actividades se realicen con base en los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia, profesionalización, y eficacia.

Asimismo, tendrá las obligaciones y facultades siguientes:

- V. Formular los programas institucionales y los presupuestos del Organismo y presentarlos ante el Consejo dentro de los plazos que se establezcan en este Estatuto;
- VI. Formular los programas de organización del Organismo y sus modificaciones;
- IX. Determinar los sistemas de control necesarios para alcanzar las metas u objetivos propuestos;
- X. Crear y mantener un sistema de estadísticas que permita determinar los indicadores de gestión del Organismo
- XVI. Proponer al Consejo "El Programa";
- XVII. Establecer los criterios de coordinación con las demás Dependencias y los diferentes Órganos de la Administración;
- XVIII. Proponer la tarifa del servicio;
- XXI. Promover el desarrollo tecnológico del Sistema;
- XXII. Coordinar la implantación de nuevos mecanismos de recaudo para el Sistema, previa aprobación del Consejo;
- XXIII. Ejecutar los programas y ejercer los presupuestos aprobados por el Consejo, así como los acuerdos del mismo, de conformidad con las normas jurídicas y administrativas aplicables;

**Artículo 28.-** Obligaciones y facultades de la Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas.

Corresponde a la Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas:

- I. Elaborar y actualizar periódicamente "El Programa";







- II. Proponer y coordinar con las distintas dependencias y entidades la ejecución de estudios para incorporar nuevos corredores al Sistema;
- III. Proponer y coordinar las políticas de integración de los nuevos corredores al Sistema.
- IV. Establecer las políticas de integración del Sistema con los modos de transporte colectivo y masivo del Distrito Federal;
- V. Coordinar con las instancias gubernamentales y privadas vinculadas, la puesta en marcha de nuevos Corredores;
- VI. Desarrollar modelos financieros para los nuevos corredores y en general para el Sistema;
- VII. Coordinar las actividades de planeación que se desarrollen en el Organismo;
- X. Analizar los avances tecnológicos en materia de transporte de pasajeros y determinar la viabilidad de incorporarlos al Sistema;
- XI. Coordinar las actividades relacionadas con los proyectos ambientales del Organismo;
- XII. Evaluar técnica y económicamente el desempeño del Sistema y proponer las medidas que correspondan para garantizar su adecuado funcionamiento;
- XIII. Evaluar la tarifa técnica del Sistema, planear la política tarifaria y formular las propuestas de actualización de la tarifa al usuario;
- XIV. Evaluar los costos de operación de las empresas operadoras y proponer actualizaciones a las tarifas del pago por kilómetro.
- XV. Evaluar la reducción de emisiones contaminantes que genera la operación del Sistema;
- XVI. Proponer al Director General el establecimiento y difusión de las políticas respecto de la operación del sistema de peaje y control de accesos del Sistema;
- XVII. Supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y conservación del estado físico, mecánico y operativo del equipo de recaudo;
- XVIII. Diseñar, elaborar, implantar y mantener en operación los sistemas informáticos del Organismo de acuerdo a la normatividad aplicable;
- XX. Diseñar, implantar, administrar y mantener las redes informáticas del Organismo; y
- XXI. Las que señalen otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.

#### **4. Objetivo del programa**

Establecer las acciones que corresponden a Metrobús conforme a las facultades que le otorga su decreto de creación, en el marco del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013 - 2018.

#### **5. Alineación Estratégica.**

##### **a) Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.**

Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de septiembre de 2013, establece los objetivos, metas y líneas de acción que servirán de base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el 2018. A partir de él se desprenden los programas sectoriales, institucionales, parciales y especiales, y se desarrollará la programación, presupuestación y evaluación de los mismos.





Se establecen los cinco ejes de gobierno, cada uno incluye áreas de oportunidad; así mismo establece ocho aspectos transversales, de lo cual resulta una matriz de acciones. A continuación se enumeran estos elementos del Programa General de Desarrollo 2013-2018:

Eje	Descripción	Área de Oportunidad
1	Equidad e inclusión social para el desarrollo humano	1 Discriminación y Derechos humanos
		2 Salud
		3 Educación
		4 Cultura
		5 Violencia
		6 Alimentación
		7 Empleo con equidad
2	Gobernabilidad, seguridad y protección ciudadana	1 Reforma política
		2 Prevención del delito
		3 Seguridad en espacios públicos
		4 Procuración de justicia
		5 Sistema penitenciario
		6 Protección civil
3	Desarrollo económico sustentable	1 Suelo de conservación
		2 Calidad del aire y cambio climático
		3 Abastecimiento y calidad del agua
		4 Comunidades rurales y sector agropecuario
		5 Inversión, empleo y áreas de desarrollo
		6 Desarrollo empresarial y competitividad
		7 Innovación, ciencia, tecnología y sector productivo
4	Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura	1 Padrón de ocupación territorial.
		2 Espacio público
		3 Transporte público
		4 Transporte automotor
		5 Infraestructura hidráulica
		6 Vivienda
		7 Residuos sólidos
5	Efectividad, rendición de cuentas y combate a la corrupción	1 Mejora regulatoria y simplificación administrativa
		2 Planeación, evaluación y presupuesto basado en resultados
		3 Uso adecuado de las TIC
		4 Transparencia y rendición de cuentas
		5 Fortalecimiento de las finanzas públicas
		6 Profesionalización del servicio público

Particularmente el Programa Institucional de Metrobús se encuadra en el Eje 4 “Habitabilidad, servicios, espacio público e infraestructura”, el cual señala siete áreas de oportunidad, de las cuales este programa se relaciona particularmente con la número tres “Transporte Público”, la cual establece:





“Persisten desarticulaciones, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público, lo que genera tiempos excesivos de traslado, una mala experiencia de viaje, contaminación ambiental y exclusión social, así como un impacto negativo en la economía familiar y la competitividad urbana”.

Para la atención de esta problemática el “Programa General de Desarrollo del Distrito Federal” establece los objetivos siguientes:

## **OBJETIVO 1**

Avanzar hacia un sistema integrado de transporte público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, comodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.

De este primer objetivo se desprenden las metas y líneas de acción siguientes:

### **META 1**

Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.

#### **LÍNEAS DE ACCIÓN**

- Impulsar el reordenamiento de los CETRAM en función de su adecuada localización, infraestructura y servicios, con la finalidad de propiciar condiciones óptimas de seguridad, operación y orden, así como una intermodalidad eficiente.
- Implementar un sistema inteligente de información para la gestión eficiente y articulada del sistema de transporte público, que se apoye en tecnologías limpias.
- Construir y promover el uso de biciestacionamientos, así como de otros dispositivos y medidas para fomentar la intermodalidad de la bicicleta con otros sistemas de transporte.

### **META 2**

Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios.

#### **LÍNEAS DE ACCIÓN**

- Impulsar el desarrollo de un sistema de transporte inteligente y accesible que facilite a las personas usuarias del transporte público la planeación de sus viajes y optimice tiempos de traslado, transbordos y costos.
- Ampliar la cobertura, la calidad del servicio y la seguridad en los sistemas de transporte público.
- Incrementar el número de estaciones y unidades con infraestructura, dispositivos y espacios accesibles para personas con discapacidad y población en condiciones de vulnerabilidad.





- Consolidar y expandir el Sistema de Transporte Urbano Individual ECOBICI, promover convenios de cooperación público-privados para fomentar el uso de la bicicleta, así como ampliar las facilidades para el ingreso de bicicletas al Metro, Metrobús y tren ligero.

### **META 3**

Estructurar un esquema financiero y tarifario sano, calculado técnicamente y con políticas tarifarias diferenciadas que incluyan la determinación de un medio único de pago.

### **LÍNEAS DE ACCIÓN**

- Integrar la tarjeta TDF en todos los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, así como promover la integración gradual de los modos concesionados.
- Impulsar el establecimiento de tarifas de transporte que garanticen el óptimo desarrollo del sector, equilibrando la responsabilidad financiera y social, y considerando las características de las personas usuarias.

### **OBJETIVO 2**

Impulsar una transformación del transporte público concesionado que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, privilegiando la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.

De este segundo objetivo se desprenden las metas y líneas de acción siguientes:

### **META 1**

Establecer estándares de servicio del transporte público concesionado, así como los mecanismos para el control de su cumplimiento.

### **LÍNEAS DE ACCIÓN**

- Desarrollar un padrón actualizado del transporte público concesionado, que incluya vehículos, operadores y operadoras.
- Actualizar los manuales de lineamientos técnicos para la prestación del servicio de transporte, a fin de garantizar su seguridad, accesibilidad, comodidad y sustentabilidad, así como fomentar la intermodalidad.
- Replantear los esquemas para la Revista Anual Vehicular para que garantice las condiciones físicas y mecánicas de las diversas unidades de transporte, así como reforzar las acciones de inspección, vigilancia y sanciones en materia de emisión de contaminantes y gases con efecto invernadero.

### **META 2**

Impulsar el proceso de transformación del esquema “hombre-camión” en las empresas operadoras de transporte público que garanticen un nivel de servicio adecuado.





## LÍNEAS DE ACCIÓN

- Promover la sustitución de microbuses por la constitución de empresas de transporte con unidades de mediana y alta capacidad, así como con paradas establecidas.
- Erradicar el transporte público concesionado no autorizado y taxis irregulares.
- Fomentar la capacitación y profesionalización del sector transporte.

### OBJETIVO 3

Adecuar los instrumentos normativos de control y de planeación integral para garantizar la calidad en la prestación del servicio público de transporte, así como estructurar y poner en funcionamiento las instancias institucionales necesarias para la planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.

De este tercer objetivo se desprenden las metas y líneas de acción siguientes:

#### META 1

Revisar, estructurar e implantar el esquema institucional necesario para la planeación, gestión y control de un Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México.

#### LÍNEA DE ACCIÓN

- Coordinar con los diversos organismos del sector transporte los programas de cobertura de redes a efecto de alinear programas y estrategias.

#### META 2

Revisar y ajustar la normatividad vigente para la regulación y control del transporte público, a fin de lograr su integración.

#### LÍNEAS DE ACCIÓN

- Actualizar la normatividad a efecto de impulsar un sistema integrado de transporte.
- Revisar los esquemas de concesión del transporte público y redefinir la relación entre gobierno y prestadores de servicio de transporte público.

#### META 3

Establecer mecanismos eficaces de planeación integral del desarrollo urbano que fortalezcan el sistema de transporte público, con un enfoque metropolitano.

#### LÍNEAS DE ACCIÓN

- Impulsar la coordinación metropolitana.
- Diseñar e implementar las rutas de penetración y de paso de los vehículos del sistema de transporte público, suburbano y foráneo de la ZMVM.
- Actualizar la información de la encuesta Origen–Destino del 2007, considerando la dinámica y las estructuras de población así como los nuevos modos de transporte público.





**b) El Programa Sectorial IX fue aprobado en la Cuarta Sesión Extraordinaria del Comité de Desarrollo de Planeación del Distrito Federal, el cual esta integrado por el Programa Integral de Movilidad 2013 - 2018 (PIM).**

Este programa establece seis ejes estratégicos con sus metas correspondientes, los cuales se relacionan a continuación:

Eje Estratégico	Metas
1. Sistema Integrado de Transporte	1.1 Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias 1.2 Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio 1.3 Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje 1.4 Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos 1.5 Contar con un medio único de pago 1.6 Implementar sistemas inteligentes de transporte 1.7 Fomentar finanzas sanas 1.8 Impulsar el fortalecimiento institucional
2. Calles para todos	2.1 Completar nuestras calles 2.2 Reducir la velocidad en calles locales 2.3 Garantizar cruces accesibles y seguros. 2.4 Eficientar la circulación para todas y todos. 2.5 Diseñar obras viales incluyentes
3. Más movilidad con menos autos	3.1 Aumentar el uso de la bicicleta 3.2 Gestionar el estacionamiento 3.3 Impulsar la movilidad eficiente 3.4 Reducir y regular el uso del automóvil
4. Cultura de movilidad	4.1 Fortalecer la seguridad vial y conciencia social 4.2 Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad. 4.3 Propiciar el transporte activo
5. Distribución eficiente de mercancías	5.1 Planear la distribución de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias 5.2 Mejorar la integración del transporte de carga con la vida urbana 5.3 Actualizar la regulación del transporte de carga 5.4 Promover la corresponsabilidad
6. Desarrollo Orientado al Transporte	6.1 Potenciar los paraderos de transporte 6.2 Orientar el desarrollo integral de vivienda, servicios, equipamiento y empleo alrededor de estaciones de transporte de alta capacidad 6.3 Fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo

Particularmente las líneas de acción que contempla el Programa Institucional de Metrobús se encuadran en el eje estratégico denominado “Sistema Integrado de Transporte”.





## 6. Diagnóstico.

### 6.1 Relación de las acciones de Metrobús con el “Sistema Integrado de Transporte”

La Ciudad de México avanza hacia conformar un Sistema Integrado de Transporte público (SIT). Ello implica la integración física, operativa, de medios de pago e información de los seis sistemas que concentran la movilidad de la ciudad hoy en día -Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, transporte público colectivo concesionado y ECOBICI- así como las nuevas modalidades en desarrollo.

Se define el SIT como el conjunto articulado de redes para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a las personas usuarias con altos estándares de calidad y accesibilidad, con cobertura en toda la ciudad y adecuado a tus necesidades de viaje.

La implementación del SIT significa viajar por nuestra ciudad de otra manera. Es cambiar la concepción de movilidad a través de un sistema que cumpla con las expectativas de todas y todos, para que sea un motor de desarrollo económico que aumente la equidad social y proteja el medio ambiente. El SIT será un sistema de transporte público digno que transformará la calidad de vida de todas las personas.

Esto implica el desarrollo de infraestructura para la prestación del servicio, que actualmente es escasa en la Ciudad de México, así como el cambio de los servicios de transporte en cuanto a organización y operación, lo cual se logra mediante la implantación de corredores de transporte público en el esquema de Metrobús para efectos de lograr las metas de este Eje Estratégico:

- a) **Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.-** El sistema Metrobús permite la planeación y control de los servicios de transporte en función de la demanda y cubriendo las necesidades de los usuarios en cuanto a rapidez, confort y seguridad de viaje.
- b) **Reemplazar microbuses e inducir un nuevo modelo de servicio.-** La implantación de los proyectos de Metrobús ha generado el retiro y destrucción de más de mil microbuses inadecuados para el servicio de transporte de pasajeros, tecnológicamente obsoletos y altamente contaminantes.
- c) **Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.-** La infraestructura y esquema de operación del sistema Metrobús permiten al usuario una mejor calidad de viaje, ya que cuenta con estaciones para el ascenso y descenso fácil y seguro; vehículos con mayor capacidad y equipados para brindar información y un sistema de prepago que evita riesgos y pérdida de tiempo.
- d) **Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos.-** Los proyectos de Metrobús se basan en la formación de subredes articuladas funcionalmente para la prestación del servicio, consolidando la demanda en el troncal para el aprovechamiento de economías de escala y dejando la función alimentadora al servicio con especificaciones más ligeras.
- e) **Contar con un medio único de pago.-** Desde 2005 Metrobús utiliza la Tarjeta Inteligente como único medio de pago que permite agilizar los tiempos de ascenso y descenso,





disminuyendo con ello los tiempos de viaje. El sistema de peaje de Metrobús cuenta con el equipamiento técnico y la red de distribución que han permitido ampliar la aplicación de la tarjeta inteligente a otros modos de transporte como son Metro y Tren Ligero.

- f) **Implementar sistemas inteligentes de transporte.-** Sobre la base de la planeación y control del servicio de transporte que realiza Metrobús ha sido posible implantar un sistema de ayuda a la explotación del servicio e información al usuario, con presencia en autobuses, estaciones y patios de encierro y control centralizado en el Centro de Información de Transporte Inteligente (CITI).
- g) **Fomentar finanzas sanas.-** Los proyectos Metrobús se desarrollan sobre la base de un esquema económico que permite a sus empresas operadoras salud financiera, estabilidad y constancia en la atención de sus compromisos crediticios. A la fecha ha concluido sin contratiempos el pago de los créditos del parque vehicular inicial de las líneas 1 y 2.
- h) **Impulsar el fortalecimiento institucional.-** Con la implantación de nuevos corredores en el esquema Metrobús se fortalece el sector transporte del Distrito Federal, puesto que el Organismo Regulador del sistema garantiza la planeación y control operativo y económico eficiente del servicio.

## 6.2 Situación actual del transporte

Las dos últimas encuestas de origen y destino de viaje realizadas estimaron las necesidades de movilidad en más de 30 millones de tramos de viaje, de los cuales entre el 56% y el 60% eran atendidos por el transporte colectivo cuyas características operacionales generan un servicio deficiente en cuanto a calidad, seguridad y eficiencia, con impactos importantes en el medio ambiente y el entorno urbano.

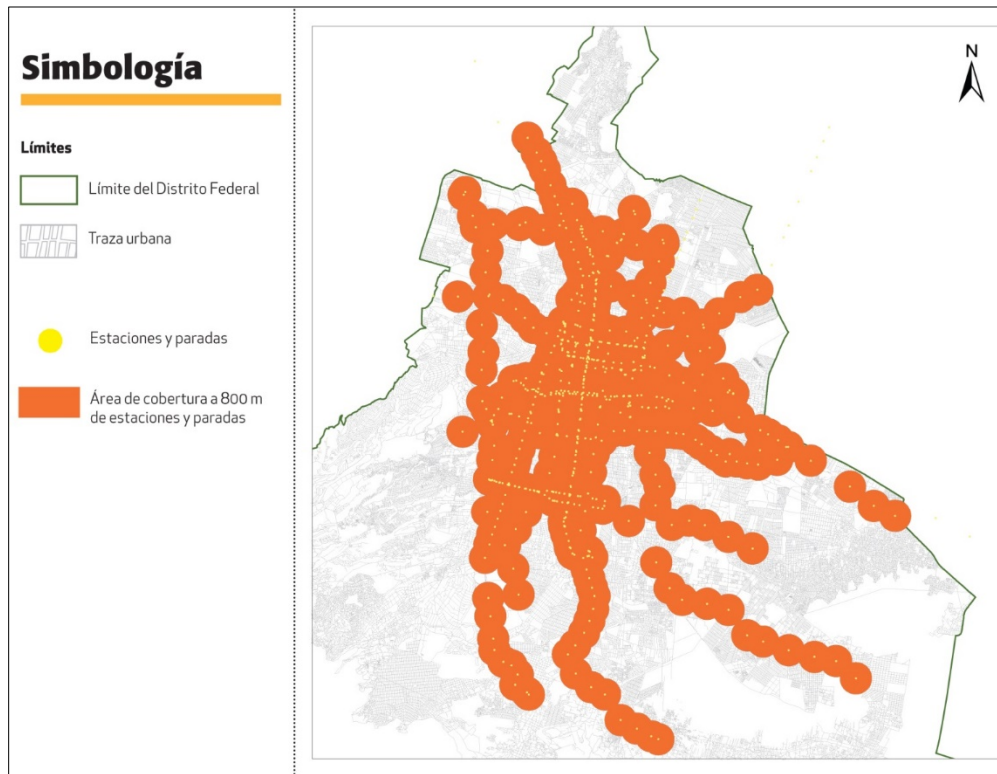
De acuerdo con el diagnóstico sectorial con relación al transporte público existe una limitada capacidad para ejercer la función de regulación y control que garantice el cumplimiento de estándares de calidad. Además, la normatividad respecto a la expansión y mejora de los servicios es limitada y, por lo tanto, no permite que los procesos de planeación se lleven a cabo de manera coordinada y con una visión de largo plazo.

La cobertura de transporte público con vía exclusiva (Metro, Metrobús, Corredores Cero Emisiones y Tren Ligero) abarca el 39% de la zona urbana del Distrito Federal, es decir, se requiere ampliar la cobertura de los sistemas que cuentan con la infraestructura requerida para la prestación de un servicio de calidad y en condiciones de seguridad y eficiencia en beneficio de la población de la Ciudad de México (ver figura).

### Cobertura de transporte público con vía exclusiva







Fuente: Programa Integral de Movilidad 2013-2018

En cuanto a la operación y administración del servicio de transporte público colectivo concesionado, el cual representa el 56% del total de viajes diarios, no cuentan con herramientas tecnológicas y de comunicación que faciliten la unificación de los procesos de planeación, gestión de la operación y control de la prestación del servicio de transporte. Asimismo, aunque se cuenta con el diseño, no se ha concluido la implementación de un medio único de pago y un sistema de recaudación unificado, los cuales harían más eficiente el manejo financiero del sistema y facilitarían su uso.

Es evidente que el transporte público colectivo concesionado presenta un balance negativo para todos los actores del sistema: usuarios, concesionarios de transporte y autoridades. El Gobierno de la Ciudad de México conoce las demandas ciudadanas de mejorar la calidad en el servicio; por ello, la modernización del sector debe avanzar a una nueva etapa en la cual existan beneficios claros para todos los actores.

Son varios los factores que generan ineficiencia en los traslados, la cual se refleja en un alto número de transferencias y falta de servicios expresos; por ello, los usuarios sufren importantes pérdidas de tiempo se tiene registro de viajes con duración de hasta 2.5 horas, lo cual convierte al servicio de transporte público en una opción poco atractiva.

Además, es importante considerar que la mayoría de los usuarios del transporte público son familias de bajos ingresos, quienes destinan en promedio el 18% de sus ingresos a trasladarse. No existen esquemas tarifarios que consideren las distancias de los viajes, costos por transbordos u otras



consideraciones que permitan balancear la política social con la eficiencia operativa y la calidad del servicio.

## **7. Líneas de acción del programa.**

En observancia de su objeto de creación y facultades conferidas, las acciones de Metrobús en su carácter de regulador del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal se enmarca en el Eje estratégico 1 «Sistema Integrado de Transporte» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura»

- a) Acción del PIM 2013-2018: Implementar 100 Km de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamientos en estaciones estratégicas.**

### **Objetivo**

Incrementar la población beneficiada por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros con las características operacionales del “Sistema de Corredores de Transporte Público del Distrito Federal”

### **Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Obras y Servicios  
Secretaría de Finanzas  
Secretaría de Seguridad Pública  
Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda  
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal

### **Acciones de corto plazo**

**Acción del PIM 2013-2018: Implementar 10 km. de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro.**

Inició operaciones el 5 de noviembre de 2013 en su primera etapa: Río de los Remedios–San Lázaro, con un recorrido aproximado de 10 kilómetros sobre la Avenida Ing. Eduardo Molina con 16 estaciones intermedias y 2 terminales que cumplen con estándares de accesibilidad universal.

Se integró el patio de servicio: El Coyol, cuyas instalaciones están diseñadas para el resguardo y mantenimiento de 19 autobuses EURO V que se incorporaron al sistema.





Se benefició la población del nororiente de la Ciudad de México que radica en las delegaciones Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero y con impacto en la demanda de transporte que proviene de los municipios de Ecatepec, Netzahualcóyotl y Tlalnepantla del Estado de México.

Tiene transferencia con el Metrobús en su línea 4 y con el Sistema de Transporte Colectivo Metro en sus líneas 1 y B, tiene como objetivo comunicar las zonas habitacionales del nororiente con el centro de la Ciudad de México.

Tiene una demanda promedio en día hábil de 64,000 pasajeros transportados.

**Acción del PIM 2013-2018: Implementar 20 km. de Metrobús Línea 6 en el Eje 5 Norte, de Aragón a El Rosario, con una flota de al menos 75 autobuses articulados.**

El proyecto ejecutivo para la implantación de este corredor tiene las siguientes características:

Origen: Aragón Destino: Metro El Rosario, contará con una longitud de 20 Kilómetros y prestará servicio en 35 estaciones intermedias y 2 terminales.

Se espera atender una demanda aproximada de 145,000 pasajeros en día hábil, con una flota vehicular de 75 autobuses articulados, el trazo está ubicado en una zona de influencia en donde atenderá las delegaciones Gustavo A. Madero y Azcapotzalco, así como a los municipios de Netzahualcóyotl, Tlalnepantla y Ecatepec en el Estado de México.

Tendrá transferencias con el Metrobús en sus líneas 1, 3 y 5 y con el Sistema de Transporte Colectivo Metro en sus líneas 3, 4, 5, 6, 7 y B, tiene como objetivo comunicar las zonas habitacionales del nororiente con la zona industrial y de servicios del norponiente de la Ciudad de México.

Contará con 2 patios de servicio, cuyas instalaciones están diseñadas para el resguardo y mantenimiento a las unidades que prestaran el servicio, las cuales se incorporaron al sistema.

#### **Acciones de mediano plazo**

Las **acciones** a mediano plazo es la implementación de la línea 5 en su segunda etapa y tres líneas más, para cubrir los 100 km. de la red.





	Origen - Destino	Km.	Pasajeros	Unidades	2013	2015	2016	2017	2018
Línea 5	Río de los Remedios – San Lázaro	10	55,000	24					
Línea 6	Aragón – El Rosario	20	145,000	75					
Reforma	Indios Verdes - Periférico	14	100,000	80					
Línea 5 2ª etapa San Lázaro – Glorieta de Vaqueritos y tres líneas más para cubrir los 100 km. de red									

Los alcances establecidos En el presente programa estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, por lo que la Secretaría de Obras y Servicios determinara las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos.

- b) Acción del PIM 2013-2018: Incorporar las líneas 1, 2, 4 y 6 de Metrobús al CITI e instalar pantallas y cámaras en autobuses y estaciones.**

**Objetivo**

Incrementar la población beneficiada por los servicios informáticos y de control que genera el Sistema de Ayuda a la Explotación, cuyo propósito es la seguridad y certidumbre del usuario, así como mantener los estándares de calidad del servicio de transporte público de pasajeros que se presta en el “Sistema de Corredores de Transporte Público del Distrito Federal”

**Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad

**Corto plazo**

Durante 2014 y 2015 se concluirá la instalación del equipamiento a las estaciones y autobuses de las líneas 1, 2 y 4 para incorporarlas al Centro Informativo de Transporte Inteligente (CITI), desde donde se proporcionara la información en tiempo real a los usuarios y se monitorea la operación de los autobuses mediante un sistema GPS, que permita regular la frecuencia de las mismas.

Este sistema de control permitirá aumentar la calidad del servicio y la regularidad del los autobuses, con la finalidad de cumplir con la programación del servicio.





### **Mediano plazo**

Con la construcción de la Línea 6 durante el 2014 y su puesta en operación en 2015, se instalará en estaciones, autobuses y patios el equipamiento necesario que permita la integración desde el inicio de actividades de este corredor a la operación del Centro de Información de Transporte Inteligente, con el fin de cumplir con las especificaciones del “Sistema de Corredores de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal”.

**Acción del PIM 2013-2018: Incorporar la instalación de pantallas y cámaras en autobuses y estaciones en las líneas de Metrobús que se construyan.**

#### **c) Evaluación de ingresos y gastos de la prestación del servicio**

##### **Objetivo**

Mantener la viabilidad económica del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, considerando sus especificaciones operacionales, así como la capacidad económica de los usuarios dada la naturaleza social del servicio de transporte público de pasajeros.

##### **Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Finanzas

##### **Corto Plazo**

El incremento mensual paulatino del diésel durante todo el 2014, esta presentado un fuerte impacto en el costo de operación de los autobuses que prestan el servicio en el sistema de Metrobús, por lo cual se plantea realizar la revisión de la tarifa en una fecha distinta a la establecida en el Artículo 166 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, y del Artículo 95 último párrafo del Reglamento de Transporte del Distrito Federal, con el fin de mantener las finanzas sanas manteniendo la calidad del servicio.

### **Mediano plazo**

Se analizarán las diferentes variables económicas como son: el combustible, el salario mínimo, la paridad peso/dólar, el INPC y el costo de los autobuses, con el propósito de evaluar el impacto económico que generan en la prestación del servicio.





**d) Integrar una red externa de venta y recarga de tarjeta TDF**

**Objetivo**

Ampliar la disponibilidad de la tarjeta de Ciudad, con mayor cantidad de puntos de venta y recarga y mayor cobertura territorial, a efecto de facilitar al usuario del servicio de transporte público de pasajeros el acceso a este medio de pago.

**Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Finanzas  
Sistema de Transporte Colectivo Metro  
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal  
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal

**Acciones de corto plazo**

Atendiendo las expectativas para el corto plazo se tiene programado extender la red externa de venta y recarga como se muestra en el cuadro siguiente

Año	Red Externa
2015	2,000

**Mediano plazo**

Para este horizonte se tiene previsto un crecimiento de 1,000 puntos más dependiendo de las necesidades que se vayan presentando.

**e) Acción del PIM 2013-2018: Implementar los requerimientos de mejora de la Línea 1 de Metrobús.**

**Acción del PIM 2013-2018: Realizar una evaluación técnica, para proponer e implementar acciones para el aumento de la capacidad y mejora continua del servicio de la Línea 1, de Metrobús.**





## **Objetivo**

Mantener un alto nivel de calidad en el servicio de transporte de pasajeros que se presta en la Línea 1, implantando mejoras operativas, de infraestructura y tecnológicas necesarias para este propósito.

## **Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Obras y Servicios  
Secretaría de Finanzas  
Secretaría de Seguridad Pública

## **Acciones de corto plazo**

De acuerdo con la concesión STV/METROBÚS/001/2005 otorgada por la Secretaría de Transportes y Vialidad a la empresa “Corredor Insurgentes, S.A. de C.V” para la operación de la Línea 1, tramo norte, de fecha 19 de junio de 2005, su vigencia concluye en el junio de 2015, por lo que deberá llevarse a cabo el proceso que corresponda conforme a la normatividad aplicable, para la continuidad del servicio de transporte público de pasajeros que se aplica en esta Línea.

## **Mediano plazo**

Es necesario realizar un diagnóstico a lo largo del trazo del corredor de línea 1 para identificar los cruces que presentan un alto problema vial y plantear con las autoridades competentes propuestas de solución para mejorar las condiciones viales en estos puntos, con el propósito de darle mayor continuidad y preferencia al Metrobús, optimizando con ello el servicio prestado.

## **Acción del PIM 2013-2018: Ampliar la estación el Caminero de la Línea 1 de Metrobús para garantizar la seguridad y confort de las personas usuarias.**

Por las condiciones actuales de la demanda y para ofrecer una mejora en la calidad del servicio, es necesario ampliar la terminal “El Caminero”, Así mismo es necesario complementar la infraestructura de la línea 1 acondicionando los patios de encierro.

Como se menciono anteriormente, en virtud de la conclusión de la vida útil de las unidades iniciales y una vez que inicie la sustitución del parque vehicular, se realizará sustituyendo las unidades articuladas por biarticuladas.





De acuerdo con la vigencia de diez años del título concesión otorgado por la Secretaría de Transportes y Vialidad CONCESIÓN STV/METROBÚS/002/2008 a la Empresa “Rey Cuauhtémoc, S.A. de C.V.” para la operación de la Línea 1, tramo sur, de fecha 24 de enero de 2008, en enero de 2018 será necesario concluir con el proceso que corresponda para garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la Línea 1 conforme a las especificaciones del sistema.

## **f) Línea 2, mejoras operativas, renovación de concesiones y parque vehicular**

### **Objetivo**

Mantener un alto nivel de calidad en el servicio de transporte de pasajeros que se presta en la Línea 2, implantando mejoras operativas, de infraestructura y tecnológicas necesarias para este propósito.

### **Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Obras y Servicios  
Secretaría de Finanzas  
Secretaría de Seguridad Pública

### **Corto plazo**

No se tienen contempladas acciones de corto plazo

### **Mediano plazo**

Para tener un lugar seguro que nos permita brindar el mantenimiento adecuado y oportuno, a las unidades, es necesario concluir la construcción de las instalaciones del patio oriente en donde se almacenan a las unidades que prestan el servicio sobre la Línea 2 en el Corredor del Eje 4 sur.

Para permitir una mejor conexión con otros modos de transporte es necesario facilitar el transbordo entre estos medios, por lo cual es necesaria la construcción de la estación Coyuya, que permita el transbordo eficiente y seguro entre la Línea 2 de Metrobús y la Línea 8 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

De acuerdo a la vigencia de diez años de las concesiones otorgadas por la Secretaría de Transportes y Vialidad con números STV/METROBÚS/003/2008, a “Corredor Tepalcates







Tacubaya, S.A. de C.V.”; STV/METROBÚS/004/2008, a “Corredor Eje 4 Sur 17M, S.A. de C.V.”; STV/METROBÚS/005/2008, a “Transportes SAJJ, S.A. de C.V.”; y STV/METROBÚS/006/2008, a “Corredor Oriente Poniente, S.A. de C.V., para la operación en la Línea 2, sobre el Eje 4 Sur, de fecha 15 de diciembre de 2008, es necesario en diciembre de 2018 concluir el proceso que corresponda, conforme a la normatividad aplicable para garantizar la continuidad de la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en esta Línea.

**g) Diseñar mecanismos de gestión para el sistema de recaudo a través de la TDF**

**Objetivo**

Establecer mecanismos para la operación conjunta de la TDF por los organismos de transporte del Gobierno del Distrito Federal, de los concesionarios y otros sistemas de transporte que se implanten en el Distrito Federal.

**Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Finanzas  
Secretaría de Movilidad  
Sistema de Transporte Colectivo Metro.  
Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal  
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal

**Corto plazo**

Implementar el mecanismo de compensación económica entre Metrobús, el STC y el Tren Ligero que opera el Servicio de Transportes Eléctricos, por la operación de la TDF como medio de pago, al cual se incorporaron a fines de 2012.

**Mediano plazo**

Es importante contar con un solo sistema de cobro por lo que es necesario establecer de manera coordinada los mecanismos de compensación entre los diferentes sistemas de transporte público de pasajeros del Gobierno del Distrito Federal, los cuales se puedan integrar a la operación de la TDF.

**h) Acción del PIM 2013-2018: Realizar mantenimiento a carriles confinados, estaciones y patios de encierro de las líneas 1,2, 3 y 4 de Metrobús, incluyendo adecuaciones de la infraestructura de comunicación a los patios de encierro.**





## **Objetivo**

Mantener en condiciones adecuadas de operación la infraestructura del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, consistente en carriles, estaciones, terminales y patios de encierro.

## **Entidades que intervienen:**

Para la ejecución de esta línea de acción intervienen en el ámbito de sus facultades las siguientes entidades de gobierno:

Metrobús  
Secretaría de Movilidad  
Secretaría de Obras y Servicios  
Secretaría de Finanzas  
Secretaría de Seguridad Pública

## **Corto plazo**

Por las condiciones actuales que presenta la superficie de rodamiento, sobre el corredor de la Línea 1, es necesario implementar en coordinación con las instancias competentes, un programa de mantenimiento correctivo que permita el mejoramiento del estado actual del carril confinado, evitando con esto el deterioro en las unidades y con ello la disminución en la calidad del servicio.

## **Mediano plazo**

Por las condiciones actuales de la superficie de rodamiento, sobre el corredor de la Líneas 2, 3, 4 y las nuevas Líneas que se vayan incorporando al sistema, es necesario implementar mecanismo de coordinación con las instancias competentes para establecer un programa permanente de mantenimiento del carril confinado, evitando un deterioro prematuro en las unidades, con la consecuente disminución en la calidad del servicio.





**8.- Matriz de Acciones**

Acciones	Corto Plazo (2013-2015)	Mediano Plazo (2016-2018)	Responsable	Estrategia Financiera
1. Implementar 100 Km. de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamientos en estaciones estratégicas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poner en actividad la Línea 5, en su primera etapa, durante segundo semestre de 2013.</li> <li>2. Poner en actividad la Línea 6 durante el segundo semestre de 2015</li> </ol>	1. Implantar la segunda etapa de la Línea 5 y las líneas 7, 8 y 9 entre 2015 y 2018	Metrobús Secretaría de Finanzas SOBSE SEMOVI SEDEMA SEDUVI SSP SEGOB AGU	Local Federal Privado
2. Incorporar las líneas 1, 2, 4 y 6 de Metrobús al CITI e instalar pantallas y cámaras en autobuses y estaciones  Incorporar las instalaciones de pantallas y cámaras en autobuses y estaciones de las líneas de Metrobús que se construyan.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incorporar al CITI la primera etapa de la Línea 5, en el segundo semestre de 2013.</li> <li>2. Incorporar al CITI las líneas 1, 2 y 4, en el segundo semestre de 2014</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incorporar al CITI la Línea 6 en el segundo semestre de 2015</li> <li>2. Incorporar la segunda etapa de la Línea 5 y las líneas 7, 8 y 9 de 2016 a 2018</li> </ol>	Metrobús SEMOVI	Privado
3. Evaluación de ingresos y gastos de la prestación del servicio	1. Ajuste de la tarifa al usuario del servicio de transporte que se presta en el Sistema, durante el segundo semestre de 2014	1. Seguimiento permanente a indicadores económicos y costos de operación del Sistema	Metrobús SEMOVI Secretaría de Finanzas	Local
4. Integrar una red externa de venta y recarga de tarjeta TDF	1. Contar con una red de 2,000 puntos externos de venta y recarga de la TDF a más tardar en 2015	1. Ampliar la red con mil puntos más entre 2016 y 2018	Metrobús SEMOVI Secretaría de Finanzas STC STE RTP	Local Privado
5. Implementar los	1. Concluir el nuevo	1. Mejoras a la	Metrobús	Local





Acciones	Corto Plazo (2013-2015)	Mediano Plazo (2016-2018)	Responsable	Estrategia Financiera
<p>requerimientos de mejoría en la Línea 1 de Metrobús.</p> <p>Realizar una evaluación técnica, para proponer e implementar acciones para el aumento de la capacidad y mejora continua del servicio de la Línea 1 de Metrobús.</p> <p>Ampliar la estación El Caminero de la Línea 1 de Metrobús para garantizar la seguridad y confort de las personas usuarias.</p>	<p>proceso de concesionamiento en junio de 2015.</p> <p>2. Inicio de la sustitución gradual de autobuses</p>	<p>infraestructura vial de Insurgentes entre 2016 y 2018</p> <p>2. Ampliar la terminal el Caminero, entre 2016 y 2018</p> <p>3. Concluir la sustitución de autobuses iniciales (articulados), por autobuses biarticulados</p> <p>4. Concluir el nuevo proceso de concesionamiento en enero de 2018</p>	<p>SEMOVI SOBSE Secretaría de Finanzas SSP</p>	<p>Federal Privado</p>
<p>6. Línea 2, mejoras operativas, renovación de concesiones y parque vehicular</p>		<p>1. Construir la infraestructura del patio oriente.</p> <p>2. Construir la estación Coyuya</p> <p>3. Concluir nuevo proceso de concesionamiento en diciembre de 2018</p> <p>4. Inicio de sustitución de los autobuses iniciales articulados</p>	<p>Metrobús SEMOVI SOBSE Secretaría de Finanzas SSP</p>	<p>Local Federal Privado</p>
<p>7. Diseñar mecanismos de gestión para el sistema de recaudo a través de la TDF</p>	<p>1. Implantar el mecanismo de compensación entre Metrobús, STC y STE en el primer semestre de 2013</p>	<p>1. Implantar mecanismos de compensación con los servicios de trolebuses de STE y de autobuses de RTP, conforme se incorporen a la operación de la</p>	<p>Metrobús Secretaría de Finanzas SEMOVI STC STE RTP</p>	<p>Local Privado</p>





Acciones	Corto Plazo (2013-2015)	Mediano Plazo (2016-2018)	Responsable	Estrategia Financiera
		TDF.		
8. Realizar mantenimiento a carriles confinados, estaciones y patios de encierro de las líneas 1, 2, 3 y 4 de Metrobús, incluyendo adecuaciones a la infraestructura de comunicación en los patios de encierro.	1. Mantenimiento a carriles de la Línea 1, durante 2015	2. Establecer un programa de mantenimiento permanente a carriles confinados de todo el sistema entre 2016 y 2018	Metrobús SEMOVI SOBSE Secretaría de Finanzas SSP	Local

### Instrumentos para el monitoreo y evaluación

Las metas establecidas en el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (PIM) serán supervisadas a través de un sistema de monitoreo y evaluación, el cual permite medir el avance programado y alcanzado de las diferentes acciones que ejecuten los entes públicos vinculados con los objetivos del programa.

El monitoreo es el medio para visualizar de manera integral los avances y dar seguimiento al desarrollo de las metas del programa. La evaluación permite generar mediciones y observaciones cualitativas sobre la eficiencia, eficacia, calidad e impacto de las actividades del PIM, así como su congruencia con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Ambos procesos son complementarios y permiten un sistema de rendición de cuentas y mejora de la gestión pública, los cuales a su vez generan un ejercicio democrático de la planeación. Es así como se establecen las bases para el análisis de los avances del programa para optimizar o reorientar sus procesos, resultados e impactos.

Por su parte, la evaluación tiene el propósito de realizar una valoración del desempeño del programa bajo los principios de verificación del grado de cumplimiento de las metas y acciones, conforme a los indicadores analizados corresponsablemente con los entes públicos respectivos.

Los indicadores propuestos en el PIM son la base del monitoreo y ayudan a conocer, en la etapa de implementación de la acción pública, el desempeño y los resultados del programa; asimismo, proporcionan información suficiente para verificar oportunamente el alcance de las metas propuestas al 2015 y al 2018.

El PIM contiene doce indicadores, los cuales serán medidos y reportados anualmente de acuerdo a la disponibilidad de la información, con base en los insumos que provean los entes públicos asignados





para tal fin. Cabe señalar que cuatro de ellos son transversales a los ejes estratégicos – políticas públicas que constituyen el cambio de paradigma de movilidad, destacando mantener siete de cada diez tramos de viaje en transporte público y no motorizado; reducir las muertes a causa de hechos de tránsito; incrementar el porcentaje del área urbana con cobertura de transporte público con vía exclusiva; y disminuir las emisiones contaminantes en el transporte público. Dichos indicadores nos permitirán identificar los aspectos que deberán mejorar en el planteamiento de la política pública, así como tomar decisiones adecuadas respecto a los avances que se registren durante la vigencia del programa, y más aún, acerca de los pendientes que se deberán registrar para las administraciones subsecuentes.

El monitoreo y evaluación del PIM requerirán que la SEMOVI establezca los medios, plataformas y estudios necesarios para generar y mantener actualizada la información requerida que facilite este requisito de la política pública. Es por ello que, dentro de las actividades a impulsar por parte de la Secretaría de Movilidad, estarán el desarrollo y la actualización del estudio origen-destino de viajes y la implementación de sistemas de información interdependenciales, así como la elaboración y mantenimiento de bases de datos con la información sectorial en cuestión.





**9.- Indicadores**

No.	Programa Sectorial	Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre del Indicador	Fórmula	Objetivo del Indicador	Unidad de Medida	Marzo de 2015 Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha final	Área Responsable	Tipo de Indicador
1	PS. IX (Programa Integral de Movilidad)	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para el usuario y reordenar los paraderos de transporte.	Ordenar, profesionalizar y tecnificar el servicio que presta el Metrobús en el Distrito Federal, con el fin de atender a 1.5 millones de usuarios promedio por día hábil así como alcanzar una flota de 850 unidades en la red a partir de la incorporación de nuevos corredores al 2018.	Usuarios promedio en día hábil en la red.	Número de usuarios promedio en día hábil en la red en el período	Medir el número de usuarios promedio en día hábil que hacen uso de la red del servicio del Metrobús	Pasajeros (Número entero)	888,037 usuarios promedio en día hábil en marzo 2015	1,500,000	Trimestral	2018	Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas	Resultados
2			Flota total de autobuses	Número de autobuses con los que se opera en la red de Metrobús al período	Medir el número de autobuses que operan en la red de Metrobús	Autobuses/Número entero	452 autobuses en red marzo 2015	850	Anual	2018	Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas	Resultados	
3			Longitud en operación de la red de los corredores del Metrobús	Número de kilómetros en operación de los corredores del METROBÚS al período	Medir la longitud de kilómetros en operación de la red del Metrobús	kilómetros/Número entero	Longitud de red a marzo de 2015 105 km.	195 km.	Anual	2018	Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas	Resultados	
4			Kilometraje recorrido anualmente por los autobuses del Metrobús	Número de kilómetros recorridos por los autobuses del Metrobús en el período	Medir el kilometraje recorrido anualmente por los autobuses en la red	Kilómetros/Número entero	kilometraje recorrido a marzo de 2015 36.5 millones	55,000,000	Anual	2018	Dirección de Planeación, Evaluación y Sistemas	Resultados	

Lo anterior esta vinculado con en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 en el Eje 4 Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura y el Área de Oportunidad 3 Transporte Público que establece que “Persisten desarticulaciones, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público, lo que genera excesivos tiempos de traslado, una mala experiencia de viaje, contaminación ambiental, exclusión social y un impacto negativo en la economía familiar y en la competitividad urbana”. Abarcando los siguientes Objetivos:





**Objetivo 1** Avanzar hacia un Sistema de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como de un punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario.

**Meta 1** Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.

**Meta 2** Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios.

**Objetivo 2** Impulsar una transformación del transporte público concesionado que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, privilegiando la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.

**Meta 1** Establecer estándares de servicio del transporte público concesionado, así como los mecanismos para el control de su cumplimiento.

**Meta 2** Impulsar el proceso de transformación del esquema “hombre-camión” en las empresas operadoras de transporte público que garanticen un nivel de servicio adecuado.

Mientras que con el Programa Integral de Movilidad (PIM) se vincula con el Eje Estratégico 1 “Sistema Integrado de Transporte (SIT) que establece la integración física, operativa, de medios de pago e información de los seis sistemas que concentran la movilidad de la ciudad hoy en día –Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos, Red de Transporte de Pasajeros, transporte público colectivo concesionado y ECOBICI– así como las nuevas modalidades en desarrollo.

El SIT es el conjunto articulado de redes para prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a las personas usuarias con altos estándares de calidad y accesibilidad, con cobertura en toda la ciudad y adecuado a tus necesidades de viaje

