

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD 2013-2018

MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA, Jefe de Gobierno del Distrito Federal, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, Apartado C, Base Segunda, fracción II, inciso b) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 8º fracción II, 12 fracciones V y IX, 67 fracciones II, XVI y XXXI, y 118 fracción II, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 1, fracción VI, 7 fracción IV, 32, 33, 34, 37, 47, 48 y 49 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal; 24 y 25 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal; y

CONSIDERANDO

Que mediante Acuerdo publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de septiembre de 2013, se aprobó el Programa General de Desarrollo 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 el Programa General de Desarrollo está integrado por 5 ejes: Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano; Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana; Desarrollo Económico Sustentable; Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura; y, Efectividad, Rendición de Cuentas y Combate a la Corrupción, los cuales se encuentran ligados a ocho enfoques transversales que involucran a las diferentes entidades de Gobierno con criterios de orientación, los cuales son: Derechos Humanos, Igualdad de Género, Participación Ciudadana, Transparencia, Innovación, Ciencia y Tecnología, Sustentabilidad, Desarrollo Metropolitano y Acción Internacional.

Que los programas sectoriales son los documentos que desagregan en objetivos y metas de mediano plazo los lineamientos contenidos en el Programa General para una materia específica de desarrollo y que registrará las actividades del sector administrativo que corresponda.

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

Que la Secretaría de Movilidad coordinó la elaboración del Programa Integral de Movilidad para el periodo 2013-2018, siguiendo las directrices previstas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

Que el Programa Integral de Movilidad para el periodo 2013-2018, fue validado en el seno del Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, acorde a lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, y fue sometido a consideración del Ejecutivo Local a mi cargo para efectos del presente Acuerdo; por lo que he tenido a bien emitir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD PARA EL PERIODO 2013-2018

PRIMERO.- Se aprueba el Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

SEGUNDO.- El Programa Integral de Movilidad 2013-2018, será de observancia obligatoria para la Administración Pública del Distrito Federal, en el ámbito de sus respectivas competencias.

TERCERO.- La Secretaría de Movilidad, los órganos desconcentrados y entidades agrupadas en el sector coordinado por ella, de conformidad con el Programa Sectorial y las disposiciones jurídicas aplicables, 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 de dicho Programa Sectorial.

CUARTO.- Los alcances establecidos en el presente Programa Sectorial estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, 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.

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

SEXTO.- La Contraloría General y la Oficialía Mayor, en el ámbito de su competencia, vigilará el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo. Asimismo definirá los criterios para el control, seguimiento y vigilancia de los objetivos y prioridades del Programa General, las medidas necesarias para los programas y los programas delegacionales, disponiendo la corrección de posibles desviaciones en su ejecución.

T R A N S I T O R I O S

PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

SEGUNDO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Dado en la Residencia Oficial del Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en la Ciudad de México, a los once días del mes de septiembre de dos mil catorce.- **EL JEFE DE GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL, MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA.- FIRMA.- SECRETARIO DE MOVILIDAD, RUFINO H LEÓN TOVAR.- FIRMA.-**

PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD 2013-2018**ÍNDICE****Presentación del Jefe de Gobierno****Mensaje del Secretario de Movilidad****Siglas y acrónimos****Introducción**

- Metodología para la elaboración del Programa
- Entes públicos participantes
- Nuestros avances en movilidad
- Visión y principios de la movilidad

Capítulo I. Marco normativo

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

Capítulo II. Ejes estratégicos - políticas públicas

- **Eje estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte (SIT)**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Eje estratégico 2: Calles para todos**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Eje estratégico 3: Más movilidad con menos autos**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Eje estratégico 4: Cultura de movilidad**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Eje estratégico 5: Distribución eficiente de mercancías**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Eje estratégico 6: Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)**
 - Diagnóstico
 - Metas
- **Matriz de acciones por eje estratégico**
- **Instrumentos para el monitoreo y evaluación**
- **Indicadores**

Apéndices**Glosario**

Citas y Referencias

Presentación del Jefe de Gobierno

Los Programas Sectoriales 2013-2018, son el resultado de un esfuerzo de cooperación, coordinación y diálogo entre los entes públicos del Gobierno del Distrito Federal para lograr mayor alineación, eficiencia y eficacia en la gran tarea de servir a los habitantes de la Ciudad de México.

Estos programas sectoriales, derivan del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013–2018, instrumento de planeación resultado de un amplio y abierto proceso de elaboración con la participación activa de los ciudadanos que aportaron ideas, sugerencias y conocimiento, y donde se plasmaron las bases para construir la ciudad que queremos.

Cada programa sectorial, enuncia el objetivo general, hace referencia a los ejes y áreas de oportunidad que corresponden al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, y las políticas públicas relevantes que juntos decidimos y sobre las que trabajaremos hacia un modelo de Capital Social.

Incluyen las metas y las acciones con las que los servidores públicos estaremos desempeñándonos de forma coordinada, sumando esfuerzos y compartiendo responsabilidades en la construcción de mejores condiciones que contribuyan a mejorar el nivel de vida para todos los habitantes de la Ciudad de México.

Además, se agrega el elemento innovador de indicadores puntuales de resultados, que nos permitirán darle seguimiento a la realización de las metas establecidas, y en su caso, hacer los cambios necesarios para asegurar su cumplimiento y éxito.

Estos programas sectoriales no son rígidos sino flexibles para enfrentar las circunstancias cambiantes de una gran comunidad como nuestra Ciudad.

Invito a todos los que colaboramos en el Gobierno del Distrito Federal a estudiar su contenido, aplicarlo en su ámbito y sugerir las modificaciones que consideren pertinentes para enriquecerlos y así mejorar nuestras tareas en beneficio de nuestra querida Ciudad de México.

Miguel Ángel Mancera Espinosa
Jefe de Gobierno del Distrito Federal

Mensaje del Secretario de Movilidad

Desde la Secretaría de Movilidad estamos liderando una visión innovadora para transformar la manera en la que nos movemos en la ciudad, reflejada en este **Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018**. Desde el inicio de esta administración trabajamos en cambiar el paradigma de transporte a uno de movilidad, colocando al centro de la toma de decisiones a la persona. Estamos orgullosos de esta publicación para guiar las acciones del sector, con una visión metropolitana a largo plazo.

Hemos trabajado de la mano de expertos para elaborar juntos un programa estratégico que marca la ruta para la transformación del sector, con una política de movilidad que nos permita mantenernos como ciudad líder en sustentabilidad. Tomamos como base una política integral de movilidad comprometida con la seguridad vial y accesibilidad, bajo seis ejes estratégicos – políticas públicas. Orientamos nuestros esfuerzos a reducir distancias y mejorar la experiencia de todas las personas usuarias, a través de mejores calles y una red de transporte integrado que responda a los nuevos y diversos estilos de vida, en donde los principales protagonistas seamos quienes vivimos la ciudad.

Es un programa ambicioso que anhela ofrecer más y mejores opciones de movilidad, donde sentamos las bases para construir la ciudad que queremos, donde los capitalinos disfruten de sus calles y viajen en cualquier modo de transporte de su elección con eficiencia; una ciudad en la que sea posible caminar sin miedo y movernos sin complicaciones. Debemos diseñar las calles para fomentar traslados más sustentables, como caminar y andar en bicicleta, brindando a las personas usuarias un sentido más profundo de seguridad y apropiación del espacio. Queremos una ciudad con justicia social en la que sus habitantes estén orgullosos de vivir en ella.

La elaboración de este programa es el resultado de un proceso de construcción colaborativa; un esfuerzo sin precedente que, bajo el principio de corresponsabilidad, toma en cuenta las necesidades y propuestas de todos los actores sociales y políticos que inciden en el sector. Estas amplias contribuciones fueron esenciales para decidir juntos la visión de movilidad para la ciudad que queremos.

Este programa sectorial nos ayudará a cumplir con el mandato del Jefe de Gobierno de transformar la movilidad de nuestra ciudad en una más incluyente, eficiente y sustentable. En este instrumento se plantea un esquema de coordinación interinstitucional para articular las estrategias de movilidad entre las distintas dependencias del gobierno de la Ciudad de México, así como con las delegaciones. Las acciones planteadas representan una mejora no sólo en este rubro, sino también en materia de salud, seguridad vial, medio ambiente, desarrollo económico y turismo. En su conjunto, el PIM 2013-2018 tendrá como consecuencia una mejora significativa en la calidad de vida de todas y todos.

La Secretaría a mi cargo asume el compromiso de hacer una capital para la gente; nuestro compromiso es con las personas, no con los vehículos. Queremos dar soluciones integrales de movilidad que no sólo mejoren los desplazamientos diarios, sino también el medio ambiente, y reflejen el potencial de ser una ciudad de clase mundial.

Rufino H León Tovar
Secretario de Movilidad

Siglas y acrónimos

ACH: Autoridad del Centro Histórico

AEP: Autoridad del Espacio Público

AGU: Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México

ALDF: Asamblea Legislativa del Distrito Federal

CEJUR: Consejería Jurídica y de Servicios Legales

CETRAM: Centro de Transferencia Modal

CGDF: Contraloría General del Distrito Federal

DF: Distrito Federal

DOT: Desarrollo Orientado al Transporte

ECOBICI: Sistema de Transporte Individual ECOBICI

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

EOD 2007: Encuesta Origen - Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México 2007

GDF: Gobierno del Distrito Federal

GODF: Gaceta Oficial del Distrito Federal

INDEPORTE: Instituto del Deporte de la Ciudad de México

INEGI: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

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

OM: Oficialía Mayor

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

PIM: Programa Integral de Movilidad 2013-2018

PUEC-UNAM: Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México

RTDF: Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

RTP: Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SECTUR: Secretaría de Turismo

SEDECO: Secretaría de Desarrollo Económico

SEDEMA: Secretaría del Medio Ambiente

SEDUVI: Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda

SEFIN: Secretaría de Finanzas

SEGOB: Secretaría de Gobierno

SEMOVI: Secretaría de Movilidad

SIT: Sistema Integrado de Transporte

SOBSE: Secretaría de Obras y Servicios

SSP: Secretaría de Seguridad Pública

STC Metro: Sistema de Transporte Colectivo

STE: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal

TDF: Tarjeta del Distrito Federal

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México

ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México

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

Introducción

Mejor movilidad, mejor ciudad

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 no es sólo un programa de gobierno, es una apuesta ambiciosa para enfrentar el reto de la movilidad y posicionar a la Ciudad de México al nivel de otras ciudades de clase mundial. Este documento plasma, bajo una visión innovadora a cargo de la Secretaría de Movilidad, la estrategia a seguir para transformar la manera en que nos movemos diariamente por la ciudad.

En este programa se establece un precedente para avanzar hacia una movilidad más eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable. Es una nueva política que se enfoca en mover personas, no sólo automóviles, bajo una nueva jerarquía de movilidad que otorga prioridad al peatón, ciclista y personas usuarias del transporte público, sobre el transporte de mercancías y el automóvil particular.

La estrategia integral de movilidad de la actual administración se estructura bajo seis ejes estratégicos - políticas públicas, los cuales retoman las opiniones del sector y la sociedad civil reunidas a lo largo de un proceso de construcción colaborativa, para contar con objetivos compartidos entre ciudadanía y gobierno, y moldear el cambio de paradigma de movilidad y, así, nuestro futuro como ciudad.

Este programa funge como el instrumento de planeación, coordinación, monitoreo y evaluación que vincula el proyecto de ciudad planteado en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 es la herramienta que permitirá cumplir con la transformación de la movilidad urbana que la Ciudad de México exige.

Metodología para la elaboración del Programa Integral de Movilidad 2013-2018

Como paso inicial para la elaboración del Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018, se definieron las líneas estratégicas del sector y sus objetivos, tomando como referencia las mejores prácticas internacionales, el análisis de las políticas en materia de movilidad implementadas previamente en la ciudad, y el análisis de los Programas Integrales de Transporte y Vialidad anteriores con la finalidad de complementar y perfeccionar los ejes estratégicos – políticas públicas del presente Programa.

Posteriormente, se requirió información a diversos entes públicos con la finalidad de compilar la mayor cantidad de datos y experiencias. Asimismo se procedió con la elaboración de un estudio denominado «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 el cual permitió conocer la situación actual e histórica de la movilidad en nuestra capital y realizar una estimación de escenarios tendenciales a los años 2018 y 2030 en el Distrito Federal.

De forma simultánea, se llevó a cabo la construcción colaborativa del PIM, el cual fue un acto sin precedentes en la historia de la Ciudad de México, a través de reuniones y eventos con expertos en la materia (académicos, organizaciones de la sociedad civil y entes públicos y privados), la cual permitió establecer las metas y definir las acciones a lograr en el corto (2013-2015) y mediano plazo (2016-2018), para avanzar hacia la movilidad que todas y todos queremos y que involucran la planeación programática de los entes públicos correspondientes.

En este sentido, el PIM contó con una visión multiactor para la movilidad de la Ciudad de México, retomando por primera vez propuestas ciudadanas y de sectores interesados, y es el reflejo de la voluntad de la Secretaría de Movilidad de construir de manera colaborativa esta política pública e incluir a la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones que afectan a la Ciudad.

Se priorizaron once metas que serán supervisadas mediante un sistema de monitoreo y evaluación, el cual permitirá medir el avance programado y alcanzado de las diferentes acciones que se ejecutan, a través de indicadores analizados y validados corresponsablemente con los entes públicos respectivos, los cuales posibilitarán un sistema de rendición de cuentas y mejora de la gestión pública.

Entes públicos participantes

En la realización del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 participaron diversos entes públicos del Gobierno del Distrito Federal, del Gobierno Federal y del Gobierno del Estado de México:

Jefatura de Gobierno del Distrito Federal	Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús
Asamblea Legislativa del Distrito Federal	Sistema de Transporte Colectivo

Oficialía Mayor	Delegación Álvaro Obregón
Secretaría de Gobierno	Delegación Azcapotzalco
Secretaría de Desarrollo Económico	Delegación Benito Juárez
Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda	Delegación Coyoacán
Secretaría de Finanzas	Delegación Cuajimalpa de Morelos
Secretaría de Movilidad	Delegación Cuauhtémoc
Secretaría de Obras y Servicios	Delegación Gustavo A. Madero
Secretaría de Protección Civil	Delegación Iztacalco
Secretaría de Seguridad Pública	Delegación Iztapalapa
Secretaría de Turismo	Delegación La Magdalena Contreras
Secretaría del Medio Ambiente	Delegación Miguel Hidalgo
Contraloría General del Distrito Federal	Delegación Milpa Alta
Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal	Delegación Tláhuac
Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México	Delegación Tlalpan
Autoridad del Centro Histórico	Delegación Venustiano Carranza
Autoridad del Espacio Público	Delegación Xochimilco
Calidad de Vida, Progreso y Desarrollo para la Ciudad de México, S.A. de C.V.	Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal
Central de Abasto de la Ciudad de México	Secretaría de Comunicaciones y Transportes*
Consejería Jurídica y de Servicios Legales	Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México*
Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal	Comisión Ambiental Metropolitana del Valle de México*
Coordinación General de Modernización Administrativa del Distrito Federal	Consejo Nacional de Población*
Escuela de Administración Pública del Distrito Federal	Instituto Politécnico Nacional*
Instituto de Verificación Administrativa del Distrito Federal	Universidad Nacional Autónoma de México*
Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal	Secretaría de Desarrollo Urbano del Gobierno del Estado de México*

Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal

Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de México*

*Entes públicos que no pertenecen al Gobierno del Distrito Federal.

Nuestros avances en movilidad

En los últimos quince años, la Ciudad de México ha avanzado significativamente con respecto a la movilidad sustentable, logrando posicionarse como ciudad líder en la materia. En enero de 2013 la ciudad fue galardonada por su liderazgo y visión para implementar proyectos que mejoran la calidad de vida urbana con el Premio de Transporte Sustentable 2013 (Sustainable Transport Award 2013). El DF se ha distinguido por tomar riesgos, y con ello, marcar tendencia a nivel nacional y regional. Se han realizado acciones inteligentes e innovadoras en infraestructura, con el fin de impulsar el crecimiento futuro, y responder de mejor manera a las necesidades y estilos de vida de los capitalinos del siglo XXI.

La Ciudad de México se ha transformado en una capital más dinámica, con una movilidad más eficiente y con más opciones de transporte amigables con el ambiente, gracias a la innovación e implementación de proyectos como el sistema Metrobús; el sistema de bicicletas públicas ECOBICI; infraestructura ciclista urbana de vanguardia; la instalación de mil biciestacionamientos; la implementación del programa dominical «Muévete en Bici» y el «Ciclotón» mensual; los Corredores Cero Emisiones de trolebuses; la construcción del carril bus-bici en el Eje 7-7A Sur; la reconversión de la flota en corredores de transporte público colectivo concesionado; la puesta en marcha de cuatro fases del Programa de Transporte Escolar (PROTE); la modificación del programa «Hoy No Circula» con restricción sabatina y matutina en día laboral para unidades foráneas; la peatonalización y recuperación de espacios públicos emblemáticos como calle Madero y Plaza de la República; y la puesta en marcha de acciones para la gestión del estacionamiento en vía pública como la instalación de parquímetros del programa ecoParq, entre otros. Es indispensable aprovechar el sentido de urgencia y la tendencia global, la cual provoca que las ciudades compitan para ofrecer el mejor lugar para vivir.

Para avanzar en la consolidación de la columna vertebral de movilidad de la Ciudad, se construyó la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro con 24 km, la cual proporciona servicio a más de 255 mil personas diariamente y cuenta con estaciones con diseño vanguardista. Asimismo, en los últimos años se ha cambiado la cara de la movilidad de la ciudad con la construcción de cinco líneas de Metrobús; éstas suman más de 100 km de carriles exclusivos.

Con el fin de mejorar la calidad del aire se sustituyeron casi 6 mil microbuses y más de 88 mil taxis; se introdujo el diésel ultra bajo azufre; se incorporaron a la red de Metrobús de 578 autobuses con tecnologías EPA 04, Euro III, IV y V, Euro V mejorado e Híbrido Diesel-Eléctrico; también se sumaron unidades que operan con gas natural comprimido al sistema RTP. De los 7.7 millones de emisiones contaminantes que se redujeron en la pasada administración, el 62% corresponde al transporte público, transformando radicalmente la calidad de vida de nuestra ciudad. Si bien hace sólo diez años era considerada una de las ciudades más contaminadas del mundo, hoy en día es internacionalmente reconocida por sus avances en calidad del aire y combate al cambio climático.

Con la implementación de ECOBICI, sentamos un precedente en la región como la primera ciudad en contar con un sistema de bicicletas públicas automatizado y, a partir de la tercera fase de expansión, llegamos a 3 mil 715 bicicletas, convirtiéndolo en el octavo sistema más grande del mundo. ECOBICI es un ejemplo de éxito del establecimiento de políticas públicas para impulsar la movilidad en bicicleta en beneficio de miles de personas.

Estos logros han modificado la forma en que se mueven los capitalinos y han tenido un impacto directo en la mejora de su calidad de vida. Vamos a dar continuidad a estos esfuerzos y ofrecer diversos servicios de movilidad que garanticen traslados en menos tiempo, con menor costo y mayor comodidad para todas y todos, para que cada ciudadano elija la mejor opción, de acuerdo con sus necesidades de viaje.

A pesar de las dificultades que enfrentaron estos programas al inicio, han rendido frutos con alta satisfacción ciudadana, lo cual indica que vamos en el camino correcto hacia una movilidad más activa, eficiente y sustentable. Hemos decidido continuar construyendo sobre las buenas prácticas, ampliando y articulando estas estrategias. Aún con todos los avances, queda mucho trabajo por delante; seremos coherentes con la visión presentada y seguiremos con los avances en movilidad para futuras generaciones.

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018 marca un hito en la forma de planear y ejecutar acciones en la ciudad. Trabajamos bajo una sola estrategia integral de movilidad, en la que todas las tareas a realizar en esta administración estén alineadas con la visión presentada en este Programa y construidas sobre el camino ya recorrido, el cual ha colocado a nuestra capital como una ciudad líder en movilidad sustentable.

Visión y principios de la movilidad

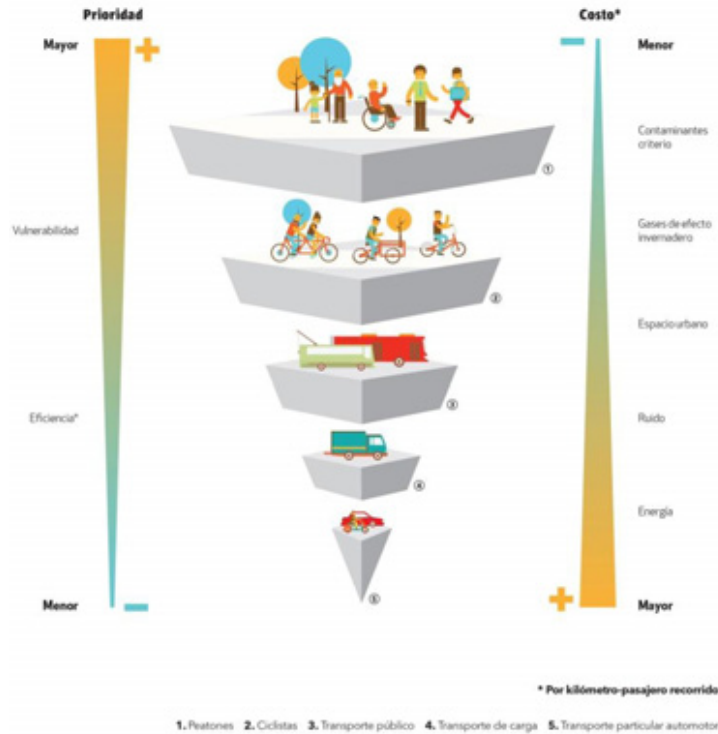
El gobierno de la Ciudad de México ha asumido el compromiso de crear una política pública innovadora para transformar la movilidad urbana, con visión metropolitana y de largo plazo. Estamos pensando en el modelo de ciudad en la que queremos vivir pero, sobre todo, en el ciudadano. Debemos considerar cómo son sus trayectos día con día, ya sea caminando, en bicicleta, en transporte público o en automóvil particular, para ofrecer diversos servicios de movilidad que garanticen traslados en menos tiempo, con menor costo y mayor comodidad para todas y todos, permitiendo que cada persona elija la mejor opción acorde a sus necesidades de viaje.

El compromiso del gobierno capitalino es con los habitantes, visitantes y fundamentalmente, con el futuro de la Ciudad de México. Creemos firmemente que sólo el camino hacia la sustentabilidad podrá guiarnos al futuro de la ciudad que queremos. Es tiempo que juntos, gobierno y sociedad, construyamos un entorno más humano, más seguro y más amigable con el medio ambiente, y reconozcamos que el sistema de movilidad incide directamente en esta visión. Queremos que el sistema de transporte sea digno de las personas usuarias y se convierta en un símbolo de orgullo e identidad.

Por ello, es necesario llevar a cabo un **cambio de paradigma** para enfrentar el reto de la movilidad, entendida como el conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos se efectúan en lo que denominamos sistema de movilidad, bajo una nueva jerarquía de prioridades y con base en los diez principios de la movilidad que buscamos.

Esta nueva **jerarquía de movilidad**, donde se otorga prioridad a las personas usuarias más vulnerables y vehículos más eficientes, rige la actual política de movilidad de la Ciudad de México conforme al siguiente orden: peatón, ciclista, transporte público, distribución de mercancías y, finalmente, el transporte particular automotor. La jerarquía es congruente con la distribución actual de viajes, ya que el 70% de los tramos de viaje que se realizan en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) son en transporte público, a pie y en bicicleta, y sólo el 30% restante se realizan en automóvil particular¹ (ver figura 1).

Figura 1. Jerarquía de movilidad

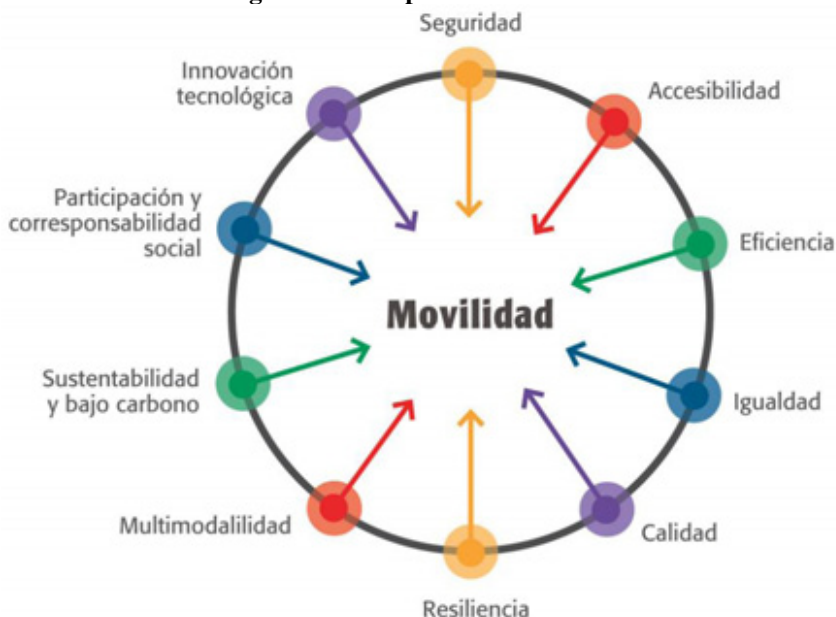


La política pública en materia de movilidad se establece considerando el nivel de vulnerabilidad de las personas usuarias, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorga prioridad en la utilización del espacio vial y se valora la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y movilidad limitada, mujeres, niñas y niños;
- II. ciclistas;
- III. usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- IV. prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. usuarios de transporte particular automotor.

La nueva visión planteada en el PIM establece **diez principios de la movilidad**, los cuales reflejan las características con las que se debe contar para transformarnos en la ciudad que queremos. Estos principios serán utilizados como filtros y atributos imprescindibles para la toma de decisiones por parte de la Administración Pública, al diseñar e implementar políticas, programas y acciones en materia de movilidad (ver figura 2):

Figura 2. Principios de la movilidad



- 1.- **Seguridad.** Privilegiar las acciones de prevención de accidentes de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.
2. **Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, con costos accesibles e información clara y oportuna.
3. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos para que sean ágiles y asequibles, a través de la optimización de los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.
4. **Igualdad.** Ofrecer a la población condiciones equitativas para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, con especial énfasis en grupos con desventajas físicas, sociales y/o económicas, para reducir mecanismos de exclusión.
5. **Calidad.** Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental y ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas. Es imprescindible que la infraestructura se encuentre en buen estado, con condiciones higiénicas y de seguridad, así como contar con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje.
6. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y el medio ambiente.
7. **Multimodalidad.** Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, los cuales proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad, y permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular.
8. **Sustentabilidad y bajo carbono.** Atender la demanda de desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar caminar, andar en bicicleta y hacer uso del transporte público, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los modos de transporte.

9. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, el cual resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades.

10. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta para almacenar, procesar y distribuir información, la cual permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente y tendiente a la automatización, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

La elaboración de este programa sectorial toma como base fundamental esta visión para cambiar el paradigma de transporte, de uno enfocado en mover vehículos a uno que busca satisfacer las necesidades de las personas. Es por ello que, al centro del sistema de movilidad, colocamos la experiencia de las personas usuarias en su viaje puerta a puerta, con el compromiso de ofrecer los más altos estándares de calidad, sin importar el modo de transporte que elija para viajar.

Mejorar la movilidad urbana va más allá de resolver el congestionamiento vial. Se trata de ofrecer soluciones integrales para mejorar la experiencia de viaje sin importar el modo de transporte que se utilice; es brindar seguridad y accesibilidad a la hora de trasladarse, al tiempo que se logra una sana convivencia entre las distintas personas usuarias del espacio público. Mejorar la movilidad es la manera más efectiva de conferir equidad y democracia en el uso y acceso a la ciudad, para todas y todos.

La ciudad que queremos construir debe fomentar estilos de vida saludables, donde se impulse el transporte activo y el uso inteligente del automóvil particular, ya que su excesiva utilización ha contribuido significativamente al sedentarismo y a largos tiempos de traslado.

Asimismo, a medida que se intensifican los efectos del cambio climático y, por ende, la gravedad de eventos tales como inundaciones, deslizamientos de tierras y olas de calor, la ciudad tiene el compromiso y sentido de urgencia de planear para que el sistema de movilidad tenga resiliencia. Es necesario prepararnos para afrontar eventos catastróficos, tanto naturales como provocados por el hombre, y ser capaces de recuperarnos rápida y eficazmente, y salir fortalecidos ante tales eventos.

En un contexto global, donde las ciudades están compitiendo por atraer y retener el mejor capital humano y brindar mayor equidad en su desarrollo, estamos obligados a voltear hacia el mundo e incorporar las mejores prácticas internacionales para dar soluciones con impacto verdadero.

Por ello, buscamos construir una ciudad con mayor seguridad vial; una ciudad atractiva, competitiva, compacta y sustentable; una ciudad de respeto y tolerancia; una ciudad que se apoye en la tecnología para el mejoramiento de los servicios de transporte. Una ciudad así requiere un firme compromiso con la innovación, la creatividad y la justicia social.

Este gobierno reconoce que destinar recursos a una estrategia integral de movilidad es, al mismo tiempo, una inversión en una política intersectorial en materia de salud, medio ambiente, desarrollo económico, turismo y seguridad vial, la cual dará como resultado un aumento significativo en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Ésta es una visión compartida, delineada en conjunto con diversos actores de la sociedad y demás dependencias gubernamentales, bajo una estrategia integral de movilidad con seis ejes estratégicos – políticas públicas:

1. Sistema Integrado de Transporte.
2. Calles para todos.
3. Más movilidad con menos autos.
4. Cultura de movilidad.
5. Distribución eficiente de mercancías.
6. Desarrollo Orientado al Transporte.

Estamos ante la oportunidad de crear una ciudad para todas y todos, una ciudad que nos dé orgullo habitar y mostrar al mundo, una ciudad que nos invite nuevamente a disfrutar lo cotidiano.

Capítulo I. Marco normativo

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122 apartado C, Base Segunda, fracción II inciso f) de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Ejecutivo Local cuenta con las facultades que le confieren la Carta Magna, el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal y las Leyes específicas². Por lo que 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 Federal³.

De acuerdo al artículo 13 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, 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 en términos de lo establecido en el artículo 33 de la misma Ley⁴.

La Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal establece en su artículo 25 que la programación y presupuestación anual del gasto público se realizará con apoyo en los Anteproyectos de Presupuesto que elaboren las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades para cada ejercicio fiscal y con base en las políticas del Programa General y los programas sectoriales establecidos en la Ley de Planeación, entre otros⁵.

El artículo 31 fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal faculta a la Secretaría de Movilidad a elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Movilidad que, en tal virtud, ha sido desarrollado en congruencia con los cinco ejes para un gobierno ciudadano, enfoques transversales, objetivos, políticas, metas y previsiones del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018; su vigencia será de seis años, y su revisión, así como las modificaciones y/o actualizaciones, deberán realizarse por lo menos cada tres años⁶.

El artículo 12 Fracción VIII de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, señala que es atribución de la Secretaría de Movilidad someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Movilidad el cual deberá 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 México⁷.

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 público⁸.

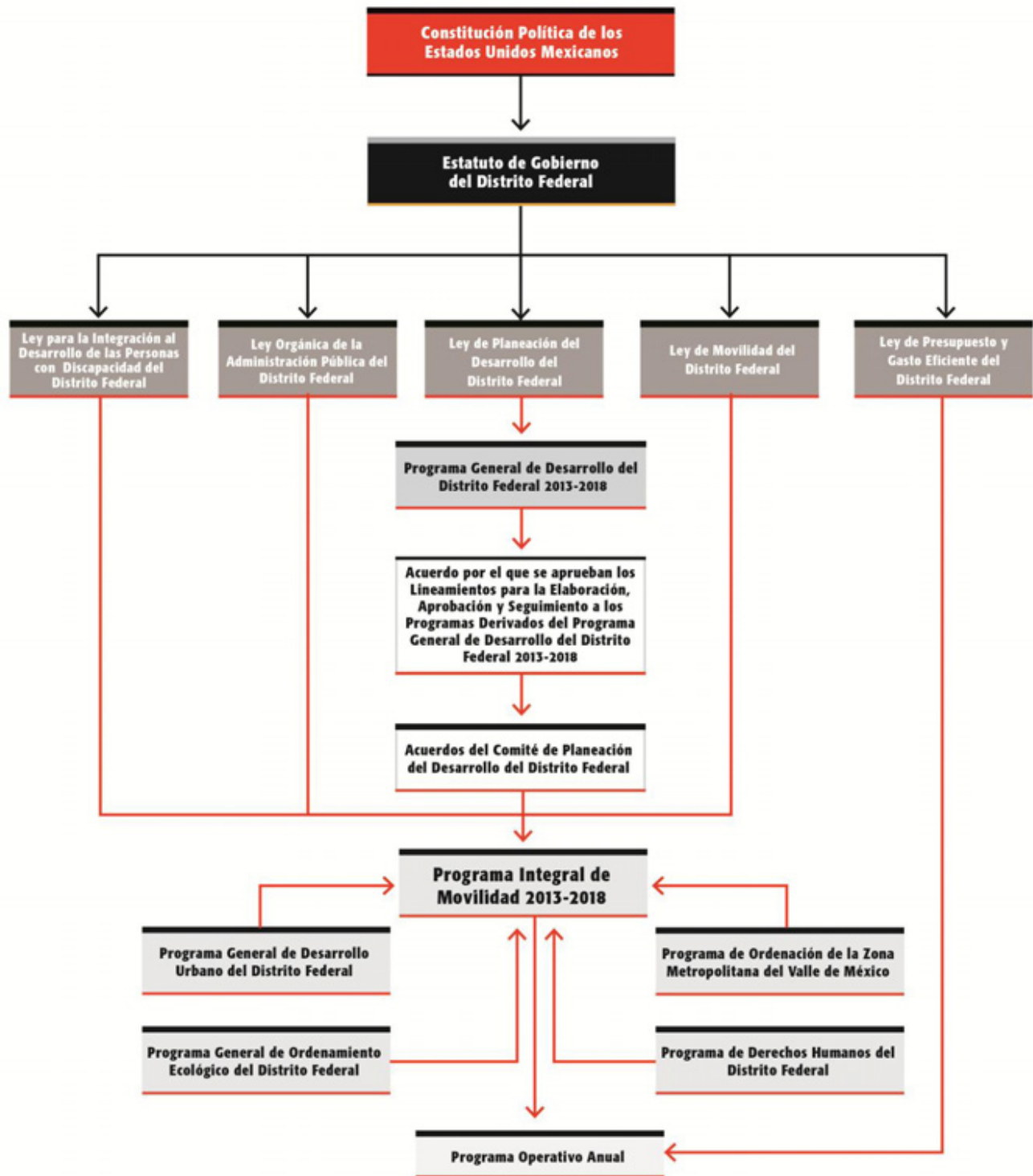
El Acuerdo por el que se establece la obligatoriedad del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades del Distrito Federal indica que será de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal centralizada y desconcentrada, en el ámbito de sus respectivas competencias; asimismo para la elaboración del PIM 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 programa⁹.

De igual forma, el ordinal Tercero del Acuerdo por el que se Aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, 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, en este caso, el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, para estar en posibilidad de publicarlo en la Gaceta Oficial del Distrito Federal¹⁰.

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 2013-2018, así como los elementos y características que deberán contener¹¹.

Por último, en el Acuerdo del Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal (COPLADE), dictado el 18 de febrero de 2014, se establecen los 13 Programas Sectoriales y 4 Programas Especiales, determinando al ente público Coordinador de la elaboración de cada uno de ellos; asimismo, en la Cuarta Sesión Extraordinaria del Comité de Planeación del Desarrollo 2014, celebrada el 25 de junio de 2014, se aprobaron en lo general los 13 Programas Sectoriales, incluido el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 (ver figura 3).

Figura 3. Estructura normativa del Programa Integral de Movilidad



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 juega 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 (ver tabla 1). El eje 4 «Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura» vincula directamente el quehacer de este 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.

Tabla 1. 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. Recuperado de:
http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/522fe67482e50.pdf

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 de la actual administración del Distrito Federal (ver tabla 2). 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** (ver figura 4).

Tabla 2. Áreas de oportunidad y objetivos dentro del PGDDF 2013–2018 relativos a la política de movilidad

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
		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

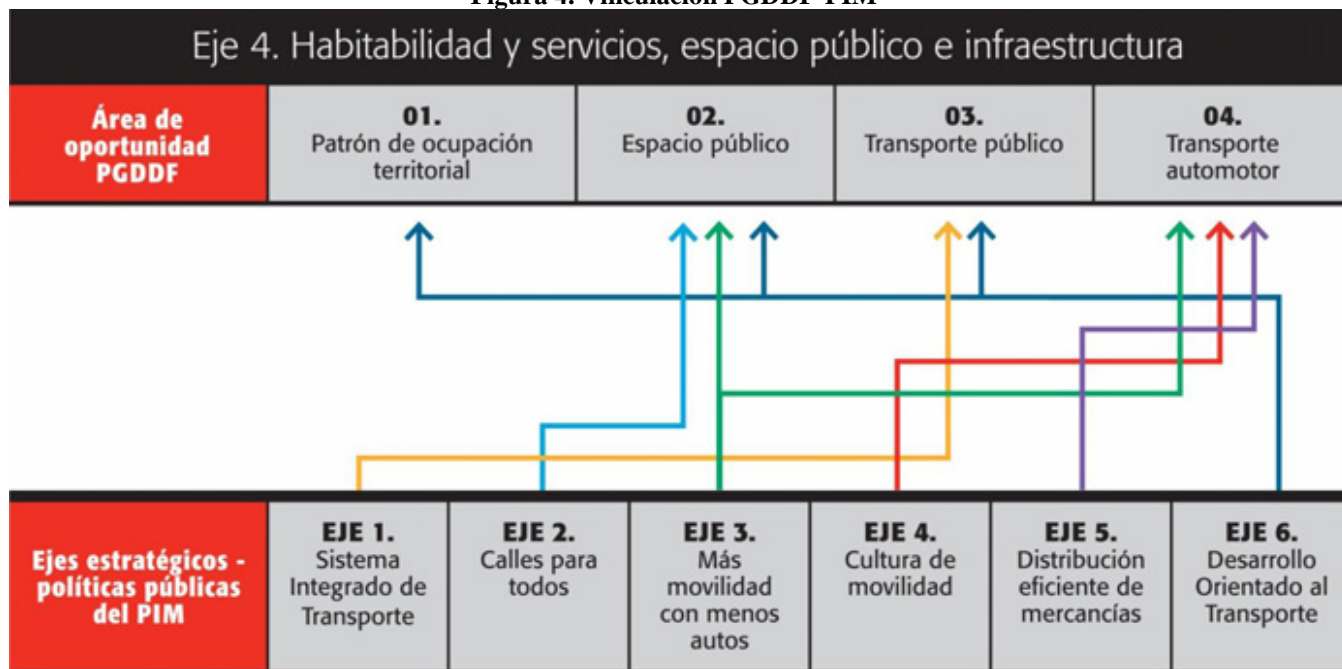
Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura	<p>1. Patrón de ocupación territorial. El territorio de la Ciudad de México presenta un patrón de ocupación ineficiente, desarticulado e inequitativo que provoca un consumo de recursos excesivo, una distribución desigual de los equipamientos, infraestructura y servicios urbanos, así como la subutilización y deterioro de los mismos.</p>	<p>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>
		<p>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</p>

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
<p>4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura</p>	<p>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.</p>	<p>emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Objetivo 2. Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.</p> <p>Objetivo 3. Desarrollar una gestión eficiente del transporte de carga, así como de la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital.</p>

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. Recuperado de:

http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/522fe67482e50.pdf

Figura 4. Vinculación PGDDF-PIM



Objetivo del Programa

La política de movilidad de la actual administración, enmarcada en este programa sectorial, tiene por objeto mejorar la calidad de los viajes para todas las personas que habitan y visitan el Distrito Federal, así como la eficiencia del sistema de movilidad*.

Este programa tiene como fin último garantizar la movilidad de las personas¹², considerando el acceso universal e igualitario al conjunto de bienes y servicios públicos a las personas con discapacidad (física, intelectual o sensorial)¹³ y en situación de vulnerabilidad¹⁴ en condiciones de igualdad y no discriminación en el espacio público y el transporte, mediante la ejecución de las acciones delineadas bajo los seis ejes estratégicos – políticas públicas del PIM y un trabajo articulado entre los diferentes entes del gobierno, la Ciudad de México logre para 2018:

- 1.- Mejorar la experiencia de viaje de todas las personas usuarias, independientemente del modo de transporte que elijan.
2. Conservar el reparto modal** actual, donde 7 de cada 10 tramos de viaje son realizados en transporte eficiente (caminar, andar en bicicleta o hacer uso del transporte público), desincentivando los traslados en automóvil particular.

Estos objetivos son el marco de actuación y coordinación del sector y de toda la administración pública, planteados con base en los beneficios de seguridad vial, ambientales, económicos, de salud, de eficiencia energética y de equidad social en el uso del espacio público. Sólo lograremos cumplirlos si cambiamos el paradigma actual enfocado en mover vehículos, a uno enfocado en mover personas a través de acciones integrales, incluyentes y con una visión metropolitana y de largo plazo con corresponsabilidad entre gobierno y sociedad.

Al cumplir con este objetivo, la Ciudad de México ofrecerá una movilidad con traslados puerta a puerta con altos estándares de calidad, más seguros, accesibles y eficientes, con base en la jerarquía de movilidad que da prioridad a peatones, ciclistas y personas usuarias del transporte público.

Lo anterior bajo el precepto de que todas las personas que habiten en la Ciudad de México deben poder gozar de todos los derechos humanos, entre otros del Derecho al transporte público y a la movilidad urbana para lograr la construcción de una ciudad incluyente¹⁵.

Capítulo II. Ejes estratégicos - políticas públicas

Eje estratégico 1. Sistema Integrado de Transporte (SIT)

Descripción

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

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

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

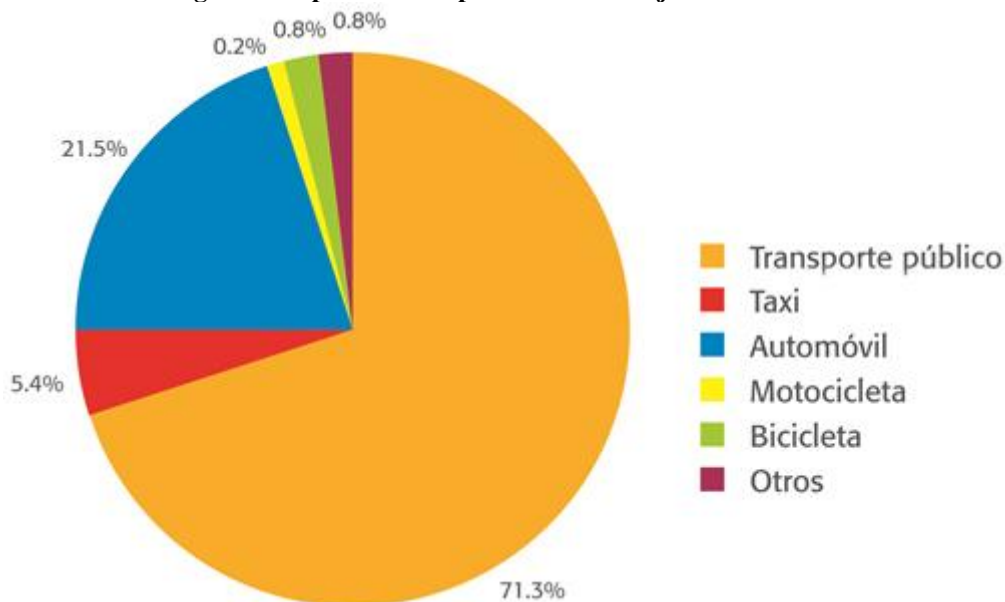
Diagnóstico

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) es la tercera aglomeración urbana más grande del mundo¹⁶ y la más grande de México¹⁷, con una población aproximada de 21 millones de habitantes¹⁸. En ella se concentra el 17.9%¹⁹ de la población nacional y se genera aproximadamente el 22.4% del Producto Interno Bruto (PIB) del país²⁰. Su dimensión y dinamismo generan una demanda de desplazamientos extraordinaria con 21.9²¹ millones de viajes metropolitanos diariamente.

El Distrito Federal cuenta con diversos servicios de transporte público que atienden aproximadamente siete de cada diez²² tramos de viaje, de los 15 millones que ocurren diario²³ en la entidad, los cuales representan el 68% del total de viajes metropolitanos²⁴.

Con el objetivo de mantener el reparto modal, en el cual el 70% de los tramos de viaje diarios se realizan en transporte público (ver figura 5), y fomentar una movilidad más eficiente, es necesario que todos los modos de transporte público ofrezcan una adecuada experiencia de viaje.

Figura 5. Reparto modal por tramos de viaje en el Distrito Federal



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino 2007. No considera tramos de viaje a pie.

La demanda de transporte público en la capital es atendida por organismos públicos descentralizados –el Sistema de Transporte Colectivo (STC Metro), el Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal (STE) y la Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP)– así como por el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, con participación privada y pública, y por operadores privados a quienes se les ha concesionado la prestación del servicio. La oferta de transporte incluye también al Sistema de Transporte Individual ECOBICI, el cual presta el servicio de bicicletas públicas.

Debido a la existencia de diversos organismos responsables de la prestación del servicio, existe una limitada capacidad para ejercer la función de regulación y control que garantice el cumplimiento de estándares de calidad. Además, la normatividad respecto a la expansión y mejora de los servicios de transporte público es limitada y, por lo tanto, no permite que los procesos de planeación se lleven a cabo de manera coordinada y con una visión de largo plazo.

La infraestructura dedicada al transporte incluye alrededor de 251.79 km de líneas de STC Metro y Tren Ligero²⁵; 161.9 km de carriles exclusivos²⁶ (ver figura 6); 10,403.44 km de red vial de tránsito mixto²⁷, por la que circulan 108 rutas con 1,234 ramales de transporte público²⁸; 45 Centros de Transferencia Modal (CETRAM)²⁹, de los cuales destacan Indios Verdes, Constitución de 1917 y Pantitlán con 850 mil, 807 mil y 700 mil pasajeros diarios, respectivamente³⁰; y una red de 268 cicloestaciones de ECOBICI³¹.

Figura 6. Red de Transporte Masivo del Distrito Federal: STC Metro, Metrobús y Tren Ligero

Simbología

Límites

-  Límite del Distrito Federal
-  Traza urbana





Líneas del STC Metro

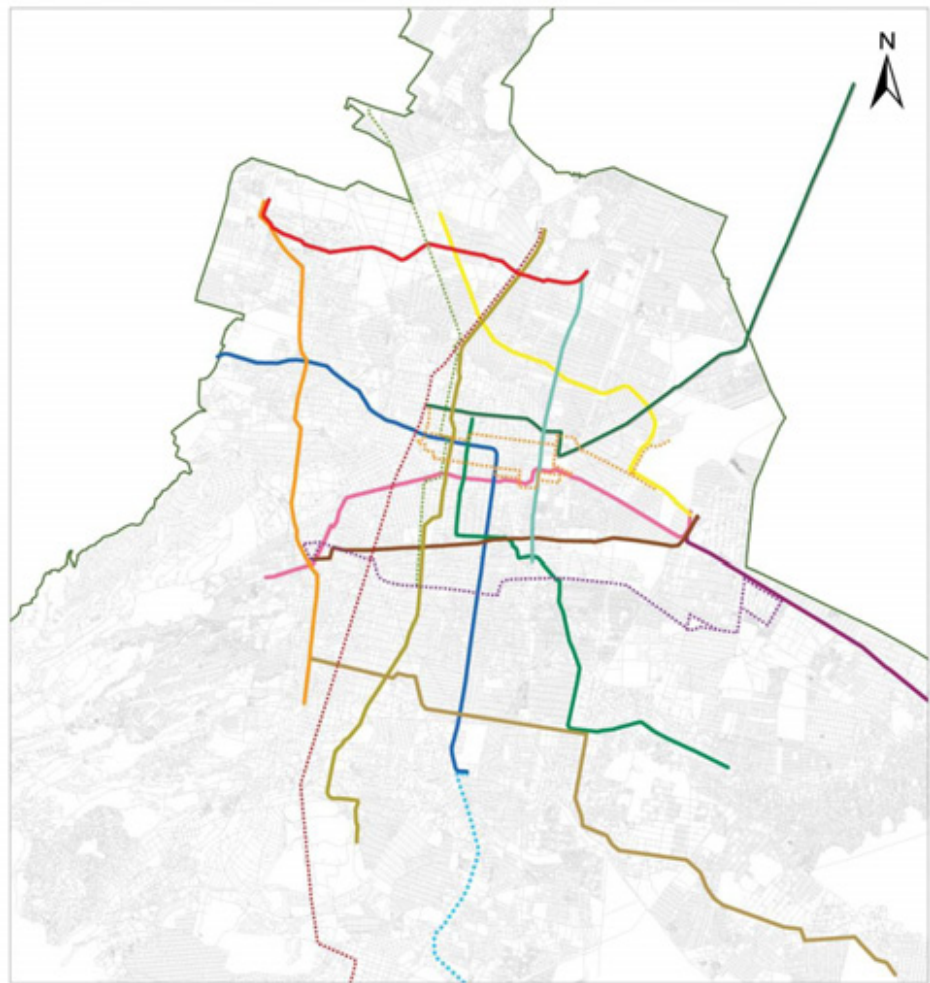
- | | |
|---|--|
|  1 |  7 |
|  2 |  8 |
|  3 |  9 |
|  4 |  A |
|  5 |  B |
|  6 |  12 |

Línea de Tren Ligero

-  Tren Ligero

Líneas del Metrobús

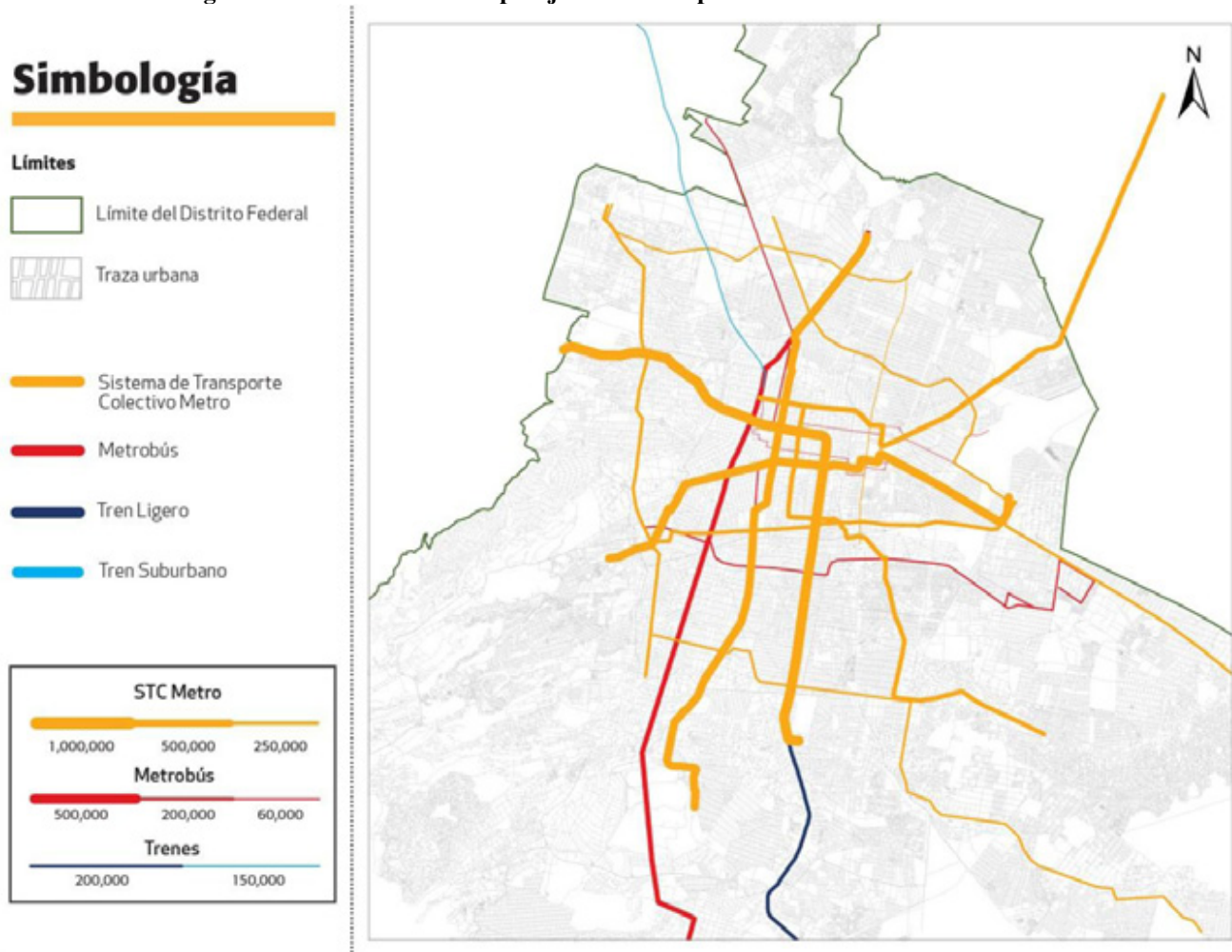
-  1
-  2
-  3
-  4



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación oficial con STC Metro, Metrobús y STE (2013).

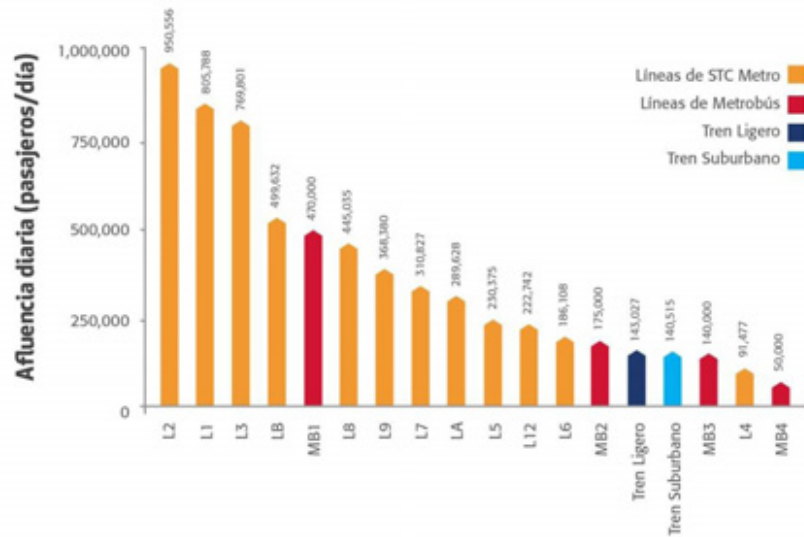
La oferta de servicio de la red de transporte masivo no capta la demanda de manera homogénea; sólo cuatro líneas del STC Metro y una de Metrobús satisfacen más del 55% de la demanda diaria de ambos sistemas, incluyendo el Tren Ligero (ver figura 7). Cabe señalar que, en día laborable, la Línea 2 el STC Metro transporta poco más del 15% de las personas usuarias, seguida por las líneas 1 y 3 con 13 y 12.5%, respectivamente³². Para el caso de Metrobús, en la Línea 1 viaja el 56% del total del sistema³³ (ver figura 8).

Figura 7. Afluencia diaria de pasajeros en transporte masivo en el Distrito Federal



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos (2013).

Figura 8. Afluencia diaria de pasajeros por línea de transporte masivo en el Distrito Federal



Líneas de transporte masivo en el Distrito Federal

Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos (2013).

Asimismo, la cobertura de transporte público con vía exclusiva (Metro, Metrobús, Corredores Cero Emisiones y Tren Ligero) abarca el 39% de la zona urbana del Distrito Federal, por lo cual es indispensable realizar acciones para incrementar el porcentaje en beneficio de los capitalinos (ver figura 9).

Figura 9. Cobertura de transporte público con vía exclusiva

Simbología

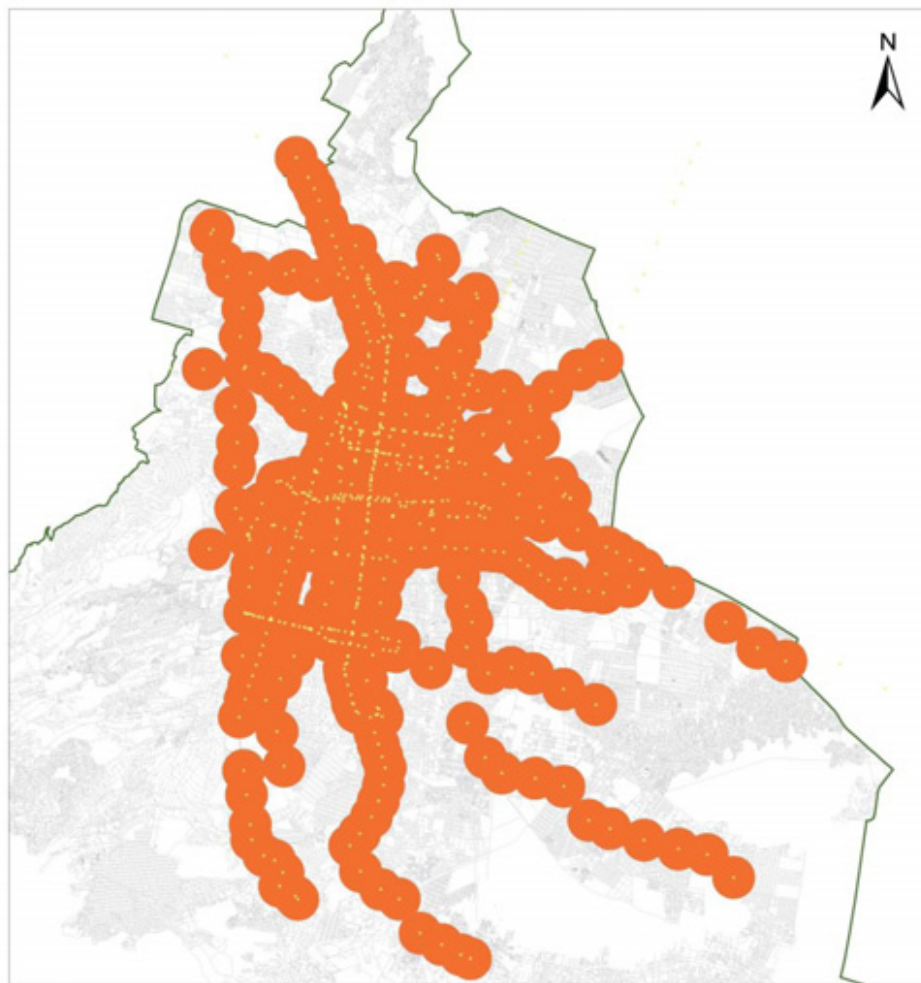
Límites

 Límite del Distrito Federal

 Traza urbana

 Estaciones y paradas

 Área de cobertura a 800 m de estaciones y paradas



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos (2013).

Es necesario que la Ciudad de México avance hacia un sistema de transporte público incluyente; tenemos un amplio camino por recorrer para tener infraestructura con diseño universal y conectividad ciclista. El 32.8% de las estaciones de Metro³⁴ y el 97% de las de Metrobús³⁵ cuentan con un diseño que considera la accesibilidad universal, y se cuenta o se tiene proyectado el emplazamiento de biciestacionamientos en el 6 y 31% de las estaciones de Metro y Metrobús, respectivamente³⁶. No obstante, la infraestructura actual no permite la total articulación del sistema ni garantiza la intermodalidad necesaria para atender el 36%³⁷ de los viajes diarios totales, los cuales se realizan en más de un modo de transporte.

La gran mayoría de los viajes de la ciudad se realizan conectando dos o tres tramos de viaje en más de un sistema de transporte; éstos contemplan el uso de ECOBICI para realizar intercambios modales entre el STC Metro, Metrobús y Trolebús, o para acercarse a sus destinos intermedios o finales. Actualmente, existen 28 estaciones del STC Metro³⁸ y 48 de Metrobús³⁹ dentro de la zona de influencia directa de ECOBICI; asimismo, los Corredores Cero Emisiones Eje Central y Eje 2 - 2A Sur se conectan con el polígono de dicho sistema. El modo de transporte público más utilizado en el primer tramo de viaje es el colectivo concesionado con una participación del 40% del total de los viajes diarios del DF⁴⁰, seguido por el STC con 12.5%⁴¹; el uso de estos modos de transporte representa cerca del 44.3 y 18% de los tramos de viajes totales, respectivamente⁴².

En cuanto a la operación y administración del servicio de transporte público colectivo concesionado, el cual representa el 56% del total de viajes diarios⁴³, no cuentan con herramientas tecnológicas y de comunicación que faciliten la unificación de los procesos de planeación, gestión de la operación y control de la prestación del servicio de transporte. Asimismo, aunque se cuenta con el diseño, no se ha concluido la implementación de un medio único de pago y un sistema de recaudación unificado, los cuales harían más eficiente el manejo financiero del sistema y facilitarían su uso.

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

Son varios los factores que generan ineficiencia en los traslados, la cual se refleja en un alto número de transferencias y falta de servicios expresos; por ello, las personas usuarias sufren importantes pérdidas de tiempo –se tiene registro de viajes con duración de hasta 2.5 horas⁴⁴–, lo cual convierte al servicio de transporte público en una opción poco atractiva.

Además, es importante considerar que la mayoría de las personas usuarias del transporte público son familias de bajos ingresos, quienes destinan en promedio el 18%⁴⁵ de sus ingresos a trasladarse. No existen esquemas tarifarios que consideren las distancias de los viajes, costos por transbordos u otras consideraciones que permitan balancear la política social con la eficiencia operativa y la calidad del servicio.

El transporte público de cualquier ciudad debería ser un bien común que facilite el acceso a todas las actividades; sin embargo, en la Ciudad de México el transporte público aún padece de desarticulaciones entre los diferentes modos lo cual genera, además de las externalidades antes mencionadas, una mala experiencia de viaje. La expansión y reconfiguración de un Sistema Integrado de Transporte es una tarea fundamental para reintegrar a la ciudad y generar estilos de vida más sanos y, por lo tanto, ciudadanos más felices.

La mejora del transporte público ha sido una preocupación de los últimos gobiernos; se han realizado acciones como la construcción de la Línea 12 del Metro, la implementación de cuatro líneas de Metrobús y los Corredores Cero Emisiones, la modernización de corredores de transporte público colectivo concesionado, la implementación de ECOBICI, la unificación del medio de pago para Metro, Metrobús y Tren Ligero, así como la promoción de tecnologías limpias de vehículos y el Programa «Viajemos Seguras», entre otros. No obstante, aún falta mucho por mejorar.

El Gobierno del Distrito Federal tiene como uno de los objetivos principales de la administración 2012-2018 subsanar las problemáticas respecto a la manera en la que nos movemos, y priorizar la eficiencia, comodidad y seguridad de todos los viajes que se realizan en este territorio que funge como nuestra casa, nuestro espacio de convivencia por excelencia, nuestra fuente de ingresos, y aquello de lo cual debemos sentirnos orgullosos. El SIT significará viajar por nuestra ciudad de otra manera.

Nuestra estrategia

Con el objetivo de afrontar las problemáticas que encara la Ciudad de México en materia de transporte público, se llevarán a cabo acciones coordinadas concebidas para avanzar hacia un solo sistema integrado que mejore la experiencia de viaje de las personas usuarias. Como acción prioritaria, se realizarán estudios que indiquen la forma de estructurar e integrar gradualmente el sistema de transporte público, con condiciones óptimas de operación y servicio. Paralelamente, se modernizará la infraestructura al reemplazar los microbuses por un nuevo modelo de servicio, ya que es el sistema mayormente utilizado y el cual requiere más atención para mejorar la calidad de los viajes.

Como compromiso con la ciudadanía, se ampliará la infraestructura de los distintos sistemas de la red para ofrecer mayor comodidad para todas y todos. El Gobierno del DF entiende que, para lograr nuestro principal objetivo, también se requiere de cambios institucionales y legales que sustenten la evolución que la ciudadanía exige. Por lo tanto, se avanzará en el fortalecimiento institucional y legal del sector a partir de un esquema innovador que no sólo estandarice la calidad, sino que también sea amigable con el planeta y ayude a reducir emisiones contaminantes. Estamos convencidos de que, al lograr cada una de las metas propuestas para la consolidación del Sistema Integrado de Transporte, los capitalinos gozarán de una mejor experiencia de viaje y, por ende, de una mejor calidad de vida.

El Eje estratégico 1 «Sistema Integrado de Transporte» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 3 «Transporte Público», objetivos 1, 2 y 3.

Metas

- **Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.** Realizar estudios de planeación para estructurar redes eficientes de transporte público y optimización operativa, con un enfoque de integración metropolitana.
- **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.
- **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.
- **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.
- **Contar con un medio único de pago.** Finalizar la integración de la tarjeta del Distrito Federal como medio único de pago de todos los servicios de transporte público de la ciudad.
- **Implementar sistemas inteligentes de transporte.** Introducir sistemas inteligentes de transporte público, que regulen y programen la operación, proporcionen información a las personas usuarias en tiempo real y consecuentemente, incrementen la confiabilidad, regularidad y frecuencia de los servicios.
- **Fomentar finanzas sanas.** Avanzar hacia la planeación financiera y política tarifaria coordinada, que garanticen eficiencia en la operación y finanzas sustentables, con corresponsabilidad.
- **Impulsar el fortalecimiento institucional.** Desarrollar una nueva arquitectura institucional para planear, regular y gestionar de manera integrada los servicios de transporte público, con una imagen unificada de ciudad.

Eje estratégico 2. Calles para todos

Descripción

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.

Para ello, en vialidades primarias se establecerá el concepto de «Calle Completa» con espacios diseñados con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía. Se reconocerán las calles como el espacio público por excelencia, por lo que su diseño procurará fomentar la vida pública, la cohesión social y la actividad económica. En vialidades secundarias se establecerán criterios de tránsito calmado y esquemas de prioridad peatonal para regresar a nuestras calles su vocación comunitaria.

Diagnóstico

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 un nuevo enfoque, esta situación presenta una gran oportunidad para dar solución a múltiples problemáticas urbanas no sólo de movilidad, sino de seguridad, medio ambiente, desarrollo económico, turismo y salud.

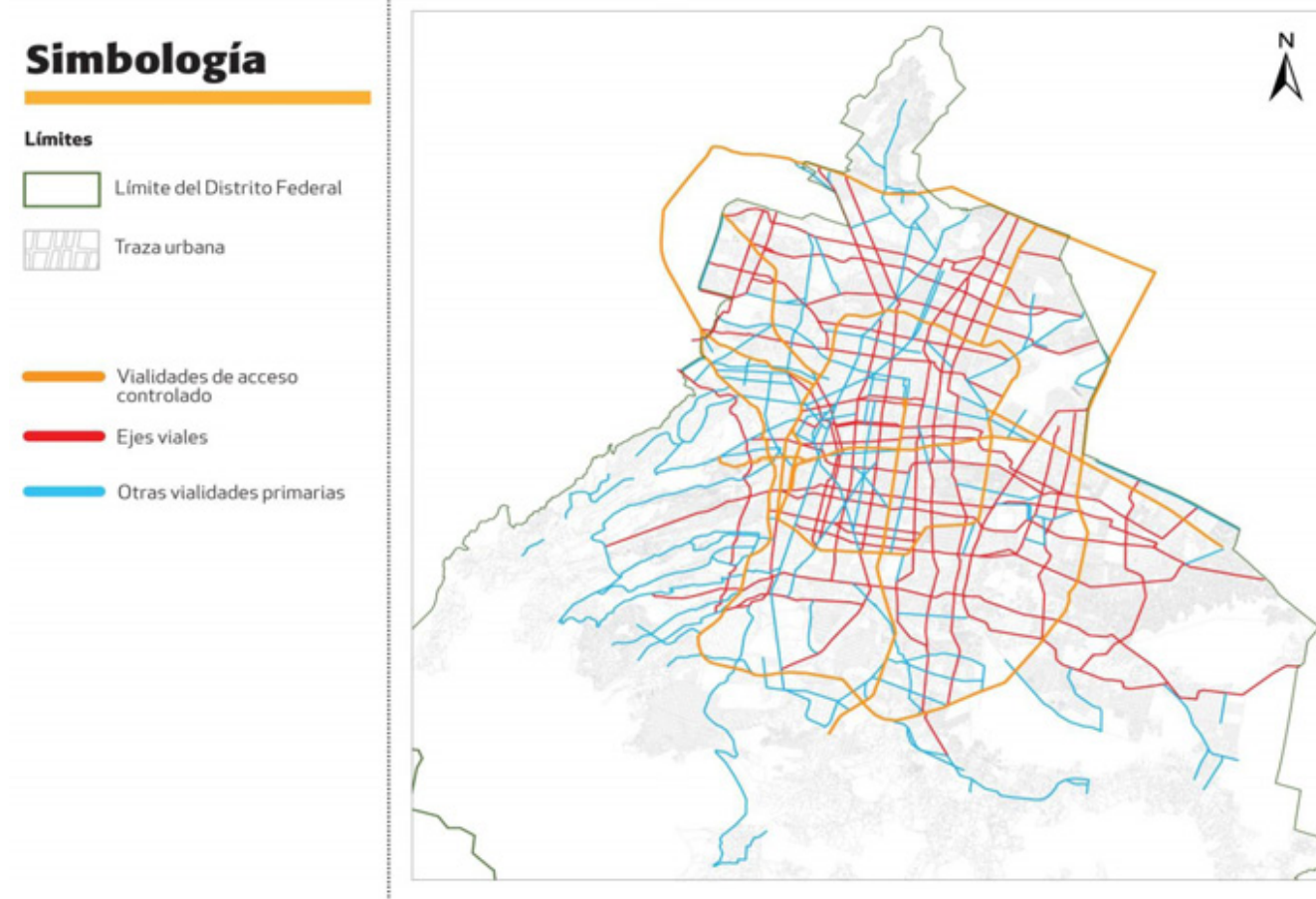
El Distrito Federal cuenta una red vial total de 10,403.44 km de longitud, de los cuales el 10.73% corresponde a vialidades primarias y el 89.27% restante se cataloga como vialidades secundarias (ver tabla 3, figura 10 y apéndice 1). Éstas representan entre el 25 y 30% del total del territorio urbano de las ciudades; actualmente, en el Distrito Federal el 85% del espacio vial es ocupado por automóviles que circulan diariamente, donde el 15% restante lo ocupa el transporte público. Es importante resaltar que, de ese 15%, el taxi ocupa dos terceras partes⁴⁶. Lo anterior representa un uso ineficiente del espacio de la ciudad, ya que el auto ocupa quince veces más espacio que el transporte público, pero únicamente satisface el 30% de los viajes⁴⁷.

Tabla 3. Red vial del Distrito Federal

Tipo de vía	Longitud (km)	%
Acceso controlado	186.74	1.80
Ejes viales	415.03	3.98
Otras vialidades primarias	514.67	4.95
Vialidades secundarias	9,287	89.27
Total (km)	10,403.44	100.00

Fuente: Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).

Figura 10. Red vial primaria del Distrito Federal



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos.

Alrededor del mundo se comienza a replantear la función de las calles. Para lograr que haya equidad en el acceso a la ciudad, las calles deben pensarse, en primer lugar, para mover personas y no sólo vehículos; es decir, dar importancia a su función de movilidad y conectividad. Es importante recordar que más del 70%⁴⁸ de los tramos de viaje del Distrito Federal se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público. Una de las metas del PIM es atraer y retener a las personas usuarias de modos eficientes, por lo que el diseño de las calles debe invitar a caminarlas, tomando en cuenta que las personas usuarias de transporte público, también son peatones. Por ello, con el objetivo de proporcionar un servicio de alta calidad y una buena experiencia de viaje, es vital planear y diseñar las calles para las distintas modalidades, con carriles de prioridad para el transporte público, criterios de diseño universal y accesibilidad ciclista, así como aumentar la confiabilidad de los autobuses. Dar exclusividad y preferencia a las opciones como corredores Metrobús o Cero Emisiones se vuelve crucial en esta estrategia, principalmente para dar alternativas a aquellas líneas del STC Metro que ya se encuentran saturadas.

Sin embargo, hoy en día la mayoría de las vialidades del Distrito Federal no invitan a la población a realizar viajes a pie, en bicicleta o en transporte público, pues la infraestructura dedicada para facilitar este tipo de traslados es escasa y desarticulada; además, no responde a los deseos de viaje de la población con respecto a la mayoría de los orígenes y destinos. Por ejemplo, la infraestructura dedicada al transporte público colectivo de superficie con carriles confinados cuenta únicamente con 161.9 km lineales⁴⁹. Asimismo, en la ciudad sólo existen aproximadamente 121.26 km de ciclovías⁵⁰ y 3.27 km de calles peatonales que cuentan con estándares de accesibilidad y seguridad (ver figura 11)⁵¹.

Es evidente la necesidad de ampliar este tipo de servicios para conformar una red y así lograr los objetivos de mantener siete de cada diez tramos de viaje en transporte eficiente, al diseñar una ciudad incluyente.

Figura 11. Carriles exclusivos de transporte público, ciclovías y calles peatonales del Distrito Federal

Simbología

Límites

 Límite del Distrito Federal

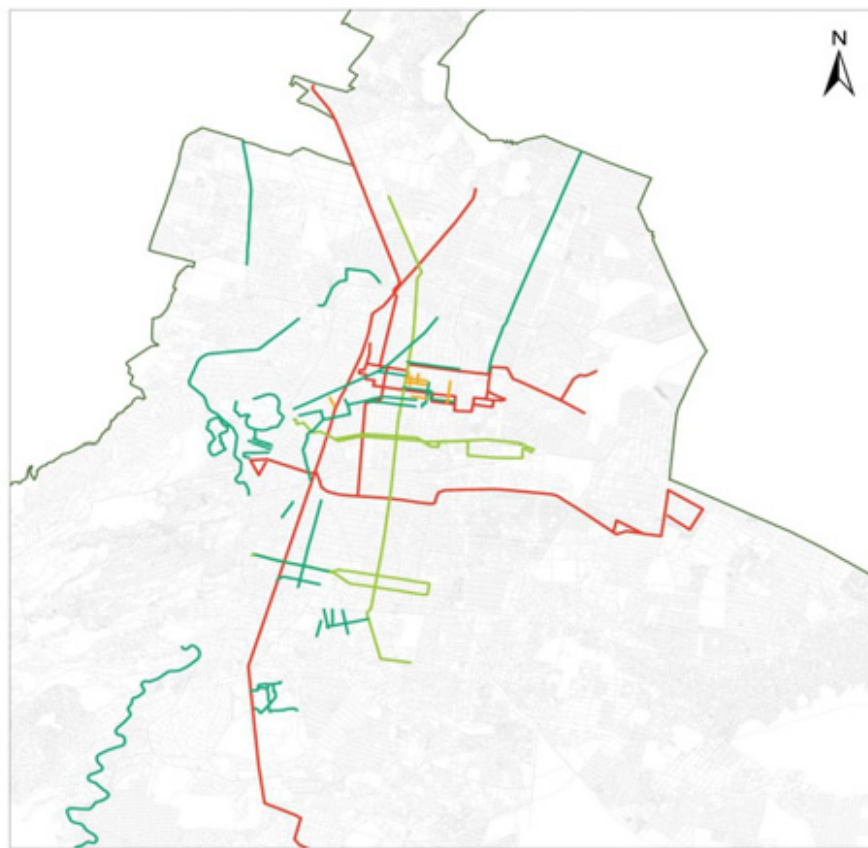
 Traza urbana

 Calles peatonales

 Ciclovías

 Corredores Cero Emisiones

 Metrobús

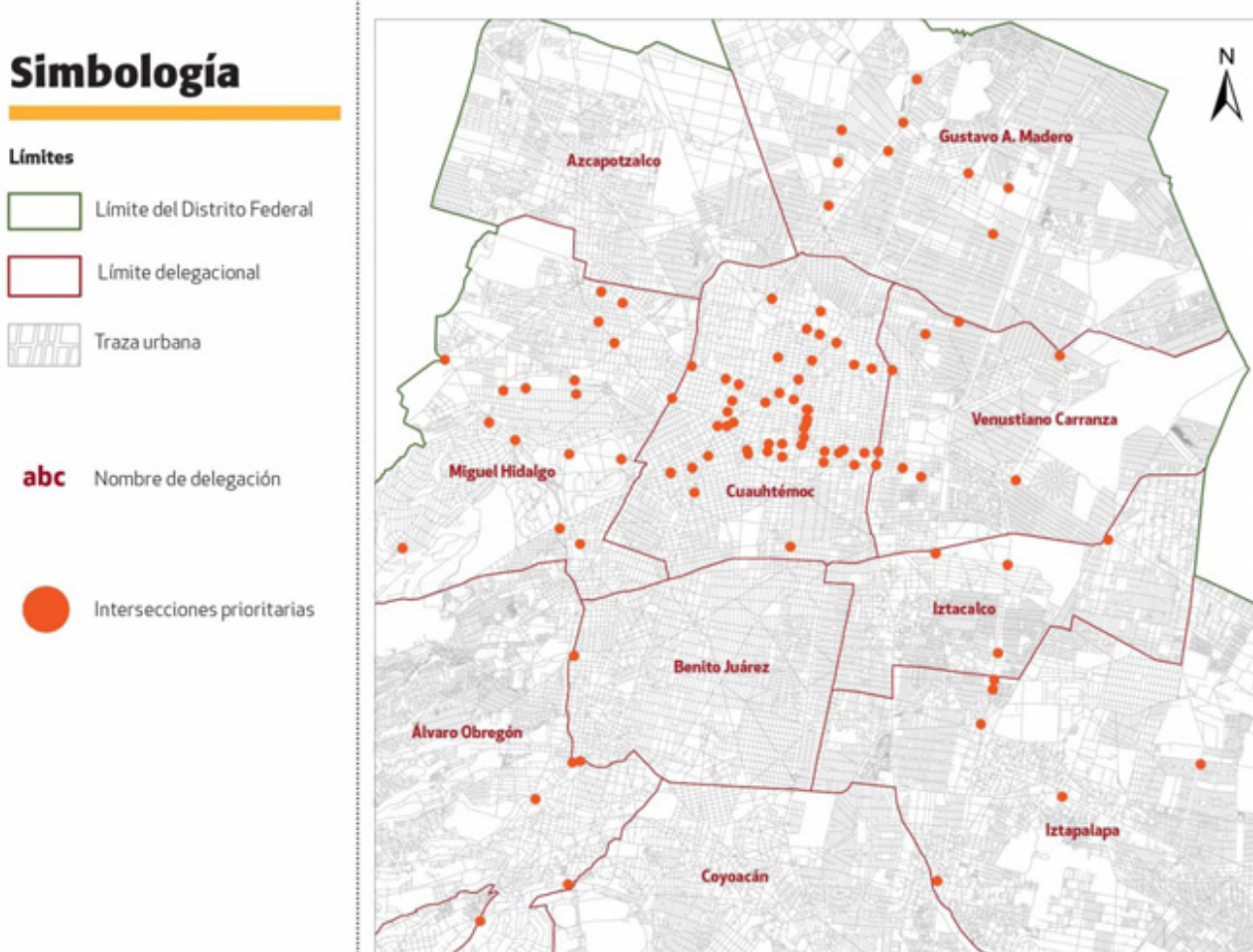


Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos.

Más allá de otorgar infraestructura funcional para satisfacer el deseo de viajes de peatones, ciclistas y personas usuarias de transporte público, es necesario generar las condiciones de seguridad para que, en todos los traslados, se proteja la vida e integridad de las personas usuarias, independientemente del modo en el que se desplacen. Tan sólo en el año 2011 se produjeron 16,466 accidentes de tránsito⁵², de los cuales el 5.6% fueron atropellamientos⁵³; es importante resaltar que el 37.9% ocurre en los ejes viales⁵⁴. Estos accidentes pueden prevenirse, al diseñar nuestras calles para velocidades eficientes pero seguras y modificando el diseño de las intersecciones, en donde suceden la mayoría de los conflictos entre los distintos actores de la vía.

El diseño vial es la manera más eficaz para evitar hechos de tránsito, los cuales tienen inmensos costos sociales, económicos y materiales. Diseñar, construir, señalizar y semaforizar las calles para el tránsito seguro de peatones –en especial personas con discapacidad–, ciclistas y personas usuarias del transporte público, nos ayudará a maximizar la capacidad de la vía; es decir, incrementar el flujo y desplazamiento de más personas por hora. Una manera de abordar esta problemática de manera estratégica es rediseñar y semaforizar las intersecciones más conflictivas de la ciudad bajo nuevos criterios; dichas intersecciones se ubican sobre las principales arterias de la ciudad, tales como Insurgentes, Paseo de la Reforma, Periférico, Viaducto, Circuito Interior, Xola, Revolución, Canal de Miramontes y División del Norte, entre otras (ver figura 12 y apéndice 2).

Figura 12. Cien intersecciones de intervención prioritaria en el Distrito Federal



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos.

Atender las intersecciones y regular la velocidad de diseño en nuestra red vial permitirá a nuestra ciudad alinearse al llamado de la Organización de las Naciones Unidas para el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020» con el compromiso de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020, entendiendo el reto y la responsabilidad que esto conlleva para la aglomeración más grande de México⁵⁵.

Más aún, la ciudad presenta un reto importante en el mantenimiento de esta vasta red de infraestructura vial para atender las necesidades de funcionalidad y seguridad de todas las personas usuarias de la vía. Si bien en los últimos años se ha realizado un esfuerzo importante para dar mantenimiento al arroyo vehicular y banquetas de la ciudad, aún existen deficiencias que hacen inaccesible desplazarse a pie; quienes más impactos negativos reciben son las poblaciones vulnerables, como personas con discapacidad, adultos mayores e infantes menores de cinco años, los cuales representan casi el 23% de la población en el Distrito Federal⁵⁶. Las banquetas y vialidades no están acondicionadas correctamente para garantizar la accesibilidad universal y seguridad vial, ni cuentan con señalamiento adecuado para permitir que la experiencia de navegar la ciudad sea fácil y didáctica para todas y todos.

Se estima que el 81% del pavimento de las vialidades se encuentra dentro de su vida útil y el 19% restante la ha rebasado⁵⁷ (ver tabla 4). El mantenimiento sólo comprende la superficie de rodamiento y omite, en la mayoría de los casos, las banquetas y demás áreas peatonales. Existe una oportunidad para avanzar hacia los objetivos de movilidad y seguridad vial planteados en este Programa, al generar un enfoque integral para el mantenimiento vial con nuevos criterios de intervención y prioridad que observen la jerarquía de movilidad.

Tabla 4. Estado comparativo de las condiciones en que se encuentra el pavimento de las vialidades primarias 2006-2013

Vialidades primarias	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
En buenas condiciones de rodamiento	78%	61%	69%	64%	31%	40%	52%	62%
Requiere mantenimiento preventivo	14%	23%	20%	23%	33%	28%	22%	19%
Requiere mantenimiento correctivo	8%	16%	11%	13%	36%	32%	26%	19%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Es importante reconocer que, si bien las calles cumplen con una función indispensable para la movilidad, son más que espacios para llegar de un lugar a otro. Las calles exitosas son espacios públicos donde la gente se encuentra, socializa, se reúne, se sienta, descansa y juega; además, fungen como el activo más valioso de cualquier ciudad y generan valor inmobiliario y comercial a las edificaciones que sirven. Para generar calles exitosas, es necesario integrar la forma, función y uso de la vialidad, con el objetivo de mitigar la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, del tejido social, la imagen urbana y la seguridad pública en los entornos que generan las vialidades; en ciertos casos, más que conectar, las calles forman barreras urbanas entre colonias. Una buena calle está diseñada para satisfacer más de una de estas funciones, no sólo la de tránsito. La red vial de la ciudad conecta todo su territorio y genera cohesión social para abatir la inequidad y generar democracia, así como detonar desarrollo económico e identidad para los habitantes.

Un ejemplo emblemático de este tipo de beneficios de movilidad, económicos y sociales, es el caso de éxito de la peatonalización de la Calle Madero en el Centro Histórico, en donde, posterior a su recuperación integral, pasó de contar con la circulación de 10,000 vehículos a 120,000 peatones en un día hábil, y hasta 200,000 en un día del fin de semana.

Actualmente, transitan alrededor de 1,200 personas por hora –en demanda media– entre semana. Antes de la intervención, el 50% de área de entradas no era accesible y, después de la implementación, se logró que el 75% de los accesos estén a nivel. Asimismo, aumentó considerablemente la actividad económica en lo relativo a ventas, empleo e inversión en hasta un 80%⁵⁸.

Además de los beneficios para el desarrollo urbano y económico, el diseño de nuestras calles también afecta la salud de la población. Los espacios atractivos y accesibles invitan a la gente a realizar actividad física a través del transporte activo como caminar, andar en bicicleta o usar el transporte público, medida que permitirá hacer frente a la epidemia de salud pública que enfrenta la entidad y el país. Tan solo en el Distrito Federal, 7 de cada 10 adultos padece de sobrepeso u

obesidad, mientras que el 35% de los niños en edad escolar también presentan esta condición⁵⁹, la cual genera una predisposición a las cinco enfermedades crónico-degenerativas que han provocado una epidemia de salud pública nacional. Asimismo, las emisiones vehiculares resultan en muertes prematuras; en el caso particular de Ciudad de México, aproximadamente 4,000 muertes se vinculan a este fenómeno⁶⁰.

El origen de la problemática de los espacios públicos se asocia a la debilidad de los mecanismos de planeación, administración y mantenimiento, las inconsistencias y contradicciones en el marco jurídico, los lineamientos de diseño, operación y normatividad vigentes, así como a una escasa coordinación institucional. También, está relacionado con la fragilidad de los esquemas de participación social y corresponsabilidad en el uso, gestión y cuidado de dichos espacios. Esta tarea es amplia, empero fundamental para el desarrollo sustentable, equitativo y competitivo de la Ciudad de México.

Transformar las calles es la mejor inversión en calidad de vida que puede hacer una ciudad. Las calles atractivas, seguras y cómodas generan actividad económica, promueven la inversión privada y fomentan el turismo. Los capitalinos exigen calles dignas para caminar, para andar en bicicleta, para establecer una nueva convivencia.

Nuestra estrategia

Con el objetivo de regresarle a nuestras calles su vocación de convivencia, el gobierno de la Ciudad de México pondrá en marcha el desarrollo de la estrategia de «Calles para todos».

En vialidades primarias, se contempla diseñar «Calles Completas», donde cada persona usuaria de la vía cuente con un espacio para moverse de manera cómoda, accesible y segura. La visión es tener calles para los peatones con rampas en todas las esquinas, con pavimentos uniformes y con espacio suficiente para moverse con carriolas y sillas de ruedas, en donde los ciclistas puedan circular en espacios cómodos y seguros; calles en las que el transporte público tenga carriles de circulación rápida, con paradas bien establecidas; en las que los automóviles circulen de manera ágil y sin baches. Se requieren calles con una mejor imagen, bien iluminadas por las noches y con árboles que nos den sombra.

Para ello, dentro de esta estrategia se diferencia el nivel de intervención para completar las calles, que dependerá de la forma y vocación de cada vialidad:

- **Calles funcionales.** En ellas se debe garantizar la movilidad de todas las personas usuarias de la vía, con criterios de diseño universal y seguridad vial; se debe aprovechar la construcción de ciclovías y el mantenimiento vial para integrar estos criterios y añadir señalamiento.
- **Calles multimodales.** Son calles consideradas para incorporar sistemas de transporte público colectivo y criterios para la movilidad peatonal y ciclista, a través de proyectos como Metrobús, Corredores Cero Emisiones y de prioridad para el transporte público.
- **Calles para el desarrollo.** Por su ubicación estratégica, éstas pueden estructurar y consolidar la ciudad; demandan una intervención de imagen y cambios en la norma urbana para detonar el entorno mediante proyectos de regeneración urbana, calles de prioridad peatonal y corredores de desarrollo urbano.

En el caso de las calles secundarias, es necesario regresarles su función y carácter vecinal, por lo que se planean proyectos de tránsito calmado para que vuelvan a ser lugares donde se pueda jugar, convivir sin ruido y caminar sin el riesgo de ser atropellados. Asimismo, se recuperará el espacio vial para regresárselo a la gente, a través de iniciativas que generen orden en las intersecciones y espacios de convivencia, como los parques de bolsillo.

El Eje estratégico 2 «Calles para todos» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 2 «Espacio Público», objetivos 1, 2 y 3.

Metas

- **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.

- **Reducir la velocidad en calles locales.** Implementar calles y zonas de tránsito calmado en vías secundarias, para fomentar la vida comunitaria y el desarrollo económico local, que garanticen el acceso y la movilidad segura de peatones y ciclistas.
- **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.
- **Eficiar la circulación para todas y todos.** Optimizar la operación de nuestras calles para garantizar viajes ágiles y seguros.
- **Diseñar obras viales incluyentes.** Construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.

Eje estratégico 3. Más movilidad con menos autos

Descripción

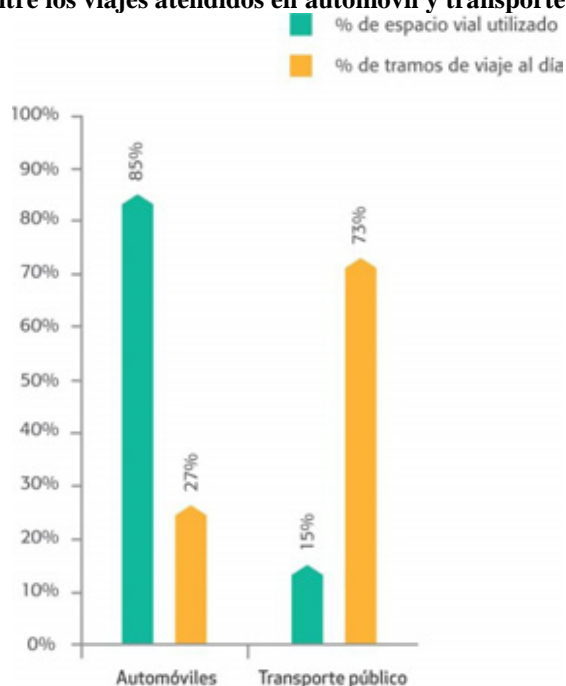
La ciudad debe incentivar la movilidad eficiente de las personas a través de acciones que disminuyan los viajes en auto y aumenten el uso compartido de vehículos y modos no motorizados, como caminar y andar en bicicleta.

Diagnóstico

La posibilidad de lograr una transformación hacia el modelo de ciudad planteado en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 está directamente relacionada con renunciar al modelo urbano de desarrollo que fomenta el uso indiscriminado del automóvil particular. Actualmente, el Distrito Federal tiene una tasa de motorización ubicada en un 4% anual, con 200,000 vehículos registrados cada año en la entidad. Tan solo de 1994 a la fecha se registró un incremento del 46% en vehículos, pasando de 2.2 a 4.8 millones de unidades registradas⁶¹; asimismo, en 2012 la entidad federativa concentró casi el 14% de los automóviles registrados en circulación a nivel nacional⁶². Es importante destacar que el 46.5% de las viviendas del Distrito Federal poseen al menos un automóvil⁶³ y que la propiedad vehicular está asociada directamente con el ingreso de las familias. Mientras que el 80% de los hogares de mayor ingreso tiene auto, sólo el 10% de aquellos con menos recursos cuenta con este bien⁶⁴.

Sin embargo, el problema de la Ciudad de México no yace en sí en la propiedad de vehículos particulares, sino en el uso excesivo de los mismos para satisfacer viajes cotidianos que pueden contar con opciones más eficientes. Durante las dos últimas décadas ha habido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: los kilómetros-vehículo recorridos (KVR) han aumentado en un 36% en la ZMVM, pasando de 30 millones en 1990 a 84 millones en 2010⁶⁵. Esto significa que el uso del automóvil ha tenido un crecimiento anual del 5.3%, mientras que la población sólo aumentó 1.29% por año; es decir, en la ciudad se incorporan más autos que niños anualmente. Este incremento trae consigo consecuencias negativas e implica daños sociales, económicos y ambientales de alto impacto que arriesgan la competitividad y la calidad de vida de los habitantes, ya que acrecentan el congestionamiento vial y generan enfermedades, accidentes y contaminación.

Si bien únicamente el 21.5% de los tramos de viaje diarios en la ciudad se realizan en automóviles particulares⁶⁶, los cuales utilizan el 85% del espacio vial, el transporte público ocupa únicamente el restante 15%. Es importante mencionar que, de este 15%, el taxi ocupa dos terceras partes de ese espacio⁶⁷ (ver figura 13). Asimismo, el tiempo de traslado promedio en la ciudad ha aumentado de 27 minutos en 1994 a 59 minutos en 2007⁶⁸, debido en parte importante a la congestión vial generada por vehículos automotores.

Figura 13. Comparación entre los viajes atendidos en automóvil y transporte público, y la ocupación vial

Fuente: Elaboración propia con base en PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Además de provocar el congestionamiento vial, los automóviles son la principal fuente de emisiones móviles en la ciudad. En 2010, el contaminante más abundante en la ZMVM fue el Monóxido de Carbono, con una emisión de casi un millón 700 mil toneladas al año, generado principalmente por las fuentes móviles (98%); en orden de importancia, le siguen las emisiones de Compuestos Orgánicos Totales (COT) con cerca de un millón de toneladas anuales, de las cuales el 20% proviene de las fuentes móviles⁶⁹. Con respecto a los Óxidos de Nitrógeno, se estimaron emisiones de más de 200 mil toneladas anuales, de las cuales el 78% fue generado por las fuentes móviles. Referente a las partículas PM₁₀, que representan uno de los contaminantes con mayor presencia en la ZMVM, se sabe que el 53% proviene de las vialidades no pavimentadas⁷⁰.

Asimismo, se estima que en el mundo se producen dos millones de muertes prematuras al año debido a la contaminación atmosférica⁷¹. Aquellos que tienen mayor impacto en la salud y el ambiente son los Compuestos Orgánicos Volátiles (COV), emisiones de hidrocarburos que se producen como resultado de una quema incompleta del combustible en los motores de los vehículos, constituyéndose como los precursores de ozono a nivel de suelo⁷². El exceso de ozono en el aire puede producir efectos adversos de consideración en la salud humana al provocar asma, reducir la función pulmonar y originar enfermedades respiratorias⁷³. Cabe señalar que la prevalencia de asma en población adulta residente en la ZMVM es de 5%, con una mayor frecuencia en mujeres⁷⁴.

Otro contaminante criterio proveniente de fuentes móviles con un alto impacto negativo en la salud de la urbe son las partículas menores a 2.5 microgramos (PM_{2.5}), una compleja mezcla de partículas líquidas y sólidas de sustancias orgánicas e inorgánicas suspendidas en el aire. La exposición crónica a PM_{2.5} aumenta el riesgo de enfermedades cardiovasculares y respiratorias, así como de cáncer de pulmón⁷⁵.

Además de generar una alta morbilidad en la población, el uso desmedido del automóvil es causal de otro problema importante de salud pública respecto a la mortalidad por hechos de tránsito. En el Distrito Federal se registraron 16,466 accidentes de esta índole durante 2011⁷⁶, y el Instituto de Ciencias Forenses y de los Médicos Auxiliares del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal recibió 1,191 cadáveres, cuya causa de muerte fueron hechos de tránsito⁷⁷.

Más aún, los daños sociales son tan altos que se estima que, en 2009, el uso del automóvil particular generó pérdidas económicas por un valor de 4% del Producto Interno Bruto (PIB) en el país, sólo cuantificando las externalidades negativas de las Zonas Metropolitanas del Valle de México, Monterrey, Guadalajara, Puebla-Tlaxcala y León⁷⁸.

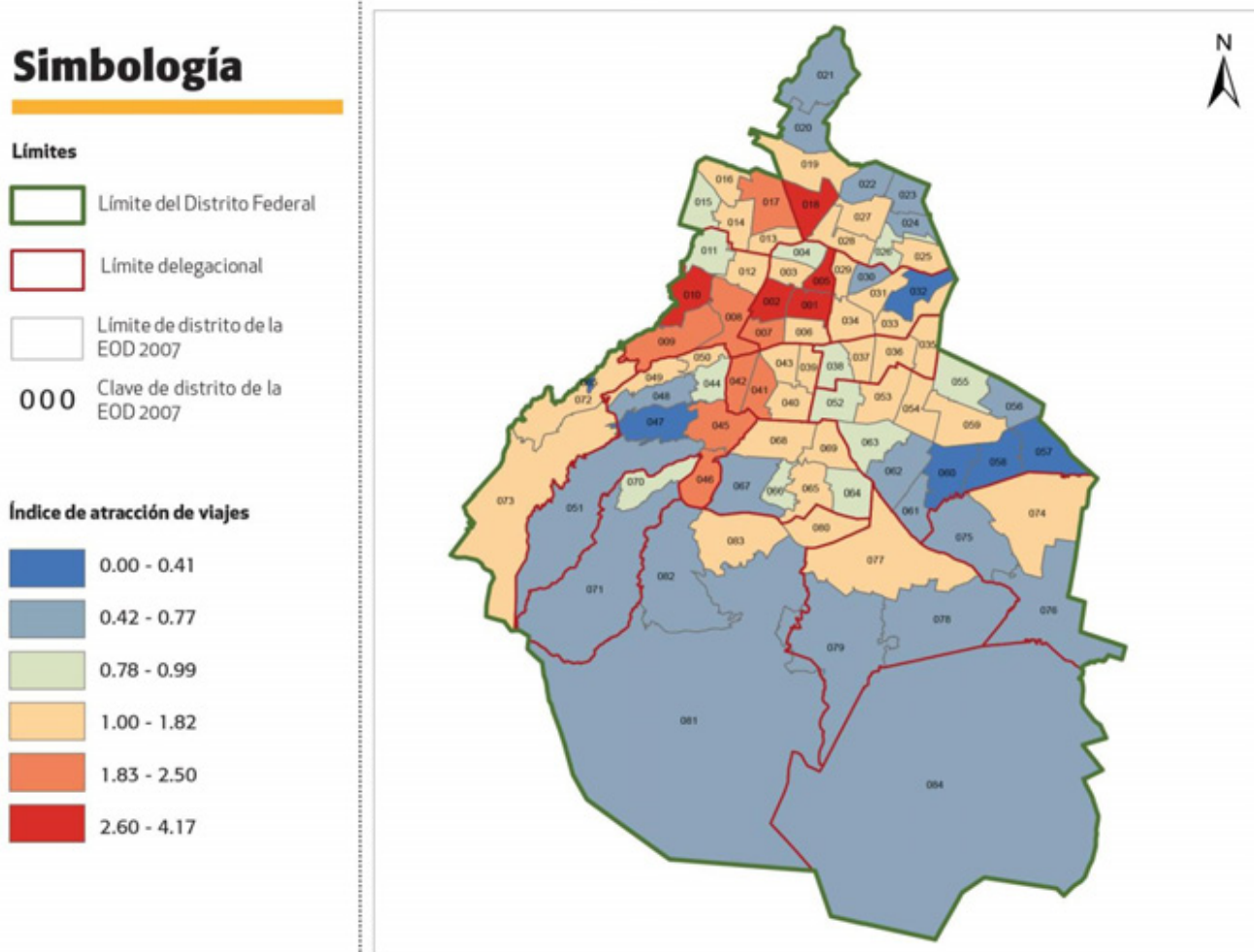
Por todo lo anterior, la política de movilidad de la Ciudad de México debe incluir en sus principales enfoques la reducción del uso del automóvil. Resulta indispensable implementar una gestión integral de la movilidad en la ciudad, enfocada a evitar o reducir los viajes en automóvil, impulsar un cambio al transporte público y no motorizado (caminar o usar la bicicleta), y mejorar el desempeño y la eficiencia energética del transporte motorizado. Esto es viable, posible y deseable para crear una ciudad sustentable, resiliente, competitiva y, sin duda, con mejor calidad de vida.

De acuerdo a la experiencia internacional en la materia, la herramienta más poderosa al alcance de cualquier ciudad para evitar o reducir los viajes en automóvil es la gestión integral del estacionamiento, derivado de que su gratuidad fomenta el uso de automóvil. Es necesario tener presente que todo viaje en automóvil comienza y termina en un cajón de estacionamiento –ya sea en la vía pública o dentro de un predio–, por lo que cualquier zona que tenga una amplia oferta de cajones gratuitos de estacionamiento para autos atraerá e invitará a los visitantes de la zona a llegar en ese modo. Una manera de evitarlo se centra en internalizar el costo de estacionar un auto por quienes hacen uso de ese espacio, asignando un costo de acuerdo a la demanda, y generando una oferta que garantice un balance entre el deseo de acceder a un área de la ciudad en automóvil con la calidad de vida de la zona. El resultado es una decisión más consciente por parte de los automovilistas al utilizar este modo para llegar a su destino, y como resultado, mejores condiciones de movilidad, orden, seguridad y calidad ambiental de dichas zonas.

La delegación Cuauhtémoc es la demarcación que atrae la mayor cantidad de traslados, con cerca de 1.6 millones de viajes diarios del Distrito Federal⁷⁹, principalmente en los dos corredores de actividad económica más importantes: Av. Insurgentes y Av. Paseo de la Reforma.

La zona que atrae mayor cantidad de traslados en la ciudad se ubica en las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez con 40%⁸⁰ del total de viajes en los diferentes modos de transporte en la capital del país (ver figura 14).

Figura 14. Índice de atracción de viajes por distrito, Encuesta Origen Destino 2007



Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Cabe señalar que esta zona atractora de viajes recibe el 19% de los viajes en automóvil que se realizan en el Distrito Federal, así como el 7% con respecto a la ZMVM⁸¹. Como es de esperarse, estas zonas centrales cuentan con la mayor densidad de estacionamientos públicos en las 16 delegaciones del Distrito Federal, donde la mayor concentración se localiza en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo (ver figura 15). Sin embargo, derivado de la gratuidad o bajo costo, estos estacionamientos públicos únicamente se utilizan a un 40% de capacidad⁸², siendo que la saturación del estacionamiento en la vía pública está sobrepasada por su costo nulo o muy bajo.

Figura 15. Densidad de estacionamientos públicos en el Distrito Federal

Simbología

Límites

 Límite del Distrito Federal

 Límite delegacional

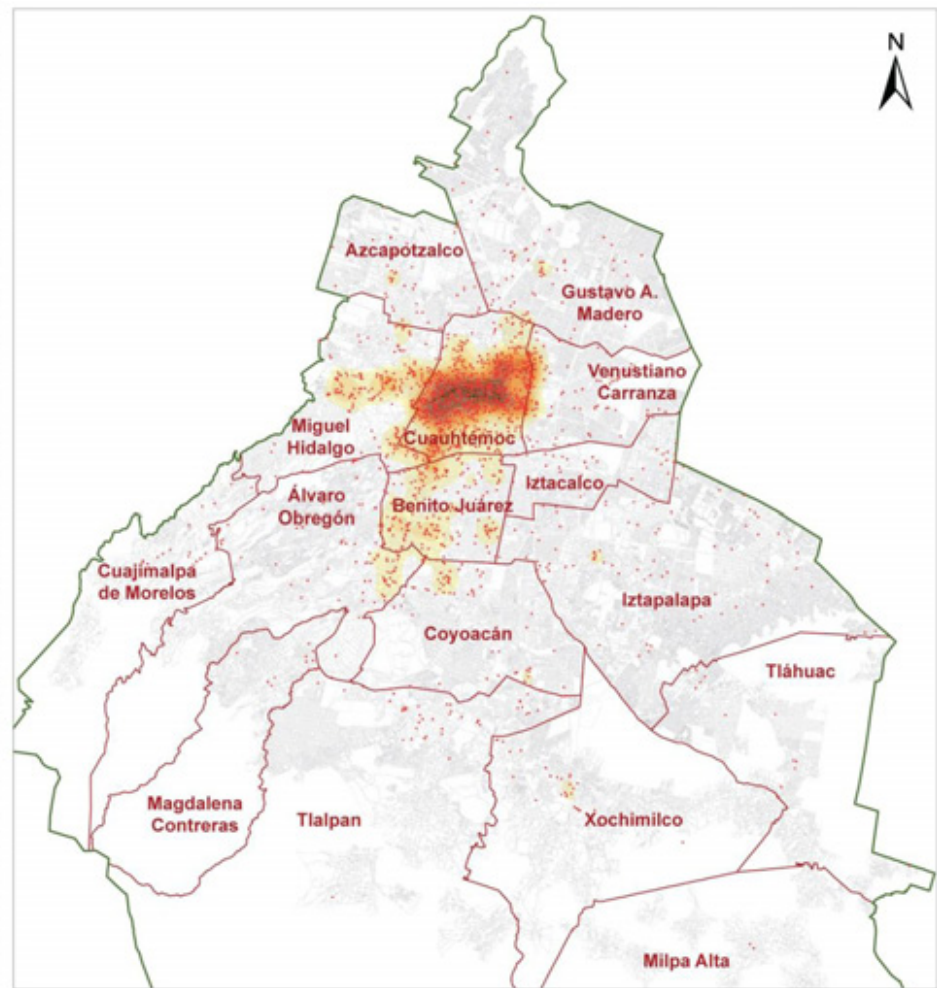
 Traza urbana

abc Nombre de delegación

 Estacionamientos

Densidad de estacionamientos por km²

 0 18.35 36.70 55.05



Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Esta problemática demanda la creación de una política integral para regular el estacionamiento en la vía pública y en predios. En la Ciudad ya se han realizado esfuerzos exitosos encaminados hacia este objetivo, con la implementación del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública ecoParq, con el que se regulan cerca de 17 mil cajones⁸³ de estacionamiento en zonas atractoras de viajes en automóvil (ver figura 16). El programa disminuyó la demanda de cajones de estacionamiento en la vía pública, logrando una reducción en la ocupación de 130% a 80%, y el tiempo de búsqueda de un cajón disponible de 20 minutos a 3⁸⁴. Este programa ha logrado reducir las externalidades generadas por el uso desmedido del automóvil, al tiempo que permite la generación de recursos locales que se reinvierten en transporte público, en modos no motorizados y en el espacio público.

Figura 16. Zonas con parquímetros

Simbología

Límites

-  Límite delegacional
-  Traza urbana
-  Áreas verdes

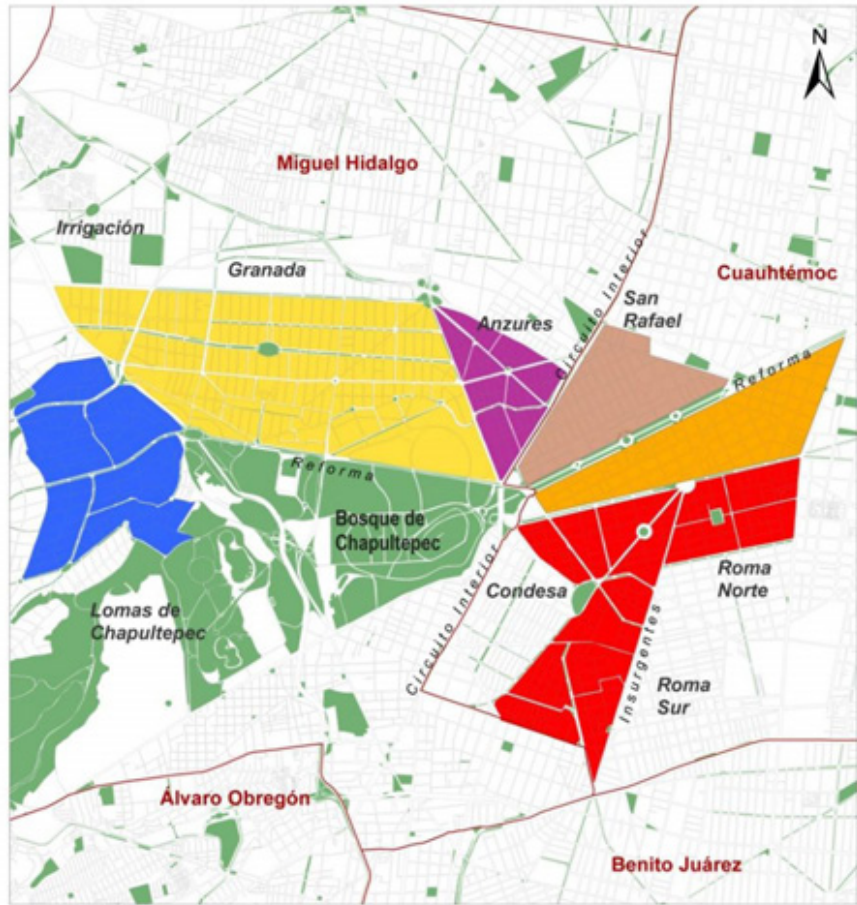
- abc** Nombre de delegación
- abc Nombre de colonia
- a b c Nombre de la vialidad

Zonas ecoParq

-  Polígono Anzures
-  Polígono Lomas - Virreyes
-  Polígono Polanco
-  Polígono Roma - Condesa

Otras zonas con parquímetros

-  Polígono Juárez
-  Polígono Cuauhtémoc



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en comunicación con entes públicos.

Asimismo, la oferta de estacionamiento en construcciones y predios se determina directamente a través de la normatividad y reglamentación de construcciones, misma que requiere ser evaluada y actualizada de acuerdo a mejores prácticas internacionales. En el caso de la Ciudad de México, el Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal⁸⁵ y sus normas técnicas complementarias determinan que una edificación tiene que cumplir con un número mínimo de cajones de estacionamiento dependiendo del área construida, los tipos de uso, los planes de desarrollo delegacional y las medidas de mitigación y compensación de impacto urbano. Estas reglamentaciones fungen como un subsidio al automóvil, ya que actúan como un impuesto al constructor, el cual se transfiere en mayores precios al comprador o en un subsidio a los estacionamientos necesarios para el uso del automóvil en casos de edificios de oficinas.

Es importante mencionar que los requerimientos mínimos de estacionamiento muchas veces no coordinan con el modelo de transporte de la ciudad, lo cual causa saturación vial, ya que ciertas vialidades no tienen la ingeniería o el espacio para soportar el nuevo incremento en tráfico generado por estos requerimientos. Adicionalmente, éstos tienden a fomentar la expansión de las ciudades, pues los desarrolladores buscarán construir donde los requerimientos les sean más favorables, para obtener mayores ganancias. Esto a su vez impulsa mayores distancias recorridas por los automóviles, desincentivando el uso de otros modos de transporte y degradando la vida urbana. Todo lo anterior señala que, para reducir o evitar viajes en automóvil, se requiere avanzar hacia una política integral para la gestión del estacionamiento en la ciudad.

Asimismo, para impulsar un cambio de modo de transporte del automóvil a modos más eficientes como caminar, andar en bicicleta o usar el transporte público, es necesario dotar de diversas opciones y alternativas para realizar dichos desplazamientos. Por ejemplo, con la implementación de las dos primeras líneas de Metrobús, se redujeron más de 22 mil viajes en auto por día, es decir, que 6% de las personas usuarias que se transportan en Metrobús antes se movían en automóvil⁸⁶. En el mismo sentido, al dotar de opciones para realizar traslados en bicicleta, se ha visto un aumento considerable en la utilización de este modo de transporte.

De acuerdo con datos obtenidos en la EOD 2007, en la capital solamente se realizaba el 0.5% de los viajes totales en bicicleta al momento de la realización del estudio. Sin embargo, las bicicletas han cobrado mayor relevancia en el reparto modal, ya que hoy en día representan el 0.8% del total de los tramos de viaje⁸⁷, 0.3% más que en 2007. Cabe señalar que la bicicleta es el modo de transporte más eficiente en función de la velocidad promedio de traslado (16.4 km/h), por encima del automóvil e incluso del transporte público en general (ver figura 17). Adicionalmente, el incremento en su uso se favorece porque la ciudad tiene un territorio mayoritariamente plano y el 50% de los viajes son iguales o menores a 8 km⁸⁸, lo cual equivale a un traslado de 30 minutos o menos en bicicleta. Esto presenta un gran potencial para trasladarse de manera diferente.

Figura 17. Velocidad promedio de traslado por modo de transporte*

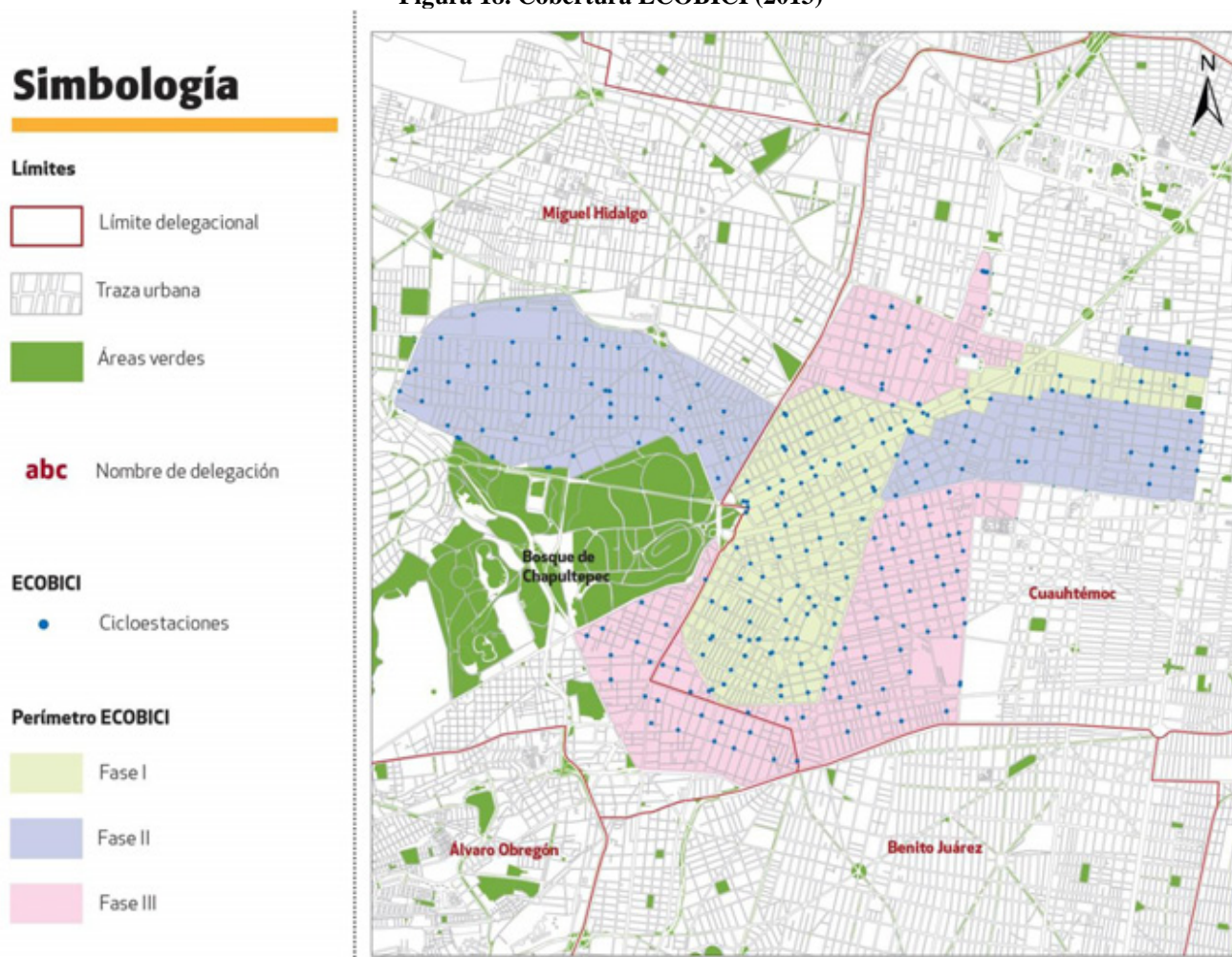


*Incluye tramos de viaje caminados, tiempos de transbordo y tiempos de cambio entre modos. No contempla la diferencia de velocidad de traslado de acuerdo a hora de viaje.

Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de UNAM (2009). Diagnóstico sobre movilidad no motorizada y los potenciales corredores verdes e infraestructura vial adecuada en la Ciudad de México.

Un impulsor importante para el uso de la bicicleta ha sido el programa ECOBICI, el sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México, cuyo objetivo principal es hacer accesibles las bicicletas a la población y fomentar la intermodalidad con el transporte público. Actualmente, cuenta con un polígono de 59.38 kilómetros con 268 cicloestaciones y 3,606 bicicletas⁸⁹ en las delegaciones Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, abarcando diecinueve colonias: Ampliación Granada, Anzures, Bosque de Chapultepec, Buenavista, Centro, Condesa, Cuauhtémoc, Doctores, Escandón, Granada, Hipódromo, Hipódromo Condesa, Juárez, Polanco, Roma Norte, Roma Sur, San Miguel Chapultepec, San Rafael y Tabacalera (ver figura 18).

Figura 18. Cobertura ECOBICI (2013)



Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

El Censo Ciclista de 2012 reportó un total de 15,774 ciclistas en la primera fase de ECOBICI (Condesa, Hipódromo Condesa, Hipódromo, Juárez y Roma Norte). Del total registrado, 5,021 ciclistas se desplazaron en ECOBICI, lo cual significa que tres de cada diez ciclistas en el polígono de estudio eran personas usuarias del sistema⁹⁰.

La zona de mayor actividad ciclista se registró en la segunda fase de ECOBICI (Roma Norte y Centro), en la cual se contó un total de 16,612 personas usuarias de este modo de transporte. La zona de menor actividad se registró en la tercera fase (Polanco, Anzures, Escandón y Roma Sur), en donde se cuantificaron 14,265 ciclistas⁹¹.

Existe una oportunidad inédita para conjugar y potenciar estrategias que permitan, en primer lugar, evitar o reducir el uso del automóvil –por ejemplo, a través de la gestión del estacionamiento–, al tiempo que se ofrezcan otras opciones para realizar ciertos traslados, como ECOBICI. Además, se deben sumar esfuerzos corresponsables por parte del sector privado, promoviendo mejores prácticas en las comunidades empresariales y escolares para compartir vehículos.

Para aquellos viajes que sigan requiriendo ser realizados en vehículos motorizados, es necesario mejorar el desempeño y la eficiencia energética de las tecnologías para mejorar la calidad del aire de la ciudad y continuar con el compromiso global de combatir el cambio climático.

Cabe señalar que el uso excesivo del transporte automotor ha sido tema de preocupación desde administraciones anteriores y, por tal motivo, se han implementado iniciativas tales como el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria y el Programa «Hoy No Circula», coadyuvando a mejorar la posición de la entidad en materia de calidad del aire frente a otras en el país y el mundo.

Nuestra estrategia

Cambiar el paradigma de movilidad requiere de la coordinación e integración de acciones programadas alrededor de un objetivo común. Por ello, el gobierno de la Ciudad de México establecerá nuevos programas y ampliará aquellos cuyo fin sea reducir el uso del automóvil particular y, en consecuencia, mejorar la calidad de vida de los capitalinos. Este eje estratégico se enfoca en gestionar el uso del automóvil particular, principalmente en zonas con alta atracción de viajes en este modo, regulando el estacionamiento de manera integral, al tiempo que se ofrecen opciones para incentivar el cambio modal a modos más sustentables y el impulso para el uso de vehículos más eficientes, y programas para optimizar los trayectos cotidianos de los centros laborales y escolares. En este sentido, el eje estratégico «Más movilidad con menos autos» tiene su fundamento en compartir espacio y vehículos, articular estrategias, y ampliar la cobertura de los programas exitosos, coincidiendo su implementación en lugar y tiempo.

El Eje estratégico 3 «Más movilidad con menos autos» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 2 «Espacio Público» (objetivos 2 y 3) y área de oportunidad 4 «Transporte Automotor» (objetivos 1 y 2).

Metas

- **Aumentar el uso de la bicicleta.** Impulsar la bicicleta como una opción intermodal que resuelva trayectos cortos, y el primer y último tramo de los viajes.
- **Gestionar el estacionamiento.** Regular la oferta de estacionamiento en la vía pública, así como en construcciones existentes y nuevas, para reducir la demanda de viajes en automóvil.
- **Impulsar la movilidad eficiente.** Promover esquemas de uso compartido de vehículos, así como la movilidad eficiente en centros laborales y educativos.
- **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.

Eje estratégico 4. Cultura de movilidad

Descripción

La ciudad debe impulsar una nueva cultura de movilidad, basada en los principios de prudencia y cortesía, que te invite a moverte de una forma más amable, saludable, respetuosa y segura dentro de un entorno didáctico.

Esta nueva cultura incentiva que se adopten estilos de vida multimodales para mejorar los traslados cotidianos. Para ello, las personas usuarias deben contar con información para transformar sus hábitos de movilidad de manera responsable, reduciendo la dependencia del automóvil particular y fomentando una sana convivencia entre todas y todos.

Diagnóstico

La Ciudad de México debe mejorar la calidad de todos los viajes, así como las relaciones sociales que surgen entre las distintas personas usuarias de la vía pública. Actualmente, se tienen que afrontar varios retos como la alta tasa de accidentes de tránsito y fatalidades, la congestión vehicular, la contaminación ambiental, el sedentarismo de la población y el estrés social.

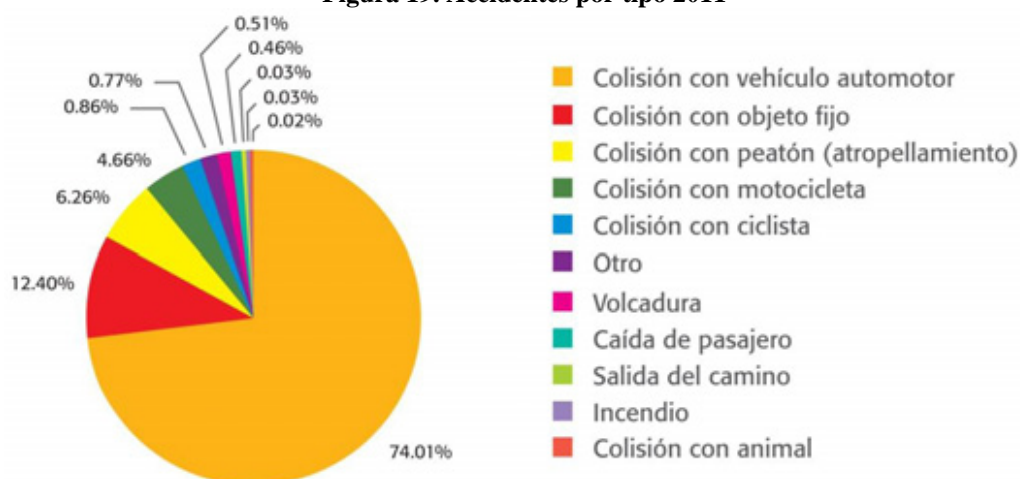
La seguridad de las personas usuarias en las vialidades es la misión principal de este programa. Aumentar la seguridad de los más vulnerables en la jerarquía de movilidad, los peatones, es alcanzar un beneficio para cualquier persona que se mueva a través del sistema de movilidad de la ciudad. La mayoría de los habitantes y visitantes de la ciudad son peatones en algún momento de su día; ya sea caminando al transporte público, a la escuela, a la tienda, o inclusive al estacionamiento de su automóvil. Por lo tanto, se debe trabajar en torno a reducir las fatalidades por hechos de tránsito, al tiempo que se fomenta la convivencia armónica entre las distintas personas usuarias del sistema de movilidad.

Respecto a los viajes peatonales, se estima que cada persona usuaria de transporte camina un promedio de 31.6 minutos al día⁹². Si se toma en cuenta que un peatón camina a una velocidad promedio de 5 km/h, esto se traduce a una distancia caminada aproximada de 2.5 km por día. Es decir, tan sólo de los viajes relacionados con el transporte público, se caminan 244,221 horas y 1,221,106 km diarios; esta cantidad es considerable, ya que equivale a 95 vueltas a la tierra. Lo anterior representa una gran área de oportunidad si tomamos en cuenta que el 21.33% de las vialidades no cuenta con banquetas y, de éstas, el 89% no dispone de rampas para el acceso de personas con discapacidad⁹³, lo cual genera una experiencia de viaje negativa en los traslados a pie.

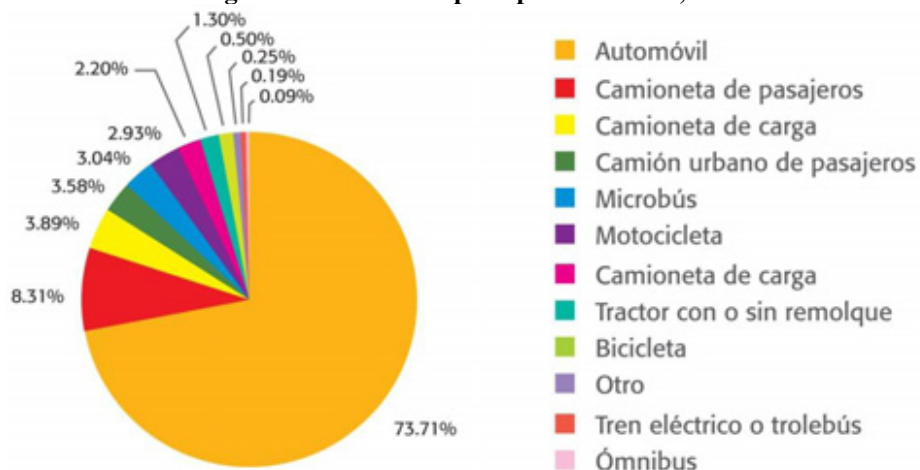
En cuanto a seguridad vial, los hechos de tránsito son la primera causa de muerte en edad escolar (de 5 a 14 años) a nivel nacional, y la quinta causa de muerte en edad productiva (15 a 64 años) en el Distrito Federal⁹⁴; asimismo, representan el 14.9% de las causas de discapacidad en los jóvenes⁹⁵. El más grave problema es que seis de cada diez involucrados en eventos de tránsito está en edad altamente productiva⁹⁶, ya que el 60% del total de los accidentes se concentra entre los 18 y los 37 años y el 20% del total ocurre entre los 38 y 50 años; es decir, el 80% de los siniestros ocurre a personas en la edad más productiva. Cabe mencionar que, durante 2011, se produjeron 16,466 accidentes de tránsito⁹⁷. La forma en que nos movemos a diario no sólo merma la vida de las personas, sino que también distorsiona la dinámica de movilidad y competitividad de la ciudad.

Aunado a ello, el 74% de los siniestros ocurridos en 2011 correspondió a colisiones con vehículos automotores, seguido por colisiones con objetos fijos y atropellamientos⁹⁸ (ver figura 19). El actor principal involucrado en los accidentes es el automóvil particular, seguido por el transporte público colectivo concesionado (microbuses) y transporte de carga⁹⁹ (ver figura 20). Otro factor en aumento como causa de accidentes viales es el uso de teléfonos celulares al conducir; sólo en 2011, el 11% fueron causados por este motivo y el número de infracciones se incrementó en 52%¹⁰⁰. Asimismo, en 2012 se registraron 121 colisiones de automóviles y bicicletas¹⁰¹.

Figura 19. Accidentes por tipo 2011



Fuente: INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159

Figura 20. Accidentes por tipo de vehículo, 2011

Fuente: INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159

Dentro de los factores a destacar para prevenir accidentes viales se encuentra el establecer la obligatoriedad de presentar un examen para obtener la licencia de conducir, ya que actualmente es sólo un trámite y no es necesario demostrar conocimientos y/o habilidades para manejar un automóvil particular. Lo anterior se relaciona con un aumento considerable en la flota vehicular en la capital desde el 2003, año en el cual se eliminó el requisito de la evaluación de conocimientos para obtener una licencia de tipo «A» en el Distrito Federal.

Teniendo en cuenta que uno de los principales retos de la movilidad en la Ciudad de México es reducir el uso indiscriminado del automóvil particular y los accidentes relacionados con éste, cabe señalar que el país y, por lo tanto, el Distrito Federal, se ha sumado al llamado de la Organización de las Naciones Unidas «Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020» con el compromiso de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo¹⁰², entendiendo el reto y responsabilidad que esto conlleva para la aglomeración más grande de México¹⁰³.

Asimismo, los problemas de salud, en específico la obesidad en la población del DF, es otro asunto de gran relevancia relacionado con la cultura de movilidad. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, la prevalencia de sobrepeso y obesidad en niños menores de cinco años fue de 8.2%, mientras que en niños en edad escolar –5 a 14 años– sumó 35.2%¹⁰⁴. En el caso de los adolescentes, cabe destacar que casi 39 de cada 100 tienen sobrepeso, mientras que siete de cada diez hombres y mujeres de 20 años o más presentan obesidad¹⁰⁵. Asimismo, un porcentaje importante de la población adolescente es inactiva o moderadamente activa (41.8%), mientras que el 37.2% de los adultos se encuentra en esta condición¹⁰⁶.

Para entender los hábitos de movilidad en la ciudad, cabe señalar los factores que motivan a las personas usuarias a elegir su modo de transporte. Se identifican los tres más relevantes: el tiempo de desplazamiento, el precio y la comodidad. El automóvil privado podría cumplir con estas características; sin embargo, es el modo con las externalidades negativas más altas para la sociedad, además de ocupar mayor espacio vial, un recurso escaso en la ciudad¹⁰⁷.

A pesar de entender los desplazamientos en automóvil privado como una forma rápida y eficiente de llegar de un punto a otro, los datos indican un resultado diferente: la velocidad promedio en seis de las quince vialidades de mayor afluencia vehicular en el DF no supera los 10 km/h y las nueve restantes oscilan entre 12 y 15 km/h en hora pico¹⁰⁸. Si se contrasta este dato con la velocidad promedio de modos más eficientes como caminar, andar en bicicleta y usar transporte público, – 5, 16.4 y 13.3 km/h respectivamente¹⁰⁹–, se puede deducir que en ciertas vialidades es más rápido y eficiente utilizar otro modo distinto al auto particular. Además, un vehículo que circula a 16 km/h emite en promedio siete gramos de hidrocarburos por cada milla (1.61 km)¹¹⁰ recorrida; sin embargo, este mismo automotor sólo emitiría tres gramos si se moviera a 56 km/h¹¹¹.

Cabe señalar que el congestionamiento vial de la Ciudad de México causa estrés entre los habitantes, además de afectar negativamente su desempeño en la escuela o el trabajo¹¹². Es evidente que el costo de la congestión y contaminación no es percibido plenamente por las personas usuarias que contribuyen a generarla.

Resulta relevante introducir el término de «comodalidad»¹¹³, el cual significa el uso de un modo o combinación intermodal para un viaje o grupo de viajes, de personas o mercancías, que maximiza la eficiencia del trayecto. Es un término creado recientemente por la Comisión Europea en 2006 e impulsado por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL); se usa para resaltar la importancia de construir hábitos multimodales y de optimizar la eficiencia de cada modo de transporte dependiendo del viaje a realizar. La comodalidad, por lo tanto, busca la integración y complementariedad modal bajo estándares eficientes, competitivos y sustentables, haciendo énfasis en las necesidades de las personas usuarias sobre el modo de transporte que utiliza¹¹⁴.

Por ello, una de las metas de este eje estratégico es fomentar el transporte activo, con el objetivo de reducir el sedentarismo de la población mientras se traslada. En este sentido, se busca instaurar distintos esquemas innovadores de movilidad eficiente –tanto de forma individual como en los centros de trabajo– para reducir el uso del automóvil con un pasajero en viajes con motivo de trabajo y, así, fomentar la intermodalidad y cohesión social.

Esta visión también es coherente con las exigencias de la juventud, quienes representan un 25.5%¹¹⁵ de la población total de la capital. El documento «Tendencias juveniles» del INJUVE DF¹¹⁶ demuestra que el 71.99% de los jóvenes son personas usuarias de la red de transporte público y que exigen mayor cobertura y mejores condiciones para utilizar la bicicleta como modo de transporte, bajo criterios de seguridad y comodidad.

Como parte de la activación de la población, uno de los ejemplos de mayor éxito en la ciudad es el Programa «Muévete en Bici», el cual ha registrado una asistencia de 6,909,820 personas entre 2007 y 2013; sus actividades incluyen el paseo dominical (3,850,120), Ciclotón (2,847,700) y los paseos nocturnos (212,000), los cuales han tenido gran aceptación por parte de la ciudadanía. Los paseos dominicales tienen un asistencia promedio de 35 mil personas a lo largo de 26.5 km de ruta (cifras a 2013) donde los asistentes gozan de diferentes servicios gratuitos, eventos y actividades. De esta manera, se fomenta el uso de la bicicleta a través de la recuperación de espacios públicos enfocados a la convivencia ciudadana de forma saludable, como un modo de transporte eficiente y accesible, además de contribuir a la cimentación de una cultura del uso de la bicicleta a través de acciones educativas y recreativas¹¹⁷.

Tabla 5. Número de asistentes al programa «Muévete en Bici» 2007-2013

Año	Paseos ciclistas / dominical/ nocturnos (SEDEMA)	Ciclotón (INDEPORTE)	Total asistentes
2007	220,900	296,400	517,300
2008	369,220	432,000	801,220
2009	487,500	217,000	704,500
2010*	497,500	397,000	894,500
2011	722,000	451,800	1,173,800
2012	804,500	559,500	1,364,000
2013	960,500	494,000	1,454,500
TOTAL	4,062,120	2,847,700	6,909,820

Fuente: Estimación propia con base en comunicación oficial con entes públicos (2013).

*Inicio de los paseos nocturnos.

Asimismo, se busca promover la utilización de medios impresos y digitales los cuales, a través de la integración de toda la red de transporte público, faciliten a la ciudadanía el acceso a la información de la oferta de los servicios existentes; así, las personas podrán tomar mejores y más sustentables decisiones de viaje. En este rubro resalta el avance que tiene la Ciudad de México en materia de la política de datos abiertos en materia de transporte: hoy en día se cuenta con información fundamental de los distintos sistemas de transporte gestionados por el gobierno capitalino, integrados en una sola base de datos abiertos y accesible a toda la población. Partiendo de la corresponsabilidad, y con base en los datos ofrecidos, se han creado distintas aplicaciones digitales para dispositivos inteligentes, que sirven como un apoyo en la planificación de rutas en transporte público para eficientar el tiempo de traslado y mejorar la experiencia de viaje de las personas usuarias.

No se puede hablar de cultura de movilidad sin mencionar la cultura de legalidad y corresponsabilidad social. Ésta se entiende, en primer lugar, como la aplicación de las leyes por parte de la autoridad. El número de agentes de tránsito afecta la aplicación del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, ya que es insuficiente considerando los 4.8 millones de vehículos registrados¹¹⁸. En segundo lugar, la cultura de movilidad se entiende como el respeto del ciudadano a dichas leyes, basadas en la convicción de que son necesarias para una convivencia armónica entre todas las personas usuarias de la vía, en el transporte y el espacio público. Esta es un área de oportunidad para mejorar la convivencia entre las diferentes personas usuarias de la vía y fortalecer las instituciones.

El proceso de transición hacia una nueva cultura de movilidad debe ser sutil e intuitivo, inherente al entorno urbano de la ciudad. Ciudades como Bogotá, Medellín¹¹⁹, Londres¹²⁰, Barcelona¹²¹, Nueva York¹²² son algunos de los ejemplos más representativos e innovadores en la aplicación de programas educativos e informativos encaminados a fomentar una cultura de movilidad acorde a las necesidades de sus habitantes y contando con su participación activa.

El nuevo enfoque parte desde el diseño e infraestructura de las calles, y de ofrecer información oportuna, clara y legible para todas y todos, con el objetivo de facilitar el cambio de hábitos, usos y costumbres que propicien una convivencia armónica y segura entre las distintas personas usuarias de la vía. No obstante, la cultura de movilidad también debe ser una cultura de civilidad, de respeto por la vida de los demás y por los espacios de convivencia que compartimos.

Nuestra estrategia

En este PIM, «cultura de movilidad» será entendida como la integración e internalización de las prácticas sociales, conductas individuales y colectivas, hábitos y habilidades, los cuales intervienen en la vida urbana y facilitan la coexistencia entre las distintas personas usuarias de la vialidad, de los modos de transporte y del espacio público, además de propiciar una adecuada integración comunitaria. Este eje estratégico tiene dos enfoques:

- **Fomentar la cultura vial** enfocada a la educación vial y el conocimiento de la normatividad.
- **Impulsar nuevos hábitos de movilidad** centrados en las prácticas individuales y sociales que hagan los desplazamientos más sustentables y eficientes.

Se entiende como «cultura vial» a la dinámica existente entre distintos actores que comparten el espacio público cotidianamente; tiene que ver con la manera en que los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan desde los espacios de movilización y desplazamiento¹²³. La propuesta del gobierno capitalino para mejorar la cultura vial se centra en dos principios, prudencia y cortesía, al circular en las calles. Ser prudentes al circular en el espacio público debe ser la premisa principal, sin importar la modalidad utilizada para transportarse. Asimismo, desplazarse bajo el principio de cortesía, para ceder el paso a las personas usuarias más vulnerables como son peatones y ciclistas, con conciencia de que son los primeros en la jerarquía de movilidad establecida.

El segundo elemento clave es transformar los hábitos de movilidad. En este sentido, los esfuerzos se centran en crear una cultura multimodal. El objetivo es ofrecer opciones de viaje más atractivas para aquellos que viven, trabajan y se divierten en la ciudad. Para lograr esto, serán necesarias mejoras significativas en el servicio de transporte público, la información que se ofrece y la infraestructura que promueva caminar, andar en bicicleta y el uso compartido del automóvil, para hacer invitaciones a la población a moverse de formas más eficientes.

Estos cambios son necesarios para mejorar nuestra calidad de vida. Gran parte del día se destina a desplazarse a través de la ciudad; si estos viajes se realizan de manera más eficiente, mejorará la salud de la población y la calidad del aire, y reduciremos la congestión de las calles, las emisiones contaminantes, los accidentes de tránsito y el estrés, entre otros.

En este eje estratégico se pretende sentar las bases para construir una ciudad didáctica que, a través del entorno urbano y satisfaciendo las necesidades de infraestructura para proteger a cada persona usuaria, se ofrezca claridad y facilidades para comportarse adecuadamente en la calle, y fomentar una convivencia sana y segura.

El Eje estratégico 4 «Cultura de movilidad» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 4 «Transporte Automotor», objetivos 1, 2 y 3.

Metas

- **Fortalecer la seguridad vial y conciencia social.** Concientizar sobre hábitos seguros y reducir la cantidad de accidentes mediante mecanismos que avalen que los conductores de vehículos motorizados cuenten con los conocimientos y habilidades indispensables para circular de forma segura.
- **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.
- **Propiciar el transporte activo.** Difundir información sobre transporte activo y la intermodalidad, a través de esfuerzos interinstitucionales y nuevas tecnologías, con el objetivo de fomentar hábitos de movilidad que mejoren la salud de los ciudadanos.

Eje estratégico 5. Distribución eficiente de mercancías

Descripción

Un transporte de carga, con capacidad de oferta y calidad de servicio, representa el primer paso para garantizar el acceso a los bienes y servicios para satisfacer las necesidades cotidianas y mejorar la competitividad económica de la Ciudad de México. La distribución eficiente de mercancías hasta su destino final debe consolidarse como un proceso eficiente con bajos impactos en la movilidad de la ciudad, reduciendo los conflictos viales y las emisiones contaminantes a la atmósfera.

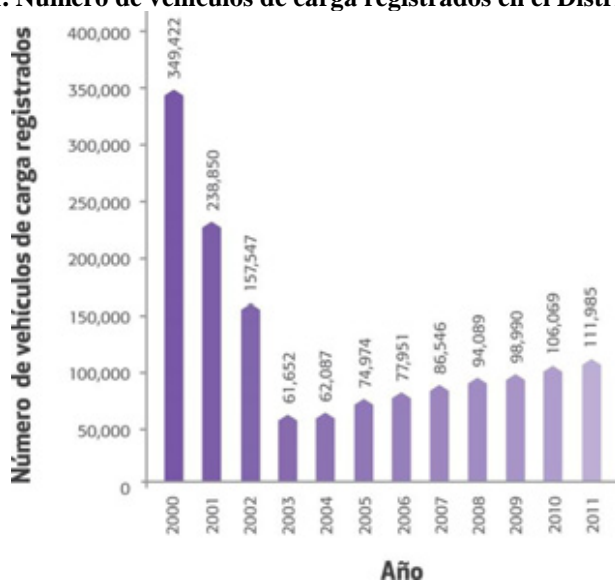
Diagnóstico

En la medida que la población metropolitana y su dinamismo económico crecen, también lo hace la demanda de más y mejores servicios, resultando en una mayor movilización de mercancías como parte de la actividad estratégica para la economía de la ciudad. El traslado de mercancías de un punto a otro ocasiona nuevas problemáticas en la ciudad, para las cuales no existen instrumentos adecuados de planeación y operación.

El transporte de carga afecta la infraestructura urbana con una mayor magnitud que el resto de los modos de transporte. La sobreposición de este modo con las líneas de deseo de viaje satura las calles y afecta la velocidad promedio de circulación; las vialidades del Distrito Federal carecen de un diseño que responda a las necesidades funcionales para la distribución de mercancías, generando dobles filas, maniobras y estacionamiento irregular. Asimismo, la falta de previsión del impacto de los polos generadores de las unidades de demanda y las terminales generales de carga afectan las vialidades primarias y secundarias de la ciudad; adicionalmente, la complejidad de regulación del sector de carga y la ineficiencia de sus desplazamientos impactan negativamente en la emisión de gases de efecto invernadero y contaminantes criterio, los cuales afectan considerablemente la salud de los habitantes.

El número de unidades de transporte de carga registradas en el Distrito Federal ha descendido de 349,422 unidades en el año 2000 a 111,985 en 2011¹²⁴ (ver figura 21). Es importante mencionar que en la ciudad también transitan vehículos de carga registrados en otros estados, o con placas federales, lo cual representa un problema de orden metropolitano e incluso nacional.

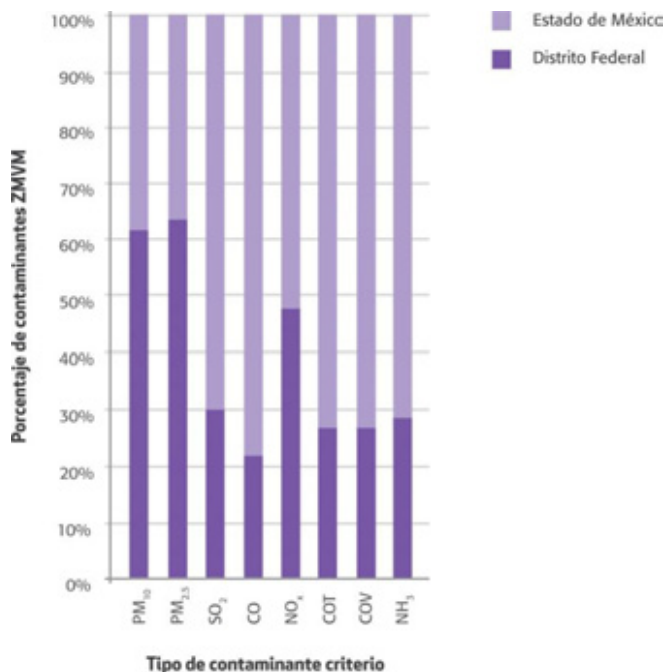
Figura 21. Número de vehículos de carga registrados en el Distrito Federal



Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Asimismo, el transporte de carga contribuye de manera significativa a las emisiones contaminantes en la ZMVM, aportando el 65.29% de las partículas PM₁₀, el 64.01% de las PM_{2.5}, el 47.83% de Óxidos de Nitrógeno (NO_x) y el 26.96% Compuestos Orgánicos Volátiles (COV)¹²⁵ (ver figura 22).

Figura 22. Porcentaje de contaminantes criterio provenientes del transporte de carga en la ZMVM

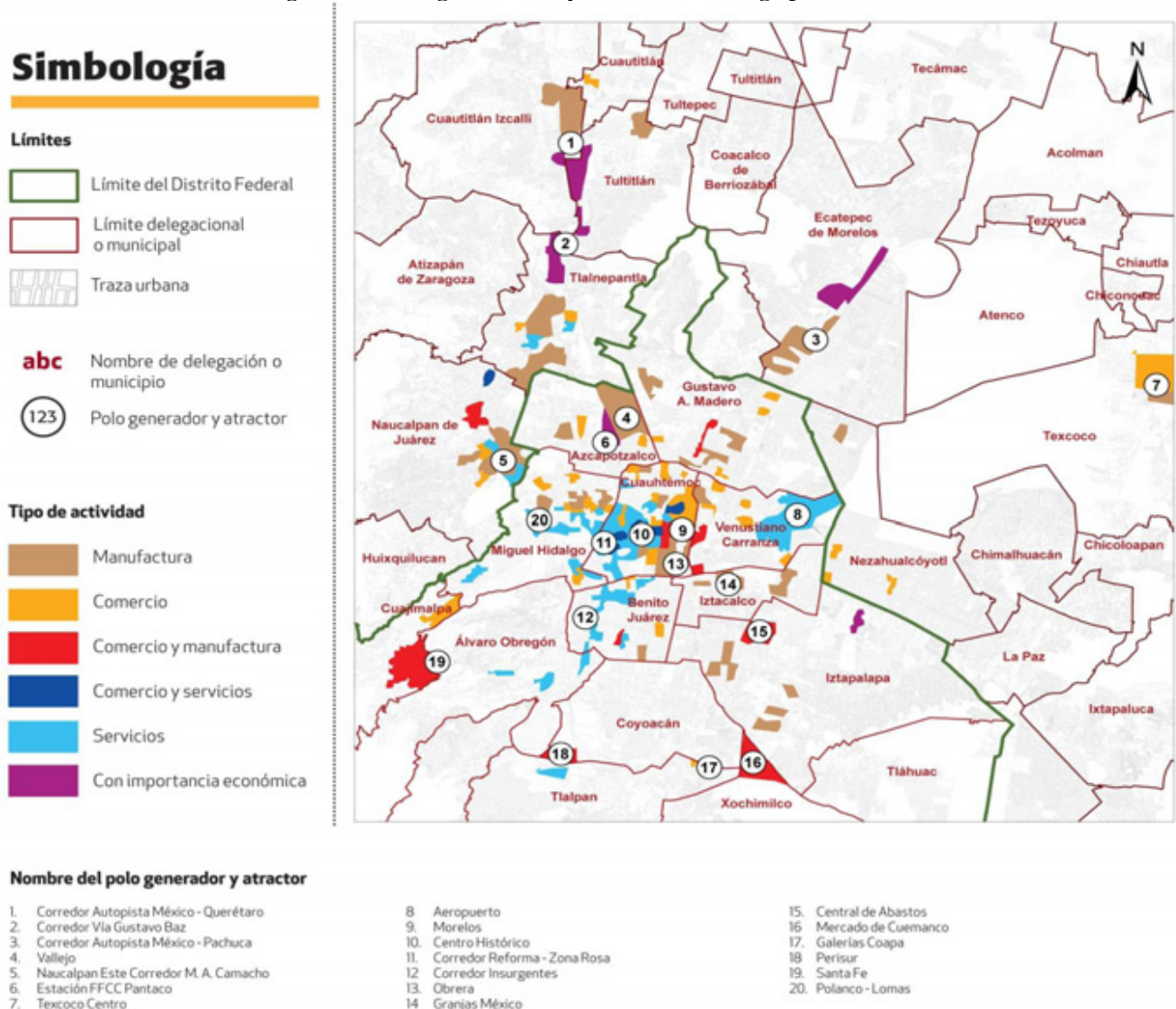


Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de SEDEMA (2012). Inventario de emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México - Contaminantes criterio 2010. Recuperado de http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/inventarios_emisiones2010/IEcriterio10_.pdf

Cabe señalar que, desde el año 2003, se realiza la revisión física y mecánica de los vehículos destinados al servicio de transporte público mercantil y privado de carga, con el objetivo de regular las condiciones de operación y prestación de servicio de las unidades, disminuyendo los impactos negativos que este modo de transporte tiene sobre la movilidad de la ciudad. Sin embargo, se deben reforzar los programas de reducción de circulación de vehículos que distribuyen mercancías, incluyendo lo referente a substancias, materiales o residuos peligrosos, tanto en cuestión de vialidades, como de horarios, así como establecer los rangos de pesos y dimensiones permitidos.

La distribución de mercancías en la Ciudad de México es un reto de gran magnitud. En 2006, se tenían identificados 82 polos de generación y atracción de carga en el Distrito Federal, así como 399 unidades de demanda¹²⁶ divididas en tiendas de barrio, clubes de precio, supermercados, tiendas departamentales y especializadas, mismas que para 2013 se incrementaron a 558¹²⁷; además, se tiene registro de 329 mercados públicos¹²⁸ (ver figura 23). Asimismo, el Distrito Federal cuenta con plataformas logísticas tales como el Aeropuerto Internacional Benito Juárez, la Terminal Interior Intermodal Pantaco y la Central de Abasto de la Ciudad de México, entre otras.

Figura 23. Polos generadores y atractores de carga por actividad



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en Instituto de Ingeniería-UNAM (2006). Estudio integral metropolitano del transporte de carga y medio ambiente para el Valle de México.

Ante este panorama, el PIM busca hacer frente a los retos relacionados con la articulación de los distintos modos de transporte y la planeación del territorio urbano. La gestión pública del transporte debe asumir la problemática del crecimiento del parque automotor de carga público y privado, que prevalece en toda la ZMVM. Se requieren sistemas efectivos de control en su uso para lograr una administración eficiente y competitiva en la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital del país. Adicionalmente, es importante actualizar la información que se tiene sobre el sector, así como de la demanda específica, para poder generar una movilidad que satisfaga las necesidades de la distribución de mercancías.

La normatividad debe evolucionar hacia una mejor regulación del transporte de carga. Actualmente, está restringida la circulación de vehículos de carga en carriles centrales de las vías de acceso controlado, así como en el Corredor Cero Emisiones del Eje Central, en el perímetro «A» del Centro Histórico de la Ciudad de México¹²⁹, y en algunos tramos de los Ejes Viales 4 Sur y 1 Poniente, Insurgentes y carriles centrales de Reforma, con el objeto de optimizar la circulación de las personas usuarias de la vialidad y evitar el deterioro de la superficie de rodadura. Sin embargo, la falta de un diagnóstico origen-destino actualizado de esta modalidad, un padrón actualizado en el Registro Público del Transporte y la carencia de infraestructura especializada como corredores y plataformas logísticas, impide la toma de decisiones pertinentes.

Se debe impulsar el desarrollo y modernización del sistema logístico de transporte de mercancías en la Ciudad de México a través de estrategias en nodos y corredores, renovación de la flota vehicular y uso de combustibles limpios para eficientar su distribución bajo un enfoque metropolitano, priorizando las necesidades de las personas usuarias.

Asimismo, es necesario reconocer que esta problemática sólo podrá ser afrontada con una amplia participación entre los diversos actores involucrados y la administración pública, por lo que deberán crearse vínculos y espacios de interacción adecuados para definir estrategias prioritarias de fomento a la competitividad y calidad de vida.

Nuestra estrategia

Con el objetivo de disminuir las externalidades negativas del transporte de mercancías en la ciudad y garantizar el acceso de los ciudadanos a los bienes y servicios para satisfacer sus necesidades cotidianas, el gobierno de la Ciudad de México impulsará políticas que, ante todo, permitan planear la distribución de mercancías de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias, reestructurando su operación, e integrando este modo de transporte a la vida diaria del Distrito Federal, actualizando la regulación en la materia y promoviendo la corresponsabilidad entre los prestadores del servicio, las autoridades y los ciudadanos.

El Eje estratégico 5 «Distribución eficiente de mercancías» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 4 «Transporte Automotor» (objetivo 3).

Metas

- **Planear la distribución de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.** Realizar estudios para estructurar la operación, logística y rutas, que propicien la distribución eficiente de bienes y mercancías.
- **Mejorar la integración del transporte de carga con la vida urbana.** Adecuar la infraestructura vial para fomentar la sana convivencia del transporte de bienes y mercancías con la vida cotidiana de la ciudad, a través de una red de corredores, señalización vial y áreas de carga y descarga.
- **Actualizar la regulación del transporte de carga.** Evaluar y determinar un marco regulatorio para el transporte de carga de acuerdo a sus modalidades, así como actualizar e integrar el registro de vehículos con un enfoque metropolitano.
- **Promover la corresponsabilidad.** Generar espacios de vinculación entre el sector de carga y las autoridades para definir estrategias prioritarias de fomento a la competitividad.

Eje estratégico 6. Desarrollo Orientado al Transporte

Descripción

La ciudad debe ser accesible a escala humana para potenciar el desarrollo en zonas conectadas; así, se podrá reducir el tránsito inducido y los habitantes podrán trasladarse en menor tiempo. Para ello, la Ciudad de México debe convertirse en una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, propiciando el desarrollo de vivienda, bienes y servicios alrededor de estaciones de transporte masivo con entornos amables para caminar y andar en bicicleta, a fin de reducir la dependencia del uso del automóvil y fomentar estilos de vida más saludables.

Diagnóstico

La Ciudad de México debe ser un espacio seguro, dinámico, compacto, policéntrico, competitivo, sustentable y resiliente, que potencie las vocaciones productivas y fomente la inversión. Debe ser compacta para hacer más eficientes los recursos económicos, sociales y ambientales, mejorar permanentemente la infraestructura pública para articular el empleo y los hogares a las redes de transporte público, y desarrollar la proximidad territorial, promoviendo con ello estilos de vida más sanos y con una mayor convivencia colectiva. Asimismo, al ser policéntrica busca reactivar y reciclar zonas potenciales de desarrollo económico y social, en deterioro o subutilizadas, amplía oportunidades de inversión, abre nuevas centralidades como lugares de integración e impulsa la competitividad regional, metropolitana e internacional. Nuestra ciudad también debe ser equitativa; es decir, que abra nuevas oportunidades de habitabilidad y acceso al conjunto de servicios, oportunidades y experiencias que construyen ciudadanía e identidades en el territorio, y entienda el diseño y desarrollo urbano como herramientas de inclusión y equidad territorial.

Por ello, plantear como eje estratégico un Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) en la Ciudad de México nace de un enfoque orientado a atender las necesidades específicas de las personas que viven y transitan el territorio, y hacer frente a los retos relacionados con la planeación urbana y la articulación de los distintos modos de transporte. Actualmente, no se cuenta con una planeación integral con visión metropolitana, de proximidad, accesibilidad y equidad. A lo largo de varias décadas, el desordenado crecimiento poblacional ha dado por resultado una estructura urbana extendida, disfuncional, fragmentada y con inequidades sociales, producto de procesos socioeconómicos, políticos y ambientales desarticulados.

En el «Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018» elaborado por el PUEC-UNAM, se dividió a la ZMVM en seis contornos metropolitanos, tomando como base la delimitación del Programa de Ordenación 2012 y la hipótesis de que el alcance territorial de la movilidad en el Distrito Federal está condicionado por la centralidad metropolitana –lo más próximo al centro se relaciona con mayor fuerza que lo más alejado– dividido de la siguiente manera: 1) ciudad central; 2) primer contorno; 3) segundo contorno; 4) tercer contorno; 5) cuarto contorno; y 6) periferia norte (ver figura 24).

En 1990, el primer y segundo contorno aglomeraban el 61% de la población total de la ZMVM, seguido en importancia por el tercer contorno (17%), la ciudad central (12%) y, finalmente, el cuarto (6%) y quinto contorno (4%)¹³⁰. Para 1995, la tendencia presentó un reajuste, al colocarse el segundo contorno en el primer lugar por su peso demográfico relativo, e iniciar un claro declive en el primer contorno y el ascenso del tercero. Para 2010, la tendencia vuelve a reajustarse de la siguiente manera: después de haberse ubicado a la cabeza del peso demográfico en la ZMVM, el segundo contorno muestra ya un evidente descenso, y cede terreno ante el crecimiento relativo del tercer contorno¹³¹.

Figura 24. División por contornos metropolitanos

Simbología

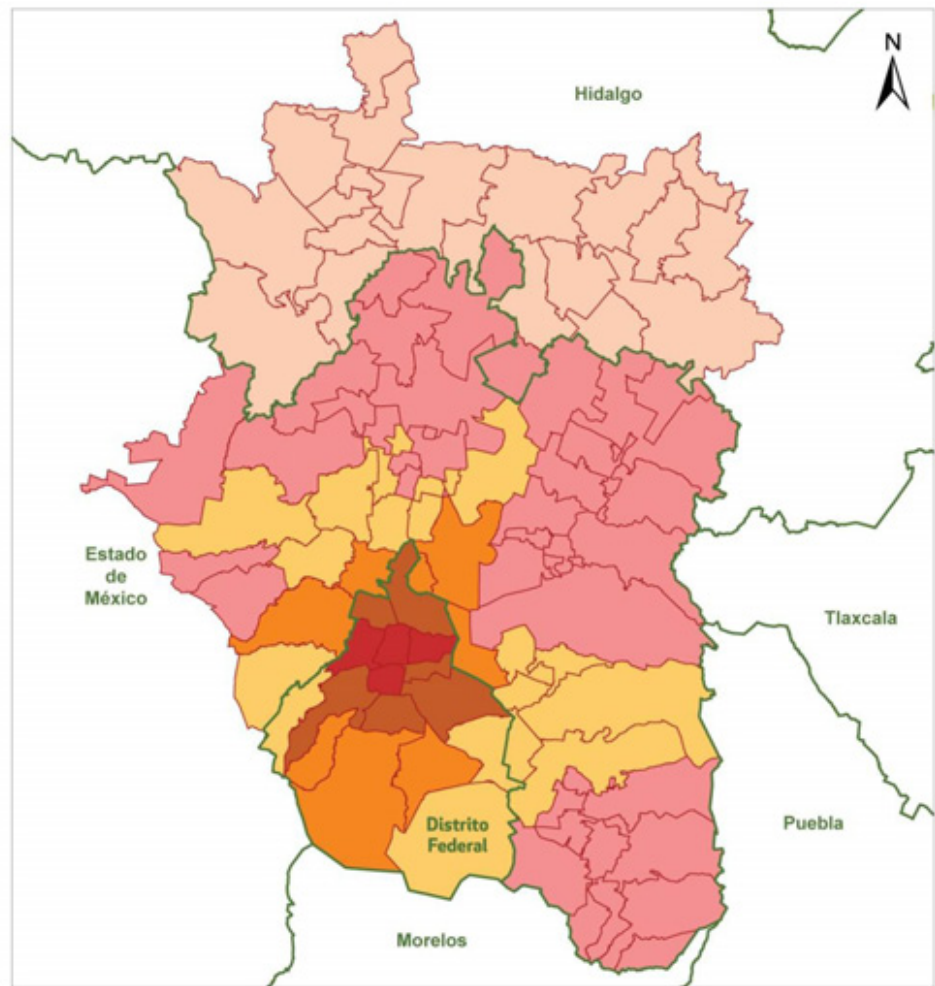
Límites

-  Límite de entidad federativa
-  Límite delegacional o municipal
-  Traza urbana

abc Nombre de entidad federativa

Contornos metropolitanos

-  Periferia norte
-  Cuarto contorno
-  Tercer contorno
-  Segundo contorno
-  Primer contorno
-  Ciudad central



Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

La distribución territorial de los cambios demográficos descritos anteriormente permite observar que la ZMVM ha ampliado el alcance de su área de movilidad, más allá de su ciudad central y el primer contorno metropolitano, hasta proyectarse sobre el tercer y cuarto contornos. Por lo tanto, para comprender la movilidad del Distrito Federal es requisito tomar en consideración los más de 20 millones de habitantes que viven en la ZMVM, quienes se trasladan en su territorio para llegar al trabajo, la escuela o la realización de sus actividades cotidianas como ir de compras o acudir al médico¹³²; es decir, hoy en día nos hemos alejado del ideal de la ciudad compacta.

Dado que el principal motivo por el que la población se desplaza es para ir al trabajo, los viajes con este propósito representan el más importante volumen de traslados dentro de la ZMVM y en particular hacia el Distrito Federal¹³³. Destaca que en un lustro (2004-2009), la ZMVM incrementó en 770,000 el número de empleos, pero la ciudad central, en combinación con el segundo contorno, aglomeraron en promedio (para ambos momentos) 60% del empleo total en la ZMVM; si se suma el tercer contorno, la cifra asciende a 80%. Los contornos restantes (tercero, cuarto y periferia norte), concentran 20% del empleo censal de la zona¹³⁴.

En este sentido, dado que en la ciudad central confluye el mayor número de empleos formales, los traslados desde la periferia inmediata y lejana continuarán realizándose hacia al centro de la ciudad mientras no existan políticas efectivas de densificación de vivienda en áreas centrales con alta accesibilidad a empleos. Esto impone una presión muy alta y costosa sobre el sistema de movilidad de la Ciudad de México; la manera más eficaz de revertir esta problemática yace en generar mayor densidad de empleos y vivienda cerca de la actual infraestructura de transporte masivo, principalmente aquella que aún cuenta con capacidad de transportación.

Sin embargo, no todos los traslados son periferia-centro. Existe un gran número de viajes intra delegacionales, es decir, gente que vive y trabaja en una misma delegación, así como viajes periferia-periferia, y un número creciente de viajes que van en el sentido inverso de la demanda en horas pico; es decir, del centro hacia la periferia en la hora pico matutina y de la periferia al centro en la hora pico vespertina¹³⁵.

Asimismo, al 2013 se localizaban 45 CETRAM en el Distrito Federal, en los que confluyen principalmente las redes de transporte público masivo que posibilitan la transferencia modal en el traslado de las personas usuarias en los diferentes propósitos de viaje (trabajo, regresar a casa e ir a estudiar, entre otros), haciendo uso de las estaciones y terminales de los diferentes sistemas de transporte público de los cuales destacan Indios Verdes, Constitución de 1917 y Pantitlán con 850 mil, 807 mil y 700 mil pasajeros diarios, respectivamente¹³⁶ (ver figura 25 y apéndice 3).

Posteriormente, se incorporaron dos nuevos CETRAM con la puesta en operación de la Línea 12 del STC Metro en Tláhuac y Periférico. Estos espacios de intermodalidad se convierten en oportunidades estratégicas para crear nuevas centralidades que mejoren no sólo la experiencia de viaje en transporte público, sino la de generar vida comunitaria y acceso a bienes y servicios en dichos entornos.

Figura 25. Cobertura de transporte y afluencia de pasajeros en CETRAM 2013

Simbología

Límites

Límite del Distrito Federal

Límite delegacional

Traza urbana

1 2 3 CETRAM (ver apéndice C)

Tipo de transporte público colectivo en los CETRAM

STC Metro

Metrobús

STE

RTP

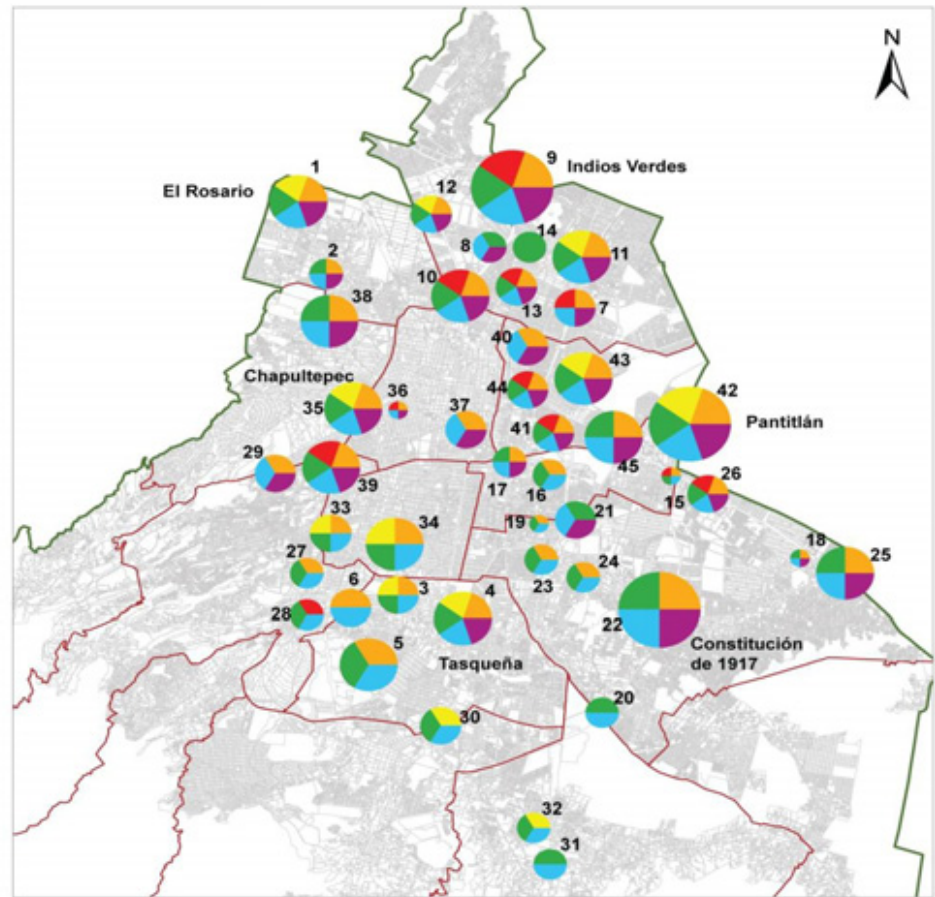
Colectivo concesionado

Metropolitano

Afluencia de pasajeros (CETRAM)



- 1. Más de 500,000
- 2. 100,001 - 500,000
- 3. 10,001 - 100,000
- 4. Menos de 10,000
- 5. Dato no disponible



Fuente: Elaboración propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales y en PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

De igual manera, existe la oportunidad de regenerar las áreas cuya actividad económica ha disminuido debido a la obsolescencia y pérdida de competitividad a pesar de su accesibilidad, suficiencia en infraestructura y conectividad al transporte público; por ejemplo, las áreas históricamente consolidadas de la ciudad central con población estable o decreciente. Para lograr todo lo anterior, se deben implementar mecanismos de coordinación institucional que contribuyan al reordenamiento del territorio, y a una mejor planeación y ejecución de programas, proyectos y obras¹³⁷.

El Desarrollo Orientado al Transporte establece una nueva prioridad de planeación para la Ciudad de México con una visión integral, metropolitana, de proximidad, con diseño universal y equidad, la cual contempla el desarrollo y mantenimiento de los espacios público y de vivienda, así como los servicios urbanos, y busca articular y promover el sistema de transporte público de la Ciudad, así como formas de movilidad no motorizada.

Nuestra estrategia

Con el objetivo de implementar un Desarrollo Orientado al Transporte en la Ciudad de México, en primer lugar se rediseñarán los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y su entorno inmediato, con el objetivo de convertirlos en espacios intermodales, seguros y con diseño universal. Asimismo, la normatividad para el desarrollo de vivienda, servicios, equipamiento y empleo debe estar orientada hacia las áreas más inmediatas a las estaciones de transporte de alta capacidad, propiciando la densificación y vida barrial.

Lo anterior debe acompañar al fortalecimiento del transporte eficiente en las zonas con altos niveles de desarrollo. Así, los capitalinos invertirán menos tiempo en trasladarse, y podrán ser más productivos y gozar de una mejor calidad de vida.

El Eje estratégico 6 «Desarrollo Orientado al Transporte» del Programa Integral de Movilidad 2013-2018 está alineado con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018 a través del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura», área de oportunidad 1 «Patrón de Ocupación Territorial» (objetivos 1 y 2), área de oportunidad 2 «Espacio Público» (objetivos 1 y 2) y área de oportunidad 3 «Transporte Público» (objetivo 1).

Metas

- **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.
- **Orientar el desarrollo integral de vivienda, servicios, equipamiento y empleo alrededor de estaciones de transporte de alta capacidad.** Propiciar la densidad de población alrededor de estaciones y corredores del transporte público, mediante la actualización de normas y lineamientos técnicos, para activar la vida económica y social de barrios y colonias.
- **Fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo.** Conectar las zonas con altos niveles de desarrollo a través de transporte público masivo.

Matriz de acciones por eje estratégico

Con base en los diagnósticos y metas antes planteados, el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 establece la relación de acciones por eje estratégico – política pública, programadas a corto y mediano plazo, indicando la corresponsabilidad entre los entes públicos y los Órganos Político Administrativos, así como la estrategia financiera (ver tablas 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5 y 6.6).

Tabla 6.1. Acciones del eje estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte (SIT)

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.	Desarrollar un estudio integral de la oferta y la demanda del transporte público de la ciudad para articular, reestructurar y mejorar la red de servicios, que garantice cobertura y calidad, bajo un enfoque metropolitano.		SEMOVI	Local y federal
	Realizar estudios y evaluaciones de carácter técnico y administrativo de la operación del transporte público colectivo concesionado, para proponer e implementar acciones de mejora continua.		SEMOVI	Local
	Actualizar el Manual de Lineamientos Técnicos para autobuses que presten el servicio público de transporte de pasajeros.		SEMOVI	Local
	Realizar una evaluación técnica, para proponer e implementar acciones para el aumento de la capacidad y mejora continua del servicio de la Línea 1 de Metrobús.		Metrobús y SEMOVI	Local y privado
	Realizar estudios y evaluaciones de carácter técnico para proponer e implementar acciones de mejora en la operación y servicio del STE y la RTP.		SEMOVI, RTP y STE	Local
	Realizar un estudio para actualizar el Plan Maestro del STC Metro.		STC Metro y SEMOVI	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio.	Realizar anualmente la revista vehicular (técnico-mecánica y administrativa) del transporte público colectivo concesionado para garantizar la seguridad de las personas usuarias.		SEMOVI	Local
	Diseñar e implementar el Programa Especial para la Transformación del Transporte Público Colectivo Concesionado, que incluya el nuevo modelo funcional, regulatorio, de servicio y de negocio.		SEMOVI	Local y privado
	Adecuar y fortalecer el marco normativo para definir nuevas condiciones de concesión para la prestación del servicio.		SEMOVI	Local
	Revisar y adecuar los 1,240 recorridos actuales para diseñar e implementar nuevos servicios de transporte público de pasajeros.		SEMOVI	Local, federal y privado
	Coadyuvar en la gestión del apoyo financiero para la renovación de unidades del transporte público colectivo concesionado que superaron su vida útil y la destrucción de unidades obsoletas.		SEMOVI	Local y privado
	Promover la conformación de empresas operadoras de transporte público, brindando capacitación a empresarios.		SEMOVI y SEDECO	Local y privado
	Implementar un programa de capacitación y certificación a conductores de transporte público.		SEMOVI	Local
	Implementar la sustitución y “chatarización” de 20,000 microbuses a través del Programa de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal.		SEMOVI	Local
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado en el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.	Adquirir un nuevo sistema de radiocomunicación TETRA-LTE para mejorar la interacción entre trenes, estaciones, personal operativo y de seguridad, para garantizar la seguridad de las personas usuarias del STC Metro.	Ampliar el sistema de radiocomunicación TETRA-LTE a los demás organismos de transporte del GDF para mejorar la interacción y garantizar la seguridad de las personas usuarias.	Organismos de transporte	Local
	Ampliar el Puesto Central de Monitoreo (PCM) y reubicar el Centro Estratégico de Operaciones (CEO) del STC Metro.		STC Metro	Local
	Dar mantenimiento a 45 trenes de la Línea 2 del STC Metro, para incrementar la seguridad y comodidad de las personas usuarias.		STC Metro	Local
	Reparar 105 trenes que se encuentran fuera de servicio para mejorar la frecuencia de paso y confort de las personas usuarias del STC Metro.		STC Metro	Local
	Adquirir 57 trenes nuevos con aire acondicionado, 45 para la Línea 1 y 12 para la Línea 12, para garantizar el confort de las personas usuarias del STC Metro.		STC Metro	Local
	Modernizar el sistema de tracción-frenado de 85 trenes JH de las Líneas 4, 5, 6 y B del STC Metro, para aumentar la confiabilidad y ahorrar energía.		STC Metro	Local
	Reemplazar 15,000 ruedas de seguridad de los vagones del STC Metro por fin de vida útil.		STC Metro	Local
	Instalar 275 motocompresores en los vagones de las líneas 3, 4, 5, 6 y 7 del STC Metro para incrementar la eficiencia del cierre de puertas de los vagones.		STC Metro	Local
	Aumentar la seguridad e inhibir la práctica de ambulante en estaciones del STC Metro.		STC Metro y SSP	Local
	Instalar 3,705 motoventiladores en los vagones de las líneas 3, 7, 8 y 9 del STC Metro para incrementar la comodidad de los pasajeros al interior de los vagones.		STC Metro	Local
	Sustituir 50 escaleras eléctricas en las líneas 1, 2 y 3 del STC Metro y dar mantenimiento preventivo correctivo a 357.		STC Metro	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Incorporar 6 convoyes del Tren Ligero.		STE	Local y federal
	Mejorar los sistemas de ventilación en los vagones del Tren Ligero para incrementar la comodidad de las personas usuarias.		STE	Local
	Implementar los requerimientos de mejora en la Línea 1 de Metrobús.		Metrobús y SEMOVI	Local y privado
	Adquirir 5 autobuses articulados con tecnología Euro 5 para operar en la Línea 5 de Metrobús.		Metrobús y RTP	Local
	Implementar los requerimientos de mejora en la red del STE y la RTP.		SEMOVI, RTP y STE	Local
	Adquirir 150 autobuses eléctricos para nuevos corredores Cero Emisiones del STE y analizar la viabilidad de brindar facilidades para transportar bicicletas.		STE	Local y privado
	Adquirir 100 trolebuses del STE.	Adaptar 100 trolebuses del STE con portabicicletas.	STE y SEDEMA	Local y privado
	Dar mantenimiento mayor a 200 trolebuses del STE.		STE	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Adquirir 2 autobuses híbridos (eléctricos–Gas Natural Comprimido) para operar en la Línea 1 de Ecobús Balderas-Santa Fe.		RTP	Local
	Adquirir 40 autobuses que funcionen con Gas Natural Comprimido (GNC) para operar en la Línea 2 de Ecobús sobre la Autopista Urbana Poniente (Supervía).		RTP	Local
	Adquirir 8 autobuses que funcionen con tecnología Euro 5.		RTP	Local
	Aumentar la cobertura del servicio Atenea de la RTP en 10%.		RTP	Local
	Aumentar el número de portabicicletas en la flota de la RTP en 10% y dar mantenimiento al 100% de aquellos que están en servicio.		RTP y SEDEMA	Local
	Realizar mantenimiento mayor a 240 autobuses de la RTP y 200 trolebuses del STE.		RTP y STE	Local y federal
	Implementar la operación nocturna de 6 rutas de RTP, 3 Corredores Cero Emisiones del STE y 2 corredores de transporte público colectivo concesionado con acceso a bicicletas.		RTP, STE y SEMOVI	Local
		Modernizar los interruptores derivados para 14 subestaciones eléctricas rectificadoras para mejorar la confiabilidad del servicio en el STE.	STE	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Elaborar un estudio para establecer la estrategia y requerimientos del sistema de información a las personas usuarias en el transporte público del DF, incluyendo las necesidades de información para turistas, personas con discapacidad y grupos en situación de vulnerabilidad.		SEMOVI	Local
	Elaborar el Manual de señalización de información a las personas usuarias de transporte público en áreas de transferencia modal, vehículos y perímetros de afluencia del SIT.		SEMOVI	Local y privado
	Relanzar y consolidar la operación de 20 taxis eléctricos.		STE	Local
	Implementar el Programa de Taxi Preferente a través de 1,500 vehículos.		SEMOVI	Privado
	Renovar 14,000 taxis que superaron su vida útil. ----- Implementar el servicio de taxi operado por mujeres y dirigido a grupos en situación de vulnerabilidad.		SEMOVI	Local y privado
	Fortalecer la regulación del Transporte Público Individual de Pasajeros (Taxi) a través del reemplacamiento, reposición por robo y actualización del padrón del servicio.		SEMOVI	Local
	Establecer la estrategia para aumentar la intermodalidad entre el metro y la bicicleta, con acceso a estaciones y trenes del STC Metro.		SEMOVI, SEDEMA y STC Metro	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.	Adecuar vehículos, estaciones y perímetros de afluencia, de acuerdo al Manual de señalización de información al usuario de transporte público en áreas de transferencia modal.		Organismos de transporte	Local
	Ampliar la Línea 12 del STC Metro en el tramo de Mixcoac a Observatorio.		STC Metro, SOBSE y SEMOVI	Federal
	Renovar integralmente la Línea 1 del STC Metro y remodelar estaciones con la asesoría del Metro de París.		STC Metro	Local
	Remodelar integralmente la estación Revolución de la Línea 2 del STC Metro.		STC Metro	Local
	Renivelar la vía férrea de la Línea A del STC Metro.		STC Metro	Local
	Realizar mantenimiento mayor a 7 trenes férreos FM95 de la Línea A del STC Metro.		STC Metro	Local
	Retirar torniquetes para evitar el pago doble de los usuarios de la Línea A del STC Metro en la estación Pantitlán.		STC Metro	Local
	Modernizar el sistema de torniquetes en las líneas de mayor afluencia del STC Metro.		STC Metro	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Instalar 13 elevadores en estaciones de las líneas 1, 2, 3, y B del STC Metro para brindar accesibilidad a personas con discapacidad.	Instalar elevadores en estaciones de alta demanda del STC Metro para brindar accesibilidad a personas con discapacidad.	STC Metro	Federal
	Realizar mantenimiento preventivo correctivo a elevadores y salvaescaleras de la Línea 12 y a 30 elevadores, 24 salvaescaleras y elevadores hidráulicos de otras líneas del SCT Metro.		STC Metro	Local
	Cambiar alimentación eléctrica de 23 kv a 230 kv para garantizar la confiabilidad en el servicio del STC Metro.		STC Metro	Local y privado
	Dar mantenimiento mayor a las vías en el Taller Zaragoza del STC Metro para incrementar la confiabilidad en el servicio.		STC Metro	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Ampliar la capacidad en la terminal Tasqueña para la transferencia SCT Metro - Tren Ligero.		SOBSE, STE, STC Metro	Local y federal
	Colocar rampas de accesibilidad ciclista y biciestacionamientos en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero de STE para fomentar la intermodalidad.		STC Metro, SEDEMA y STE	Local
		Instalar elevadores y construir rampas en 8 estaciones (Las Torres – El Vergel) para brindar accesibilidad a personas con discapacidad en el Tren Ligero.	STE	Local
	Implementar 100 kilómetros de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamiento en estaciones estratégicas. ----- Implementar 10 km de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro. ----- Implementar 20 km de Metrobús Línea 6 en el Eje 5 Norte, de Aragón a El Rosario, con una flota de al menos 75 autobuses articulados.		SOBSE, Metrobús, SEMOVI y SEDEMA	Local, federal y privado
	Realizar mantenimiento a carriles confinados, estaciones y patios de encierro de las líneas 1, 2, 3 y 4 de Metrobús, incluyendo adecuaciones a la infraestructura de comunicación en los patios de encierro.		Metrobús y SOBSE	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Ampliar la estación El Caminero de la Línea 1 de Metrobús para garantizar la seguridad y confort de las personas usuarias.		Metrobús y SOBSE	Local
	Ampliar la frecuencia y capacidad del servicio ordinario de Trolebús del STE de Villa de Cortés a Central de Abastos.		STE	Local
	Implementar el Corredor Cero Emisiones 4 Línea E en Eje 8 Sur, de Insurgentes a Santa Martha, garantizando accesibilidad e intermodalidad ciclista en carriles y flota.	Implementar 2 corredores Cero Emisiones del STE garantizando accesibilidad e intermodalidad ciclista en carriles y flota.	STE, SOBSE, SEMOVI y SEDEMA	Local y privado
	Modernizar la superficie de andenes y línea de seguridad en las estaciones del Tren Ligero del STE.		STE y SOBSE	Local
	Realizar mantenimiento mayor a 16 trenes ligeros modelo TE-90 y TE-95 del STE.		STE	Local y federal
	Construir 5 biciestacionamientos masivos en CETRAM estratégicos. ----- Construir un biciestacionamiento masivo en el CETRAM Pantitlán.		SEDEMA, OM, SOBSE y SEMOVI	Local
	Reordenar y eficientar la operación en las áreas de transferencia modal de los CETRAM Buenavista, Chapultepec, Tláhuac y Periférico.	Reordenar y eficientar la operación en diez áreas de transferencia modal estratégicas.	OM	Local, federal y privado
		Cambio de vía y catenaria del Tren Ligero en su primer tramo, terminal Tasqueña a estación Estadio Azteca.	STE y SOBSE	Local y federal
		Mantenimiento mayor a vías y catenaria del Tren Ligero en su segundo tramo, estación Huipulco a terminal Xochimilco.	STE	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
		Equipamiento de la base de mantenimiento del Tren Ligero en el depósito de Huipulco.	STE	Local y federal
	Implementar 150 km de calles completas multimodales en nuevos corredores de Metrobús y Cero Emisiones.		SEMOVI, SOBSE, SEDEMA, Metrobús, STE y AGU	Local, federal y privado
	Implementar calles completas multimodales en 10 km de Metrobús Línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro.		SEMOVI, SOBSE, SEDEMA y Metrobús	Local, federal y privado
	Realizar, reportar y difundir el conteo ciclista del Distrito Federal anualmente.		SEDEMA	Local
	Duplicar el sistema de transporte individual ECOBICI a través de la instalación y puesta en marcha de las fases IV (Benito Juárez) y V (Coyoacán).	Instalar y poner en marcha las fases VI y VII del sistema de transporte individual ECOBICI en la zona atractora de viajes y con potencial de intermodalidad con el transporte público.	SEDEMA y SEMOVI	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera	
5. Contar con un medio único de pago.	Desarrollar un estudio para el diagnóstico tecnológico y de compatibilidad de los sistemas de pago actuales de los organismos de transporte para su integración al sistema de recaudo centralizado.		SEMOVI y organismos de transporte	Local	
	Universalizar la Tarjeta del Distrito Federal (TDF) como medio de pago de la tarifa del STC Metro.		STC Metro	Local	
	Implementar la TDF para el pago de la tarifa en los corredores Cero Emisiones.	Implementar la TDF para el pago de la tarifa en la RTP y Trolebuses del STE.		STE, RTP y SEMOVI	Local
	Implementar la TDF para el pago de la tarifa del 25% del parque vehicular de Ecobús y Expreso de la RTP.			RTP y SEMOVI	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Iniciar la implementación de la TDF para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado.	Continuar la implementación de la TDF para el pago de la tarifa en corredores estratégicos de transporte público colectivo concesionado.	SEMOVI	Federal
	Implementar la TDF para acceder al Sistema de Transporte Individual ECOBICI.		SEDEMA	Local y privado
	Implementar la TDF para acceder a los biciestacionamientos masivos por construir en los CETRAM.		SEDEMA	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
6. Implementar sistemas inteligentes de transporte.	Elaborar un estudio estratégico de implementación de un sistema único inteligente de transporte. ----- Establecer un centro de control integrado para el SIT.		SEMOVI	Local
	Evaluar la implementación de un sistema de información a las personas usuarias en tiempo real a través de pantallas en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero del STE.	Implementar un sistema de información a las personas usuarias en tiempo real a través de pantallas en estaciones estratégicas del STC Metro y Tren Ligero del STE.	STC Metro y STE	Local
		Desarrollar el proyecto ejecutivo del sistema de voz y datos que permitirá la convergencia de la plataforma tecnológica del STC Metro con las de los demás organismos.	Organismos de transporte	Local
	Incorporar las líneas 1, 2, 4 y 6 de Metrobús al CITI e instalar pantallas y cámaras en autobuses y estaciones.	Incorporar la instalación de pantallas y cámaras en autobuses y estaciones en las líneas de Metrobús que se construyan.	Metrobús	Local y privado
	Incorporar la operación de los servicios Expreso, Ecobús, escolar y Atenea de la RTP, y de los Corredores Cero Emisiones del STE, a un centro de control integrado para contar con información de las unidades en tiempo real.	Incorporar la operación del servicio ordinario de la RTP a un centro de control integrado para contar con información de las unidades en tiempo real.	Organismos de transporte	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Desarrollar e implementar un sistema tecnológico para la supervisión, seguridad y control de frecuencia para el transporte público colectivo concesionado.		SEMOVI	Local
	<p>Crear y mantener actualizada una Base de Datos Abiertos de Transporte (BDAT) con información sobre todas las modalidades de transporte operados por el GDF.</p> <p>-----</p> <p>Integrar la información sobre los corredores de transporte público colectivo concesionado a la BDAT.</p>		SEMOVI, organismos de transporte y concesionarios	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
7. Fomentar finanzas sanas.	Realizar una evaluación financiera de los ingresos y gastos del servicio de transporte público que prestan los organismos de transporte.		SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Realizar una evaluación financiera de los ingresos y gastos de los corredores de transporte público colectivo concesionado.		SEMOVI y concesionarios	Local
	Realizar una estructuración financiera que contemple los ingresos y gastos del SIT, que sirva como base para la definición del esquema de remuneración para los operadores y la política tarifaria de la ciudad, con base en el nuevo modelo de servicios.	<p>Implementar la nueva estructura financiera.</p> <p>-----</p> <p>Aplicar la nueva política tarifaria e implementar las herramientas de monitoreo, evaluación y ajuste del sistema tarifario.</p>	SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Diseñar los mecanismos de gestión para el sistema unificado de recaudo de la ciudad, que garanticen transparencia en la administración y distribución de los ingresos del sistema	Implementar los mecanismos de gestión para el sistema unificado de recaudo de la ciudad, que garanticen transparencia en la administración y distribución de los ingresos del sistema.	SEMOVI y organismos de transporte	Local y privado
	Gestionar el financiamiento para la transformación del transporte público colectivo concesionado.		SEMOVI	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
8. Impulsar el fortalecimiento institucional.	Desarrollar un manual de identidad gráfica del SIT para homologar la imagen de todos los vehículos y estaciones de la ciudad.	Implementar la imagen institucional del SIT en el 100% de las unidades de transporte público.	SEMOVI y organismos de transporte.	Local
	Establecer el Comité Interinstitucional del Sistema Integrado de Transporte Público.		SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Crear el Órgano Regulador del Transporte Público Colectivo Concesionado.		SEMOVI y concesionarios	Local
	Elaborar el diagnóstico institucional y propuesta para la creación e implementación de un organismo que se encargue de la planeación, gestión y control del SIT.	Consolidar la función y competencias del organismo encargado de la planeación, gestión y control del SIT.	SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Diseñar y aplicar una encuesta anual de calidad del servicio para las modalidades que integran el SIT.	Aplicar una encuesta anual de calidad del servicio para las modalidades que integran el SIT.	SEMOVI, organismos de transporte y AGU	Local
	Hacer el levantamiento de la línea base de calidad del servicio para las modalidades que integren el SIT.	Hacer una evaluación periódica de calidad del servicio para las modalidades que integren el SIT.	SEMOVI y organismos de transporte	Local
	Diseñar, elaborar y estructurar el sistema de indicadores de calidad del servicio del SIT, para establecer acciones concretas de mejora del servicio.	Dar seguimiento anual a los indicadores de calidad del servicio del SIT estableciendo planes de mejora continua.	SEMOVI, organismos de transporte y AGU	Local

Tabla 6.2. Acciones del Eje Estratégico 2: Calles para todos

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Completar nuestras calles.	Adecuar y fortalecer el marco normativo para diseñar e intervenir las vialidades bajo los criterios de accesibilidad, seguridad y multimodalidad.		SEMOVI, SOBSE, SEDUVI, SSP y AGU	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Actualizar y publicar el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito (MDCT) para homologar la señalización en todas las vialidades, incluyendo señalamiento para zonas históricas y patrimoniales, así como sistemas de navegación peatonal y ciclista.		SEMOVI	Local
	Elaborar el Manual de Diseño Vial del Distrito Federal, para la intervención de calles para todos.		SEMOVI	Local
	Dar mantenimiento integral a por lo menos 5% de la red vial primaria al año, para crear calles funcionales, a partir de proyectos de señalización vial e imagen urbana.		SOBSE y AGU	Local y federal
	Implementar 110 km de infraestructura ciclista para crear calles completas funcionales.		SEMOVI, SEDEMA, SOBSE y AGU	Local
	Implementar calles completas funcionales en 4.3 km de infraestructura ciclista en Av. Nuevo León, de Plaza Villa Madrid (Glorieta La Cibeles) a Insurgentes y Av. Paseo de la Reforma, de Av. Hidalgo a Av. Ricardo Flores Magón.		SEMOVI, SEDEMA y SOBSE	Local
	Implementar 150 km de calles completas multimodales en nuevos corredores de Metrobús y Cero Emisiones.		SEMOVI, SOBSE, SEDEMA, Metrobús, STE y AGU	Local, federal y privado
	Implementar calles completas multimodales en 10 km de Metrobús línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro.		SEMOVI, SOBSE, SEDEMA y Metrobús	Local, federal y privado
	Implementar calles para el desarrollo en 12 km de vialidades estratégicas. ----- Implementar proyectos de calles para el desarrollo en 16 de Septiembre, Plaza Seminario – República de Argentina y Av. Presidente Masaryk, calle de Corregidora, Callejón del 57 y calle de Moneda.		SEMOVI, SEDUVI-AEP, ACH, AGU y delegaciones	Local, federal y privado
	Analizar interinstitucionalmente los criterios para la incorporación de áreas de ascenso y descenso de pasajeros en vialidades.		SEMOVI y AGU	Local
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Implementar 100 kilómetros de red de Metrobús con accesibilidad ciclista en estaciones y módulos de biciestacionamiento en estaciones estratégicas. ----- Implementar 10 km de Metrobús línea 5 en Eje 3 Oriente, de Río de los Remedios a San Lázaro. ----- Implementar 20 km de Metrobús línea 6 en el Eje 5 Norte, de Aragón a El Rosario, con una flota de al menos 75 autobuses articulados.		SOBSE, Metrobús, SEMOVI y SEDEMA	Local, federal y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Reducir la velocidad en calles locales.	Elaborar e implementar un proyecto piloto para la implementación de una zona de tránsito calmado en un centro de barrio.	Elaborar e implementar el proyecto para la implementación de una zona de tránsito calmado en un centro de barrio.	SEMOVI, SEDUVI-AEP y delegaciones	Local y privado
	Implementar proyectos de calles con prioridad peatonal y ciclista en 20 km de vialidades secundarias.		Delegaciones, SEMOVI y SEDEMA	Local
	Construir proyectos de prioridad peatonal y ciclista en las calles Dakota y Adolfo Prieto, en las colonias Nápoles y Del Valle, Delegación Benito Juárez. ----- Construir proyectos de prioridad peatonal y ciclista en las calles Gobernador José María Tornel, General José Moran, Gregorio V. Gelati y Gobernador Agustín Vicente Eguía, en las colonias San Miguel Chapultepec y Ampliación Daniel Garza, Delegación Miguel Hidalgo.		SEMOVI, SEDEMA y delegaciones	Local
	Implementar proyectos de tránsito calmado en al menos 10 entornos escolares, mercados y otros equipamientos urbanos.		SEMOVI, AGU y delegaciones	Local
	Elaborar el sistema de indicadores de calles para todos y reportar anualmente los resultados.	Reportar anualmente los resultados del sistema de indicadores de calles para todos.	SEMOVI, SEDUVI-AEP y AGU	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
	Rediseñar e intervenir integralmente 100 intersecciones con riesgo de accidentes		SEMOVI, SOBSE,	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
3. Garantizar cruces accesibles y seguros.	peatonales en vías primarias, incluyendo los tramos de corredor colindantes y el retiro de puentes peatonales con soluciones a nivel en intersecciones semaforizadas.		SSP y AGU	
	Construir 20 puentes peatonales y dar mantenimiento a 200 en vías de acceso controlado, con dispositivos para la accesibilidad ciclista e iluminación.		SOBSE, SEMOVI y AGU	Local y federal
	Recuperar los entornos de 25 áreas de transferencia de transporte público en estaciones. ----- Recuperar el entorno del nodo intermodal Buenavista, para garantizar la seguridad peatonal.	Recuperar los entornos de 25 áreas de transferencia de transporte público en estaciones.	SEMOVI, organismos de transporte, SEDUVI-AEP, SEGOB, Secretaría de Protección Civil, AGU y delegaciones	Local, federal y privado
	Intervenir integralmente 50 intersecciones susceptibles a contar con parques de bolsillo.		SEDUVI-AEP, SEMOVI, AGU y delegaciones	Local y privado
	Intervenir integralmente el entorno vial de 30 bajopuentes con regeneración urbana.		SEDUVI-AEP y SEMOVI	Privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Eficientar la circulación para todas y todos.	Modernizar la operación del sistema centralizado de semáforos para mejorar la fluidez vial para todas las personas usuarias.		SSP, SEMOVI, SOBSE y AGU	Local y federal
	Instalar y operar radares para regular el exceso de velocidad en todas las vías de acceso controlado.		SSP, SOBSE, SEMOVI y AGU	Local, federal y privado
	Instalar semáforos peatonales en 100 intersecciones semaforizadas.		SSP, SEMOVI, SOBSE y AGU	Local y federal
	Implementar un proyecto piloto de carriles de movilidad eficiente en horas de máxima demanda, para dar prioridad al transporte público y ciclistas.	Adecuar y operar carriles de movilidad eficiente en horas de máxima demanda, para dar prioridad al transporte público y ciclistas.	SEMOVI, SSP, SOBSE, AGU y SEDEMA	Local y federal
	Elaborar el proyecto y plan de implementación del centro de gestión de movilidad.	Iniciar la operación del centro de gestión de movilidad.	SEMOVI, SSP, Secretaría de Protección Civil y AGU	Local, federal y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
	Realizar, reportar y difundir el conteo ciclista del Distrito Federal anualmente.		SEDEMA	Local
	Duplicar el sistema de transporte individual ECOBICI a través de la instalación y puesta en marcha de las fases IV (Benito Juárez) y V (Coyoacán).	Instalar y poner en marcha las fases VI y VII del sistema de transporte individual ECOBICI en la zona atractora de viajes y con potencial de intermodalidad con el transporte público.	SEDEMA y SEMOVI	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
5. Diseñar obras viales incluyentes.		Construir 2 puentes vehiculares sobre el Eje Troncal Metropolitano.	SOBSE, SEMOVI y AGU	Local
	Construir 3 puentes vehiculares sobre el Circuito Interior (intersecciones con Tezontle, Molinos y Plutarco Elías Calles) y realizar las adecuaciones viales en las intersecciones con Oriente 106 y Tlalpan.	Construir un paso vehicular inferior en la intersección del Circuito Interior y la Av. Insurgentes Sur.	SOBSE, SEMOVI y AGU	Local
	Mantenimiento integral del Circuito Interior.		SOBSE, SEMOVI y AGU	Local y federal
	Construir la Autopista Urbana Sur, de Viaducto Tlalpan a Muyuguarda, y su conexión hacia Cuernavaca.		SOBSE, SEMOVI y AGU	Público-privado
	Construir la Autopista Urbana Oriente, de Muyuguarda a Zaragoza.		SOBSE, SEMOVI y AGU	Público-privado

Tabla 6.3. Acciones del Eje Estratégico 3: Más movilidad con menos autos

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Aumentar el uso de la bicicleta.	Realizar, reportar y difundir el conteo ciclista del Distrito Federal anualmente.		SEDEMA	Local
	Duplicar el sistema de transporte individual ECOBICI a través de la instalación y puesta en marcha de las fases IV (Benito Juárez) y V (Coyoacán).	Instalar y poner en marcha las fases VI y VII del sistema de transporte individual ECOBICI en la zona atractora de viajes y con potencial de intermodalidad con el transporte público.	SEDEMA y SEMOVI	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Gestionar el estacionamiento.	Realizar un estudio para la gestión del estacionamiento dentro y fuera de la vía pública en zonas atractoras de viajes en automóvil.		SEMOVI y SEDUVI	Local y privado
	Actualizar el marco jurídico para la gestión del estacionamiento, incluyendo criterios sobre requisitos en nuevas edificaciones.		SEMOVI, SEDUVI y SOBSE	Local
	Ampliar el programa de parquímetros ecoParq a las delegaciones Benito Juárez, Álvaro Obregón, Coyoacán, Miguel Hidalgo fase 2 y Cuauhtémoc fase 2, contemplando la instalación paralela o futura de ECOBICI.	Continuar la ampliación del programa de parquímetros ecoParq, contemplando la instalación paralela o futura de ECOBICI.	SEDUVI-AEP, SEMOVI, SEDEMA y SSP	Privado
	Evaluar la operación de ecoParq anualmente, para proponer mejoras al sistema, y cambios de tarifa y horarios.		SEDUVI-AEP y SEMOVI	Local y privado
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
3. Impulsar la movilidad eficiente.	Implementar un nuevo programa de movilidad escolar para incorporar al 50% de las escuelas particulares.		SEDEMA	Local y privado
	Establecer el programa de movilidad empresarial para centros laborales, y establecimientos industriales y de servicios de más de 250 empleados en las zonas atractoras de viajes en automóvil.	Incorporar al programa de movilidad empresarial a centros laborales, y establecimientos industriales y de servicios de más de 100 empleados en las zonas atractoras de viajes en automóvil.	SEDEMA	Local
	Promover esquemas de uso compartido del automóvil privado y de incentivos para realizar desplazamientos en modos más eficientes.		SEDEMA y SEMOVI	Local y privado
	Elaborar el programa especial de regularización del transporte de pasajeros en bicicletas adaptadas en las delegaciones estratégicas.		SEMOVI y delegaciones	Local
	Realizar un estudio para publicar y aplicar lineamientos técnicos de reordenamiento de sitios y bases de taxi.		SEMOVI	Local y privado
	Implementar calles para el desarrollo en vialidades estratégicas vinculadas con el Eje Estratégico 2 «Calles para todos».		SEDUVI-AEP, SEMOVI, ACH, SOBSE y delegaciones	Local, federal y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Reducir y regular el uso del automóvil.	Actualizar el programa «Hoy no circula» a las necesidades de reducción de emisiones del sector transporte.		SEDEMA	Local y privado
	Impulsar iniciativas para recabar información, evaluar mejores prácticas y definir políticas para la reducción del uso del automóvil.		SEMOVI y SEDEMA	Local, federal y privado
	Realizar un estudio de factibilidad sobre el establecimiento de impuestos sobre el uso del automóvil para mitigar externalidades de congestión y emisiones contaminantes.		SEDEMA	Local y privado
	Impulsar la consolidación de un registro único vehicular actualizado, en coordinación con el gobierno Federal y la zona metropolitana, apoyado en tecnología que otorgue información sobre la propiedad y uso de los vehículos.		SEMOVI	Local y federal

Tabla 6.4. Acciones del Eje Estratégico 4: Cultura de movilidad

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Fortalecer la seguridad vial y conciencia social.	Certificar las escuelas de manejo a través de evaluaciones de vehículos y conocimiento del Reglamento de Tránsito.		SEMOVI	Local
	Implementar un examen físico, psicológico, de aptitudes y conocimientos para obtener la licencia de conducir.		SEMOVI	Local
	Elaborar un sistema modular de cursos de manejo para toda persona que aspire a obtener una licencia de conducir.		SEMOVI	Local
	Implementar un programa piloto de clínicas de movilidad, a través de módulos de atención en zonas atractoras de viajes, para que las personas usuarias tengan accesos a la información sobre las opciones de modos de transporte y rutas eficientes	Evaluar el programa piloto de clínicas de movilidad e implementarlo a gran escala.	SEMOVI, SEDEMA y SSP	Local
	Realizar talleres de educación vial orientados a niños y jóvenes, para fomentar la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI	Local
	Realizar campañas de sensibilización para promover la equidad de género y el respeto a las mujeres en el transporte público.		SEMOVI	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a las personas usuarias de transporte público, para fomentar la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI, Consejería Jurídica y organismos de transporte	Local y privado
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los peatones, para fomentar la seguridad y convivencia armónica.		SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad.	Impartir talleres integrales de capacitación y sensibilización a los policías de tránsito con un enfoque de respeto a los derechos humanos, y abarcando los derechos y obligaciones de las personas usuarias vulnerables de la vía.		SEMOVI, SSP, SEDEMA y Consejería Jurídica	Local
	Duplicar el número de policías de tránsito autorizados para infraccionar.		SSP	Local
	Elaborar y aplicar un programa de prevención y sanción de la corrupción, además del establecimiento de un sistema de estímulos a los policías.		SSP	Local y privado
	Ampliar la operación del programa «Conduce sin alcohol» para reducir muertes por hechos de tránsito.		SSP	Local
	Diseñar, instrumentar y aplicar un programa de seguridad vial con un enfoque de derechos humanos para proteger la integridad física de las personas.		SEMOVI y SSP	Local
	Realizar campañas de concientización y sensibilización para fomentar el respeto al Reglamento de Tránsito, la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI, Consejería Jurídica y SSP	Local y privado
	Realizar una campaña orientada a todas las personas usuarias de la vía pública para la correcta lectura de la señalización, de acuerdo al nuevo Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito (MDCT), para fomentar la seguridad y convivencia armónica.		SEMOVI	Local y privado
	Realizar campañas de respeto a las autoridades de tránsito.		SEMOVI	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
3. Propiciar el transporte activo.	Continuar la capacitación a los ciclistas potenciales a través de la Biciescuela, con el objetivo de fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano.		SEDEMA, SEMOVI y SSP	Local
	Aumentar el número de kilómetros del Paseo Dominical «Muévete en Bici», y analizar la viabilidad de integrarlo de manera permanente con el Programa Ciclotón, para fomentar el transporte activo y saludable, la convivencia y el disfrute de la ciudad, promoviendo el uso de la bicicleta de manera recreativa para crear personas usuarias potenciales que la utilicen como su modo de transporte.		SEDEMA, INDEPORTE y SSP	Local
	Impulsar esquemas de movilidad empresarial eficiente para reducir el número de viajes en auto con motivo trabajo.		SEMOVI y SEDEMA	Local y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los ciclistas, para fomentar el uso de la bicicleta como transporte cotidiano, así como la seguridad y convivencia armónica.		SEMOVI, SEDEMA y Consejería Jurídica	Local y privado
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte público y taxistas, para fomentar el orden, seguridad, convivencia armónica y respeto a las personas con discapacidad y en situación de vulnerabilidad		SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado
	Realizar campañas de concientización y sensibilización orientadas a los operadores del transporte de carga, para fomentar el orden, la seguridad y la convivencia armónica.		SEMOVI y Consejería Jurídica	Local y privado
	Implementar un programa piloto de radares voluntarios con las sociedades de padres de familia para garantizar la seguridad de los alumnos.	Evaluar el programa piloto de radares voluntarios y extender a otros centros escolares.	SEMOVI	Local
	Fomentar la corresponsabilidad entre gobierno y ciudadanía para el desarrollo de plataformas tecnológicas de movilidad, con el objetivo de promover el acceso a la información.		SEMOVI	Local y privado
	Crear una alianza entre el GDF y Google para sumar a la Ciudad de México a la plataforma Google Transit, con el objetivo de incrementar la información de los distintos modos de movilidad.		SEMOVI	Local
	Sumar la información del transporte público colectivo concesionado a la Base de Datos Abiertos de Transporte (BDAT), para generar información sobre frecuencias, paradas y rutas.		SEMOVI	Local
	Elaborar, imprimir y difundir el mapa integrado del transporte público de la ciudad.		SEMOVI y organismos de transporte	Local y privado

Tabla 6.5. Acciones del Eje Estratégico 5: Distribución eficiente de mercancías

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Planear la distribución de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.	Actualizar los estudios para el mejoramiento de la distribución urbana de bienes y mercancías.		SEMOVI, SEDEMA, SSP y AGU	Local, federal y privado
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Mejorar la integración del transporte de carga con la vida urbana.	Implementar una Red Estratégica de corredores urbanos de transporte de carga considerando regulación, intervenciones viales y operación, para garantizar la seguridad y la optimización en el uso de la infraestructura vial.		SEMOVI, SEDEMA, SEDECO y SSP	Local, federal y privado
	Elaborar un estudio de factibilidad para la gestión de bahías de carga y descarga en algunos corredores y/o zonas estratégicas. ----- Implementar un proyecto piloto de gestión de bahías de carga y descarga en algunos corredores y/o zonas estratégicas.	Evaluar la ampliación del proyecto de gestión de bahías de carga y descarga a otros corredores y/o zonas estratégicas.	SEMOVI, SSP, SEDECO y delegaciones	Local y privado
	Evaluar las alternativas para la implementación de un esquema de uso de vehículos eficientes para el último tramo del trayecto de distribución.		SEMOVI y SEDEMA	Local, federal y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
3. Actualizar la regulación del transporte de carga.	Impulsar la actualización y modernización del padrón de vehículos de carga, en coordinación con el gobierno Federal y la zona metropolitana.		SEMOVI, SCT y Gobiernos del Estado de México y de Hidalgo	Local, federal y privado
	Reemplazar 25,000 unidades de transporte de carga público, mercantil y privado, y sistematizar la información.		SEMOVI	Local
	Impulsar un marco regulatorio homologado en la zona metropolitana para las diversas modalidades de transporte de carga, para generar condiciones equitativas en el sector.		SEMOVI, SSP, SCT y Gobiernos del Estado de México y de Hidalgo	Local, federal y privado
	Elaborar y publicar el reglamento sobre peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en las vialidades del Distrito Federal.		SEMOVI y SSP	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016 - 2018	Responsables	Estrategia financiera
4. Promover la corresponsabilidad.	Establecer mesas de trabajo con el sector de carga para definir estrategias prioritarias de fomento a la competitividad, así como la coordinación interinstitucional, regulación y control.		SEMOVI, SSP, SEDEMA y SEDECO	Local y privado
	Promover un esquema de capacitación continua a conductores de transporte de carga para garantizar la seguridad y la conducción eficiente.		SEMOVI, SEDEMA y SCT	Local, federal y privado

Tabla 6.6. Acciones del Eje Estratégico 6: Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Potenciar los paraderos de transporte.	Elaborar los lineamientos y criterios para la modernización de CETRAM.		SEDUVI	Local
	Elaborar estudios para reordenar la operación del transporte en CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente: Indios Verdes, Martín Carrera, Politécnico, Santa Martha y Constitución de 1917, entre otros, e identificar las estrategias de desarrollo urbano alrededor de los mismos e integración con el entorno.		SEDUVI, SEFIN, OM y SEMOVI	Local, federal y privado
	Regenerar el CETRAM Chapultepec con criterios de accesibilidad universal, usos de suelo mixtos, reordenamiento de operación del transporte y mejoramiento de espacios públicos.	Implementar el proyecto de coinversión público-privada denominado «CETRAM Chapultepec» bajo criterios de accesibilidad universal, ordenamiento de operación de servicios de transporte y mejoramiento de espacios públicos.	SEDUVI, SEFIN, OM y SEMOVI	Local y privado
	Iniciar la regeneración de los CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente, en sus componentes que incluye el área de transferencia modal y áreas de potencial comercial y sociocultural.	Promover, gestionar, e implementar en su caso, el reordenamiento de los CETRAM susceptibles de ser modernizados integralmente, considerando el desarrollo de áreas de integración con el entorno urbano, comerciales y de servicio, culturales y de carácter social y de transferencia modal, bajo un esquema de concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los predios que ocupan los CETRAM.	SEDUVI, SEFIN, OM, SEMOVI y AGU	Local y privado
Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
2. Orientar el desarrollo integral de vivienda, servicios, equipamiento y empleo alrededor de estaciones de transporte de alta capacidad.		Promover las modificaciones al marco legal aplicable para orientar las áreas de integración de los CETRAM, a fin de avanzar hacia una ciudad cercana, compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, con alta conectividad peatonal y	SEDUVI, SEMOVI y SEDEMA	Local

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
		ciclista.		
		Elaborar estudios y proyectos de integración urbana, en el marco de los proyectos de revisión y actualización del Programa General de Desarrollo Urbano del DF, para potenciar la conectividad, desarrollo económico y social de los CETRAM.	SEDUVI y SEDECO	Local y privado
	Implementar calles para el desarrollo en vialidades estratégicas vinculadas con el Eje Estratégico 2 Calles para todos.		SEDUVI-AEP, SEMOVI, ACH, SOBSE y delegaciones	Local, federal y privado
	Revisar y adecuar la Norma de Vivienda Sustentable, de Interés Social y Popular, para que fomente el acceso a vivienda en los entornos inmediatos de las zonas servidas por transporte público masivo.		SEDUVI	Local
	Elaborar estudios para conformar una Estrategia Integral de Movilidad del Centro Histórico de la Ciudad de México con base en el objetivo planteado por el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016).		SEMOVI y ACH	Local y federal

Metas	Corto Plazo 2013-2015	Mediano Plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia Financiera
3. Fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo.	Elaborar los proyectos de Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES) en diversas áreas con potencial de desarrollo y con actividades económicas destacables.	Implementar las Zonas de Desarrollo Económico y Social (ZODES) en diversas áreas con potencial de desarrollo y con actividades económicas destacables.	SEDUVI y SEDECO	Local y privado

Tabla 6.7. Monitoreo y evaluación

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
	Impulsar la elaboración del estudio Origen-Destino de la movilidad de los		SEMOVI	Público y privado

Metas	Corto plazo 2013-2015	Mediano plazo 2016-2018	Responsables	Estrategia financiera
1. Monitoreo y evaluación	habitantes de la ZMVM a través de datos móviles y/o encuestas a hogares, y publicar los resultados.			
	Diseñar y construir el sistema de información y seguimiento de movilidad con un enfoque metropolitano para contar con estadísticas e indicadores que permitan monitorear el cumplimiento de las metas de la política de movilidad en la ZMVM.		SEMOVI	Público y privado
	Generar un Sistema de Información Geográfica (SIG) de movilidad mediante la sistematización y referencia geográfica de datos de todos los entes públicos del sector.		GDF y SEMOVI	Público y privado
	Publicar y difundir el anuario de movilidad de la SEMOVI para comunicar los avances en materia de movilidad a la ciudadanía.		SEMOVI	Local

Instrumentos para el monitoreo y evaluación

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

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

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

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

El PIM contiene doce indicadores (ver tabla 7), los cuales serán medidos y reportados anualmente de acuerdo a la disponibilidad de la información, con base en los insumos que provean los entes públicos asignados para tal fin. Cabe señalar que cuatro de ellos son transversales a los ejes estratégicos – políticas públicas que constituyen el cambio de paradigma de movilidad, destacando mantener siete de cada diez tramos de viaje en transporte público y no motorizado; reducir las muertes a causa de hechos de tránsito; incrementar el porcentaje del área urbana con cobertura de transporte público con vía exclusiva; y disminuir las emisiones contaminantes en el transporte público. Dichos indicadores nos permitirán identificar los aspectos que deberán mejorar en el planteamiento de la política pública, así como tomar decisiones adecuadas respecto a los avances que se registren durante la vigencia del Programa, y más aún, acerca de los pendientes que se deberán registrar para las administraciones subsecuentes.

El monitoreo y evaluación del PIM requerirán que la SEMOVI establezca los medios, plataformas y estudios necesarios para generar y mantener actualizada la información requerida que facilite este requisito de la política pública. Es por ello que, dentro de las actividades a impulsar por parte de la Secretaría de Movilidad, estarán el desarrollo y la actualización del estudio origen-destino de viajes y la implementación de sistemas de información interdependenciales, así como la elaboración y mantenimiento de bases de datos con la información sectorial en cuestión (ver tabla 6.7).

Tabla 7. Indicadores

A continuación se enlistan los indicadores de resultados que se derivan del Eje 4 «Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura» del PGDDF, mismos que serán medidos y reportados con base en los insumos que provean los entes públicos responsables del mismo.

Eje estratégico – política pública	Nombre	Fórmula	Línea base	Meta 2018	Periodicidad	Responsable	Unidad de medida
Todos	Muertes a causa de hechos de tránsito	Total de muertes a causa de hechos de tránsito en el periodo	1,191	834	Trimestral	Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal	Número de muertes
Hechos de tránsito se refiere a accidentes en la vialidad, como atropellamientos, caída de pasajeros, volcaduras y colisiones de cualquier tipo. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 4, objetivo 2, metas 2 y 3.							
Todos	Porcentaje de tramos de viaje realizados en transporte público y no motorizado	((Total de tramos de viaje en transporte público + total de tramos de viaje en modos no motorizados) / total de tramos de viaje realizados) x 100	70%	70%	Anual	SEMOVI	Porcentaje
El transporte no motorizado incluye viajes a pie y en bicicleta. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 3, objetivo 1, metas 1 y 2; y objetivo 2, metas 1 y 2. Área de oportunidad 4, objetivo 1, metas 1, 2 y objetivo 2, metas 1, 2 y 3.							
Todos	Emisiones contaminantes del transporte público (COV)	Número de toneladas de compuestos orgánicos volátiles generadas por el transporte público de pasajeros.	22,668 toneladas/año de compuestos orgánicos volátiles	14,808 toneladas/año de compuestos orgánicos volátiles (reducir 7,860 ton/año o 35%)	Anual	SEDEMA	Número de toneladas al año
Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 3, objetivo 1, meta 1. Área de oportunidad 4, objetivo 1, metas 1, 2 y 3; objetivo 2, metas 1 y 3; y objetivo 3, meta 2.							

Eje estratégico – política pública	Nombre	Fórmula	Línea base	Meta 2018	Periodicidad	Responsable	Unidad de medida
Todos	Emisiones contaminantes del transporte público (PM _{2.5})	Número de toneladas de partículas menores a 2.5 microgramos generadas por el transporte público de pasajeros	478 toneladas/año de partículas menores a 2.5 microgramos	239 toneladas/año de partículas menores a 2.5 microgramos (reducir 239 ton/año o 50%)	Anual	SEDEMA	Número de toneladas al año
Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 3, objetivo 1, meta 1. Área de oportunidad 4, objetivo 1, metas 1, 2 y 3; objetivo 2, metas 1 y 3; objetivo 3, meta 2.							

Todos	Porcentaje del área urbana con cobertura de transporte público con vía exclusiva	(Kilómetros cuadrados dentro del radio de 800 metros de todas las paradas del sistema de transporte público de vía exclusiva ubicadas en el territorio del DF / total de kilómetros cuadrados de superficie urbana del DF) x 100	39%	45%	Anual	SEMOVI	Porcentaje
El transporte de vía exclusiva incluye al STC Metro, Tren Ligero, Metrobús, Corredores Cero Emisiones y Tren Suburbano. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 1, objetivo 1, metas 1 y 3. Área de oportunidad 3, objetivo 1, meta 2; objetivo 3, meta 1.							

1. Sistema Integrado de Transporte	Número de lugares ofertados a bordo de transporte público de calidad en unidades en servicio	(Número total de lugares ofertados con unidades en servicio reportados por los organismos + número total de lugares ofertados por corredores de transporte	7,721,329	12,600,000	Anual	SEMOVI	Número de lugares ofertados
------------------------------------	--	--	-----------	------------	-------	--------	-----------------------------

Eje estratégico – política pública	Nombre	Fórmula	Línea base	Meta 2018	Periodicidad	Responsable	Unidad de medida
		concesionado en unidades en servicio)					
<p>Transporte público de calidad incluye al STC Metro, Metrobús, Corredores Cero Emisiones, Tren Ligero, RTP y corredores de transporte público colectivo concesionado.</p> <p>Los organismos de transporte son: STC Metro, Metrobús, STE y RTP.</p> <p>La capacidad incluye asientos y capacidad de pie.</p> <p>Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 3, objetivo 1, meta 2; y objetivo 2, meta 2.</p>							

1. Sistema Integrado de Transporte	Porcentaje de la red vial primaria con prioridad al transporte público de superficie	((Número de kilómetros del sistema Metrobús + número de kilómetros cero emisiones de STE) / (longitud total de la red vial primaria medida en kilómetros - longitud de vías de acceso controlado medida en kilómetros)) x 100	17.20%	30%	Anual	SEMOVI	Porcentaje
<p>Transporte de superficie con carril exclusivo incluye Metrobús y Corredores Cero Emisiones, sobre carril confinado.</p> <p>El total de la red vial primaria no incluye vialidades de acceso controlado.</p> <p>Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 3, objetivo 1, meta 2.</p>							

2. Calles para todos	Porcentaje de la red vial primaria con criterios de «Calle Completa»	((Longitud total de vialidades con criterios de calle completa medida en kilómetros) / (longitud total de la red vial primaria medida en	0.36%	15%	Anual	SEMOVI	Porcentaje
----------------------	--	--	-------	-----	-------	--------	------------

Eje estratégico – política pública	Nombre	Fórmula	Línea base	Meta 2018	Periodicidad	Responsable	Unidad de medida
		kilómetros - longitud de vías de acceso controlado medida en kilómetros)) x 100					
<p>El total de la red vial primaria es sin vialidades de acceso controlado, puesto que éstas no son propensas de completar. Calle completa: espacios diseñados con criterios de seguridad vial, diseño universal y eficiencia para cada tipo de persona usuaria de la vía. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 2, objetivo 3, metas 1 y 3.</p>							

2. Calles para todos	Porcentaje de intersecciones con altos índices de accidentabilidad atendidas	(Número de intersecciones en vías primarias con altos índices de accidentabilidad atendidas / total de intersecciones en vías primarias con altos índices de accidentabilidad programadas para atender) x 100	No disponible	100%	Anual	SOBSE	Porcentaje
<p>Las intersecciones con alto índice de accidentabilidad son las contempladas en el Programa Intersecciones Seguras. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 2, objetivo 3, metas 1 y 3.</p>							

3. Más movilidad con menos autos	Tiempo promedio de búsqueda de un cajón de estacionamiento en polígonos con programa de parquímetros	Tiempo promedio de búsqueda de un cajón de estacionamiento en polígonos con programa de parquímetros	20	5	Anual	SEDUVI-AEP	Minutos
<p>Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 4, objetivo 2, meta 2.</p>							

Eje estratégico – política pública	Nombre	Fórmula	Línea base	Meta 2018	Periodicidad	Responsable	Unidad de medida
3. Más movilidad con menos autos	Promedio de viajes diarios en el Sistema ECOBICI	(Total de viajes de lunes a viernes en el Sistema ECOBICI en un año / 250 días)	25,000	50,000	Anual	SEDEMA	Promedio de viajes
Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 4, objetivo 2, metas 1 y 2.							
4. Cultura de movilidad	Número de hechos de tránsito que involucran a peatones y ciclistas	(Colisiones con peatón en hechos de tránsito + colisiones con ciclistas en hechos de tránsito)	1,411	988	Anual	SEMOVI	Número de colisiones
Hechos de tránsito se refiere a accidentes en la vialidad. Vinculación con el PGDDF: área de oportunidad 2, objetivo 3, meta 3; área de oportunidad 4, objetivo 2, metas 2 y 3; y objetivo 3, meta 2.							

Apéndices

Apéndice 1. Vialidades primarias del Distrito Federal

Vialidades de acceso controlado

Nombre		Tramo que comprende	Longitud (km)
1	Periférico	Parque de Chapultepec y límite del DF, municipio de Nezahualcóyotl	66.49
		Ref. Tang. de la Calle Alejandrina y Av. La Presa	5.87
		Francisco J. Macín y Ref. Tang. de Valle Alto	3.9
2	Circuito Interior	Eje 4 Sur y Eje 4 Sur	42.08
3	Calzada de Tlalpan	Insurgentes y Viaducto	15.20
	San Antonio Abad	Viaducto y Fray Servando Teresa de Mier	2.3
4	Viaducto Tlalpan	Calzada del Hueso y Autopista México-Cuernavaca	4.7
5	Viaducto Miguel Alemán	Periférico y Calzada de Tlalpan	5.8
	Viaducto Río de la Piedad	Calzada de Tlalpan y Calzada Ignacio Zaragoza	6.4
	Viaducto Río Becerra	Eje 5 Sur y Viaducto Miguel Alemán	1.9
6	Calzada Ignacio Zaragoza	Eje 3 Oriente y Eje 8 Sur	15.20
7	Aguiles Serdán	Calzada de las Armas y Calzada México-Tacuba	6.4
8	Río San Joaquín	Ing. Militares y Mariano Escobedo	4
9	Av. Gran Canal	Periférico y Circuito Interior	6.5
Total			186.74

Ejes viales

Nombre		Tramo que comprende	Longitud (km)
1	Eje Central	Circuito Interior y Periférico	18.7
2	Eje 1 Norte	Circuito Interior y Periférico	12.27
3	Eje 2 Norte	Oceanía y Cuitláhuac	9.45
4	Eje 3 Norte	Villa Cacamac y Calzada de las Armas	21.5
	Eje 3 Norte	Calzada San Isidro y 16 de Septiembre	1.5
5	Eje 4 Norte	Aguiles Serdán y Eje 5 Norte	14.52
	Eje 4 Norte	16 de Septiembre y Refinería Azcapotzalco	1.5
6	Eje 5 Norte	Villa Cacamac y Calzada de las Armas	17.05
7	Eje 6 Norte	Estado de Veracruz y 5 de Febrero	4.7
8	Eje 1 Poniente	Periférico y Circuito Interior	20
9	Eje 2 Poniente	Universidad y Circuito Interior	8.11
10	Eje 3 Poniente	Mariano Escobedo y Circuito Interior	9.58
11	Eje 4 Poniente	Molinos y Av. San Jerónimo	4.1
12	Eje 5 Poniente	Observatorio y Rómulo O'Farril	6.02
13	Eje 6 Poniente	Gob. Sánchez Colín y Parque de la Estrella	3
14	Eje 6-A Poniente	Poniente 150 y Calzada Camarones	4.3
15	Eje 7 Poniente	Aguiles Serdán y Calzada de la Naranja	4
16	Eje 1 Sur	Circuito Interior y Eje 1 Oriente	5.62
17	Eje 1-A Sur	Eje 1 Poniente y Circuito Interior	6
18	Eje 2 Sur	Circuito Interior José Vasconcelos y Circuito Interior Río Churubusco	9.02
19	Eje 2-A Sur	Yucatán y Eje 2 Sur	3.42
20	Eje 3 Sur	Eje 4 Sur Canal de Tezontle y Eje 4 Sur Benjamín Franklin	12.59
21	Eje 4 Sur	Circuito Interior y Periférico	14.22

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
22	Eje 5 Sur	Eje 5 Poniente y Autopista México-Puebla	24.38
23	Eje 6 Sur	Circuito Interior y Autopista México-Puebla	22.84
24	Eje 7 Sur	Periférico y Circuito Interior Río Churubusco	6.9
25	Eje 7-A Sur	Eje 7 Sur y Circuito Interior	3.77
26	Eje 8 Sur	Insurgentes y Calzada Ignacio Zaragoza	22.16
27	Eje 9 Sur	Insurgentes y Av. Tláhuac	8.4
28	Eje 10 Sur	Periférico y Pacífico	10.54
	Eje 10 Sur	Autopista México-Puebla y Mar Frío	9.76
29	Eje 1 Oriente	Periférico y Eje 2 Oriente	23.8
30	Eje 2 Oriente	Eje 1 Oriente y Periférico	22.3
31	Eje 3 Oriente	Periférico Río de Los Remedios y Periférico Adolfo Ruiz Cortines	24.75
32	Eje 4 Oriente	Circuito Interior y Calle 7	9.4
33	Eje 5 Oriente	Eje 1 Norte y Eje 8 Sur	6.7
34	Eje 6 Oriente	Av. Texcoco y Eje 5 Sur	2.62
35	Eje 7 Oriente	Eje 8 Sur y Av. Texcoco	5.54
Total			415.03

Otras vialidades primarias

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
1	Abarrotes y Víveres	Central de Abasto y Eje 6 Sur	1.8
2	Acueducto	Av. Tláhuac y Cedro	0.39
	San Rafael Atlixco	Cedro y Av. Tláhuac - Tulyehualco	3.5
	Calzada Tláhuac-Chalco	Av. Tláhuac - Tulyehualco y límite del municipio de Chalco	3.8
3	Acueducto de Guadalupe	Insurgentes y Periférico	2.4
4	Alfonso Reyes	Diagonal Patriotismo y Nuevo León	1.1
5	Álvaro Obregón	Eje 1 Poniente y Valladolid	1.4
6	Año de Juárez	Eje 8 Sur y Circuito Interior	1.7
7	Autopista México-Pachuca	Francisco J. Mucin y Acueducto de Guadalupe	1.8
	Insurgentes	Acueducto de Guadalupe y Calzada de Tlalpan	27.9
8	Av. 3-A	San Juan Ixtacala (límite DF) y Eje 1 Poniente	1.3
9	Av. 5 de Mayo	Calzada de los Leones y Av. Centenario	3.8
10	Av. 602	Eje 3 Norte y Av. 604	0.63
	Vía Tapo	Av. 604 y Av. 613	0.88
	Av. Texcoco	Av. 613 y Efrén Carrillo	1.7
11	Av. 8	Av. Jesús Galindo y Villa y Calle 47	1.2
	General Francisco Morazán	Calle 47 y Viaducto Río de la Piedad	1
12	Av. Ceylán	Maravillas y Cuitláhuac	4.1
13	Av. Constituyentes	Circuito Interior y Paseo de la Reforma	7.9
14	Av. Cuitláhuac	Calzada Camarones y Calzada México-Tacuba	1.4
	Calzada Mariano Escobedo	México-Tacuba y Circuito Interior	3.8
15	Av. del Conscripto	Periférico y Acueducto Río Lerma	1.5
16	Av. del Imán	Insurgentes y Luis Murillo	3.9
17	Av. Delfín Madrigal	Eje 10 Sur y Aztecas	3.1
18	Av. Guadalupe I. Ramírez	Periférico y Ref. Tang. de las Líneas del Tren Ligero	0.81
	20 de Noviembre	Ref. Tang. de las Líneas del Tren Ligero y Av. Prol. División del Norte	2.9
	Cuauhtémoc	Av. Prol. División del Norte y Gladiolas	0.62

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
19	Av. México	Chabacano y Oaxaca	1.8
20	Av. Nuevo León	Viaducto y Laredo	1.5
21	Av. Observatorio	Constituyentes y Av. Jalisco	2.7
22	Av. Pacífico	Eje 9 Sur y División del Norte	1.5
23	Av. Paseo de las Palmas	Periférico y Paseo de la Reforma	4.4
24	Av. Santa Ana	Canal Nacional y Eje 1 Oriente	3.1
25	Av. Sonora	Insurgentes y Eje 1 Sur	1.3
	Lieja	Eje 1 Sur y Paseo de la Reforma	0.30
	Río Ródano	Paseo de la Reforma y Circuito Interior	0.22
26	Av. Texcoco	Eulogio Parra y Siervo de La Nación	7.3
27	Av. Tezozómoc	Aquiles Serdán y 5 de Mayo	2
28	Av. Tláhuac	Eje 8 Sur y Cuitláhuac	17
29	Av. Universidad	Eje Central y Eje 10 Sur	8.2
30	Bahía la Ascensión	Circuito Interior y Marina Nacional	0.54
31	Balderas	Hidalgo y Dr. Río de la Loza	1.4
	Niños Héroes	Dr. Río de la Loza y Eje 2-A Sur	1.2
32	Barranca del Muerto	Circuito Interior y Calzada de los Leones	2.1
33	Bordo Xochiaca	Tenochtitlán y Periférico	0.97
34	Bosques de la Reforma	Paseo de los Ahuehuetes y Paseo de la Reforma	3.9
35	Boulevard Nuevo León	San Pedro Actopan y Orizaba	2.2
36	Calle 47	Viaducto Río de la Piedad y Calzada Ignacio Zaragoza	0.79
	Economía	Calzada Ignacio Zaragoza y Eje 1 Norte	0.83
37	Calzada Acoxta	Calzada de Tlalpan y Periférico	3.6
38	Calzada Acueducto	Calzada de Tlalpan y Viaducto Tlalpan	0.84
39	Calzada al Desierto de los Leones	Periférico y acceso al bosque	16.2
40	Calzada de Guadalupe	Eje 2 Norte y Fray Juan de Zumárraga	3.7
	Fray Juan de Zumárraga	Calzada de Guadalupe y 5 de Febrero	0.35
	5 de Febrero	Fray Juan de Zumárraga y Eje 5 Norte	0.21
41	Calzada de las Águilas	Periférico y Centenario	8.3
42	Calzada de las Bombas	Calzada del Hueso y Canal Nacional	3.8
43	Calzada de los Gallos	Plan de Ayala y Circuito Interior	0.48
44	Calzada de los Misterios	Insurgentes y Eje 2 Norte	4.6
45	Calzada del Hueso	Calzada de Tlalpan y Canal Nacional	4.4
46	Calzada de la Viga	Eje 3 Sur y Xicaltongo	1.4
47	Calzada Legaria	Marina Nacional y Periférico	3.4
	Av. Industria Militar	Periférico y Gral. Cesáreo Castro	1.2
48	Calzada México-Tacuba	Ing. Militares y Circuito Interior	5.9
49	Calzada México-Xochimilco	Calzada de Tlalpan y Periférico	2.4
50	Camino a Nativitas	16 de Septiembre y Zacapa	1.4
	Calzada Xochimilco-Tulyehualco	Zacapa y Tláloc	1.4
	Av. Tenochtitlan	Tláloc y Av. Nuevo León	2
51	Camino a Santa Teresa	México y Periférico	0.61
	Camino a Santa Teresa	Zacatépetl e Insurgentes	0.80
	San Fernando	Insurgentes y Viaducto Tlalpan	3.2
52	Camino de los Toros	Av. Observatorio y Av. Constituyentes	0.60
53	Camino Real a Toluca	Periférico y 1 de Noviembre	2
	Camino a Santa Fe	1 de Noviembre y Tapatíos	1.3
	Vasco de Quiroga	Tapatíos y Glorieta Javier Barro Sierra	3.3

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
54	Canal de Chalco	Periférico y Piraña	2.9
	Leandro Valle	Piraña y Heriberto Castillo	2.1
55	Canal del Moral	Eje 5 Oriente y Puente Quemado	1.7
56	Canal de Tezontle	Eje 3 Oriente y Eje 4 Sur	4.1
57	Canal Nacional	Periférico y Candelaria Pérez	2.8
58	Carlos Lazo	Av. Centenario y Javier Barros Sierra	2.4
59	Carretera Al Olivo	Loma de la Palma y Av. Noche de Paz	1.2
60	Carretera Federal México-Cuernavaca	Calzada de Tlalpan y Av. México	6.9
61	Carretera Federal México-Puebla	Eje 8 Sur y límite del DF	6
62	Carretera Federal México-Toluca	Av. Constituyentes y Veracruz	8.8
63	Carretera México-Oaxtepec	San Pedro Actopan y límite del DF	17.7
64	Carretera Picacho-Ajusco	Periférico y la «Y» conocida como Pico del Águila	14.3
65	Casa del Obrero Mundial	Viaducto Miguel Alemán (Eje 4 Sur) y Viaducto Miguel Alemán (Tlalpan)	3.2
66	Cazuela	Eje 5 Oriente y Eje 5 Sur	0.90
67	Centenario	Calzada de los Leones y Calzada de las Águilas	8.2
68	Chalma La Villa	Calzada Cuauhtepac y Av. Cuauhtepac	1.8
	Puerto Mazatlán	Av. Cuauhtepac y Ferrocarril de Veracruz	0.95
	Miguel Bernard	Ferrocarril de Veracruz y Juan de Dios Bátiz	2.5
	Juan de Dios Bátiz	Miguel Bernard y Ticomán	0.70
69	Circuito Ajusco	La «Y» conocida como el Pico del Águila	26.8
70	Circunvalación	Eje 2 Norte y Eje 3 Oriente	1.8
71	Coyuya	Viaducto Río de la Piedad y Eje 4 Sur	1
72	Cumbres de Maltrata	Calzada de Tlalpan y Eje 1 Poniente	2.7
73	División del Norte	Viaducto Miguel Alemán y Periférico	14.1
	Av. Prol. División del Norte	Periférico y Redención	3.5
	Francisco Goytia	Redención y 16 de Septiembre	0.61
74	Dr. José María Vértiz	División del Norte y Dr. Río de la Loza	6.5
75	Durango	Veracruz y Oaxaca	0.90
76	Ejército Nacional Mexicano	Periférico y Circuito Interior	4.6
77	Estanislao Ramírez	Riachuelo Serpentino y Eje 10 Sur	1.5
78	Ferrocarril de Cuernavaca	Presidente Masaryk y Miguel de Cervantes Saavedra	0.94
79	Filomeno González	Circuito Ajusco y Juan Escutia	0.90
	José María Morelos	Juan Escutia y Mariano Matamoros	0.34
	Mariano Matamoros	José María Morelos y Juan Aldama	0.40
	Juan Aldama	Mariano Matamoros y Ramón Corona	0.10
	Ramón Corona	Juan Aldama e Ignacio Allende	0.11
	Ignacio Allende	Ramón Corona y Mariano Escobedo	0.22
	Mariano Escobedo	Ignacio Allende e Hidalgo	0.54
	Miguel Hidalgo	Mariano Escobedo y La Felicidad	0.83
	México-Ajusco	La Felicidad y Camino Real al Ajusco	0.82
	México	Camino Real al Ajusco y Carretera Federal México-Cuernavaca	4
80	Gavilán	Eje 5 Oriente y San Rafael Atlixco	0.94
81	Gobernador Vicente Eguía	Parque Lira y Circuito Interior	0.55
82	Guadalupe I. Ramírez	Pino y Miguel Hidalgo	2.7

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
83	Guerra de Reforma	Eje 4 Sur y Canal del Moral	1.3
84	Heberto Castillo	Leandro Valle y La Turba	1.1
85	Heliópolis	Calzada Camarones y Azcapotzalco	1.2
	Invierno	Azcapotzalco y Ferrocarriles Nacionales	0.32
	5 de Mayo	Ferrocarriles Nacionales y Tezozómoc	1.1
86	Horacio	Periférico y Calzada Mariano Escobedo	3.2
87	Instituto Politécnico Nacional	Acueducto de Guadalupe y Eje Central	4.7
88	Iztaccíhuatl	Eje 1 Norte y Calzada Ignacio Zaragoza	1.6
	Galindo y Villa	Calzada Ignacio Zaragoza y Viaducto	1.4
89	José López Portillo	Narciso Mendoza y Camino Real	1.4
90	José Loreto Fabela	Oceanía y Av. 416	2.8
91	José María Castorena	Palmas y Juárez	1.7
92	La Turba	Av. Tláhuac y Guillermo Prieto	3.9
93	Loma de la Palma	Prol. Bosques de la Reforma y Tecamachalco	1.3
94	Luis Cabrera	Periférico y Corona del Rosal	3.4
95	Marina Nacional	Calzada México-Tacuba y Circuito Interior	3.9
96	Mazatlán	Diagonal Patriotismo y Veracruz	1.1
97	México-Contreras	Oaxaca y Periférico	2.4
98	Miguel de Cervantes Saavedra	Periférico y Río San Joaquín	2.7
	Lago Alberto	Río San Joaquín y Calzada Mariano Escobedo	0.77
99	Miguel Othón Mendizábal	Eje 1 Poniente y Miguel Bernard	2
100	Moliere	Presidente Masaryk y Río San Joaquín	1.4
101	Molinos	Circuito Interior y Periférico	0.41
102	Nueva Carretera Xochimilco-Tulyehualco	Prol. 16 de Septiembre y Zacapa	0.95
103	Oaxaca	Insurgentes y Eje 2 Sur	1.5
104	Oceanía	Av. 602 y Calzada Ignacio Zaragoza	4.7
105	Parque Vía	Circuito Interior y Manuel María Contreras	0.41
106	Paseo de la Reforma	Javier Barros Sierra y Eje 2 Norte	15.8
107	Paseo del Pedregal	Periférico y Eje 10 Sur	3.3
108	Plutarco Elías Calles	Eje 4 Sur y Circuito Interior	4.1
109	Prol. Bosques de la Reforma	Paseo de los Ahuehuetes y Loma del Recuerdo	1.6
110	Prol. Paseo de Los Laureles	Loma del Recuerdo y Paseo de las Lilas	2.6
111	Puente La Morena	Viaducto Miguel Alemán y Viaducto Río de la Piedad	0.72
	Parque Lira	Viaducto Río de la Piedad y Av. Constituyentes	1.5
	Molino del Rey	Av. Constituyentes y Fernando Alencastre	0.77
	Chivatito	Fernando Alencastre y Paseo de la Reforma	0.83
112	Ricardo Flores Magón	Av. Instituto Técnico Industrial y Paseo de la Reforma	3.2
113	Río Tacubaya	Periférico y Eje 5 Poniente	0.78
114	Rivera De San Cosme	Circuito Interior e Insurgentes	1.2
	Puente De Alvarado	Insurgentes y Paseo de la Reforma	0.98
	Hidalgo	Paseo de la Reforma y Eje Central	0.65
115	Rodolfo Gaona	Eje 6 Poniente y Lomas de Sotelo	0.79
116	Rómulo O'Farril	Periférico y Calzada de las Águilas	2.1
117	Salónica	Heliópolis y Av. de las Granjas	0.91
118	San Bernabé	Dalias y Querétaro	5.6
119	San Jerónimo	Periférico y Vicente Guerrero	7.3
120	San Rafael Atlixco	Canal del Moral y Gavilán	1.3
121	Ticomán	Instituto Politécnico Nacional e Insurgentes	1.9
122	Tláhuac-Tulyehualco	Tláhuac-Chalco y División del Norte	1.6

	Nombre	Tramo que comprende	Longitud (km)
123	Vía Expres Tapo	Av. Aeropuerto y Tenochtitlán	2.8
124	Vito Alessio Robles	Av. Universidad e Insurgentes	0.97
	Camino al Desierto de los Leones	Insurgentes y Eje 4 Poniente	0.46
	Altavista	Eje 4 Poniente y Diego Rivera	0.74
	Santa Catarina	Diego Rivera y Periférico	0.49
125	Zacatépetl	Llanura y Camino a Santa Teresa	1.5
Total			514.67

Apéndice 2. Cien intersecciones de intervención prioritaria en el Distrito Federal

	Nodo vial	Delegación
1	Av. Hidalgo y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
2	Arcos de Belén y Eje Central Lázaro Cárdenas	Cuauhtémoc
3	Eje 1 Ote. Anillo de Circunvalación y Fray Servando Teresa de Mier	Cuauhtémoc
4	Av. Insurgentes Nte. y Calz. San José Ticomán	Gustavo A. Madero
5	Eje 3 Ote. Av. Ing. Eduardo Molina y Eje 5 Nte. Calz. San Juan de Aragón	Gustavo A. Madero
6	Eje 1 Nte. Mosqueta y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
7	Arcos de Belén y Balderas	Cuauhtémoc
8	Arcos de Belén y Av. Chapultepec	Cuauhtémoc
9	Calz. Ignacio Zaragoza y Circuito Interior Blvd. Puerto Aéreo	Venustiano Carranza
10	Paseo de la Reforma y Av. Constituyentes	Miguel Hidalgo
11	Paseo de la Reforma y Calz. Mahatma Gandhi	Miguel Hidalgo
12	Eje 1 Ote. Anillo de Circunvalación y San Pablo	Cuauhtémoc
13	Eje 2 Ote. Av. Honorable Congreso de la Unión y Fray Servando Teresa de Mier	Venustiano Carranza
14	Anillo Periférico Blvd. Manuel Ávila Camacho y Av. del Conscripto	Miguel Hidalgo
15	Anillo Periférico Blvd. Manuel Ávila Camacho y Av. Paseo de las Palmas	Miguel Hidalgo
16	Av. Instituto Politécnico Nacional y Eje 5 Nte. Av. Montevideo	Gustavo A. Madero
17	José María Izazaga y José María Pino Suárez	Cuauhtémoc
18	Eje Central Lázaro Cárdenas y Av. Juárez	Cuauhtémoc
19	Av. Álvaro Obregón y Av. Insurgentes Sur (Carr. Ciudad de México - Cuernavaca)	Cuauhtémoc
20	Paseo de la Reforma y Violeta	Cuauhtémoc
21	Eje 1 Pte. Bucareli y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
22	Av. Ejército Nacional Mexicano y Av. Moliere	Miguel Hidalgo
23	Eje Central Lázaro Cárdenas y Ayuntamiento	Cuauhtémoc
24	Circuito Interior Calz. Melchor Ocampo y Av. Marina Nacional	Miguel Hidalgo
25	Anillo Periférico Blvd. Manuel Ávila Camacho y Paseo de la Reforma	Miguel Hidalgo
26	Av. Insurgentes Centro (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
27	Av. Marina Nacional y Felipe Carrillo Puerto	Miguel Hidalgo
28	Av. Niños Héroes y Dr. Río de la Loza	Cuauhtémoc
29	Av. Revolución y Barranca del Muerto	Benito Juárez
30	Arcos de Belén y Luis Moya	Cuauhtémoc
31	Eje 3 Ote. Arneses y Calz. Taxqueña	Iztapalapa
32	Eje 1 Nte. Héroe de Granaditas y Jesús Carranza	Cuauhtémoc
33	Circuito Interior Av. Río Churubusco y Eje 3 Sur Añil	Iztacalco
34	Dr. Río de la Loza y Eje Central Lázaro Cárdenas	Cuauhtémoc
35	Av. Chapultepec y Eje 2 Pte. Florencia	Cuauhtémoc
36	Circuito Interior Av. Río Churubusco y Eje 4 Sur Av. Canal Tezontle	Iztacalco

	Nodo vial	Delegación
37	Eje 2 Nte. Manuel González y Eje Central Lázaro Cárdenas	Cuauhtémoc
38	Av. Oceanía y Circuito Interior Av. Río Consulado	Venustiano Carranza
39	Av. Insurgentes Centro (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Av. Ribera de San Cosme	Cuauhtémoc
40	Fray Servando Teresa de Mier e Isabel la Católica	Cuauhtémoc
41	Av. Chapultepec y Eje 1 Pte. Bucareli	Cuauhtémoc
42	20 de Noviembre y José María Izazaga	Cuauhtémoc
43	París y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
44	Av. Cuitláhuac y Calz. México-Tacuba	Miguel Hidalgo
45	Anillo Periférico Blvd. Adolfo López Mateos y Av. Las Flores	Álvaro Obregón
46	Isabel la Católica y José María Izazaga	Cuauhtémoc
47	16 de Septiembre y Eje Central Lázaro Cárdenas	Cuauhtémoc
48	Eje Central Lázaro Cárdenas y Vizcaínas	Cuauhtémoc
49	Anillo Periférico Blvd. Adolfo López Mateos y Barranca del Muerto	Álvaro Obregón
50	Av. Insurgentes Nte. (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Eje 2 Nte. Manuel González	Cuauhtémoc
51	Anillo Periférico Blvd. Adolfo López Mateos y Av. Constituyentes	Miguel Hidalgo
52	Paseo de la Reforma y Av. Paseo de las Palmas	Miguel Hidalgo
53	Calz. Gral. Mariano Escobedo y Av. Marina Nacional	Miguel Hidalgo
54	Eje 2 Nte. Canal del Norte y Eje 2 Ote. Av. Honorable Congreso de la Unión	Venustiano Carranza
55	Av. Chapultepec y Eje 3 Pte. Salamanca	Cuauhtémoc
56	Av. Ricardo Flores Magón y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
57	Eje Central Lázaro Cárdenas y 5 de Mayo	Cuauhtémoc
58	Jesús María y San Pablo	Cuauhtémoc
59	Eje Central Lázaro Cárdenas y Av. Ricardo Flores Magón	Cuauhtémoc
60	Eje 1 Nte. Av. del Trabajo y Eje 1 Ote. Vidal Alcocer	Cuauhtémoc
61	Av. Ricardo Flores Magón y Lerdo	Cuauhtémoc
62	Río de la Piedad (Viaducto) y Eje 3 Ote. Francisco del Paso y Troncoso	Iztacalco
63	Av. Río Churubusco y Calz. Ignacio Zaragoza	Venustiano Carranza
64	Av. Insurgentes Nte. y Eje 5 Nte. Av. Montevideo	Gustavo A. Madero
65	Circuito Interior Av. Río Consulado y Eje 3 Ote. Av. Ing. Eduardo Molina	Gustavo A. Madero
66	Circuito Interior Av. Río Churubusco y Eje 6 Sur Trabajadoras Sociales	Iztapalapa
67	Antonio Caso y Av. Insurgentes Centro (Carr. Ciudad de México - Pachuca)	Cuauhtémoc
68	Dr. José María Vértiz y Dr. Río de la Loza	Cuauhtémoc
69	Calz. Las Bombas y Eje 1 Ote. Av. Canal de Miramontes	Coyoacán
70	Eje 1 Nte. Mosqueta y Eje 1 Pte. Guerrero	Cuauhtémoc
71	Av. Acueducto Pte. y Av. Insurgentes Nte.	Gustavo A. Madero
72	Av. Instituto Politécnico Nacional y Eje 4 Nte. Av. Fortuna	Gustavo A. Madero
73	Eje 3 Sur Av. Dr. Ignacio Morones Prieto y Eje Central Lázaro Cárdenas	Cuauhtémoc
74	Circuito Interior Calz. Melchor Ocampo y Calz. México Tacuba	Miguel Hidalgo
75	Av. Ferrocarril de Cuernavaca y Av. Ejército Nacional Mexicano	Miguel Hidalgo
76	Eje 1 Ote. Av. Ferrocarril Hidalgo y Eje 5 Nte. Calz. San Juan de Aragón	Gustavo A. Madero
77	Circuito Interior Av. Río Churubusco y Av. Apatlaco	Iztacalco
78	Calz. México Tacuba y Mar Arábigo	Miguel Hidalgo
79	Av. Revolución y Eje 10 Sur Río de la Magdalena	Álvaro Obregón
80	Av. Insurgentes Centro (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Valentín Gómez Farías	Cuauhtémoc
81	Av. Instituto Politécnico Nacional y Calle Poniente 112	Gustavo A. Madero

Nodo vial		Delegación
82	Av. Insurgentes Nte. (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Av. Ribera de San Cosme	Cuauhtémoc
83	Fray Servando Teresa de Mier y Mochongo	Cuauhtémoc
84	Eje 1 Nte. Héroe de Granaditas y Florida	Cuauhtémoc
85	Eje 6 Sur Luis Méndez y Anillo Periférico Canal de San Juan	Iztapalapa
86	Anillo Periférico Blvd. Adolfo López Mateos y Eje 5 Sur Av. San Antonio	Álvaro Obregón
87	Paseo de la Reforma y Calz. Chivatito	Miguel Hidalgo
88	Anillo Periférico Blvd. Adolfo López Mateos y Eje 10 Sur Av. San Jerónimo	Álvaro Obregón
89	Circuito Interior Av. Río Churubusco y Eje 5 Sur Purísima	Iztapalapa
90	Av. Ejército Nacional Mexicano y Arquímedes	Miguel Hidalgo
91	Av. Chapultepec y Eje 3 Pte. Sevilla	Cuauhtémoc
92	Calle Sur 103 y Fray Servando Teresa de Mier	Venustiano Carranza
93	Eje Central Lázaro Cárdenas y Art. 123	Cuauhtémoc
94	Av. Insurgentes Centro (Carr. Ciudad de México - Pachuca) y Liverpool	Cuauhtémoc
95	Eje 5 Ote. Av. Javier Rojo Gómez y Eje 8 Sur Calz. Ermita Iztapalapa	Iztapalapa
96	Av. Parque Lira y Gob. Agustín Vicente Eguía	Miguel Hidalgo
97	Gral. Prim y Paseo de la Reforma	Cuauhtémoc
98	Av. Ribera de San Cosme y Santa María la Ribera	Cuauhtémoc
99	Av. Río San Joaquín y Lago Alberto	Miguel Hidalgo
100	Av. Hidalgo y Valerio Trujano	Cuauhtémoc

Apéndice 3. Cobertura de transporte en CETRAM, 2013

No.	CETRAM	Metro	Metrobús	STE	RTP	Colectivo concesionado	Metropolitano	Total
1	El Rosario	X		X	X	X	X	5
2	Refinería	X			X	X	X	4
3	Miguel Ángel de Quevedo	X		X	X	X		4
4	Taxqueña	X		X	X	X	X	5
5	Universidad	X			X	X		3
6	Viveros	X				X		2
7	18 de Marzo	X	X			X	X	4
8	Ferroplaza				X	X	X	3
9	Indios Verdes	X	X		X	X	X	5
10	La Raza	X	X		X	X	X	5
11	Martín Carrera	X		X	X	X	X	5
12	Politécnico	X		X	X	X	X	5
13	Potrero	X	X		X	X	X	5
14	Villa Cantera				X			1
15	Canal de San Juan	X	X		X	X		4
16	Coyuya	X			X	X		3
17	Santa Anita	X			X	X	X	4
18	Acatitla	X			X	X	X	4
19	Apatlaco	X			X	X		3
20	Canal de Garay				X	X		2

No.	CETRAM	Metro	Metrobús	STE	RTP	Colectivo concesionado	Metropolitano	Total
21	Central de Abasto				X	X	X	3
22	Constitución de 1917	X			X	X	X	4
23	Escuadrón 201	X			X	X		3
24	Iztapalapa	X			X	X		3
25	Santa Martha	X			X	X	X	4
26	Tepalcates	X	X		X	X	X	5
27	Barranca del Muerto	X			X	X		3
28	Dr. Gálvez		X		X	X		3
29	Observatorio	X				X	X	3
30	Huipulco			X	X	X		3
31	Deportivo Xochimilco				X	X		2
32	Xochimilco			X	X	X		3
33	Mixcoac	X		X	X	X		4
34	Zapata	X		X	X	X		4
35	Chapultepec	X		X	X	X	X	5
36	Oaxaca	X	X			X	X	4
37	San Antonio Abad	X				X	X	3
38	Tacuba	X			X	X	X	4
39	Tacubaya	X	X		X	X	X	5
40	Balbuena	X				X	X	3
41	Moctezuma	X	X		X	X	X	5
42	Pantitlán	X		X	X	X	X	5
43	Puerto Aéreo	X		X	X	X	X	5
44	San Lázaro	X	X		X	X	X	5
45	Zaragoza	X			X	X	X	4
Total		38	12	12	39	44	28	173
Porcentaje de cobertura		84.4%	26.7%	26.7%	86.7%	97.8%	62.2%	

Fuente: PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal (2013-2018).

Glosario

Para aplicación, interpretación y efectos del Programa Integral 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.

Biciestacionamiento: espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

Carril confinado: superficie de rodadura con dispositivos de delimitación en su perímetro para el uso preferente o exclusivo de servicios de transporte, así como de cierto tipo de vehículos.

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.

Corredor de Transporte: transporte público de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un recaudo centralizado, que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinada que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, y con una organización para la prestación del servicio con personas morales.

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

Diseño universal: diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas en la mayor medida posible sin necesidad de adaptación ni diseño especializado; dicho diseño no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesite; esta condición será esencial para el diseño de las vialidades y los servicios de transporte público, con el fin de permitir su fácil uso y aprovechamiento por parte de las personas, independientemente de sus condiciones.

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

Estacionamiento en vía pública: espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; cuando así lo disponga la autoridad, se realizará el pago de una tarifa.

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.

Funcionalidad de la vía pública: el uso adecuado y eficiente de la vía pública, generado a través de la interacción de los elementos que la conforman y de la dinámica propia que en ella se desarrolla, para la óptima prestación de los servicios públicos urbanos, de movilidad e imagen urbana, procurando la seguridad, comodidad y disfrute de todos sus usuarios.

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.

Kilómetros-vehículo recorridos (KVR): cantidad de kilómetros recorridos en un determinado periodo de tiempo, por un determinado vehículo o flota de vehículos o población.

Licencia de conducir: documento que concede la Secretaría de Movilidad a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley de Movilidad y demás ordenamientos jurídicos y administrativos.

Motocicleta: vehículo motorizado que utiliza manubrio para su conducción, con dos o más ruedas, equipado con motor eléctrico o de combustión interna de cuatro tiempos con un cilindraje a partir de 49 cm³ de desplazamiento, que es inclinado por su conductor hacia el interior de una curva para contrarrestar la fuerza centrífuga y que cumple con las disposiciones estipuladas en la Norma Oficial Mexicana en materia de identificación vehicular.

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.

Reparto modal: distribución de viajes o tramos de viaje realizados por modo de transporte.

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.

Señalización Vial: conjunto de elementos y objetos visuales de contenido informativo, indicativo, restrictivo, preventivo, prohibitivo o de cualquier otro carácter, que se colocan en la vialidad.

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 de Transporte Individual en Bicicleta Pública: conjunto de elementos, que incluye bicicletas, estaciones y equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta pública de uso compartido al que se accede mediante membresía; este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente.

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.

Citas y Referencias

Citas

* 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.

** Reparto modal: distribución de viajes o tramos de viaje realizados por modo de transporte.

¹ INEGI (2007). Encuesta 2007 Origen-Destino.

² Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_07072014.pdf

³ Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-9b5ce43831331ae2de03c99c34d3e90c.pdf>

⁴ Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-2b8d3b2a2a732a526a88b7f8e9bf2a14.pdf>

⁵ Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-86f3cf69f9436e545a7fdb2b38edfc93.pdf>

⁶ Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-d8670f35a7ed22e157f42da57d28981e.pdf>

⁷ Ley de Movilidad del Distrito Federal. Recuperado de:

http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf

⁸ Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-c049b4499b032c56d3013fa8291404d5.pdf>

- ⁹ 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://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/AGOSTO_26_09.pdf
- ¹⁰ Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/522fe67482e50.pdf
- ¹¹ 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. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/52a7e376a1ec4.pdf
- ¹² Ley de Movilidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf
- ¹³ Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-c049b4499b032c56d3013fa8291404d5.pdf>
- ¹⁴ Decreto por el que se establecen los Lineamientos para la Accesibilidad Universal y la Atención Prioritaria de las Personas con Discapacidad y en Situación de Vulnerabilidad en las Dependencias, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/512311e17e23f.pdf
- ¹⁵ Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Recuperado de: http://www.hic-al.org/eventos.cfm?evento=941&id_categoria=13
- ¹⁶ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2011). World Urbanization Prospects: The 2011 Revision. Population of Capital Cities in 2011 (Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. Perspectivas de la urbanización mundial. Revisión 2011. Población de Ciudades Capitales en 2011). Recuperado de: http://esa.un.org/unup/CD-ROM/WUP2011-F13-Capital_Cities.xls
- ¹⁷ SEDESOL, SEGOB, CONAPO, INEGI (2012). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Delimitacion_zonas_metropolitanas_2010_Capitulos_I_a_IV
- ¹⁸ Ídem.
- ¹⁹ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de SEDESOL, SEGOB, CONAPO, INEGI (2012). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Delimitacion_zonas_metropolitanas_2010_Capitulos_I_a_IV y <http://www.inegi.org.mx/>
- ²⁰ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2012). Zonas Metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos. Censos Económicos 2009. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/economicos/2009/zona_metro/zmeum_ce_20091.pdf
- ²¹ INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino 2007.
- ²² Ídem.
- ²³ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ²⁴ Estimación propia. Datos obtenidos de PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ²⁵ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ²⁶ Estimación propia con base en comunicación oficial con Metrobús y STE (2013).
- ²⁷ Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).
- ²⁸ Ídem.
- ²⁹ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ³⁰ Ídem.
- ³¹ Estimación propia con base en comunicación oficial con SEDEMA (2013).
- ³² Estimación propia con base en comunicación oficial con STC Metro (2013).
- ³³ Estimación propia con base en comunicación oficial con Metrobús (2013).
- ³⁴ Estimación propia con base en comunicación oficial con STC Metro (2013).
- ³⁵ Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).
- ³⁶ Estimación propia con base en comunicación oficial con SEDEMA (2013).
- ³⁷ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ³⁸ Estimación propia con base en mapas de ECOBICI (2013).
- ³⁹ Ídem.
- ⁴⁰ Estimación propia. Datos obtenidos de PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

- ⁴¹ Ídem.
- ⁴² PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁴³ Estimación propia. Datos obtenidos de PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁴⁴ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁴⁵ Ídem.
- ⁴⁶ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁴⁷ Ídem.
- ⁴⁸ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁴⁹ Estimación propia con base en comunicación oficial con Metrobús y STE (2013).
- ⁵⁰ Estimación propia con base en comunicación oficial SEDEMA (2013).
- ⁵¹ Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).
- ⁵² INEGI (2013). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14744&c=23705&s=est&cl=4#>
- ⁵³ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2013). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14744&c=23705&s=est&cl=4#>
- ⁵⁴ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁵⁵ Organización Mundial de la Salud (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf
- ⁵⁶ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Censo de Población y Vivienda 2010.
- ⁵⁷ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁵⁸ Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).
- ⁵⁹ Instituto Nacional de Salud Pública (2013). Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012. Resultados por entidad federativa, Distrito Federal. Recuperado de: <http://ensanut.insp.mx/informes/DistritoFederal-OCT.pdf>
- ⁶⁰ Instituto Nacional de Ecología (2005). Movilidad en la Ciudad: Transporte y Calidad de Vida. Recuperado de: http://www.inecc.gob.mx/descargas/calair/folleto_mov_urbana.pdf
- ⁶¹ SETRAVI (2013). Anuario 2012.
- ⁶² Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2012). Vehículos de motor registrados en circulación. Recuperado de: <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14745&c=23717&s=est&cl=4#>
- ⁶³ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2010). Censo de Población y Vivienda. Recuperado de: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/tabuladosbasicos/default.aspx?c=27302&s=est>
- ⁶⁴ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁶⁵ Medina, S. (2012). Transformando la movilidad urbana en México: Hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico2.pdf>
- ⁶⁶ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁶⁷ Ídem.
- ⁶⁸ INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino.
- ⁶⁹ SEDEMA (2012). Inventario de emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México. Contaminantes Criterio. 2010. Recuperado de: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/inventarios_emisiones2010/IEcriterio10_.pdf
- ⁷⁰ Ídem.
- ⁷¹ Organización Mundial de la Salud (2011). Calidad del aire y salud. Recuperado de: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>
- ⁷² Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2003). Guía metodológica para la estimación de emisiones vehiculares en ciudades mexicanas. Recuperado de: <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/download/618.pdf>
- ⁷³ Organización Mundial de la Salud (2011). Calidad del aire y salud. Recuperado de: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>
- ⁷⁴ García-Sancho C. et. al. (2012). Prevalencia y riesgos asociados con pacientes adultos con asma de 40 años o más de la Ciudad de México: estudio de base poblacional. Instituto Nacional de Salud Pública. Recuperado de: http://bvs.insp.mx/rsp/_files/File/2012/vol%2054%20No%204/9Prevale.pdf
- ⁷⁵ Organización Mundial de la Salud (2011). Calidad del aire y salud. Recuperado de: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>
- ⁷⁶ INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159
- ⁷⁷ TSJDF (2012). Estadísticas del Instituto de Ciencias Forenses y de los Médicos Auxiliares del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal. Recuperado de: http://estadistica.tsjdf.gob.mx/portal/docs/Anuario2012/capitulo_5.pdf

- ⁷⁸ Medina, S. (2012). La importancia de la reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>
- ⁷⁹ INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino 2007.
- ⁸⁰ Estimación propia (2013). Datos obtenidos de INEGI (2007). EOD 2007.
- ⁸¹ Ídem.
- ⁸² PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁸³ Estimación propia con base en información oficial con AEP (2013).
- ⁸⁴ Estimación propia con base en información con entes públicos. El valor de 130% considera una ocupación al 100% de cajones en la vialidad y un 30% de utilización en espacios ilegales como banquetas y pasos peatonales.
- ⁸⁵ Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal. Recuperado de http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/enero04_29_8_ter.pdf
- ⁸⁶ CTSEMBARQ México (2013). Metrobús. Recuperado de: <http://www.ctsmexico.org/node/5>
- ⁸⁷ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ⁸⁸ INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino 2007.
- ⁸⁹ Estimación propia con base en información oficial con SEDEMA (2013).
- ⁹⁰ SEDEMA-ECOBICI (2012). Tercer conteo de ciclistas en el polígono del sistema integral de bicicletas públicas del Distrito Federal.
- ⁹¹ Ídem.
- ⁹² PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal (2013-2018).
- ⁹³ CDHDF, CIADH e ITDP (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012. Recuperado de: http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/2013/movilidad_2013.pdf
- ⁹⁴ Secretaría de Salud (2008). Sistema Nacional de Información de Salud de México 2008. Recuperado de <http://sinais.salud.gob.mx/mortalidad/>.
- ⁹⁵ INEGI (2013). Las personas con discapacidad en México: una visión al 2010.
- ⁹⁶ Secretaría de Salud et. al. (2005). Diagnóstico Espacial de la Movilidad de los Accidentes de Tránsito en el Distrito Federal.
- ⁹⁷ INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159
- ⁹⁸ INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/lib/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?c=13159
- ⁹⁹ Ídem.
- ¹⁰⁰ Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2010), Observatorio Nacional de Lesiones.
- ¹⁰¹ Ídem.
- ¹⁰² Organización Mundial de la Salud (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf
- ¹⁰³ SEDESOL, SEGOB, CONAPO, INEGI (2012). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010. 2013. Recuperado de: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Delimitacion_zonas_metropolitanas_2010_Capitulos_I_a_IV
- ¹⁰⁴ Instituto Nacional de Salud Pública (2013). Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012. Resultados por entidad federativa, Distrito Federal. Recuperado de: <http://ensanut.insp.mx/informes/DistritoFederal-OCT.pdf>
- ¹⁰⁵ Ídem.
- ¹⁰⁶ Ídem
- ¹⁰⁷ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹⁰⁸ Ídem.
- ¹⁰⁹ UNAM (2009). Diagnóstico sobre movilidad no motorizada y los potenciales corredores verdes e infraestructura vial adecuada en la Ciudad de México. Incluye tramos de viaje caminados, tiempos de transbordo y tiempos de cambio entre modos. No contempla la diferencia de velocidad de traslado de acuerdo a la hora de viaje.
- ¹¹⁰ Centro Nacional de Metrología (2013). Recuperado de http://www.cenam.mx/CNM-MMM-PT-003.aspx#Tabla_13i._Longitud
- ¹¹¹ Instituto de Aire Limpio (2007). Revisión crítica de información sobre el proyecto de restricción vehicular sabatina. Recuperado de: <http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/revisioncritica.pdf>
- ¹¹² PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹¹³ Boletín FAL (2012). Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. Institucionalidad, comodidad y servicios de transporte sostenibles, de CEPAL. Recuperado de: <http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/6/48956/FAL-316-WEB.pdf>

- ¹¹⁴ Ídem.
- ¹¹⁵ INEGI (2010). México en cifras. Recuperado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx?e=9>
- ¹¹⁶ Instituto de la Juventud DF (2013). Consulta de Tendencias Juveniles 2013. Recuperado de: <http://www.jovenes.df.gob.mx/Consulta.pdf>
- ¹¹⁷ Estimación propia con base en comunicación con entes públicos (2013).
- ¹¹⁸ SETRAVI (2013). Anuario 2012.
- ¹¹⁹ Alcaldía de Medellín (2014). Educación y cultura para la movilidad. Recuperado de: <http://www.medellin.gov.co/transito/educacion.html>
- ¹²⁰ Mayor of London (2010). Mayor's Transport Strategy. Executive summary. (Alcalde de Londres. (2010). Estrategia de Transporte del Alcalde. Resumen ejecutivo. Londres: Autoridad del Gran Londres). Recuperado de: http://www.london.gov.uk/sites/default/files/MTS_Executive_Summary.pdf
- ¹²¹ Ayuntamiento de Barcelona (2012). Plan de Movilidad Urbana de Barcelona. Recuperado de: http://w110.bcn.cat/portal/site/Mobilitat/menuitem.9a8066d1d6190a2591f791f7a2ef8a0c/?vgnextoid=560ace3a4c77b210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextchannel=560ace3a4c77b210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&lang=es_ES
- ¹²² New York City Department of Transportation (2013). Sustainable Streets 2013 and Beyond. (Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (2013). Calles Sostenibles 2013 y más allá.) Recuperado de: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-dot-sustainable-streets-lowres.pdf>
- ¹²³ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹²⁴ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹²⁵ SEDEMA (2012). Inventario de emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México - Contaminantes criterio 2010. Recuperado de: http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/inventarios_emisiones2010/IEcriterio10_.pdf
- ¹²⁶ Instituto de Ingeniería-UNAM (2006). Estudio integral metropolitano del transporte de carga y medio ambiente para el Valle de México.
- ¹²⁷ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹²⁸ Estimación propia con base en comunicación oficial con SEDECO (2013).
- ¹²⁹ Aviso por el que se dan a conocer los horarios de circulación y maniobra que deben observar los prestadores del servicio de transporte de carga en cualquiera de sus modalidades en el Distrito Federal, de conformidad con el «Programa de regulación del transporte de carga en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México». Gaceta Oficial del Distrito Federal. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/Junio08_19_359.pdf
- ¹³⁰ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹³¹ Ídem.
- ¹³² PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹³³ INEGI (2007). Encuesta Origen-Destino.
- ¹³⁴ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹³⁵ Ídem.
- ¹³⁶ PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y proyecciones de la movilidad del Distrito Federal 2013-2018.
- ¹³⁷ Ídem.

Referencias

Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/522fe67482e50.pdf

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. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/52a7e376a1ec4.pdf

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://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/AGOSTO_26_09.pdf

Alcaldía de Medellín (2014). Educación y cultura para la movilidad. Recuperado de <http://www.medellin.gov.co/transito/educacion.html>

Aviso por el que se dan a conocer los horarios de circulación y maniobra que deben observar los prestadores del servicio de transporte de carga en cualquiera de sus modalidades en el Distrito Federal, de conformidad con el «Programa de regulación del transporte de carga en el perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México». Gaceta Oficial del Distrito Federal. Recuperado de:

http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/Junio08_19_359.pdf

Ayuntamiento de Barcelona (2012). Plan de Movilidad Urbana de Barcelona. Recuperado de

http://w110.bcn.cat/portal/site/Mobilitat/menuitem.9a8066d1d6190a2591f791f7a2ef8a0c/?vgnextoid=560ace3a4c77b210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&vgnnextchannel=560ace3a4c77b210VgnVCM10000074fea8c0RCRD&lang=es_ES

Boletín FAL (2012). Facilitación del transporte y el comercio en América Latina y el Caribe. Institucionalidad, comodidad y servicios de transporte sostenibles, de CEPAL. Recuperado de:

<http://www.eclac.cl/Transporte/noticias/bolfall/6/48956/FAL-316-WEB.pdf>

Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad. Recuperado de:

http://www.hic-al.org/eventos.cfm?evento=941&id_categoria=13

CDHDF, CIADH e ITDP (2013). Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012.

Recuperado de http://directorio.cd hdf.org.mx/libros/2013/movilidad_2013.pdf

Centro Nacional de Metrología (2013). Recuperado de http://www.cenam.mx/CNM-MMM-PT-003.aspx#Tabla_13i._Longitud

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de:

http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/1_07072014.pdf

CTS-EMBARQ México (2013). Metrobús 2013. Recuperado de <http://www.ctsmexico.org/node/5>

Decreto por el que se establecen los Lineamientos para la Accesibilidad Universal y la Atención Prioritaria de las Personas con Discapacidad y en Situación de Vulnerabilidad en las Dependencias, Órganos Desconcentrados y Entidades de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de:

http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/512311e17e23f.pdf

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-9b5ce43831331ae2de03c99c34d3e90c.pdf>

García-Sancho C. et. al. (2012). Prevalencia y riesgos asociados con pacientes adultos con asma de 40 años o más de la Ciudad de México: estudio de base poblacional. Instituto Nacional de Salud Pública. Recuperado de:

<http://bvs.insp.mx/rsp/ files/File/2012/vol%2054%20No%204/9Prevale.pdf>

Instituto de Aire Limpio (2007). Revisión crítica de Información sobre el proyecto de restricción vehicular sabatina.

Recuperado de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/revisioncritica.pdf>

INEGI (2007). Encuesta Origen -Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México 2007.

INEGI (2010). Censo de población y vivienda 2010. Recuperado de <http://www.censo2010.org.mx/>

INEGI (2010). Marco Geoestadístico Nacional, para límites estatales y delegacionales.

INEGI (2010). México en cifras. Recuperado de:

<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/default.aspx?e=9>

INEGI (2011). Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas. _Recuperado de

<http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14744&c=23705&s=est&cl=4#>

INEGI (2012). Vehículos de motor registrados en circulación. Recuperado de <http://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/consulta.asp?p=14745&c=23717&s=est&cl=4#>

INEGI (2012). Zonas Metropolitanas de los Estados Unidos Mexicanos. Censos Económicos 2009. Recuperado de: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/economicos/2009/zona_metro/zmeum_ce_20091.pdf

INEGI (2013). Las personas con discapacidad en México: una visión al 2010. http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/discapacidad/702825051785.pdf

Instituto de Ingeniería-UNAM (2006). Estudio integral metropolitano del transporte de carga y medio ambiente para el Valle de México.

Instituto de la Juventud DF (2013). Consulta de Tendencias Juveniles 2013. Recuperado de: <http://www.jovenes.df.gob.mx/Consulta.pdf>

Instituto Nacional de Ecología (2005). Movilidad en la Ciudad: Transporte y Calidad de Vida. Recuperado de: http://www.inecc.gob.mx/descargas/calair/folleto_mov_urbana.pdf

Instituto Nacional de Salud Pública (2013). Encuesta nacional de salud y nutrición 2012. Resultados por entidad federativa. Recuperado de <http://ensanut.insp.mx/informes/DistritoFederal-OCT.pdf>

Ley de Movilidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/df335356af9d93c68cac837125d30308.pdf

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-d8670f35a7ed22e157f42da57d28981e.pdf>

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-2b8d3b2a2a732a526a88b7f8e9bf2a14.pdf>

Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-86f3cf69f9436e545a7fdb2b38edfc93.pdf>

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado de: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-c049b4499b032c56d3013fa8291404d5.pdf>

Mayor of London (2010). Mayor's Transport Strategy. Executive summary. (Alcalde de Londres. (2010). Estrategia de Transporte del Alcalde. Resumen ejecutivo. Londres: Autoridad del Gran Londres). Recuperado de: http://www.london.gov.uk/sites/default/files/MTS_Executive_Summary.pdf

Medina, S. (2012). La importancia de la reducción del uso del automóvil en México. Tendencias de motorización, del uso del automóvil y de sus impactos. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>

Medina, S. (2012). Transformando la movilidad urbana en México: Hacia ciudades accesibles con menor uso del automóvil. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Transformando-la-movilidad-urbana-en-Mexico2.pdf>

New York City Department of Transportation (2013). Sustainable Streets 2013 and Beyond. (Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (2013). Calles Sostenibles 2013 y más allá.) Recuperado de: <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-dot-sustainable-streets-lowres.pdf>

Organización Mundial de la Salud (2011). Calidad del aire y salud. Recuperado de: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/>

Organización Mundial de la Salud (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado de: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

PUEC-UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018.

Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal. Recuperado de http://www.consejeria.df.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/enero04_29_8_ter.pdf

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2003). Guía metodológica para la estimación de emisiones vehiculares en ciudades mexicanas. Recuperado de: <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones/download/618.pdf>

Secretaría de Salud (2008). Sistema Nacional de Información de Salud de México 2008. Recuperado de <http://sinais.salud.gob.mx/mortalidad/>

Secretaría de Salud et. al. (2005). Diagnóstico Espacial de la Movilidad de los Accidentes de Tránsito en el Distrito Federal.

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2010). Observatorio nacional de lesiones.

SEDEMA (2012). Inventario de emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México: contaminantes criterio 2010. Recuperado de http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/inventarios_emisiones2010/IEcriterio10_.pdf

SEDEMA-ECOBICI (2012). Tercer conteo de ciclistas en el polígono del sistema integral de bicicletas públicas del Distrito Federal. Documento preliminar.

SEDESOL, SEGOB, CONAPO e INEGI (2012). Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010. Recuperado de http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Delimitacion_zonas_metropolitanas_2010_Capitulos_I_a_IV

SETRAVI (2013). Anuario 2012.

TSJDF (2012). Estadísticas del Instituto de Ciencias Forenses y de los Médicos Auxiliares del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal. Recuperado de: http://estadistica.tsjdf.gob.mx/portal/docs/Anuario2012/capitulo_5.pdf

UNAM (2009). Diagnóstico sobre movilidad no motorizada y los potenciales corredores verdes e infraestructura vial adecuada en la Ciudad de México.

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2011). World Urbanization Prospects: The 2011 Revision. Population of Capital Cities in 2011 (Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población. Perspectivas de la urbanización mundial. Revisión 2011. Población de Ciudades Capitales en 2011). Recuperado de: http://esa.un.org/unup/CD-ROM/WUP2011-F13-Capital_Cities.xls

Los alcances establecidos en el presente Programa Sectorial estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, 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.
