

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Héctor Serrano Cortés, Secretario de Movilidad, con fundamento en el Artículo 122 inciso C de la Constitución Política; 12, 87 y 91 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 1, 2, 6, 15 fracción IX, 16 fracciones III, IV y VII, 17 y 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 11 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal; 23, 24, 25 y 31 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal; 10 fracción II, 32, 35, 37, 47 fracción III, 48, 49 y 50 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, 1, 2, 7 fracción IX del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal; así como en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, publicado el 11 de septiembre de 2013 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México; y

CONSIDERANDO

Que el Jefe de Gobierno ejercerá la facultad de conducir y coordinar la planeación del desarrollo de la Ciudad de México a través del Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México.

Que mediante Acuerdo publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de septiembre de 2013, se aprobó el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, mismo que 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 año 2018.

Que los programas institucionales son los documentos que desagregan a mediano y corto plazo los objetivos y metas de los programas sectoriales, mismos que regirán sus actividades en el ámbito de sus competencias y atribuciones; conteniendo las políticas públicas necesarias para lograr lo dispuesto en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 y en los programas sectoriales.

Que con base en los artículos 47 fracción III y 48 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, los programas institucionales deberán ser presentados ante el Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, por los titulares de las dependencias o de los órganos de gobierno de la entidad de que se trate para su validación.

Que mediante acuerdo COPLADE/SE/I/03/2017 emitido por el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México en la Primera Sesión Extraordinaria de fecha 18 de abril de 2017, se aprobó el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, acorde con lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

Por lo anterior, he tenido a bien publicar el siguiente:

AVISO POR EL CUAL SE DA A CONOCER EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD 2013-2018

PRIMERO.- A través del presente Aviso se da a conocer el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, así como los indicadores mediante los cuales se darán a conocer los resultados obtenidos.

SEGUNDO.- La Secretaría de Movilidad, los órganos desconcentrados y entidades agrupadas en el ámbito coordinado por ella, elaborarán sus respectivos programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto. Estos últimos deberán destinar los recursos presupuestarios correspondientes para el eficaz cumplimiento de los objetivos y metas del Programa General de Desarrollo y del presente Programa.

TERCERO.- Los alcances establecidos en el presente Programa estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno de la Ciudad de México, por lo que las Unidades Responsables del Gasto determinarán las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa y presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos.

CUARTO.- La Secretaría de Movilidad, con la participación de la Secretaría de Finanzas, Contraloría General y Oficialía Mayor, conforme a sus atribuciones, en los términos de las disposiciones aplicables, dará seguimiento a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, y reportará los resultados obtenidos con base en las metas e indicadores correspondientes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente Aviso en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Aviso entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en la Ciudad de México a los 05 días del mes de mayo de 2017.

(Firma)

HÉCTOR SERRANO CORTÉS
SECRETARIO DE MOVILIDAD

PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD 2013-2018

ÍNDICE

I. Introducción

II. Antecedentes

III. Marco normativo

IV. Alineación a las áreas de oportunidad y objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

V. Objetivo del Programa

VI. Diagnóstico

VII. Programa Institucional de la SEMOVI

Tema 1.

Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 2.

Actividad Institucional Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y años anteriores (Taxi Híbrido).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 3.

Sustitución de topes por reductores de velocidad (REVOS).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 4.

Pasos Seguros.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 5.

Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 6.

Emisión de dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad (balizamiento).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 7.

Revista Vehicular (Transporte Colectivo, de Carga y Especializado).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 8.

Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 9.

Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 10.

Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad De México.
Metas y Políticas Públicas

VIII. Indicadores**IX. Siglas y acrónimos****X. Glosario****XI. Referencias****I. Introducción**

La movilidad urbana sustentable, se ha convertido en uno de los temas prioritarios en la agenda pública del Gobierno de la Ciudad de México, toda vez que es factor de desarrollo humano, económico, político y social. Por ello se ha advertido particular interés en garantizar que los desplazamientos de sus habitantes sean seguros, accesibles, eficientes, sustentables y confortables.

Lo anterior consiste en una acertada estrategia implementada por la Administración Pública de esta Entidad Federativa, misma que busca dinamizar personas y no sólo vehículos automotores, esfuerzo en el que además, la participación de la sociedad civil organizada, la academia y las autoridades ciudadanas involucradas, son consideradas parte integral en la elaboración de las políticas públicas. En nuestra urbe, la eficiencia de las vías se define en razón del número de personas que mueven y no la cantidad de vehículos.

El Nuevo Modelo de Movilidad está descrito en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada el 14 de julio de 2014, en ella, se establecen las estrategias de acción para implementar la integración de los sistemas de transporte y movilidad, la desaparición de la concesión individual en el transporte público (microbús), así como el reconocimiento prioritario de la seguridad vial.

Cabe hacer mención que, ante este paradigma, nuestra Ciudad se encuentra en un proceso de transición hacia este nuevo modelo de movilidad. Es por ello que como Gobierno estamos obligados a implementar una serie de cambios de tipo administrativo, de planeación y presupuestal, que deberán responder a las necesidades actuales de movilidad de la población,

pero también a las exigencias del futuro, mismo que apuntale una mejor movilidad, donde la seguridad sea el eje rector, y la sustentabilidad y la accesibilidad sus sellos distintivos; garantizando así el uso eficiente de las calles de nuestra Ciudad.

A través del precisado marco jurídico, la transición de nuestra Capital Social hacia el Nuevo Modelo de Movilidad se basa en una nueva estrategia de planeación, integrada por dos programas trascendentes y rectores que consisten en: 1) el Programa Integral de Movilidad (PIM) y 2) el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI).

El primero, PIM 2013-2018, publicado el 15 de octubre de 2014, se refiere a un instrumento de planeación que reconoce por primera vez a la movilidad como un derecho inalienable; beneficiando al peatón como centro de la toma de decisiones; al transporte público como eje rector de la misma, así como a la bicicleta y caminata como formas no motorizadas de movilidad.

De igual forma, esta Administración instrumenta el PISVI, mismo que tiene por objeto, garantizar la seguridad vial de las y los usuarios en la vía pública, lo anterior con el propósito de salvar vidas. El PISVI contendrá la política pública de Visión Cero Accidentes, cuyo principal instrumento para su ejecución será el Reglamento de Tránsito vigente desde el 15 de diciembre de 2015.

Nuestra Capital Social está comprometida con la planeación y el diseño de estrategias de Movilidad Inteligente, aspectos en los que se aplica la tecnología y los datos abiertos para eficientar la movilidad de las y los ciudadanos de esta Entidad Federativa.

II. Antecedentes

El modelo anterior al año 2013, refería un esquema de transporte y vialidad con una tendencia que privilegiaba al automóvil, lo que evidenció sus externalidades negativas en la congestión vial, la contaminación ambiental, la pérdida de tiempo en horas – hombre y el incremento de accidentes de tránsito, que afectan la calidad de vida de las personas.

Desde el inicio de la administración, se ha venido trabajando en transformar el paradigma de movilidad, ubicando a la persona al centro de la toma de decisiones a través de la jerarquía que otorga al peatón, la bicicleta y al transporte público prioridad sobre el automóvil, lo que se identifica como una pirámide invertida que refleja este nuevo modelo de movilidad y el cambio de paradigma.

Esta transformación, requirió reformar, modificar y adecuar en lo general y en lo particular, diversos instrumentos administrativos, jurídicos y técnicos, es así que, el 14 de julio de 2014, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 15 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, con el que se creó la Secretaría de Movilidad, a la que corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación de la movilidad y operación de las vialidades.

En esa misma fecha, se publicó el decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Distrito Federal cuyo objetivo es establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

El 15 de octubre de ese mismo año, se publica en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el Programa Integral de Movilidad 2013 – 2018 del Distrito Federal, documento rector que funge como instrumento de planeación, coordinación, monitoreo y evaluación de la movilidad y su infraestructura.

El 15 de enero de 2016, se publica en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, mediante el cual se establece la nueva estructura orgánica de la Secretaría de Movilidad, a efecto de hacerla consistente a la Ley, y se definen tres Subsecretarías: de Planeación; Desarrollo de Movilidad; y del Transporte, adicionalmente de la Dirección General Jurídica y de Regulación y de la Dirección Ejecutiva de Sistemas de Información y Comunicación, estableciendo las atribuciones para cada una de estas y de las Direcciones Generales adscritas a cada Subsecretaría.

Con base a lo que establece la Ley de Planeación de Desarrollo del Distrito Federal y atendiendo las atribuciones de esta Secretaría, se elaboró el presente Programa Institucional, mismo que guarda congruencia con el Programa General de

Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de septiembre de 2013, con el Programa Sectorial denominado: Programa Integral de Movilidad 2013-2018 del Distrito Federal y con la estrategia de seguridad vial que desarrolla esta Secretaría, que contendrá el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) actualmente en proceso de elaboración.

III. Marco normativo

En términos de lo dispuesto en el artículo 67 fracción XVI del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal tiene la potestad para formular el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal.

De acuerdo al artículo 9 fracción II, V y IX, 10 fracción II de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, son atribuciones de los titulares de los órganos de gobierno de las entidades, elaborar, controlar y evaluar su respectivo Programa Institucional atendiendo a las previsiones contenidas en programa sectorial correspondiente; así mismo el artículo 13 refiere que el rector del sistema de la planeación local es el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, del cual se derivarán los programas sectoriales, obligatorios para la administración pública local en el ámbito de sus respectivas competencias, siendo uno de ellos el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, constituido como programa sectorial y del cual se desprende el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, en términos de lo establecido en el artículo 35 de la misma Ley.

La Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal establece en su artículo 31 que el Programa Operativo se basará en el contenido de los programas sectoriales, delegacionales, institucionales y especiales que deban ser elaborados conforme a la Ley de Planeación.

El artículo 34 Bis A fracción II del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, señala que, corresponde a las atribuciones de la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Movilidad, promover el desarrollo de los programas sectoriales e institucional relacionados con la movilidad, la seguridad vial y la regulación del transporte.

El artículo 5 de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal señala que entre las acciones prioritarias se incluyan los programas de accesibilidad universal que les garanticen el acceso en igualdad de condiciones con las demás personas, al entorno físico, el transporte y las comunicaciones; el artículo 8 estipula que todas las Autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal, están obligadas a programar y ejecutar acciones específicas a favor de las personas con discapacidad, y el artículo 33 determina las acciones que debe considerar la SEMOVI para las unidades de transporte público.

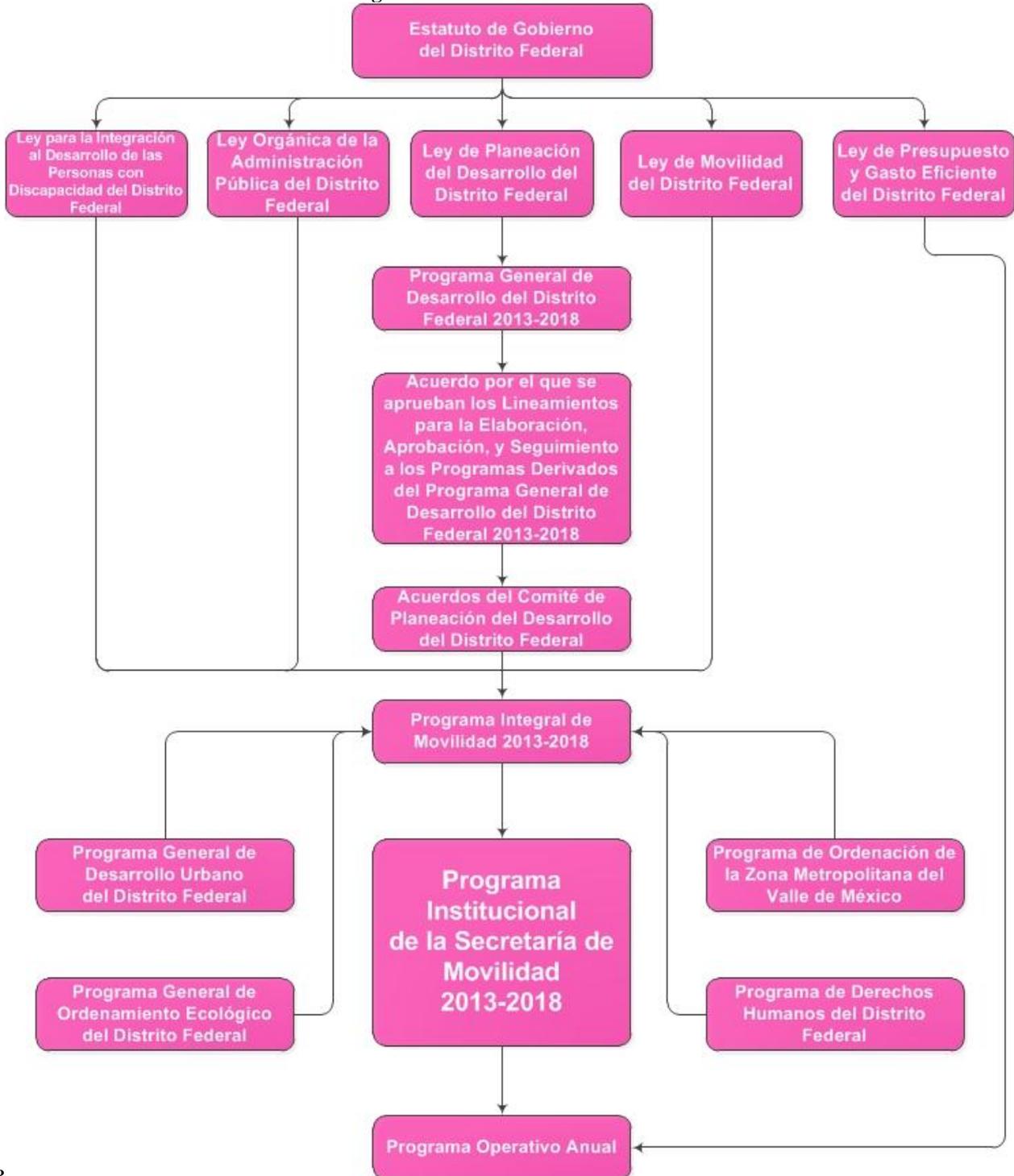
El Acuerdo por el que se establece la obligatoriedad del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades del Distrito Federal indica que será de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal centralizada y desconcentrada, en el ámbito de sus respectivas competencias; asimismo para la elaboración del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad se tomaron en consideración lo establecido en los capítulos de Derecho a un medio ambiente sano, Derechos de las personas adultas mayores, Derechos de las personas con discapacidad, entre otros inherentes a la movilidad de dicho programa.

De igual forma, el ordinal Tercero del Acuerdo por el que se Aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de septiembre de 2013, establece que las dependencias llevarán a cabo las acciones necesarias, en los términos de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, a efecto de someter oportunamente a consideración y aprobación del Jefe de Gobierno los programas sectoriales, institucionales y especiales, en este caso, el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018.

Igualmente, el Acuerdo por el que se aprueban los Lineamientos para la Elaboración, Aprobación, y Seguimiento a los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, tiene como objeto establecer el procedimiento general que deberán observar las dependencias, incluyendo sus órganos desconcentrados, y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal en la elaboración de los programas que deriven del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, así como los elementos y características que deberán contener.

Por último, Se hace referencia al Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, aprobado por el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México en su Primera Sesión Extraordinaria celebrada el 18 de abril de 2017, mediante el acuerdo número: COPLADE/SE/I/03/2017.

Estructura normativa del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-



IV. Alineación a las áreas de oportunidad y objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

La movilidad urbana impacta directamente en la manera que se vive la ciudad, así como en su potencial competitivo. Ésta puede entenderse como un catalizador de desarrollo económico, equidad e inclusión social, así como de calidad ambiental. Por ello, la movilidad y la seguridad vial juegan un rol transversal y estratégico dentro del proyecto de ciudad que se estipula desde el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018.

El PGDDF 2013-2018 establece los objetivos, metas y líneas de acción que sirven como base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el 2018. A partir de él, se elaboran los programas sectoriales, institucionales, parciales y especiales, y se desarrolla su programación, presupuestación y evaluación, como lo establece la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

El PGDDF instituye cinco ejes para un gobierno ciudadano, los cuales regulan la actuación de las diversas instancias públicas. El eje 4 «Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura» vincula directamente el quehacer del programa sectorial (Programa Integral de Movilidad 2013-2018) para hacer frente a los retos relacionados con la planeación del territorio urbano y natural; la recuperación de espacios públicos; la articulación del transporte público; el uso del transporte automotor y de carga; el mantenimiento de la infraestructura hidráulica; la oferta de vivienda; y la gestión integral de residuos sólidos.

Cinco ejes para un gobierno ciudadano (PGDDF 2013-2018)

Eje 1	Equidad e inclusión social para el desarrollo humano
Eje 2	Gobernabilidad, seguridad y protección ciudadana
Eje 3	Desarrollo económico sustentable
Eje 4	Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura
Eje 5	Efectividad, rendición de cuentas y combate a la corrupción

Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de GODF (2013). Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

En el eje 4 del PGDDF se establecen cuatro áreas de oportunidad, cada una con objetivos determinados, que inciden directamente en la política de movilidad y seguridad vial de la actual administración del Distrito Federal. Con base en estas áreas de oportunidad y objetivos, la Secretaría de Movilidad delineó, en conjunto con diversos actores de la sociedad y demás dependencias gubernamentales, la política integral de movilidad que enmarca este programa sectorial, bajo seis ejes estratégicos – políticas públicas.

El Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018 también incorpora y se fundamenta en las tendencias identificadas en el Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018 elaborado por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como en las necesidades sociales y acuerdos ciudadanos referidos en el documento «Ciudadanos con Visión. Acuerdos para la movilidad», los cuales fueron entregados y retomados por el Jefe de Gobierno. Los seis ejes estratégicos – políticas públicas del PIM y las áreas de oportunidad del PGDDF se vinculan directamente para dar respuesta a las necesidades de movilidad, sociales, ambientales y de desarrollo que plantea el proyecto de ciudad que se estipula desde el PGDDF 2013-2018.

Áreas de oportunidad y objetivos dentro del PGDDF 2013–2018 relativos a la política de movilidad y seguridad vial.

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
<p>4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura</p>	<p>1. Patrón de ocupación territorial. El territorio de la Ciudad de México presenta un patrón de ocupación ineficiente, desarticulado e inequitativo que provoca un consumo de recursos excesivo, una distribución desigual de los equipamientos, infraestructura y servicios urbanos, así como la subutilización y deterioro de los mismos.</p>	<p>Objetivo 1. Orientar el desarrollo urbano hacia una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, que potencie las vocaciones productivas y que fomente la inversión, para alcanzar un patrón de ocupación eficiente que induzca la redistribución de la población a zonas que combinen los diversos usos del suelo, mejore la infraestructura pública, aproxime el empleo y los hogares a las redes de transporte público y propicie la equidad territorial.</p> <p>Objetivo 2. Regenerar y redensificar zonas localizadas tanto en áreas centrales con potencial de reciclamiento, como en las áreas que pueden captar población adicional, tener un uso más intenso y diverso del suelo y ofrecer condiciones de sustentabilidad y rentabilidad.</p> <p>Objetivo 3. Impulsar la coordinación interinstitucional que, con una visión interdisciplinaria y metropolitana, consolide la funcionalidad administrativa de la relación entre las dependencias y entidades vinculadas al desarrollo territorial, para ofrecer un servicio eficiente, transparente y expedito al ciudadano, sustentado en un marco normativo congruente que inhiba la corrupción y potencie el desarrollo de la Ciudad.</p>
	<p>2. Espacio público. La insuficiencia y deterioro del espacio público en la Ciudad de México, aunado a la falta de integración en su forma, función, uso y accesibilidad, inciden en la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, tejido social, imagen urbana y seguridad pública en los entornos donde éstos se encuentran.</p>	<p>Objetivo 1. Crear, recuperar y mantener los espacios públicos emblemáticos, las áreas verdes urbanas a diferentes escalas y en diferentes zonas de la Ciudad y las calles como elementos articuladores del espacio público, a fin de generar encuentros, lazos de convivencia, apropiación social, sentido de pertenencia y ambientes de seguridad para los habitantes y visitantes.</p> <p>Objetivo 2. Establecer un sistema coordinado de la gestión del espacio público que integre a todas las dependencias y entidades de la administración central, a las delegaciones políticas, a las instituciones académicas y culturales, así como a los organismos de la sociedad civil, para potenciar los esfuerzos bajo la misma perspectiva del derecho a la ciudad.</p> <p>Objetivo 3. Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de «Calles completas» en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.</p>

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura	3. Transporte público. 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.	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 la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
		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.
		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.
	4. Transporte automotor. Prevalece un rápido crecimiento del transporte automotor individual y de carga en la capital y la Zona Metropolitana del Valle de México, aunado a la falta de controles efectivos sobre su uso y gestión racional y de otras alternativas de transporte.	Objetivo 1. Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
		Objetivo 2. Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.
		Objetivo 3. Desarrollar una gestión eficiente del transporte de carga, así como de la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital.

Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de la GODF (2013). Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

V. Objetivo del programa

Objetivo General

Planear, diseñar, normar y regular el desarrollo integral de la movilidad y la seguridad vial, para avanzar en la transformación al nuevo modelo de movilidad, acorde a la jerarquía y principios establecidos en la Ley de Movilidad.

Objetivos específicos

1.- Promover la reestructuración del transporte público de pasajeros mediante la constitución de empresas y la gestión de estímulos para la sustitución de unidades, que contribuyan a elevar la calidad del servicio y la reducción de impactos negativos al medio ambiente.

2.- Impulsar proyectos que incluyan la aplicación de tecnologías de punta, vehículos híbridos, no motorizados y modos alternativos, que consoliden la movilidad sustentable y eficiente, que permitan la convivencia de distintos modos de transporte y favorezcan la intermodalidad.

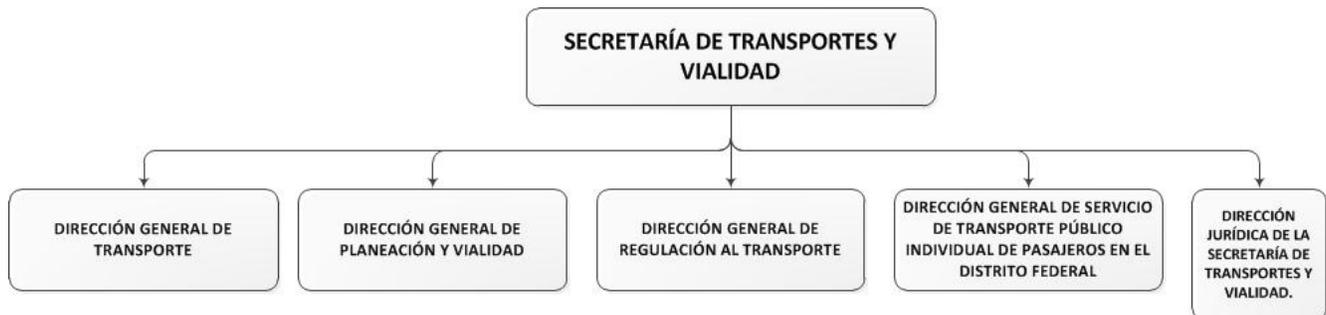
3.- Garantizar la integridad física de los usuarios de la vía mediante acciones que propicien la seguridad vial, dando prioridad a los peatones, en especial a grupos vulnerables, regulando la velocidad de los vehículos y la intervención de cruceros peligrosos.

4.- Ejecutar acciones de seguridad ciudadana en los Centro de Transferencia Modal que incidan en la prevención del delito y la disminución de los riesgos en materia de protección civil, para el mejoramiento de la operación de estos equipamientos auxiliares del transporte público.

VI. Diagnóstico

El cambio de paradigma de movilidad que establece la Ley de Movilidad publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014, otorga prioridad en la utilización del espacio vial a los peatones, ciclistas y al transporte público de pasajeros sobre el transporte particular automotor. Este cambio trajo consigo, una modificación radical a la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) que, como Dependencia de la Administración Pública Centralizada del Gobierno del Distrito Federal, era responsable del despacho en materias relativas al desarrollo integral del transporte, el control del autotransporte urbano de pasajeros y operación de las vialidades.

Para la atención de los asuntos de su competencia, la SETRAVI tenía autorizado y registrado por la Oficialía Mayor, su funcionamiento mediante el Dictamen No. 21/2002 vigente a partir del 1 de junio de 2002, con el siguiente organograma general:



El mismo 14 de junio de 2014, se publicó el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, específicamente la fracción IX del artículo 15 y el artículo 31 fracciones I y II, en los que se modifica la denominación de la entonces SETRAVI a Secretaría de Movilidad (SEMOVI), así como la asignación de atribuciones de esta última, para quedar de la siguiente manera:

IX. Secretaría de Movilidad;

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

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal;
- II. Elaborar y mantener actualizado el programa integral de movilidad, transporte y vialidad del Distrito Federal.

El 15 de enero de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el Decreto por el que se reforman, adicionan y

derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, entre otros, la reforma de la fracción IX del artículo 7, en el que se describen las Unidades Administrativas y los Órganos Desconcentrados que se asignan a la SEMOVI para el despacho de los asuntos de su competencia, quedando de la siguiente manera:

Artículo 7º

IX. A la Secretaría de Movilidad:

A) La Subsecretaría de Planeación.

- 1.- Dirección General de Planeación y Evaluación.
- 2.- Dirección General de Registro Público de Transporte.

B) La Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad.

- 1.- Dirección General de Investigación y Desarrollo de Movilidad.
- 2.- Dirección General de Inteligencia y Cultura de Movilidad.

C) La Subsecretaría del Transporte.

- 1.- Dirección General de Transporte Particular.
- 2.- Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado.
- 3.- Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual.

D) Dirección General Jurídica y de Regulación.

E) Dirección Ejecutiva de Sistemas de Información y Comunicación.

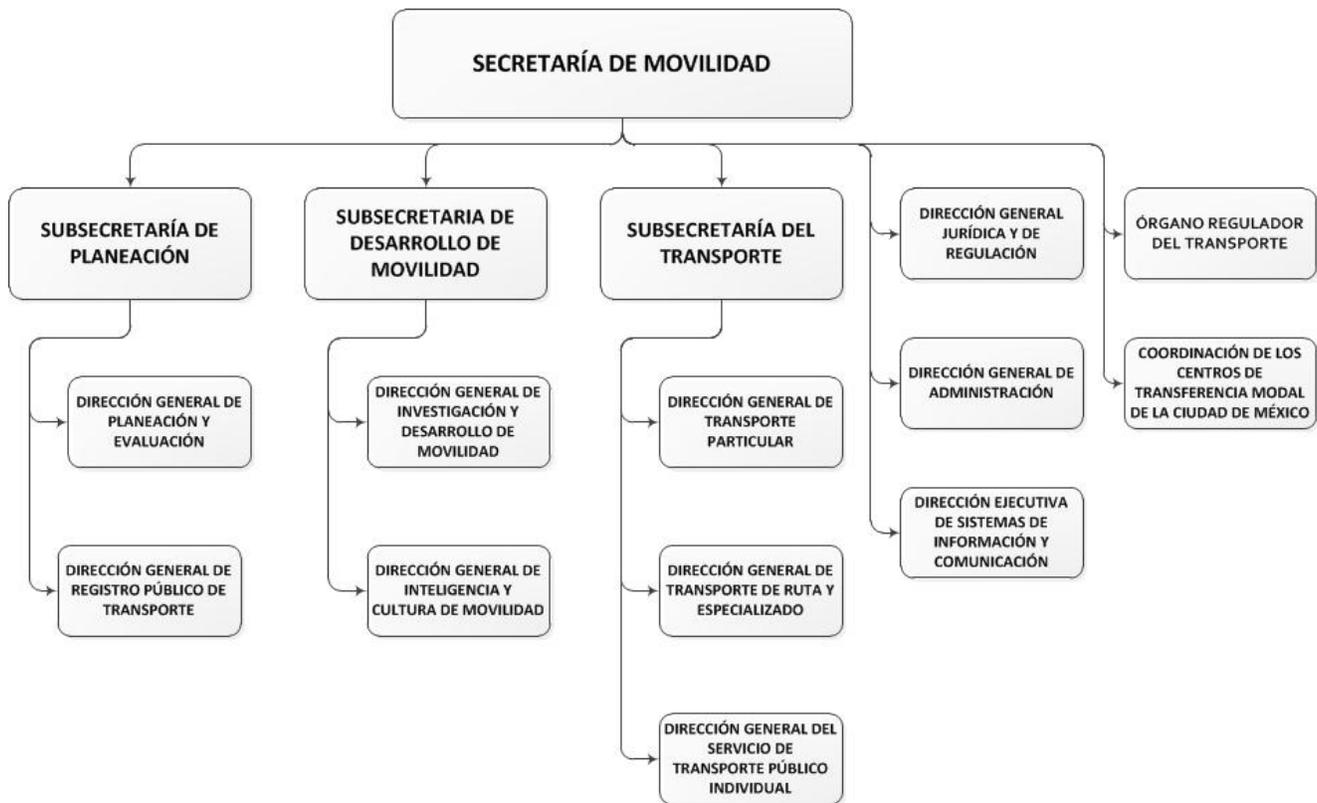
Asimismo, se le adscribe el Órgano Desconcentrado denominado Órgano Regulador del Transporte.

De igual manera, se adicionan el artículo 34 Bis A, el artículo 35 Bis B y el artículo 34 Bis C, relativos a las atribuciones de las Subsecretarías mencionadas en la citada fracción IX, así como los artículos 93, 94, 95, 95 Bis, 95 Ter, 95 Quater, 95 Qunquies, 95 Sexies, 95 Septies y artículo 101 G Bis, correspondientes a las atribuciones de las Direcciones Generales que igualmente se indican en la fracción IX; y finalmente la SECCIÓN VIII BIS, ADSCRITO A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, AL CAPÍTULO VI, DEL OBJETO Y ATRIBUCIONES DE LOS ÓRGANOS DESCONCENTRADOS, DEL TÍTULO TERCERO, DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DESCONCENTRADA, y el artículo 216 Bis; y se derogan las fracciones XI al XVI, del artículo 93, las fracciones IX a la XIII, del artículo 94, la fracción IX del artículo 95, la fracción XIII del artículo 95 Bis, todos del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Finalmente, el 31 de marzo de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, quedando adscrita a la Secretaría de Movilidad.

La Coordinación de los Centros de Transferencia Modal tiene como objetivo optimizar la administración, operación, supervisión y vigilancia en los espacios físicos de interconexión para permitir a los usuarios del sistema integrado del transporte público, una intermodalidad accesible, incluyente, igualitaria y segura que facilite su movilidad urbana y metropolitana.

Con base en todo lo anterior, el organograma actual de la Secretaría de Movilidad es el siguiente:



VII. Programa Institucional de la SEMOVI

Tema 1.

Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado.

Descripción

La presente Administración impulsa la estrategia del Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado, con el objetivo de mejorar las unidades, reducir el impacto ambiental y ofrecer a la ciudadanía un transporte eficiente, seguro y de calidad.

El proceso de transformación del modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, contempla las siguientes estrategias:

- Reestructuración de la Red de Servicio
- Facilidades de Financiamiento y Sustitución, Normativa que consiste en definir un nuevo esquema de concesión
- Profesionalización
- Seguridad para el usuario
- Mejora en la experiencia de viaje e
- Institucionalidad.

Diagnóstico

A partir de la implementación de los corredores concesionados de transporte público colectivo de pasajeros, se ha realizado la sustitución de 1 mil 417 microbuses y autobuses obsoletos. La Ciudad de México cuenta con 568 autobuses que operan en corredores urbanos.

De 2013 a 2016, se constituyeron e iniciaron operación los corredores de Transporte Público Concesionado siguientes:

Corredor de Transporte Martín Carrera – Carmen Serdán

Fue inaugurado en el año 2013, comprende un recorrido de: Martín Carrera – Carmen Serdán, tiene una longitud de 38.1 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 106 mil 000 pasajeros diarios.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 46 unidades, que sustituyeron los 110 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Tacubaya – La Valenciana

Inicio operaciones en el año 2014 con una longitud de 164.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 65 mil 800 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Metro Tepalcates – Metro Tacubaya (por Campeche), la Valenciana - Metro Tacubaya (por Queretaro), la Valenciana - Metro Tacubaya (Saltillo contra flujo Eje 3 Sur), la Valenciana – Metro Puebla (por Sur 8) y la Valenciana – Metro Puebla (por Sur 20).

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 69 unidades, que sustituyeron los 105 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Chapultepec - Palmas

En el año 2014 inicio operaciones con una longitud de 105.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 76 mil 625 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Chapultepec – Bosques de las Lomas, Chapultepec - Palmas, Chapultepec – Tecamachalco y Chapultepec – Bosques de Duraznos.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 85 unidades, que sustituyeron los 103 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Peñón – Panteón San Isidro

Inicio operaciones en el año 2015 con una longitud de 143.9 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 103 mil 100 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Peñón – Panteón San Isidro, Peñón – Metro Camarones, Peñón – Metro Refinería, Peñón – Teléfonos de México, Metro Oceanía – Panteón San Isidro y Manchuria – Metro Camarones.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 80 unidades, que sustituyeron los 207 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Sevilla-Defensa

El 13 de noviembre del 2015 inicio operaciones con una longitud total de 102.58 km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 62 mil 359 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro Chapultepec – Defensa por Ejercito Nacional, Metro Chapultepec – Blas Pascal por Horacio, Metro Polanco-Blas Pascal por Horacio, Metro Sevilla – Moliere por Av. Ejército Nacional, Metro Sevilla – Blas Pascal por Horacio, Metro Sevilla – Defensa por Ejercito Nacional y Metro San Antonio Abad – Blas Pascal por Horacio

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 53 unidades, que sustituyeron los 136 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Toreo-Buenavista

El 13 de noviembre de 2015 inicio operaciones con una longitud total de 77.71 km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 56 mil 958 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro San Cosme - Lomas de Sotelo, Buenavista - Metro Cuatro Caminos (Toreo), Buenavista - Lomas de Sotelo y Metro San Cosme - Metro Cuatro Caminos (Toreo).

Con la implementación de este corredor se tiene una reducción de emisiones contaminantes de 4 mil 300 toneladas anuales de gases de efecto invernadero, acción que deriva en una mejora en la calidad del aire. Esto se logró gracias al parque vehicular integrado por 58 unidades tipo LINNER de DINA, que sustituyeron a los 108 microbuses de transporte público colectivo.

Corredor de Transporte Pantitlán - Cuatro Caminos

Inicio operaciones en marzo de 2016, con una longitud de 216.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 87 mil 016 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro Pantitlán - Metro Cuatro Caminos, Metro Aeropuerto - Metro Cuatro Caminos por Mina, Metro Aeropuerto - Metro Cuatro Caminos por Flores Magón, Calle 7 - Metro Normal, Metro Pantitlán - Metro Normal y Metro Pantitlán - Metro Normal por Costa Rica.

Asimismo, se sustituyeron 296 microbuses por 86 nuevas unidades (autobuses marca Dina, Linner G, motor cummins de 6 cilindros a gas natural).

Corredor de Transporte Eje 4 Norte-Talismán

De igual manera en marzo de 2016, inicio operaciones con una longitud de 25 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 52 mil 296 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Metro Potrero – Av. 608, Av. Central – Ceylan Fortuna, Pradera – Metro Basílica y Bosques de Aragón - Metro Potrero

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 55 unidades, que sustituyeron los 208 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Tepalcates-San Antonio Abad

En el mes de marzo del año 2016, inicio operaciones con una longitud de 16 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 21 mil 500 pasajeros diarios.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 36 unidades tipo LINNER de DINA, que sustituyeron los 144 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Nuestro objetivo

Con el fin de afrontar las problemáticas que enfrenta la Ciudad de México en materia de transporte público y como parte del proceso de la transformación del modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, se trabaja en la estructuración de empresas sostenibles y la eliminación del modelo tradicional hombre-camión.

Para avanzar hacia un solo sistema de transporte, se lleva a cabo como acción prioritaria la realización de estudios que identifican la manera de estructurarlos e integrarlos de forma gradual con las mejores condiciones de operación y servicio.

Lo anterior obedece a la necesidad de asegurar los desplazamientos de forma segura, accesible, sustentable y cómoda.

En ese contexto, hacia finales de la administración se tienen contemplados 7 nuevos Corredores con una longitud de 370 Km, además de 252 unidades que sustituirán a microbuses que actualmente operan y atendiendo una demanda de 150,346 usuarios.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: 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 la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio. Transformar el modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, estructurar empresas sostenibles, sustituir unidades obsoletas y brindar capacitación integral a los operadores, para contar con un servicio ordenado, profesionalizado, limpio y seguro.
META INSTITUCIONAL	INDICADORES

Avanzar en el Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público mediante la implementación de 16 corredores del transporte público colectivo concesionado con nuevas unidades que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la experiencia de viaje de los usuarios al 2018.

1. Corredores de Transporte Público Concesionado implementados.

Políticas Públicas

- Promover e impulsar entre los concesionarios de transporte público colectivo las ventajas de integrarse y constituir empresas para la operación de corredores de transporte.
- Llevar a cabo la elaboración de estudios de oferta y demanda de los corredores a implementar, mediante los cuales se establezcan los derroteros de líneas troncales y derivaciones a intervenir y en su caso, redistribuir, modificar y adecuar itinerarios; así mismo conocer el número de unidades que se requieren, la frecuencia de paso y carga y las estaciones de ascenso y descenso.
- Evaluar el tipo de unidades a incorporar en los proyectos de corredores que mejoren la prestación del servicio en beneficio de los usuarios y la reducción de emisiones contaminantes.
- Llevar a cabo la selección y capacitación de los operadores, así como las pruebas en vacío de las unidades a lo largo del recorrido de los corredores.
- Realizar los procesos para sacar de circulación los vehículos obsoletos, mediante el otorgamiento de bonos de chatarrización, procediendo a la destrucción de los mismos.
- Publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México las declaratorias de necesidad y los estudios demanda de corredores de transporte público concesionado, para su implementación de acuerdo a las características analizadas.
- Poner en operación el corredor de transporte público concesionado haciendo la difusión respectiva a los usuarios.

Tema 2.

Actividad Institucional Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y años anteriores (Taxi Híbrido).

Descripción

Con el propósito de posicionar al servicio de transporte público individual como uno de los pioneros en la inclusión de nuevas

tecnologías como la electromovilidad, modernización de la flota vehicular, ser amigable con el medio ambiente y con el objeto de continuar con la renovación de unidades vehiculares del transporte público individual que superó su vida útil, se da a conocer la Convocatoria para la inscripción a la “Actividad Institucional otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y de años anteriores, así como de los demás modelos, con los que prestan el servicio los Concesionarios de Transporte Público Individual de Pasajeros “Taxi” en 2016.

Diagnóstico

En nuestra Capital Social, considerando que un vehículo en regulares condiciones realice un promedio de 1.5 viajes por hora, laborando 10 horas al día, se tendría un promedio de 1'350 000 viajes diarios realizados por los 90 000 taxis activos en circulación. Es decir que en un día laboral promedio en la Ciudad de México son trasladados más de 1 millón de pasajeras y pasajeros a través del Servicio de Transporte Público Individual (Taxi). Durante el periodo 2013-2015, este servicio registra un aproximado de 132,538 mil concesiones, de los cuales se presentan en promedio a la revista vehicular anual 90 000 vehículos, siendo en un 95% vehículos con combustión a gasolina y el 5% restante eléctricos, y se sustituyen por año más de 16 mil unidades vehiculares, de ellas, 280 personas concesionarias recibieron apoyo para la sustitución de sus vehículos, mediante el “Programa de Apoyo para la sustitución de unidades modelo 2005 y años anteriores que prestan el servicio de transporte público individual Taxi”.

Aunado a la finalidad de modernizar y dar impulso a la prestación de este servicio, se coadyuva a la destrucción y reciclaje de vehículos obsoletos, lo que mejora con ello su desempeño, brinda tecnología de punta, combustibles limpios, conservar, mantener y cumplir las especificaciones técnicas, fortaleciendo al mismo tiempo la seguridad, confort y eficiencia de los vehículos, así mismo, el Gobierno de la Ciudad de México a través de la SEMOVI ha actualizado el proceso para la inscripción a este programa de apoyo, logrando incrementar el monto de 25 a 45 mil pesos para los beneficiarios. Así mismo se mejoraron los convenios de colaboración con Nacional Financiera e instituciones participantes, así como el plazo de financiamiento a seis años, con una tasa de interés fija anual para la adquisición de vehículos híbridos, por parte de los concesionarios que, conforme a lo enunciado en el Artículo 97 de la Ley de Movilidad señala que: “Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en el Distrito Federal, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación...”, están obligados a sustituirlos; o bien de aquellos que deseen hacerlo de manera anticipada.

En este sentido para la adquisición de vehículos, exclusivamente híbridos y dando inicio a esta actividad a partir de 2016, se sustituyeron 95 vehículos, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto, como lo es el proceso de destrucción para reciclaje de sus componentes, colaborando con ello a evitar que permanezcan en circulación “vehículos chatarra”.

En el mes de julio de 2016, se efectuó la presentación ante medios de comunicación del prototipo de taxi híbrido, vehículo que estará en circulación en las principales vías de la ciudad.

Nuestro objetivo

Se considera realizar la sustitución de unidades de forma progresiva y controlada. Los concesionarios que se adhieran al programa contarán con algunos beneficios establecidos en las disposiciones fiscalizadoras federales y locales como son: la exención del Impuesto sobre Autos Nuevos (ISAN), Tenencia Vehicular, Pago de Verificaciones Vehiculares y, la No participación en el Programa Hoy No Circula (aún en contingencias ambientales).

Al respecto, y contando con la participación activa de los concesionarios, se sustituyen por año más de 16 mil unidades vehiculares, dentro de los cuales se encuentran los beneficiados por la implementación de la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo que otorga el gobierno de la ciudad, se proyecta incorporar alrededor de 400 vehículos híbridos al parque vehicular del servicio de transporte de pasajeros público individual para el año 2018.

Metas

ALINEACIÓN**Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.****Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.**

OBJETIVO PGDDF	O1: Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
META PGDDF	M2: Impulsar el cambio a modos de transporte más eficientes que los vehículos automotores particulares.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestión vial y emisiones contaminantes.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR

Otorgar 495 apoyos económicos para la sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi) por unidades híbridas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio y reducir la contaminación del medio ambiente al 2018.

2. Apoyos otorgados para la sustitución de vehículos.

Políticas Públicas

- Incluir en el Proyecto del Programa Operativo Anual de la Secretaría de Movilidad, la partida presupuestal para solicitar la aprobación de recursos.
- Publicar anualmente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la convocatoria para la inscripción a la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo para la Sustitución Obligatoria de los Vehículos con una antigüedad de 10 años o más, con los que prestan el servicio los Concesionarios de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi".
- Difundir en la página web de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la inscripción de los concesionarios a la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo para la Sustitución Obligatoria de los Vehículos con una antigüedad de 10 años o más.
- Simplificar el proceso de inscripción al Programa de Apoyo para sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi).
- Realizar los procesos para sacar de circulación y/o chatarrizar los vehículos obsoletos.

Tema 3.**Sustitución de topes por reductores de velocidad (REVOS).****Descripción**

Los reductores de velocidad (REVOS) son dispositivos para el control de tránsito cuyo objetivo es regular las velocidades de los vehículos motorizados, que evitan la exposición a daños a sus ocupantes y a los transeúntes, al circular a velocidades superiores a aquellas para las que está diseñada la vía; con ello, se propicia la circulación de vehículos a una velocidad moderada, se amplía la visión del conductor y proporciona mayor seguridad, especialmente en los cruces peatonales.

Diagnostico

La velocidad juega un papel muy importante en los hechos de tránsito y su severidad en las lesiones, mediante la implementación de REVOS en vías primarias se busca reducir los hechos de tránsito y su gravedad, sin provocar congestión vehicular y contaminación al ambiente. De igual manera, la regulación de la velocidad es un elemento primordial para lograr

que las calles sean espacios seguros y confortables que incentiven la convivencia entre la población y permitan el desplazamiento autónomo de las personas más vulnerables a sufrir un atropellamiento, como lo son: niños, ancianos, personas con discapacidad y usuarios con movilidad limitada.

El diseño de los reductores de velocidad evita que los vehículos tengan que frenar para reiniciar su marcha (maniobra que provoca contaminación), permite que los vehículos circulen a una velocidad constante, pero sobre todo dentro de los límites establecidos por el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

La Secretaría de Movilidad desarrolla lineamientos para el retiro y sustitución de topes en la red vial. Se tiene presente que cada tope que existe en nuestras calles es producto de una demanda ciudadana derivada de la percepción de inseguridad que provocan los vehículos que circulan a velocidades inadecuadas para el entorno urbano.

Hasta el momento se ha llevado a cabo la sustitución de 26 topes por REVOS: 2 trapezoidales en la zona de Santa Fe, 16 en Tezontle y ocho en La Viga, que abarcan las delegaciones Cuajimalpa, Iztapalapa, Iztacalco y Coyoacán.

Dependiendo de la situación que se presente en la vía se puede optar por utilizar los siguientes reductores, cuya colocación es en forma transversal al eje de la superficie de rodadura, en vías urbanas primarias o secundarias.

a. Sinusoidal: De forma general se deben utilizar este tipo de reductores de velocidad en vías con velocidad permitida de hasta 50 km/h;

b. Trapezoidal: Cuando existe un cruce peatonal o ciclista se debe optar por el tipo trapezoidal, para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana siempre a al nivel de acera;

c. Vado: Tiene la misma función que el tipo sinusoidal, pero es conveniente usarlo en vías que tienen una pendiente pronunciada; y

d. Circular: El uso de este tipo sólo se justifica en sitios en los que se requiere que los conductores de vehículos hagan alto total en un punto. Son adecuados en puntos de control o en accesos a predios.

Nuestro objetivo

El objetivo es contar con dispositivos que controlen la velocidad de los vehículos y favorezcan la seguridad de transeúntes primordialmente en sus desplazamientos en los entornos de centros educativos y hospitales, identificando los cruces y pasos peatonales que requieren intervención, sin que esto represente un aumento en los índices de contaminación derivado del proceso de frenado total que generalmente se produce cuando los vehículos pasan sobre un tope.

De la evaluación en vías primarias, se tiene determinado rediseñar un total de 278 para el 2018 regulando la velocidad acorde al Reglamento de Tránsito; así mismo, de manera adicional, se está determinando el señalamiento vertical y horizontal que se instalará en conjunto con los reductores de velocidad para permitir que los conductores de vehículos puedan realizar una reducción de velocidad gradual al transitar por los puntos donde se coloquen dichos dispositivos.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M3: Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR

Regular la velocidad de los vehículos en vías primarias mediante la sustitución de 304 topes por REVOS (reductores de velocidad) que se ubican principalmente en el entorno de escuelas y hospitales, favoreciendo pasos y cruces seguros de los usuarios de la vía al 2018.

3. Topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad).

Políticas Públicas

- Diseñar dispositivos (REVOS) que dependiendo de las características de la vía controlen la velocidad para 20, 30, 40 y 50 km/h en puntos en los que se identifique que existen cruces peatonales principalmente en el entorno de escuelas y hospitales.
- Implementar los nuevos reductores de velocidad (REVOS), mismos que evitarán que los vehículos tengan que frenar para reiniciar su marcha (maniobra que provoca contaminación), lo que permite que los vehículos circulen a una velocidad constante, pero sobre todo dentro de los límites establecidos por el Reglamento de tránsito.
- Dictaminar la procedencia, sustitución, retiro o colocación de los REVOS en vías primarias y secundarias, a través de: la solicitud por parte de la autoridad, por petición ciudadana, o cuando se presente un proyecto derivado del estudio o auditoria de movilidad donde se justifique controlar la velocidad de los vehículos en una vía.
- Colocar señalamiento vertical y horizontal en conjunto con los reductores de velocidad para permitir que los conductores de vehículos puedan realizar una reducción de velocidad gradual al transitar por los puntos donde se coloquen dichos dispositivos.

Tema 4.

Pasos Seguros.

Es un esfuerzo interinstitucional donde participan SEMOVI, SOBSE, SSP y AEP para intervenir cruces de alta peligrosidad, donde se reforzará la seguridad vial a través de un nuevo diseño geométrico, aplicación de señalización vial y otros dispositivos para el control del tránsito; se realizan trayectorias predecibles tanto de vehículos como de peatones, ganancia de área peatonal y en los cruces más peligrosos áreas de resguardo, control de velocidad a lo largo del corredor.

Diagnostico

La experiencia internacional ha demostrado que los hechos de tránsito pueden prevenirse a través de un diseño vial eficiente que regule el tránsito a velocidades seguras en los puntos más conflictivos.

Los hechos de tránsito son la segunda causa de muerte de niños, la quinta de personas en edad productiva y el 15% de las

causas de discapacidad en los jóvenes en la Ciudad de México.

Con el Programa Pasos Seguros seguimos consolidando el nuevo paradigma de movilidad y nuestros objetivos de seguridad vial.

En 2015 se intervinieron 54 intersecciones con alta peligrosidad en seis corredores, los cuales fueron:

No.	Corredor	Tramo	Delegación	Número de intersecciones
1	Marina Nacional	Laguna Mayrán –Felipe Carrillo Puerto	Miguel Hidalgo	6
2	Mariano Escobedo	Lago Alberto – México Tacuba	Miguel Hidalgo	9
3	San Antonio Abad	Izazaga – Chimalpopoca	Cuauhtémoc	4
4	Eje 1 Oriente La Viga	Calzada del Hueso – Zoquiapa	Cuauhtémoc – Venustiano Carranza – Tlalpan	6
5	Eje 2 Oriente Congreso de la Unión – La Viga	Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa – Aluminio	Cuauhtémoc - Venustiano Carranza – Iztapalapa – Iztacalco	13
6	Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa	Vía Láctea – Eje 6 Sur de las Torres	Iztapalapa – Coyoacán	16
Total de Intersecciones				54

Para el año de 2016 se contó con la inversión de \$119,830,000.00 pesos, para la intervención de 42 intersecciones en cuatro corredores, mismos que se encuentran en proceso de culminación, los cuales son:

Eje 6 Sur, ubicado en la delegación Iztapalapa, en su tramo Camino a Hualquilla a Sur 27, se intervienen 11 cruces en un tramo de 4.3 km, dando beneficio a 95 mil habitantes, de los cuales 21 mil 300 son niños en edad entre 0 a 14 años; y 9 mil 900 adultos mayores de 60 años. En el tramo de la Central de Abasto se considera el cruce peatonal a nivel para beneficio de los habitantes, comerciantes y visitantes de la misma, ya que podrán cruzar con carros de mano y triciclos. El área de resguardo permite en las mañanas una mejor operación del reversible implementado por la SSP.

Calzada las Bombas, ubicado en la delegación Coyoacán en su tramo de Av. Canal Nacional hasta la intersección de Calzada del Hueso y División del Norte, donde se intervienen 12 cruces en un tramo de 4.5 km, dando beneficio a 53 mil 926 habitantes, de los cuales 7 mil 900 son niños en edad entre 0 a 14 años; y 8 mil 600 adultos mayores de 60 años.

Eje 1 Sur Río de la Loza - Fray Servando, ubicado en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza el tramo Dr. Lucio a San Ciprian, se intervienen 11 cruces, de los cuales seis corresponden al listado de las 100 más peligrosas de acuerdo con el PIM. El corredor abarca un tramo de 4.3 km.

Av. Canal de Tezontle, en el tramo Eje 3 Oriente Francisco del Paso al Eje 4 Oriente Canal de Churubusco, en la delegación Iztacalco; se intervienen 8 cruces, de los cuales uno es parte de las 100 intersecciones del PIM. El corredor abarca un tramo de 2 km.

Nuestro objetivo

Pasos Seguros tiene el objetivo primordial de hacer más seguras las intersecciones para peatones a través de adecuaciones geométricas, marcas en el pavimento y pintura en los cruces, colocación de señalamiento horizontal y vertical, reconfiguración de carriles y ampliación de áreas de resguardo peatonal, disminuyendo la longitud de cruce de acera a acera.

Bajo estos criterios se contempla intervenir 80 puntos conflictivos al 2018, adicionales a los 96 ya mencionados en el periodo 2015-2016, arrojándonos un total de 176 intersecciones atendidas al final de la presente administración.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M3: Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.
METAS INSTITUCIONAL	INDICADOR
Impulsar la estrategia de seguridad vial a través del programa “Pasos Seguros” con la intervención de 176 intersecciones que refieren pasos y cruces de alta peligrosidad en vías primarias, con criterios de accesibilidad y seguridad a los peatones al 2018.	4. Intersecciones intervenidas.

Políticas Públicas

- Coordinar acciones interinstitucionales con SOBSE, SSP, AGU y AEP para intervenir cruces identificados como de alta peligrosidad.
- Diseñar y generar adecuaciones geométricas y de accesibilidad en intersecciones viales, consolidando el nuevo paradigma de movilidad que otorga prioridad al peatón y personas con discapacidad, así como grupos en situación de vulnerabilidad, sobre el transporte automotor.
- Aplicación de señalamiento horizontal y vertical tanto peatonal como vehicular y otros dispositivos para el control del tránsito, que reforzarán la seguridad vial.

Tema 5.

Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas.

Descripción

El concepto de calle completa, incluye entre otros, el diseño de calles multimodales bajo un esquema en el cual conviven buses y bicicletas, bajo el criterio de carril compartido, interviniendo la vialidad con la infraestructura dedicada a facilitar este tipo de traslados y su integración con otros modos de transporte público masivo y semimasivo.

Diagnostico

Las calles de la ciudad deben ser seguras, funcionales, accesibles y cómodas para todas las personas usuarias, siempre respetando la jerarquía de movilidad. Como espacio prioritario de tránsito y convivencia, la ciudad debe brindarte una buena experiencia de viaje, ya sea que elijas caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o circular en tu automóvil.

Durante las últimas décadas, el diseño de las calles de la Ciudad de México ha tenido como enfoque principal el movilizar automóviles. La normatividad para el diseño vial ha priorizado la uniformidad y velocidad de las calles por encima de la habitabilidad, seguridad y sentido de pertenencia de la diversidad de las personas usuarias, dejando a un lado a peatones,

ciclistas y personas usuarias del transporte público, quienes compiten por el espacio residual. El impacto generado por este diseño es palpable en toda la ciudad. Sin embargo, bajo el enfoque de carril compartido entre Buses y Bicicletas, se presenta

una gran oportunidad de brindar infraestructura ciclista, para este caso en viva convivencia con el transporte público a través del carril compartido, misma que servirá de intermodalidad para los ciclistas con líneas de Metro, Metrobús, trolebús y vías ciclistas.

La construcción de la Línea 12 del STC Tláhuac–Mixcoac, inaugurada en octubre de 2012, contempló en su diseño operativo de superficie, el concepto de carril compartido para la circulación de trolebuses de la Línea D Cero Emisiones del Servicio de Transportes Eléctricos con la bicicleta en el tramo de Av. Universidad a la Av. Revolución en 2.44 kilómetros, que favorecen la intermodalidad entre el transporte público masivo del metro; el semimasivo de los trolebuses y el individual de la bicicleta, que identifican a estos modos de transporte como sustentables por su connotación ambiental.

En el año 2016, esta Secretaría de Movilidad, constituyó el Fideicomiso del Fondo de Atención al Ciclista y Peatón, para el cual se obtuvieron recursos especiales por parte de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por un monto de 150 millones de pesos; así mismo, dentro del Programa Operativo Anual 2017 de esta Secretaría, se autorizaron recursos para dicho fondo por 100 millones adicionales. La aplicación de los 250 millones de pesos, se tienen contemplados para la implementación del carril Trolebús-Bici en los 36.6 kilómetros del Corredor Cero Emisiones Eje Central que opera el Servicio de Transportes Eléctricos.

La CDMX junto con la Ciudad de Bogotá, fueron las ciudades ganadoras en el concurso C40 para mejores prácticas internacionales. A través de ésta red de apoyo, recibiremos el financiamiento de un millón de dólares para realizar el proyecto ejecutivo del corredor Eje 8 en su modalidad de transporte público con buses eléctricos, calle completa “Calle Verde”, sustentabilidad, seguridad vial y desarrollo orientado al transporte. A la fecha se encuentra en proceso de formalización el convenio de colaboración C40-CDMX, para el inmediato desarrollo del proyecto ejecutivo, esperando sea concluido para su posterior implementación. Este proyecto marca el inicio del Programa de Electromovilidad que ubica a la Ciudad de México a la vanguardia en América Latina.

El Grupo de Liderazgo Climático de Ciudades C40, está integrado por 83 de las mayores ciudades del mundo, su objetivo está centrado en la lucha contra el cambio climático y el impulso de acciones urbanas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos climáticos, al tiempo que se mejora la salud y el bienestar de la población.

Nuestro objetivo

Se diseñará un carril exclusivo de transporte público (Trolebús) compartido con ciclistas, en la Línea A del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) que corre en el Eje Central operado actualmente, a través de un corredor Cero Emisiones. Se implementará un total de 36.6 km de infraestructura ciclista en esta vía, beneficiando a 314 mil 633 usuarios con la Línea A, lo que equivale a cerca del tres por ciento de la población de la Ciudad de México. Tendrá una conexión directa entre tres delegaciones y 41 colonias y abonará a la intermodalidad de la Ciudad, conectando Trolebús, Metrobús, Metro con la bicicleta (9 Líneas y 16 estaciones de Metro).

Adicionalmente, se tiene contemplado desarrollar el proyecto ejecutivo de un nuevo corredor Cero Emisiones, el cual correrá por el Eje 8 Sur bajo el esquema bus-bici desde la Glorieta de Mixcoac hasta Santa Martha Acatitla con un recorrido de 22 km. Conectarán con la estación de Metro Mixcoac (Línea 7), con la estación de Metrobús Río Churubusco (Línea 1), y con la estación de Metro Viveros (Línea 7). Dichas vías ciclistas conectarán y darán continuidad a las ya implementadas en Revolución y Patriotismo.

Por lo anterior, para el 2018 se tiene como meta la implementación de 58.6 km de carriles de transporte público compartido con bicicleta.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Diseñar obras viales incluyentes. Construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Incrementar a 39.04 kilómetros los carriles compartidos de transporte público de trolebús con bicicletas, mediante el diseño de calles multimodales con un esquema Bus-Bici que permita la circulación de ambos modos de transporte en un mismo carril, ampliando la conectividad con otros sistemas de transporte público al 2018.	5. Kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta.

Políticas Públicas

- Analizar la operación de ambos modos de transporte, con objeto de determinar las condiciones que permitan en un corredor de transporte eléctrico, la circulación eficiente y segura en un carril compartido, en beneficio de los usuarios de la bicicleta.
- Diseñar un carril trolebús-bici que promueva la multimodalidad de la vialidad y genere la conectividad con sistemas de transporte público masivo y semimasivo como el metro y Metrobús, ampliando la infraestructura ciclista de la ciudad.
- Determinar acciones en las intersecciones viales a lo largo del corredor seleccionado para realizar las adecuaciones necesarias que integren al usuario de la bicicleta conforme a la jerarquía de movilidad.
- Aplicación de señalamiento horizontal y vertical tanto peatonal, ciclista y vehicular, así como otros dispositivos para el control del tránsito, que reforzarán la seguridad vial.

Tema 6.

Emisión de dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad (balizamiento).

Descripción

Atendiendo los derechos fundamentales de las personas con discapacidad que mandata el artículo 9 de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 10 de septiembre de 2010, la fracción II dicta “El derecho de uso exclusivo: A los lugares y servicios que son de uso único y exclusivo para personas con discapacidad, los cuales en ningún momento pueden ser utilizados por otras personas, como es el caso de los **cajones de estacionamiento**, los baños públicos, entre otros. Dichos lugares deberán estar señalados con el logotipo de discapacidad, con base en lo dispuesto por esta Ley”.

Por lo anterior, esta Secretaría lleva a cabo el dictamen del uso de espacios destinados al estacionamiento en la vía pública para personas con discapacidad (balizamiento), en colaboración con otras instancias de gobierno, que busca favorecer a las personas que viven una situación de discapacidad brindando igualdad de oportunidades para su plena integración al desarrollo, con la participación activa y permanente de este grupo vulnerable en todos los ámbitos de la vida diaria en la Ciudad de México.

Diagnóstico

Atendiendo la necesidad de las personas con discapacidad para tener un espacio destinado al aparcamiento de vehículos en la vía pública cercano a su domicilio, la SEMOVI emite dictámenes que se realizan a partir del análisis de las condiciones particulares de cada ubicación, ya sea para casas habitación, vivienda, plurifamiliar o condominios, adicionalmente a las solicitudes que puedan presentarse por ciudadanos o instituciones para la marcación de este tipo de estacionamientos en usos del suelo no habitacionales para el desarrollo de sus actividades cotidianas. Es de señalar que, los dictámenes se emiten en vías secundarias de las delegaciones y colonias de la ciudad, incluyendo los polígonos en los que aplica el cobro de estacionamiento en vía pública denominadas ecoParq y zonas de parquímetro.

Mediante estos dictámenes, se les otorga el balizamiento oficial, que es la marcación a base de pintura en la superficie de circulación vehicular, con las características de la señalización de un cajón de estacionamiento con líneas divisoras y con el ícono de la discapacidad que estará próximo a su domicilio y que cuenta con un año de vigencia.

En el año 2013 se recibieron 288 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: 216 motoras; 44 mixtas; 18 intelectual; 5 visual; y 5 auditiva. A partir de su evaluación, se emitieron 187 dictámenes factibles.

En el año 2014 se recibieron 324 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: en las peticiones: 215 motoras; 50 mixtas; 20 intelectual; 7 visual; 4 auditiva; y 28 otras. A partir de su evaluación, se emitieron 166 dictámenes factibles

En el año 2015 se recibieron 468 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: 372 motoras; 53 mixtas; 24 intelectual; 14 visual; y 5 auditiva. A partir de su evaluación, se emitieron 254 dictámenes factibles

De enero a septiembre de 2016, se han emitido 195 dictámenes que autorizan los balizamientos para el uso de espacios públicos destinados al estacionamiento de personas con discapacidad.

Nuestro objetivo

Todos los sectores de la sociedad deberán participar activamente en crear las condiciones adecuadas para la plena integración al desarrollo de las personas con discapacidad, en este caso, la SEMOVI contribuye para otorgar el uso exclusivo de espacios públicos destinados al estacionamiento de personas con discapacidad tanto de vehículos particulares como para el estacionamiento momentáneo del servicio de taxis, con proximidad a su lugar de residencia o el acceso a servicios, con lo que este segmento de la población pueda realizar el desarrollo de sus actividades cotidianas de acuerdo a sus necesidades.

Se contempla que al final de la administración se emitan otras 800 autorizaciones de balizamientos de personas con discapacidad, con esto se contribuye a mejorar la calidad de vida de este sector poblacional.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Completar nuestras calles. Garantizar que el diseño de todas las vialidades contemple los criterios de «Calle Completa», seguridad vial y accesibilidad, a través de normas y lineamientos técnicos.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Propiciar espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad a través de la emisión de 1,602 dictámenes favorables para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas en igualdad de condiciones y oportunidades al 2018.	6. Dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad.

Políticas Públicas

- Generar condiciones que permitan avanzar hacia una movilidad incluyente, con equidad para las personas con discapacidad en sus necesidades de aparcamiento.
- Definir lineamientos y criterios para la evaluación de solicitudes para la exclusividad de estacionamiento en vía pública para personas con discapacidad, cercanos a su vivienda, servicios o equipamientos.
- Coordinar acciones interinstitucionales que propicien la simplificación administrativa para la atención a solicitudes, dictaminación y balizamiento de estacionamiento en vía pública para personas con discapacidad.

Tema 7.

Revista Vehicular (Transporte Colectivo, de Carga y Especializado).

Descripción

El Programa de Revista Vehicular de los Servicios de Transporte de la Ciudad de México consiste en una revisión documental, física y mecánica de las unidades, así como de su equipamiento auxiliar tanto del transporte de pasajeros como de carga, con el fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, de las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

La periodicidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal para implementar la Revista es Anual.

Diagnostico

La implementación de corredores de transporte requiere no sólo la salida de circulación de unidades obsoletas, sino la incorporación de aquellas que promuevan la seguridad y modernización del servicio. El Programa de Revista Vehicular de los Servicios de Transporte Público de la Ciudad de México, funge como un instrumento de control para conseguirlo en las siguientes modalidades:

- Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Público Colectivo de Pasajeros (Microbuses, Vagonetas y/o Autobuses), con placa Local o Metropolitana expedida en la Ciudad de México, complementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la conformación de empresas, solventando los requerimientos necesarios para la migración de persona física a moral establecida por la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

- Servicio de Transporte Público, Mercantil y Privado de Carga.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Público, Mercantil y Privado de Carga, implementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la correcta prestación del servicio a la ciudadanía en términos de garantizar la seguridad, eficacia y eficiencia del mismo.

- Servicio de Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros, implementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la correcta prestación del servicio a la ciudadanía en términos de garantizar la seguridad, eficacia y eficiencia del mismo.

Para aprobar la Inspección Físico – Mecánica, los vehículos que prestan el servicio, deberán cumplir con los requerimientos de seguridad, confort, calidad, eficacia y eficiencia. Por lo anterior, se someterán a la revisión y evaluación de los sistemas y componentes, tales como: llantas, carrocerías, sistema eléctrico, frenos, suspensión, sistema de dirección, cromática y equipo de seguridad.

El Programa de Revista Vehicular 2013 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 20,863 trámites, superando por mucho la meta anual de 1344, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 20,863 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2014 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 20,853 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 34,370, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 19,154 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2015 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 21,426 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 31,400, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 21,204 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2016 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 17,080 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 21,000, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 16,998 revisiones.

Nuestro objetivo

Es política del Gobierno de la Ciudad de México emprender acciones a corto y mediano plazo tendientes a simplificar la regulación y mejorar los mecanismos de control para la prestación de los Servicios de Transporte, al amparo de un marco jurídico eficiente, dotado de legalidad y transparencia, pero sobre todo bajo los principios de confianza y buena fe.

Para el Programa de Revista Vehicular 2017 se planteó reducir la meta de trámites, misma que se estableció en 17,500, de igual manera, para el año 2018 se contempló una meta de 16,000 trámites.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O2: 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 PGDDF	M2: Impulsar el proceso de transformación del esquema “hombre-camión” en las empresas operadoras de transporte público que garanticen un nivel de servicio adecuado.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje. Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento y sustitución de unidades de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad, accesibilidad, y multimodalidad en vehículos y estaciones.
METAS INSTITUCIONAL	INDICADOR
Asegurar que las unidades que prestan el servicio transporte público de pasajeros y de carga, cumplan con las especificaciones físico-mecánicas y jurídico-administrativas, aumentando la calidad y seguridad de las unidades del transporte que mejore la experiencia de viaje de los usuarios y la distribución de mercancías.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Publicar anualmente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la convocatoria para la Revista Vehicular de Transporte Colectivo, de Carga y Especializado.
- Llevar a cabo la revisión documental de las unidades de Transporte Colectivo, de Carga y Especializado, que propicie la certeza jurídico-administrativa mediante su validación con respecto a la base de datos del Registro Público del Transporte, que evite la circulación de vehículos de forma irregular.
- Realizar la revisión físico-mecánica del transporte de pasajeros y de carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, de las condiciones de operación y especificaciones técnicas, mejorando la experiencia de viaje de los usuarios y la óptima transportación de bienes y mercancías.

Tema 8.

Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Descripción

Con la finalidad de prescindir de los servicios de transporte público de pasajeros con unidades tipo microbús que circulaban en el Centro Histórico, el gobierno de la Ciudad de México incorporó una estrategia para cambiar el modelo de prestación de servicio de transporte público motorizado a uno de tracción humana, incorporando el sistema de movilidad denominada bicibús que estará apoyado por ciclotaxis.

Diagnostico

Como programa piloto, los bicibuses o bicicletas tándem, son usadas para fines de esparcimiento, como inicio de un proceso de movilidad alterna para que a mediano plazo, se cierre a la circulación vehicular el primer cuadro de la Ciudad, como está planteado en el Plan Integral para el Manejo del Centro Histórico, en congruencia con la jerarquía de movilidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal y el Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

El proyecto de bicibuses contempla 4 recorridos con trayectorias en las siguientes vialidades:

Avenida 20 de Noviembre-Plaza de la Constitución-Brasil-Tacuba-Palma-Venustiano Carranza, al cruce con 20 de Noviembre.

Avenida Pino Suárez-Izazaga-20 de Noviembre-Plaza de la Constitución-Pino Suárez, al cruce con Izazaga.

5 de Febrero-Izazaga-Isabel La Católica-5 de Mayo-Plaza de la Constitución, hasta 5 de Febrero.

Empedradillo-Tacuba-Bolívar-5 de Mayo, hasta Empedradillo.

En un inicio se pusieron en operación 4 tándem o bicibuses y para finales de 2016 se cuenta con 8 unidades con capacidad para 11 personas cada una, que a la fecha, prestan el servicio de manera gratuita para visitantes del Centro Histórico y público en general. Los usuarios deben portar casco y chaleco que les son proporcionados en calidad de préstamo durante el recorrido.

Para la evaluación de este programa piloto, se realizan encuestas a las personas usuarias de este servicio de transporte, mismas que refieren una estadística desde su puesta en operación en septiembre de 2016 a diciembre del mismo año, un promedio mensual de 3,500 pasajeros transportados por recorrido, es decir en estos 4 meses de operación, este servicio ha tenido una cobertura total de 42,131 viajes realizados, y para fines de diseño se determinó una demanda de ponderada de 10,500 viajes por mes por recorrido.

Nuestro objetivo

El Centro Histórico de la Ciudad de México es uno de los espacios urbanos de mayor importancia de todo el país, por ello se busca el reordenamiento de la movilidad, a través de la reducción del número de vehículos automotores que llegan a la zona, y reducir las afectaciones en los inmuebles que se generan por la emisión de CO₂, implementando vialidades de tránsito calmado, mediante calles peatonales y semipeatonales, incentivando la circulación de vehículos no motorizados. Se estima que para el 2017 se realicen alrededor de 126,000 viajes, mientras que, para el 2018 se incremente a 138,600 viajes del servicio de Bicibús,

De igual manera se incorporaron 122 ciclotaxis para mejorar la movilidad en el Centro Histórico, mismos que cuentan con una imagen renovada y cuyas tarifas autorizadas son de 20 y 40 pesos por viaje; las unidades tienen una capacidad para dos pasajeros, operan mediante un sistema de tracción híbrido (humana y eléctrico) amigable con el medio ambiente, con una cromática similar a la de los taxis capitalinos, en rosa y blanco.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
META PGDDF	M2: Impulsar el cambio a modos de transporte más eficientes que los vehículos automotores particulares.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestión vial y emisiones contaminantes.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Desalentar el uso de vehículos automotores en el Centro Histórico mediante el sistema Bicibús, con la sustitución de 306,731 viajes en el reparto modal, que contribuya a recuperar el espacio público con calles peatonales y semi peatonales al 2018.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Incentivar modos de transporte no motorizado, como una alternativa para el desplazamiento de las personas en el Centro Histórico, que atiendan distintos motivos de viaje.
- Contribuir a mejorar las condiciones ambientales en el Centro Histórico y la conservación del patrimonio histórico mediante el sistema de movilidad de tracción humana “Bicibus” y ciclotaxis híbridos.
- Integrar acciones de movilidad dentro del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México.

Tema 9.

Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.

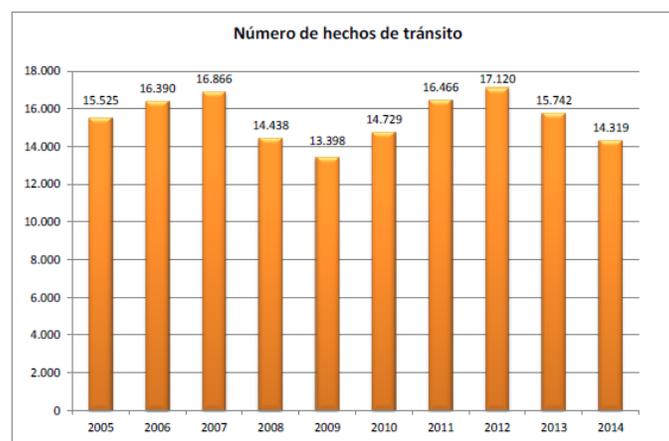
Descripción

La Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada el 14 de julio de 2014, establece en su artículo 12 fracción VIII, como atribución de la SEMOVI “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”.

Adicionalmente de la congruencia con los programas mencionados, la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), se vincula con la política Visio Cero de origen Sueco, así como los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 proclamado por las Naciones Unidas, y la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de reducir un 50% las muertes en hechos de tránsito, así como disminuir al máximo las lesiones y discapacidades producidos por estos.

Diagnostico

En el año 2014 se produjeron en la Ciudad de México 14,319 hechos de tránsito, lo que supone una reducción en la serie histórica durante los últimos tres períodos anuales superior al 16%, aunque ha habido oscilaciones en la tendencia a lo largo de la última década (INEGI, 2014).



Evolución histórica del número de hechos de tránsito en la Ciudad de México.

Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI

Cabe destacar que aunque el número de hechos de tránsito presenta una clara reducción en cualquiera de los parámetros analizados, la gravedad de éstos ha aumentado ya que presentan un mayor número de muertes por cada 100 víctimas.



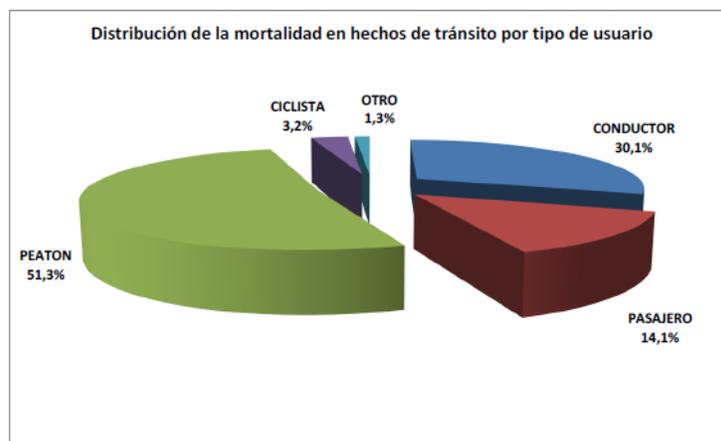
Evolución histórica del número de muertes en hechos de tránsito en la Ciudad de México.
Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

La disminución en los indicadores de siniestralidad pudiera ser debida a la aplicación de las intervenciones llevadas a cabo por parte de los diferentes entes públicos sin una coordinación única, y que en primera instancia pueden generar resultados positivos. Sin embargo, el aumento de la gravedad de las lesiones pone de manifiesto un problema no resuelto por dichas actuaciones.

Peatones

Se observa una alta vulnerabilidad peatonal, ya que más de la mitad de las muertes en hechos de tránsito en la Ciudad de México durante 2014 fueron peatones.

Aunque los peatones están involucrados en un número reducido de hechos de tránsito, estos generan gran mortandad. En los últimos 5 años, han estado implicados sólo en el 7.5% de los incidentes totales (INEGI, 2014). Sin embargo, durante este período los peatones representan la mitad de las víctimas mortales, cifra que se ha mantenido con pequeñas variaciones.



Distribución de la mortalidad en hechos de tránsito por tipo de usuario en la Ciudad de México. Año 2014.
Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Un total de 160 peatones murieron en atropellamientos en 2014 en la Ciudad de México del total de 312 personas muertas en hechos de tránsito (INEGI, 2014).

Estas cifras, como era de prever, varían notablemente al referirse a las víctimas. El porcentaje de peatones sobre el total de víctimas se reduce significativamente (28.1% en 2014) y el de conductores se incrementa (43.4% en 2014) (INEGI, 2014). Esta situación está alineada con el hecho de que el riesgo de fallecer para un peatón involucrado en un hecho de tránsito es mucho mayor que para un conductor.

Además, la tendencia en el período 2009 a 2014 fue de un incremento de la mortalidad peatonal relativa, lo que indica que la lesividad y mortandad de otros usuarios está reduciéndose mientras que la del peatón aumenta.

Estos datos manifiestan una clara necesidad de actuar en favor de la protección del peatón desde todos los ámbitos, como el usuario más vulnerable de la vía que es.

Ciclistas

Por lo que se refiere a la bicicleta, sucede un caso parecido a la motocicleta aunque con un menor volumen (10 muertes en hechos de tránsito en 2014): los incidentes mortales con bicicleta involucrada se duplicaron durante el período 2010 a 2014 (INEGI, 2014).



Porcentaje de hechos de tránsito mortales en los que se ha visto involucrada una bicicleta en la Ciudad de México. Años 2010 a 2014. Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Esta situación puede ser debida al incremento en el uso de este modo de transporte, que se encuentra muy promocionado por las intervenciones en materia de movilidad del Gobierno de la Ciudad de México. El fomento del uso de la bicicleta debe ir acompañado de las intervenciones necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios; un desfase entre el mensaje que se emite y la provisión de las condiciones adecuadas puede generar situaciones de riesgo y falta de credibilidad.

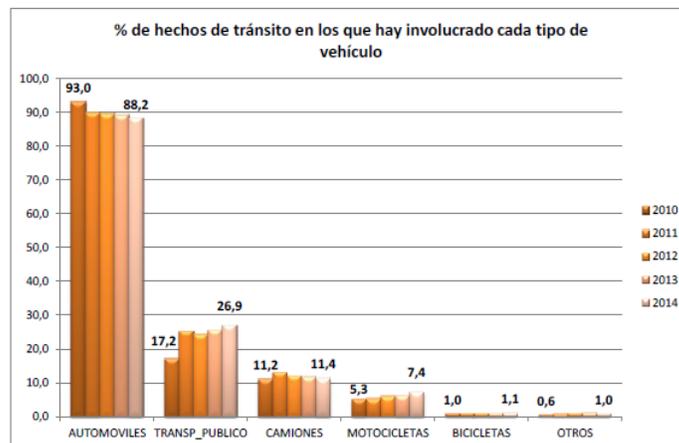
Motociclistas

También destaca la tendencia creciente de la presencia de la motocicleta en los hechos de tránsito durante los 5 años precedentes (2010-2014), con un incremento del 36% en el número de incidentes en el que se ha visto involucrada. Esta situación es más grave debido al aumento del 70% en lo que respecta al número hechos de tránsito con muertes en los que se ha visto involucrada una motocicleta durante el mismo periodo (INEGI, 2014).

Los datos recogidos en el Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios de la SEDESA confirman una tendencia creciente en la mortandad de los motociclistas en el período 2010-2014 con un incremento del 33% (STCONAPRA, 2016).

Esta situación puede ser debida al incremento del parque de motocicletas que prácticamente se ha triplicado desde 2012 (INEGI, 2014). Además, la entrada en funcionamiento del Programa Hoy no circula ha generado un desplazamiento de conductores de automóvil hacia la motocicleta en usuarios sin experiencia en este tipo de vehículo y que podría traducirse en una mayor siniestralidad de este tipo de vehículo.

Los datos identifican al usuario de motocicleta como un factor importante sobre el que actuar, para su protección y la de otros usuarios más vulnerables (peatón y bicicleta).



Porcentaje de hechos de tránsito en los que se ha visto involucrado cada tipo de vehículo en la Ciudad de México. Años 2010 a 2014. Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Nuestro objetivo

Desarrollar un instrumento de planeación que establezca la estrategia de seguridad vial en el marco de la Visión Cero Accidentes, que reduzca las muertes por hechos de tránsito y disminuya al máximo las lesiones y discapacidades producidas por estos, determinando acciones de alto impacto coordinadas y concertadas interinstitucionalmente.

Implementar modificaciones al marco jurídico administrativo que posibiliten la creación de un organismo rector de la seguridad vial y la actualización de la normatividad aplicable, estableciendo los lineamientos de funcionamiento en la materia que consideren los tres factores básicos del tránsito: el ser humano, el vehículo y el entorno.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.	
OBJETIVO PGDDF	O2: Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.
META PGDDF	M3: Incrementar la cultura vial y la movilidad eficiente con la finalidad de fomentar la legalidad, el orden público y los hábitos de movilidad más sanos, sustentables y seguros.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad. Lograr una óptima coordinación entre las diferentes instituciones y ciudadanos, para garantizar la aplicación eficiente del Reglamento de Tránsito y fomentar la corresponsabilidad para mejorar la movilidad.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Elaborar un instrumento de planeación con un enfoque de derechos humanos para proteger la integridad física de las personas, elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y el cuidado de todos los actores de la vía, sean estos peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas o conductores.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Elaborar los términos de referencia que establezcan los alcances de los servicios requeridos y entregables, acordes al cambio de paradigma, jerarquía y principios de movilidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal.
- Realizar los procesos de licitación para la selección de empresas con alta especialización y adjudicación de contratos para la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI).
- Convocar a la participación a los entes públicos, sociales y privados para aportar información, análisis y propuestas que permitan una construcción participativa del programa.
- Hacer del conocimiento a los entes públicos, sociales y privados, la versión preliminar del programa para establecer la corresponsabilidad de las metas y acciones, acordes a los ejes estratégicos definidos.
- Realizar los procesos para la validación y aprobación del programa como lo establecen los ordenamientos aplicables.
- Publicación del PISVI en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y su difusión a través de diversos medios.

Tema 10.

Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad De México.

Objetivo Estratégico

Contribuir al respeto y fortalecimiento del derecho a la movilidad que encabeza la Secretaría de la Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México (SEMOVI). Mediante acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad mejorando las condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad en el sistema integrado y multimodal de transporte procurando en todo momento la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios.

Diagnóstico

En los CETRAM, los usuarios están expuestos a las inclemencias del clima y presentan grandes deficiencias para personas con discapacidad, de movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niñas y de ciclistas. Asimismo se carece de señalética para orientar la ubicación de las organizaciones, sus ramales y sus destinos finales, que les posibilite conocer las diferentes opciones de traslado, planear sus viajes y optimizar sus tiempos y transbordos.

En su operación, el crecimiento del parque vehicular para atender la demanda creciente de usuarios, principalmente de la Zona Metropolitana, generó descontrol que ocasionó la coexistencia de diferentes tipos de unidades y placas, la utilización de espacios con otro fin al destinado, roles internos de las organizaciones, unidades estacionadas por tiempos prolongados y la existencia de lanzaderas exclusivas, afectando la movilidad interna y entorpeciendo la circulación de vialidades contiguas.

Actualmente operan 42 Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México, que atienden diariamente un aproximado de 37,000 unidades de transporte público de pasajeros y 5.7 millones de usuarios que demandan más seguridad.

Hoy en día, solo en 15 CETRAM se cuenta de forma permanente con elementos de la Policía Bancaria e Industrial, los cuales brindan seguridad a 4.5 millones de usuarios. Esta estrategia de seguridad estará reforzada mediante la instalación de un sistema de monitoreo por medio de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM.

En el mismo sentido, la Coordinación ha realizado un esfuerzo para atender el rezago que existía en los CETRAM en materia de protección civil, pues se han logrado avances significativos con la instrumentación de medidas que permitirán responder oportunamente ante contingencias de fenómenos perturbadores.

Por otro lado, cabe destacar que la Coordinación tiene como uno de sus principales objetivos el transformar la imagen urbana de los CETRAM que administra, opera y vigila; para ello realizará obras de mejoramiento y modernización de las instalaciones

en 12 Centros de Transferencia Modal para aumentar la calidad del servicio del sistema integrado y multimodal de transporte y estar en condiciones físicas de recibir las futuras interconexiones con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Movilidad 1, Metrobús, Mexibús y los Corredores Concesionados.

Estrategia de Gestión de los Centros de Transferencia Modal

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: 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 la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
META INSTITUCIONAL	
	INDICADOR
Mantener la estrategia de seguridad ciudadana enfocada a incidir en la prevención del delito con la presencia de elementos de la Policía Bancaria e Industrial y la instalación de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM en el periodo 2015 - 2018	7. CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal gestionará la permanencia del programa “Seguridad en los CETRAM” que permita que 15 CETRAM cuenten con elementos de la Policía Bancaria e Industrial de forma permanente para salvaguardar la seguridad de los usuarios.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal reforzará la seguridad de los CETRAM instalado un sistema de monitoreo por medio de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM, considerando los niveles de incidencia delictiva, las dimensiones territoriales y la afluencia de usuarios.

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: 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 la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Disminuir los riesgos en materia de protección civil en 25 CETRAM en beneficio de 5.2 millones de usuarios en el periodo 2015 - 2018.	8. CETRAM que han adoptado medidas de protección civil.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal implementará Programas de Protección Civil en 25 CETRAM que permita que dichas instalaciones cuenten con brigadas debidamente capacitadas, señalética informativa y restrictiva específica en la materia, puntos de reunión, equipos contra incendios, extintores, botiquines de primeros auxilios, y equipos del Sistema de Alerta Sísmica.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará y/o supervisará que las áreas de transferencia modal de los CETRAM cumplan con las adecuaciones y mejoras en beneficio de todos los usuarios y en especial a personas con discapacidad, de movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niñas y de ciclistas.

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: 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 la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M2: Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno de la Ciudad de México, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	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 las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.
META INSTITUCIONAL	INDICADORES
Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	9. CETRAM que han realizado obras de mejoramiento y modernización de sus instalaciones.
	10. CETRAM que han sido reordenados.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará obras de mejoramiento de las instalaciones en 12 Centros de Transferencia Modal, buscando elevar la calidad del servicio público de interconexión que se presta en los CETRAM, mediante obras de sustitución de carpeta asfáltica por concreto hidráulico y en otros casos por asfalto, renovación de andenes, sustitución cobertizos, delimitación del polígono con reja acero e instalación de luminarias, entre otros.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal garantizará la movilidad de usuarios de manera cómoda, accesible, segura y eficiente invirtiendo en la modernización de las instalaciones de los CETRAM.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará acciones de reordenamiento y retiro del comercio informal así como de obstáculos que impidan la libre movilidad de los usuarios y el reacomodo logístico de las unidades de transporte público de pasajeros en 12 Centros de Transferencia Modal, buscando hacer más eficiente la movilidad en los Centros de Transferencia Modal en beneficio de aproximadamente 4. 2 millones de usuarios diarios.

VIII. Indicadores

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
1	Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio. Transformar el modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, estructurar empresas sostenibles, sustituir unidades obsoletas y brindar capacitación integral a los operadores, para contar con un servicio ordenado, profesionalizado, limpio y seguro.	Avanzar en el Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público mediante la implementación de 16 corredores del transporte público colectivo concesionado con nuevas unidades que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la experiencia de viaje de los usuarios al 2018.	Corredores de Transporte Público Concesionado o implementados	Numero de Corredores de Transporte Público Concesionado o implementados al periodo.	Conocer el número de Corredores de Transporte Público Concesionado o implementados	Número/Corredores	1 al 2013	16	Anual	2018	Subsecretaría del Transporte	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
2	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestionamiento vial y emisiones contaminantes.	Otorgar 495 apoyos económicos para la sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi) por unidades híbridas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio y reducir la contaminación del medio ambiente al 2018.	Apoyos otorgados para la sustitución de vehículos	Número de apoyos otorgados para la sustitución de vehículos al periodo	Conocer el número de apoyos otorgados para la sustitución de vehículos	Número/Apoyo	0 del año 2015	495	Anual	2018	Subsecretaría del Transporte	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
3	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.	Regular la velocidad de los vehículos en vías primarias mediante la sustitución de 304 topes por REVOS (reductores de velocidad) que se ubican principalmente en el entorno de escuelas y hospitales, favoreciendo pasos y cruces seguros de los usuarios de la vía al 2018.	Topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad)	Número de topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad) al periodo	Conocer el número de topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad)	Número/Tope sustituido	0 del año 2015	304	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
4	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.	Impulsar la estrategia de seguridad vial a través del programa "Pasos Seguros" con la intervención de 176 intersecciones que refieren pasos y cruces de alta peligrosidad en vías primarias, con criterios de accesibilidad y seguridad a los peatones al 2018.	Intersecciones intervenidas	Número de intersecciones intervenidas al periodo	Conocer el número de intersecciones intervenidas	Número/Inters eccione s	0 del 2014	176	Anual	2018	Subsecretar ía de Desarrollo de Movilidad	Resultad os

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
5	Diseñar obras viales incluyentes. Construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.	Incrementar a 39.04 kilómetros los carriles compartidos de transporte público de trolebús con bicicletas, mediante el diseño de calles multimodales con un esquema Bus-Bici que permita la circulación de ambos modos de transporte en un mismo carril, ampliando la conectividad con otros sistemas de transporte público al 2018.	Kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta	Número de kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta al periodo	Conocer el número de kilómetros de carriles de transporte público del trolebús compartido con bicicleta	Número/Kilómetros	2.44 del 2013	39.04	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Perio dicidad	Fecha Final	Área responsable	Tipo de Indicador
6	Completar nuestras calles. Garantizar que el diseño de todas las vialidades contemple los criterios de «Calle Completa», seguridad vial y accesibilidad, a través de normas y lineamientos técnicos.	Propiciar espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad a través de la emisión de 1,602 dictámenes favorables para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas en igualdad de condiciones y oportunidades al 2018.	Dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad	Número de dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad al periodo	Conocer el número de dictámenes favorables para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad	Número/Dictamen favorable	187 del 2013	1,602	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
7	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.	Mantener la estrategia de seguridad ciudadana enfocada a incidir en la prevención del delito con la presencia de elementos de la Policía Bancaria e Industrial y la instalación de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM en el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia.	Número de CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia al periodo	Conocer el número de CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia	Número/CETRAM	0 del año 2015	15	Semenstral	2018	CETRAM	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
8	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.	Disminuir los riesgos en materia de protección civil en 25 CETRAM en beneficio de 5.2 millones de usuarios en el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han adoptado medidas de protección civil	Número de CETRAM que han adoptado medidas de protección civil al periodo	Conocer el número de CETRAM que han adoptado medidas de protección civil	Número/CETRAM	0 del año 2015	25	Anual	2018	CETRAM	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
9	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 las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han realizado obras de mejoramiento y modernización de sus instalaciones.	Número de CETRAM que han realizado trabajos de mantenimiento y de modernización de las instalaciones al periodo	Conocer el número de CETRAM que han realizado trabajos de mantenimiento y de modernización de las instalaciones.	Número/CETRAM	0 del año 2015	12	Anual	2018	CETRAM	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
10	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 las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han sido reordenados.	Número de CETRAM que han sido reordenados al periodo	Conocer el número de CETRAM que han sido reordenados.	Número/CETRAM	0 del año 2015	12	Anual	2018	CETRAM	Resultados

IX. Siglas y acrónimos

AEP: Autoridad del Espacio Público.

CDMX: Ciudad de México.

CETRAM: Centro de Transferencia Modal.

COCETRAM: Coordinación de los Centros de Transferencia Modal.

COPLADE: Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

DIF: Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia.

ecoParq: Programa de recuperación de calles y banquetas a través del ordenamiento del estacionamiento en la vía pública

GCDMX: Gobierno de la Ciudad de México.

GODF: Gaceta Oficial del Distrito Federal.

GOCDMX: Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

INMUJERES: Instituto Nacional de las Mujeres.

LMDF: Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Metrobús: Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús.

PGDDF: Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

PIM: Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

PISVI: Programa Integral de Seguridad Vial.

POA: Programa Operativo Anual.

REVOS: Reductores de velocidad.

RTDF: Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

SEMOVI: Secretaría de Movilidad.

SETRAVI: Secretaría de Transportes y Vialidad.

SIT: Sistema Integrado de Transporte.

SOBSE: Secretaría de Obras y Servicios.

Sistema M1: Sistema de Movilidad 1.

STC Metro: Sistema de Transporte Colectivo.

STE: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

SSP: Secretaría de Seguridad Pública.

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México.

*** Organismos de transporte incluye a STC Metro, Metrobús, STE y SM1.**

X. Glosario

Para aplicación, interpretación y efectos del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, se entiende por:

Accesibilidad universal: combinación de elementos construidos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios construidos, el mobiliario y equipo, el transporte, la información y las comunicaciones.

Bicicleta: vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales.

Centro de Transferencia Modal: espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Ciclista: conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales; se considera ciclista a aquel que conduce una bicicleta asistida por un motor eléctrico, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

Concesión: acto administrativo por virtud del cual la Secretaría de Movilidad confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal.

Concesionario: persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga.

Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Congestionamiento vial: la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible.

Delegación: órgano político administrativo en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide el Distrito Federal.

Estacionamiento: espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

Externalidades: efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos; los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto.

Externalidades negativas: efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto; algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestión vial, hechos de tránsito y sedentarismo, entre otros.

Grupos vulnerables: sectores de la población que, por cierta característica, pueden encontrar obstáculos para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

Hecho de tránsito: evento producido por el tránsito vehicular en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales.

Infraestructura: conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.

Movilidad: conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, y se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad.

Movilidad no motorizada: desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados.

Parque vehicular: conjunto de unidades vehiculares destinadas a la prestación de servicios de transporte.

Peatón: persona que transita la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores de doce años a bordo de una bicicleta.

Persona con Discapacidad: todo ser humano que presenta, temporal o permanentemente, alguna deficiencia parcial o total en sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales, que le limitan la capacidad de realizar una o más actividades de la vida diaria, y que puede ser agravada por el entorno económico o social.

Registro: acto administrativo mediante el cual la Secretaría de Movilidad inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, así como los actos jurídicos que conforme a la Ley de Movilidad deban registrarse.

Revista vehicular: revisión documental e inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y, en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

Seguridad Vial: conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito.

Servicio de Transporte Público: es la actividad a través de la cual la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, a través de entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley de Movilidad y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Sistema de Movilidad: conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes, y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

Sistema Integrado de Transporte: conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago.

Tarifa: pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio.

Taxi: vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros.

Transferencia modal: cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento.

Unidad: todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de la Ley de Movilidad y sus reglamentos.

Usuario: todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

Vehículo: todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.

Vehículo no motorizado: aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento; incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora.

Vía pública: todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.

Vialidad: conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

XI. Referencias

Acuerdo por el que se establece la obligatoriedad del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/59521/1/1/1

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63940/14/2/0

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64037/22/1/1

Ley de Movilidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61249/31/1/1

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/65225/30/1/0

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64121/31/1/1

Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal. Recuperado de http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64530/31/1/1

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64764/31/1/1

Lineamientos para la Elaboración, Aprobación, y Seguimiento a los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61018/33/1/0

Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/62758/44/1/1

Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63732/44/1/0

Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63790/44/1/1

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61206/47/1/0
