



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

# PRIMER INFORME ANUAL

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

Diciembre 2018 - Septiembre 2019





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

# PRIMER INFORME ANUAL

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

Diciembre 2018 - Septiembre 2019



# ÍNDICE

8 INTRODUCCIÓN

## 11 INTEGRAR

- 13 EXPANSIÓN DE LA COBERTURA DE REDES DE TRANSPORTE MASIVO
- 29 INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO
- 33 REFORMA INTEGRAL DEL TRANSPORTE CONCESIONADO
- 35 PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD 2020 - 2024

## 37 MEJORAR

- 39 RESCATE Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO
- 47 GESTIÓN DEL TRÁNSITO Y ESTACIONAMIENTOS
- 51 REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PRIVADOS DE MOVILIDAD
- 55 IMPULSO A LA INNOVACIÓN Y MEJORA TECNOLÓGICA
- 59 TRANSPORTE DE CARGA
- 61 MEJORA DE LA ATENCIÓN CIUDADANA

## 65 PROTEGER

- 67 POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL ORIENTADAS AL CAMBIO DE CONDUCTA
- 75 INFRAESTRUCTURA SEGURA Y CON ACCESIBILIDAD PARA CAMINAR Y MOVERSE EN BICICLETA
- 85 PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

# INTRODUCCIÓN

El Gobierno de la Ciudad de México reconoce la movilidad como un derecho fundamental de las personas que les permite acceder a las oportunidades de empleo, bienestar y recreación que ofrece la Capital. Desafortunadamente, la movilidad en la Ciudad de México se ha caracterizado por la fragmentación, la ineficiencia y la profundización de las inequidades geográficas y sociales. Los altos costos económicos, sociales y medioambientales derivados de un sistema ineficaz e insuficiente resultan en una menor calidad de vida para la población. En particular, los crecientes tiempos de traslado y el alto porcentaje de ingresos destinados al transporte implican un alto costo de oportunidad para los habitantes, situación que se ve agravada por el abandono de la infraestructura y la insuficiencia de los servicios de transporte público y no motorizado, especialmente en las periferias de la Ciudad.

Por esta razón, el Programa de Gobierno de la Ciudad de México 2018-2024, tiene como uno de sus ejes principales el proveer más y mejor movilidad, con la meta de que ésta sea segura, limpia y que disminuya tiempos de traslado.

La Estrategia de Movilidad de la Ciudad de México, plasmada en el *Plan Estratégico de Movilidad 2019*, tiene como objetivo principal posicionar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana. Este Plan se articula alrededor de tres ejes estratégicos:

**INTEGRAR** los distintos sistemas de transporte de la Ciudad en forma física, operacional, de modo de pago y de imagen.

**MEJORAR** la infraestructura y los servicios de transporte existentes con el objetivo de aumentar las condiciones de accesibilidad de las personas, mejorar las condiciones de viaje, disminuir los tiempos de traslado y transparentar los distintos sistemas de movilidad.

**PROTEGER** a las personas que utilizan los distintos sistemas de transporte, por medio de la provisión de infraestructura y servicios incluyentes, dignos y seguros.

Además, estos ejes estratégicos se apoyan en seis principios transversales que guían a todos los programas y proyectos desarrollados en el marco del Plan Estratégico:

**Sustentabilidad**, a través de la promoción de modos y tecnologías bajos en carbono.

**Innovación**, por medio de la introducción de tecnologías y procedimientos orientados a maximizar la eficiencia de la red de transporte y a mejorar los procesos de planificación, gestión y monitoreo de los programas y proyectos.

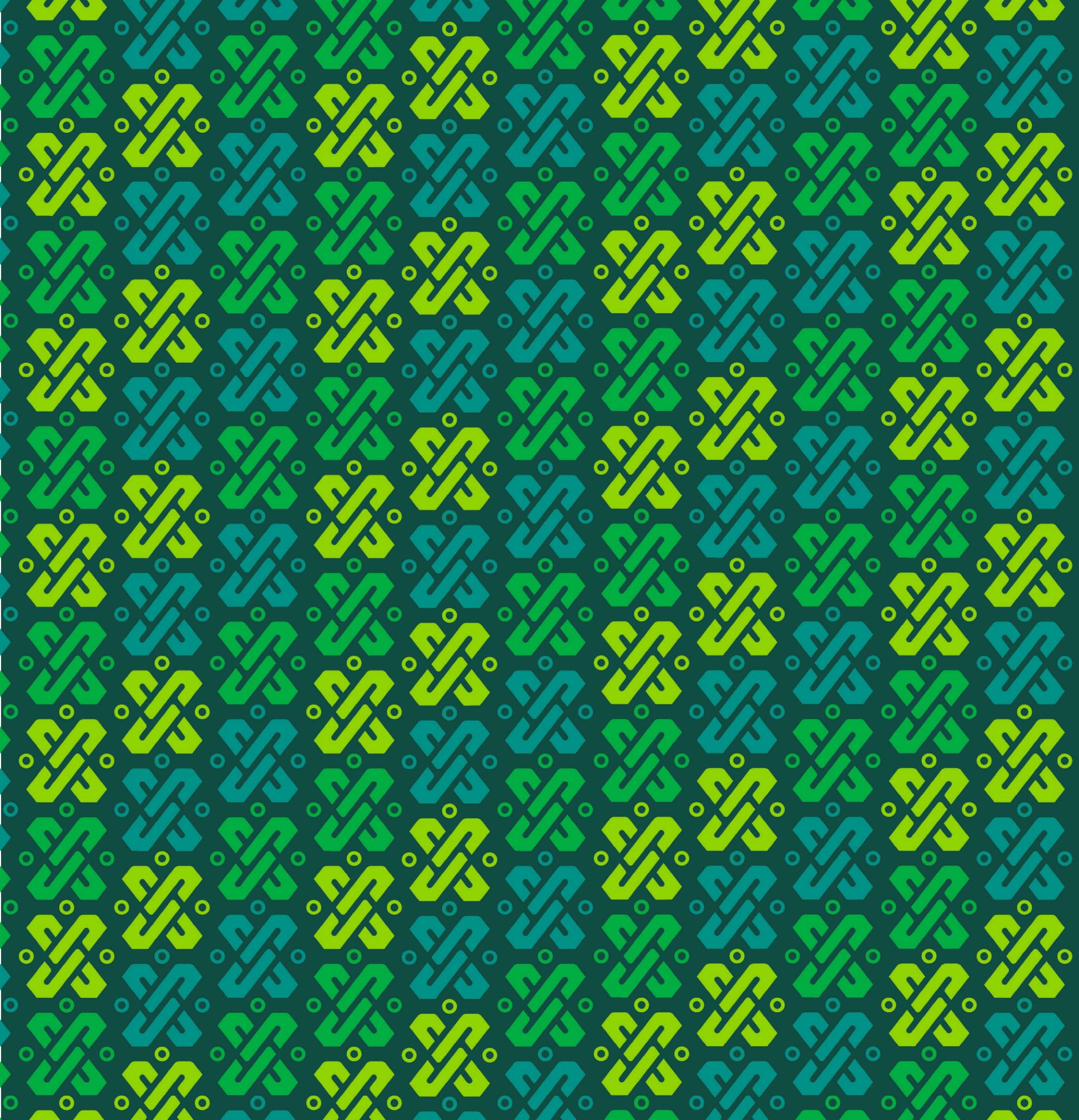
**Equidad**, mediante el desarrollo de iniciativas orientadas a favorecer a los sectores más vulnerables de la ciudad, especialmente aquellos que habitan en las periferias de escasos recursos.

**Género**, atendiendo tanto la violencia hacia las mujeres en los distintos sistemas de transporte de la ciudad como sus necesidades particulares de viaje.

**Transparencia**, en la discusión y desarrollo de políticas, programas, proyectos y en la utilización de recursos.

**Calidad**, en la provisión de infraestructura y servicios.

En este informe, se detallan los logros que en materia de movilidad han conseguido la Secretaría de Movilidad y los Organismos que conforman el Sistema Integrado de Transporte durante el periodo del 5 de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019.



# INTEGRAR

Con el objetivo de remediar la fragmentación interinstitucional que ha caracterizado al sector de movilidad de la Ciudad de México, en la presente Administración, nos hemos enfocado en promover una mayor integración y coordinación entre los diferentes entes públicos que administran el transporte público de la ciudad.

Por esta razón, la Secretaría de Movilidad ha afianzado su posición como cabeza de sector, lo que permite garantizar la planeación y gestión integral de la movilidad en toda la entidad. De ello, han derivado varias acciones para institucionalizar la coordinación central del sector, entre los que se cuentan (y se detallarán más adelante) la expansión de la cobertura de redes de transporte masivo, acciones para la integración del sistema de transporte público y todos sus organismos, y la reforma integral del sistema de transporte concesionado.

Esta coordinación se ha institucionalizado con la instalación, el primero de marzo de 2019, del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público (SIT), cuyo objetivo es “diseñar, implementar, ejecutar y evaluar la articulación física, operacional, informática, de imagen y de medio de pago del Sistema Integrado de Transporte Público”.

Como parte de los esfuerzos para hacer realidad la visión de “Una Ciudad, un Sistema”, se estableció la **Red de Movilidad Integrada (MI)**, conformada por los organismos de transporte público administrados por la ciudad: el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), el Sistema de Transporte Colectivo Metro, la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), Metrobús, el Órgano Regulador del Transporte (ORT; que incluye a los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y el nuevo sistema de transporte público Cablebús), así como el sistema ECOBICI a cargo de la Secretaría de Movilidad.



Talleres del Sistema de Transporte Colectivo Metro

## EXPANSIÓN DE LA COBERTURA DE REDES DE TRANSPORTE MASIVO

### SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO CABLEBÚS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El Sistema de Transporte Público Cablebús es una nueva y eficiente opción para dar servicio a los habitantes de las zonas periféricas de la Ciudad de México con condiciones topográficas de difícil acceso y cuya población, en consecuencia, padece inequidades geográficas y sociales. Esta forma de transporte masivo, que opera mediante cabinas que se trasladan a través de cables aéreos, brindará a las personas usuarias un servicio ágil, eficiente, seguro, incluyente y amable con el ambiente, lo que permitirá reducir los tiempos y costos de viaje, brindando conexiones rápidas a las estaciones del Metro y otros sistemas de transporte público.

Construiremos cuatro líneas para el 2024. En 2019, iniciaron los trabajos para las Líneas 1 y 2. En el proceso de contratación de la construcción de la Línea 1, Cuauhtémoc – Indios Verdes, se tuvo la asesoría técnica y acompañamiento de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS)<sup>1</sup> para garantizar un proceso de contratación transparente y al menor costo.

La primera Línea operará con cinco estaciones y una antena en la alcaldía Gustavo A. Madero. Tendrá una extensión de 9.4 km y una capacidad máxima de 160 mil pasajeros por día. Se estima un ahorro en el tiempo de traslado de 54 por ciento, lo cual equivale a una disminución de hasta 35 minutos por viaje. Las estaciones que la conformarán serán: Indios Verdes, Ticomán, La Pastora, Campos de Madero, Cuauhtémoc y Tlalpexco.

La Línea 2, Constitución de 1917 – Santa Catarina, operará con ocho estaciones y tendrá una longitud aproximada de 11.2 km. Las estaciones que conformarán la Línea 2 serán: Constitución de 1917, Quetzalcóatl, Buenavista, Tenorios, Xalpa, Lomas de la Estancia, San Miguel Teotongo y Santa Martha, en la Alcaldía de Iztapalapa.

<sup>1</sup> La UNOPS es el órgano de las Naciones Unidas creado en 1994 para la asistencia técnica, administración, gestión y transparencia de proyectos, obras, adquisiciones y otros servicios de apoyo.

Al cierre de este informe, concluyó el proceso de licitación de la construcción de la Línea 1, en Modalidad de Proyecto Integral a Precio Alzado y Tiempo Determinado, siendo contratada la empresa Doppelmayr México, que participa en forma conjunta con Gami Ingeniería e Instalaciones, S.A. de C.V. y DoppelmayrSelbahnenGmbH.

Asimismo, trabajamos en los estudios previos para la Construcción de la Línea 1 Cuauhtémoc – Indios Verdes y hemos adjudicado el Proyecto de la Línea 2 Constitución de 1917 – Santa Catarina, siendo contratada la empresa Leitner Ropeways.

## RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)

La Red de Transporte de Pasajeros garantiza que la movilidad esté al alcance de todas y todos los habitantes de la Ciudad de México, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición y sobre todo a costos accesibles. Ofrecemos un servicio de calidad, a bajo costo, que apoya la economía familiar y que opera con una reducción importante en los tiempos de traslado. Con el objetivo de incrementar la cobertura y satisfacer diferentes tipos de necesidades, brindamos cinco tipos de servicio:

Nueva Unidad de la Red de Transporte de Pasajeros



Ordinario, Expreso, Ecobús, Nochebús y Atenea, con los que trasladamos aproximadamente a 450 mil personas de manera cotidiana. Atendemos con la RTP, además, los Servicios Especiales Emergentes en los corredores de otros sistemas que hayan sufrido alguna contingencia o suspensión para no afectar a las personas usuarias.

Durante los primeros ocho meses de este gobierno con la RTP, transportamos a un total de 99.1 millones de personas, con un parque vehicular promedio en ruta de 736 unidades, en día hábil, y 381 unidades en sábados y domingos. Asimismo, ofrecemos servicio gratuito a 18.5 millones de personas con discapacidad, adultos mayores y niños menores de cinco años. En Servicios Especiales Emergentes, en el período del informe, atendimos a las líneas B, 3, 6 y 7 del Sistema de Transporte Colectivo Metro y al Tren Ligero del Servicio de Transportes Eléctricos, con un total de 1.1 millones de viajes.

## NUEVAS RUTAS Y UNIDADES EN LA RTP

Con el propósito de renovar, modernizar, ampliar el servicio y mejorar las condiciones de transporte en la RTP, estamos previendo una compra de hasta 800 autobuses nuevos durante la administración 2019-2024. La Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) nos está dando acompañamiento para tres Licitaciones Públicas Internacionales con las que se comprarán, en el transcurso de este año, un total de 188 autobuses nuevos con motor a diésel y tecnología de bajas emisiones, de los cuales 18 serán autobuses articulados para la renovación de la flota del Metrobús.

Incorporamos a la flota vehicular de RTP y pusimos en circulación 70 autobuses nuevos, que destacan por su accesibilidad y comodidad; por sus características de entrada baja, rampa manual y sistema de arrodillamiento permiten el fácil ascenso y descenso de personas con discapacidad, personas que usan silla de ruedas, adultas mayores o mujeres embarazadas, y cuentan con botón de timbre en zonas accesibles, placa *braille*, y asiento abatible especial para perro de asistencia. Además de otras características tecnológicas, como cuatro cámaras de seguridad, botón de pánico, sistema GPS, que permiten el monitoreo integral de los autobuses, extracción de aire, tecnología Euro V de bajas emisiones contaminantes y radio de comunicación.

Las 70 unidades nuevas se incorporaron a seis rutas principales de RTP, de los siguientes corredores: Circuito Bicentenario, Aragón a Panteón San Isidro, Aragón a Metro Chapultepec, UCTM Atzacolco a Carmen Serdán, San Felipe de Jesús a Central de Abastos y Reclusorio Norte a Metro Hidalgo. Con esta acción, se mejoran las condiciones de movilidad y accesibilidad de la ciudadanía (principalmente, de las alcaldías en donde circulan los nuevos autobuses: Álvaro Obregón, Benito Juárez, Azcapotzalco, Coyoacán, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza), se disminuyen tiempos de traslado y se optimizan las condiciones de viaje de aproximadamente 15 millones 559 mil 488 personas usuarias de las seis rutas.

Asimismo, iniciamos un programa intensivo de rescate de autobuses para rehabilitar el parque vehicular que se encontraba inoperable. Dimos mantenimiento a 306 autobuses: 156 presentaban fallas menores, los 150 restantes tenían más de 60 días detenidos por falta de refacciones, de autorización para la reparación o descuido en el seguimiento a su estatus. Con la rehabilitación de estas unidades, y gracias al trabajo del personal de mantenimiento en los Módulos de RTP, logramos poner en circulación a más de 800 autobuses en ruta, con la consecuente reducción de los tiempos de espera para las personas usuarias. Adicionalmente, en las próximas semanas daremos mantenimiento correctivo a 30 unidades mensuales.

Con el objetivo de satisfacer eficientemente la demanda de transporte en las zonas periféricas de la Ciudad, determinamos ampliar la cobertura de rutas de RTP para transportar de manera segura, eficiente y económica a los habitantes de las alcaldías Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón, Benito Juárez y Cuajimalpa. Las propuestas de ruta son Flamencos a Caseta de Cobro, República del Salvador a Deportivo Xochimilco, Flamencos a Fuentes Brotantes, Metro Taxqueña a San Gregorio. También, se cubren las 2 rutas que, por falta de mantenimiento, dejó de prestar el CEDABÚS en las instalaciones de la Central de Abastos.

Adicionalmente y con el objetivo de satisfacer la demanda de las familias de las colonias pertenecientes a las alcaldías Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón, Benito Juárez y Cuajimalpa para mejorar sus condiciones de traslado, realizamos las siguientes propuestas de ruta: Aragón – Metro El Rosario, Metro Cuatro Caminos - Peñón de los Baños, San Bartolo Ameyalco – Metro Zapata y Centro Comercial Santa Fe – Metro Mixcoac.

Hicimos los estudios geográficos y de campo necesarios, y tomamos en cuenta las propuestas de las personas usuarias, para determinar los puntos más adecuados para el ascenso y descenso en cada una de las rutas propuestas.

### SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS (STE)

Como prioridad de esta administración, atendemos el estado de abandono y deterioro del equipamiento, infraestructura y servicios que brinda el Servicio de Transportes Eléctricos con objeto de hacerlo más accesible, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje y transparentar su gestión. Como parte de estas acciones llevamos a cabo los siguientes proyectos:

#### ADQUISICIÓN DE NUEVOS TROLEBUSES

Luego de más de veintidós años sin que fuera renovada la flota de trolebuses de la Ciudad, este año adquirimos 40 unidades nuevas de última generación. Para ello realizamos una licitación pública internacional con el acompañamiento de la Oficina de las Naciones



Nuevo modelo de Trolebús, dará servicio en Eje Central

Unidas de Servicios para Proyectos (UNOPS) para dar transparencia al proceso de compra, asegurando la mejor calidad a los menores precios.

Con esta licitación y dada la competencia internacional a la que dio lugar, conseguimos un mejor precio para los trolebuses, razón por la cual se asignó un remanente de 239 millones de pesos más para adquirir unidades adicionales. A finales de 2019, habremos adquirido un total de 63 trolebuses serie 2020 de última generación, lo que representa una inversión total de 456.3 millones de pesos.

Los nuevos trolebuses serán de entrada baja, totalmente accesibles para personas con discapacidad y movilidad limitada, con espacio para perro de asistencia, cámaras de video-vigilancia y espacios exclusivos para mujeres. Las unidades contarán con baterías que les permitirán circular hasta 70 km libres de cables.

El primer trolebús se presentó a la ciudadanía el pasado 13 de septiembre y actualmente le estamos realizando una serie de pruebas estáticas y dinámicas. Igualmente, estamos capacitando a los operadores y mecánicos que serán responsables de las nuevas unidades.

Los 62 trolebuses restantes se encuentran en fabricación y entrarán en operación en diciembre de 2019 en el Eje Central, con lo cual se duplicará el número de unidades en servicio en este Corredor Cero Emisiones. Con esta adquisición incrementaremos de 50 mil a 100 mil el número de viajes en día hábil. Esto reducirá los tiempos de espera hasta en 50 por ciento. Por ser totalmente eléctricos, la incorporación de los nuevos trolebuses contribuirá a reducir las emisiones diarias en 218 toneladas de CO<sub>2</sub> equivalentes.

### MANTENIMIENTO AL SISTEMA DE VÍAS DEL TREN LIGERO

Con la finalidad de restablecer la capacidad operativa y la seguridad del servicio, disminuir los tiempos de traslado, incrementar la oferta de espacios y brindar un servicio de transporte público en condiciones de rapidez, fiabilidad y comodidad, iniciamos una operación de mantenimiento del Tren Ligero. Del 1° de julio al 31 de diciembre del año en curso, realizaremos los trabajos de mantenimiento mayor a las vías en un tramo de 5.7 km; desde la Terminal Taxqueña a la estación Estadio Azteca.

Esta actividad consiste en la renovación de rieles y mejora de la base de la vía, con lo cual atenderemos el estado de deterioro en el que se encuentra este sistema de transporte debido a su antigüedad, desplazamientos del subsuelo y la falta de atención integral para su conservación.

Durante el periodo de ejecución de los trabajos, hemos suspendido el servicio en el tramo intervenido, por lo que sustituimos la atención a las personas usuarias con 45 autobuses de la RTP.

El mantenimiento del tren ligero, que reestablecerá su servicio el 31 de diciembre próximo, traerá grandes beneficios para las personas usuarias, entre ellos:

- Eliminación de riesgos de incidentes.
- Reducción del tiempo de viaje Xochimilco-Taxqueña, de 60 minutos a sólo 35, es decir, una reducción de 40 por ciento en el traslado.
- Aumento en el número de personas usuarias: de dos mil 600 personas usuarias hora-sentido a cuatro mil 500 personas, es decir, un incremento de 54 por ciento en la oferta del servicio.
- Reducción en el tiempo de espera de los actuales ocho minutos a cinco, lo que equivale a una reducción del 35 por ciento.

Al cierre de este informe, hemos concluido la primera etapa del retiro del viejo sistema y han arribado las primeras entregas de riel, durmientes y materiales especiales para la instalación del nuevo sistema, dando inicio a la reposición de la vía.

#### REAPERTURA DEL CORREDOR CERO EMISIONES TROLE-BICI EN EL EJE 7 – 7A SUR

Después de un año y cinco meses de suspensión por el cierre de vialidades, luego del sismo del 19 de septiembre de 2017, el pasado 19 de febrero reactivamos el Corredor Cero Emisiones “Eje 7 – 7 A Sur”, que brinda servicio desde San Andrés Tetepilco hasta el Metro Mixcoac.

Con acompañamiento de la Secretaría de Gobierno, la Comisión de Reconstrucción y la alcaldía Benito Juárez, realizamos las acciones para recuperar la vialidad; rehabilitar la instalación eléctrica y reestablecer el servicio en beneficio de las personas usuarias de este transporte público libre de emisiones contaminantes.

El servicio se presta con un promedio de diez trolebuses en día laborable y con el apoyo de cuatro autobuses ecológicos de RTP, en beneficio de más de 13 colonias de las alcaldías Iztapalapa y Benito Juárez.

Al cierre de este informe, hemos atendido conjuntamente con RTP a 1.3 millones de pasajeros.

#### REINCORPORACIÓN AL SERVICIO DE TROLEBUSES Y TRENES

Con la participación de los trabajadores del STE, brindamos mantenimiento intensivo al parque vehicular y material rodante. Se reincorporaron al servicio 20 trolebuses y dos trenes ligeros que se encontraban en talleres. De esta forma mejoramos la oferta de servicio alcanzando hasta 160 trolebuses y 14 trenes ligeros en operación diaria. Al 31 de agosto, la demanda atendida al fue de 37 millones de pasajeros; llegando a 45.49 millones al cierre de septiembre.

#### TROLEBÚS ELEVADO

Estamos realizando los estudios de factibilidad para la construcción de un sistema de trolebús elevado que atenderá a las personas usuarias que

transitan sobre el Eje 8 Sur, en el tramo comprendido entre las terminales del Metro Santa Martha y Constitución de 1917. Estimamos que esta nueva línea atenderá la demanda de 130 mil personas que transitan diariamente sobre esta vialidad para conectarse con la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro. Ya se adjudicó el anteproyecto por parte de la Secretaría de Obras y Servicios.

#### SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO

Iniciamos los trabajos para recuperar la eficiencia y agilidad del Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como la calidad del servicio. Es indispensable iniciar su modernización tecnológica y resolver las fallas que se han incrementado por falta de mantenimiento y negligencia en la conservación de las estaciones. Asimismo, es obligado extender líneas para dar servicio a las personas usuarias que habitan en zonas periféricas de la Ciudad. Trabajamos en los últimos meses en mejoras tecnológicas, de infraestructura, modernización de trenes, mantenimiento mayor a las estaciones y mejoramiento de las zonas de correspondencia.

#### MEJORAR INFRAESTRUCTURA EN LÍNEA 1

La Línea 1 del Metro tiene una longitud de 18.8 km, con una antigüedad, en su mayoría, de 49 años de servicio; muy por encima de su vida útil que es de aproximadamente 35 años. A la fecha, estas vías no han recibido mantenimiento mayor. Al estado de deterioro, hay que agregar que, en la última etapa de construcción, la vía 3 de Pantitlán fue diseñada para operar en un solo sentido. Esto genera grandes problemas para la circulación de los trenes y extrema deficiencia en los tiempos de maniobra.



Técnico del Sistema de Transporte Colectivo Metro



Para atender estos problemas, planteamos la restitución de las condiciones de operación y seguridad de las instalaciones de la vía en la Línea 1; incluyendo la modernización de garajes y patios de maniobras. Con ello, garantizamos la operación eficiente, con infraestructura funcional, lo que ayudará a agilizar la salida de los trenes y aumentará la capacidad de transporte para las personas usuarias de esta Línea. Hemos iniciado ya el proceso de contratación de obras, incluida la sustitución y mantenimiento de rieles.

### MODERNIZACIÓN DE TRENES DE LAS LÍNEAS 1 Y 3

Estamos disponiendo la compra de 30 nuevos trenes para renovar la flota de la Línea 1, que realizaremos en un nuevo contrato bajo el esquema de PPS (Proyecto de Prestación de Servicio) que considera el arrendamiento y mantenimiento de trenes. Este esquema permite programar y garantizar el financiamiento, disponibilidad y mantenimiento de los trenes, de tal manera que haya un flujo permanente durante toda la prestación del servicio. Este arreglo permite al Gobierno posicionarse como un proveedor de servicio más que un comprador de bienes.

Adicionalmente, se requiere una modernización inmediata del material rodante (es decir, trenes e infraestructura móvil) de la Línea 3. Aumentaremos el número de trenes en uso, mediante el reemplazo de trenes antiguos y el mantenimiento de unidades deterioradas. Esta iniciativa incluye la renovación del interior de los vagones con materiales de alta resistencia para evitar que se deterioren con facilidad; la renovación del sistema de puertas, del sistema de tracción frenado y del sistema de pilotaje automático. Modernizaremos 29 de 40 trenes (modelo NM-79) en servicio de esta Línea para obtener tasas de avería similares a la de uno nuevo. Esto reducirá los tiempos de traslado de las personas usuarias proporcionando un mayor nivel de fiabilidad del servicio.

Hemos adoptado un programa permanente de contención de averías en la Línea 3, el cual ha permitido disminuirlas en 5.3 por ciento hasta este momento.

Tren del Sistema de Transporte Colectivo Metro

### MANTENIMIENTO MAYOR A ESTACIONES DE LÍNEA 1 Y 7

La infraestructura de las estaciones de la Líneas 1 y 7 está deterioradas. Aunque se han realizado medidas para organizar a las personas usuarias en las estaciones de correspondencia, éstas no han sido suficientes. La falta de señalización adecuada dificulta la toma de decisiones oportunas sobre la dirección de viaje, lo que implica un aumento en el tiempo de traslado. Una señalización más dinámica y la liberación de espacios, tanto al interior como al exterior de las estaciones, facilitará la adecuada gestión de los flujos de pasajeros.

La renovación de las estaciones de la Línea 1, que es el eje estructural del sistema, proporcionará estaciones iluminadas y señalizadas, mejorando la transferencia de las personas usuarias en las estaciones de correspondencia. Esto generará mayor seguridad, una mejor imagen y la reducción de tiempos de traslado. Consideramos, además, la renovación de las 14 estaciones que componen la Línea 7.

Han iniciado los trabajos para la renovación de 6 estaciones de correspondencia de la Línea 1 y 14 estaciones de la Línea 7.

### AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 12 DEL METRO

La ampliación de la Línea 12 del Metro consiste en la construcción de un túnel con 4.6 km de vía, dos estaciones de paso (Valentín Campa y Álvaro Obregón) y una terminal (Observatorio), con el objetivo de conectar la zona de Tláhuac con el poniente de la Ciudad.

Estamos desarrollando la primera de tres etapas. Los trabajos de la fase inicial consisten en las obras de perforación vertical, conocidas como lumbreras, con la finalidad de facilitar la extracción del material de la excavación del túnel. De manera simultánea, se realizan las obras hidráulicas para desviar las tuberías del sistema de drenaje de la Ciudad de México, correspondientes a los ríos Becerra y Tacubaya.

Con la ampliación de la Línea 12 del Metro, beneficiaremos a 220 mil habitantes y reduciremos 3.75 mil toneladas de emisiones contaminantes por la sustitución de los vehículos automotores que actualmente se utilizan para su traslado. Hemos avanzado en 50 por ciento los trabajos correspondientes a la primera etapa.

### MODERNIZACIÓN DE SUBESTACIONES DE ALTA TENSIÓN

Las Subestaciones de Alta Tensión (SEAT) de Buen Tono, Oceanía y Estrella son los alimentadores de energía eléctrica más importantes para las Líneas 1, 2, y 3 del Metro, con dos alimentadores provenientes de las subestaciones de CFE Nonoalco y Jamaica. Su tecnología es obsoleta (data de principios de los años 60), por lo que es necesario modernizarlos de tal manera que superemos el gran desafío de que el servicio en estas tres líneas no se vea afectado.

Hemos desarrollado las ingenierías básicas para la subestación Buen Tono, considerando para sus componentes tecnologías de punta en ma-

teria energética. Con ello, suministraremos energía eléctrica a las Líneas 1, 2 y 3, de manera más eficiente en beneficio de 3.1 millones de pasajeros diarios. Es una tarea indispensable para recuperar la confiabilidad, disponibilidad y seguridad de estas Líneas del Metro.

Al cierre de este informe, se han determinado las bases de licitación de obra pública para la ejecución de obra civil de las Galerías y para la adquisición del equipamiento para la modernización de la subestación Buen Tono.

### PILOTAJE AUTOMÁTICO Y SEÑALIZACIÓN MODERNOS

Derivado de la obsolescencia técnica y funcional del pilotaje automático de Línea 1 y del denominado Sistema de Ayuda a la Conducción, a la Explotación y al Mantenimiento (SACEM) de la Línea B, así como de la falta de refacciones disponibles en el mercado, existen deficiencias en la comunicación de ambos sistemas y una condición técnica no favorable que provoca retrasos en las Líneas 1 y B.

El programa de modernización del Metro tiene entre sus prioridades:

- a. Abatimiento de la obsolescencia electrónica de los diferentes subsistemas, iniciado una fase que hemos denominado Pilotaje Automático Metro (PM50) que significa tener el mismo Pilotaje Automático 135 (PA135) pero cambiando las tarjetas analógicas por tarjetas digitales. Esta implementación permitirá hacer frente a las averías cotidianas en pilotaje automático embarcado y de vías.
- b. Modernización tecnológica para el incremento de capacidad de personas usuarias transportadas con la máxima seguridad, para lo cual se implementará el sistema más avanzado existente *Communications-Based Train Control* (CBTC) para que así la Línea 1 pueda incrementar su frecuencia a 36 trenes/hora lo que significará un aumento de capacidad y disminución en el tiempo de traslado, beneficiando a 1.8 millones de pasajeros diarios.

Al momento de cierre de este informe, el proyecto de Pilotaje Automático PM50 se encuentra en la etapa de diseño. Respecto al CBTC, se ha desarrollado la propuesta técnica para la elaboración de las bases de licitación.

### PROPUESTA CONCEPTUAL DE LA INTEGRACIÓN DEL COMPLEJO OBSERVATORIO

La Línea 1 tiene como una de sus terminales la estación Observatorio, donde se conectarán las Líneas 1, 9 y 12 de Metro con el Tren Interurbano México-Toluca y el Centro de Transferencia Modal (CETRAM), proyectándose como una estación de alta demanda de usuarios.

En consecuencia, se requiere la construcción de un intercambiador modal para operar con todas las facilidades de una terminal de primera categoría, incluyendo los servicios requeridos para brindar la mejor atención al pasajero e interconectar eficientemente todos los medios de transporte superficial y subterráneo que operan en la zona. Este intercambiador se denominará Complejo Observatorio y reducirá los tiempos de transferencia de las personas usuarias, garantizando la distribución de flujos. También, hemos elaborado las bases para iniciar el proceso de licitación.

## AMPLIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL METROBÚS

### AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 5 DEL METROBÚS

Mediante la construcción del Corredor Línea 5 Metrobús, en su Segunda Etapa, daremos continuidad al trazo actual que va de Río de los Remedios a San Lázaro.

Dicho proyecto se ubica en las alcaldías Venustiano Carranza, Iztacalco, Iztapalapa, Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco. El trazo de la ampliación de la Línea 5 sobre el Eje 3 Oriente tendrá una longitud de 18.5 km por sentido, para llegar hasta la Escuela Nacional Preparatoria No.1, en Xochimilco, y contará con 34 estaciones. Respecto a las dimensiones del carril exclusivo, se diseñó un ancho de 3.3 metros en las estaciones y 3.5 metros en el recorrido.

La ampliación de la Línea tendrá conexión con estaciones de las Líneas 1, 8, 9 y B del Metro, y con estaciones de las Líneas 2 y 4 del Metrobús, beneficiando a 95 mil personas usuarias por día hábil.

Cabe señalar que los trabajos de construcción del corredor del Metrobús contemplan una intervención ampliada en acciones como: la renovación del pavimento en carriles adyacentes, banquetas y guarniciones, lo cual beneficia no sólo a las personas usuarias directas de este medio de transporte, sino también a los peatones pues, a través del diseño universal, se garantiza su derecho a la movilidad personal.

Al momento del informe, hemos logrado 40 por ciento de avance y esperamos tener 90 por ciento de la construcción al final del año. Asimismo, hemos participado en mesas de trabajo con diversos grupos vecinales para conocer sus preocupaciones y propuestas para mejorar este proyecto.

### AMPLIACIÓN DE LÍNEA 3 DE METROBÚS DE ETIOPÍA - RÍO CHURUBUSCO

Se tiene contemplada la ampliación de la Línea 3 de Metrobús sobre el Eje 1 Poniente (Av. Cuauhtémoc) desde la intersección con Circuito Interior (Río Churubusco). El trazo analizado contempla una distancia de aproximadamente 4.3 km, en donde existe una cercanía con las estaciones de Etiopía, Eugenia, División del Norte, Zapata y Coyoacán de la Línea 3 del Metro.

Con los datos obtenidos, estimamos que la demanda del corredor será de 30 mil 858 personas. Cabe señalar que el modelado de los estudios referidos continúa en su procesamiento, por lo que los resultados del análisis tendrán un ajuste. Se estima que, adicional a la población viajera, los beneficios se extenderían en las zonas aledañas al proyecto, incluyendo las colonias Narvarte Poniente, Vertiz Narvarte, Letrán Valle, Del Valle Centro, Del Valle Sur, Santa Cruz Atoyac, Xoco, General Anaya y Del Carmen, en las alcaldías Benito Juárez y Coyoacán.

Estamos elaborando el proyecto ejecutivo que incluye el proceso constructivo, adecuaciones geométricas, señalamiento y semaforización. Al 31 de diciembre, se proyecta un avance en la construcción de 40 por ciento.

#### MANTENIMIENTO A LÍNEA 2 DEL METROBÚS

Estamos reparando la carpeta de rodamiento, la señalización e iluminación de la Línea 2 del Metrobús de la estación Tacubaya a Tepalcates. La superficie de rodamiento sobre la que se interviene es de 12 mil m<sup>2</sup>. Estamos colocando elementos de señalización horizontal y de confinamiento e iluminación a lo largo de sus 20 km. Además, realizamos mejoras en el sistema hidráulico y en el de iluminación tanto en estaciones como en el carril confinado. Concluiremos los trabajos hacia fin de año.

#### MANTENIMIENTO MENOR A LA LÍNEA 3 DE METROBÚS

Estamos trabajando en obras de mantenimiento menor de la Línea 3 del Metrobús que circula de Tenayuca a Etiopía, con la rehabilitación de rejillas de ventilación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, mantenimiento a la superficie de rodamiento con concreto de alta resistencia, barrido manual y mecánico, así como aplicación de pintura en guarniciones.

La ejecución del proyecto inició el 17 de febrero de 2019 y culminará el 31 de diciembre de 2019. Se realiza de manera paralela con el proyecto de “Reordenamiento funcional operativo en la estación Etiopía Línea 3 del Metrobús y las adecuaciones viales y geométricas para la interconexión con la estación Etiopía de la Línea 2 del Sistema de Transporte Metrobús”. Estos proyectos permitirán mejorar el desempeño operativo de interconexión en la estación Etiopía entre las Líneas 2 y 3 del Metrobús, con base en demoliciones de banquetas y guarniciones, señalamiento vertical y horizontal, semaforización y habilitado de cruce seguro.

Hasta el momento del informe, se ha dado el mantenimiento menor con la rehabilitación de rejillas en los ductos de ventilación del Sistema de Transporte Colectivo Metro, así como la intervención en una longitud de 12.4 km por sentido en la trayectoria de la Línea 3 de Metrobús, para un avance de 95 por ciento. De igual manera, en el proyecto de reordenamiento de la estación Etiopía se registra 95 por ciento de avance físico.

#### INTERCONEXIÓN DE LA ESTACIÓN ETIOPÍA DE LAS LÍNEAS 2 Y 3 DE METROBÚS

Se realizarán obras de construcción en un retorno operativo entre las Líneas 2 y 3 de Metrobús en la terminal Etiopía. El objetivo es que las personas usuarias puedan trasbordar entre líneas, utilizando la misma plataforma, sin la necesidad de cruzar el Eje 4 Sur para continuar su viaje. Al 31 de diciembre se pretende tener en funcionamiento el terno operativo y los transbordos sobre la Terminal Etiopía Línea 3.

#### CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA ESTACIÓN FÉLIX CUEVAS

Estamos construyendo un cuerpo nuevo de la estación Félix Cuevas de la Línea 1 de Metrobús con el fin de mejorar las condiciones de movilidad y seguridad tanto al interior de la estación, como en el cruce peatonal ubicado en Av. Insurgentes Sur y el Eje 7 Sur. Realizamos mejoras en accesibilidad y en distribución de las rutas que pasan por esta estación. Estamos en proceso de licitación y adjudicación de obra. Se habrán concluido los trabajos al final de año.

#### MANTENIMIENTO AL CARRIL CONFINADO DE METROBÚS LÍNEAS 1 Y 2

Con el programa “Mantenimiento al carril confinado de Metrobús Líneas 1 y 2” buscamos rehabilitar dos mil 100 m<sup>2</sup> de losas y 500 m<sup>2</sup> de elementos de confinamiento con la intervención en 22 estaciones. Hasta el momento hemos concluido el trabajo de mantenimiento de losas y llevamos el 75 por ciento de avance en elementos de confinamiento. Se habrá concluido la obra al final del año.

Metrobús, Juárez  
y Balderas





### MANTENIMIENTO DEL CORREDOR “LÍNEA 2” TEPALCATES – TACUBAYA

El 5 de septiembre iniciamos el mantenimiento correctivo al carril de Metrobús, sustituyendo luminarias y mejorando las instalaciones eléctricas. Estamos colocando señalamiento vertical y horizontal, así como elementos de confinamiento. Se proyecta la conclusión de los trabajos de mantenimiento en el Corredor para fines de este año.

### PROGRAMA DE BICICLETAS PÚBLICAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO ECOBICI

El programa de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México ECOBICI estuvo a cargo de la Secretaría de Medio Ambiente desde su puesta en marcha en 2010 hasta 2019, cuando pasó a las atribuciones de la Secretaría de Movilidad. Este cambio se realizó con el objetivo de asegurar la integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad y a las políticas de transporte de la ciudad, promoviendo la intermodalidad con el transporte público.

En la Secretaría de Movilidad, estamos trabajando para hacer de la bicicleta un modo de transporte cada vez más accesible para la población. Asimismo, buscamos promover una cultura del uso de la bicicleta,

Sistema de Transporte Individual ECOBICI

que promueva la movilidad activa y ayude a reducir la emisión de contaminantes y de gases de efecto invernadero en el sector transporte.

Para evaluar la calidad del servicio que ofrece ECOBICI, durante el primer semestre de 2019, realizamos una encuesta de satisfacción, la cual encontró que el 75 por ciento de las personas usuarias indicó estar satisfecho o muy satisfecho con el servicio y el 80 por ciento señaló estar satisfecho o muy satisfecho con la atención a clientes.

Asimismo, realizamos auditorías de mantenimiento del Sistema ECOBICI para conocer el estado de las bicicletas en calle. Durante el primer semestre de 2019, el 2.5 por ciento de las bicicletas se encontró en estado no funcional (con fallas que inhabilitan su uso correcto o que podrían poner en riesgo al usuario) y el siete por ciento en estado regular (aquellas cuyo uso correcto se dificulta). Estos porcentajes están por debajo de los límites máximos permitidos cinco por ciento y 20 por ciento, respectivamente), lo que indica un funcionamiento adecuado del Sistema.

Entre el 1° de diciembre de 2018 y el 30 de septiembre de 2019, se realizaron 6 millones 981 mil 478 viajes, los cuales evitaron la emisión de 575 ton CO<sub>2</sub>eq. Además, se registraron 21 mil 64 nuevas personas usuarias anuales y 11 mil 771 temporales (9 mil 185 de 1 día, mil 768 de 3 días y 818 de 7 días).

La Secretaría de Movilidad, en conjunto con la Agencia Digital de Innovación Pública, se postuló al programa Lift Open Contracting Partnership en el que participaron más de 70 equipos de más de 30 países, con el objetivo de contar con un acompañamiento técnico en contrataciones públicas para el proyecto “Renovación y expansión del sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México ECOBICI”. Dicho programa ayuda a impulsar mejoras en la calidad de bienes, obras y servicios mediante una contratación pública abierta, justa y efectiva. A inicios de mes nos notificaron la selección de nuestra propuesta, por lo cual, el acompañamiento se llevará a cabo durante 14 meses.



Usuaría de ECOBICI en Reforma



## INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

### INTEGRACIÓN DEL SISTEMA DE PEAJE DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Iniciamos el proceso para establecer un Sistema Único de Recaudo, que permita manejar los recursos de los organismos que conforman la red de transporte público de la Ciudad de forma eficiente, transparente y segura. Este proyecto viene acompañado de la adopción de una Tarjeta Única de Prepago que permita a las personas usuarias del Sistema acceder a los distintos modos de transporte administrados por la ciudad.

Nuestros objetivos son brindar mayores facilidades de pago a las personas usuarias del Sistema Integrado de Transporte, así como transparentar el manejo de los recursos, reducir costos por medio de compras consolidadas y erradicar la evasión de pago y las recargas ilícitas que aquejan al sector.

Al cierre de este Informe, contamos con un Anexo Técnico Unificado en el que se define la tecnología adecuada para la Tarjeta Única de Prepago y hemos conformado el Grupo Técnico para la realización del diagnóstico de la Cámara de Compensación. Además, realizamos la entrega del primer bloque de un millón setenta mil tarjetas y está en marcha la segunda licitación para la compra de cinco millones 130 mil tarjetas que brindan una mayor seguridad y eficiencia al sistema de peaje de la ciudad.

Asimismo, estamos preparando la emisión de tarjetas personalizadas para gratuidades de personas con discapacidad, personas mayores y contralores ciudadanos, lo que les permitirá tener acceso gratuito del sistema de transporte público.

Al cierre de año, habremos trabajado para contar con seis millones 200 mil ejemplares de la Tarjeta Única en circulación. Además, tendremos reglas claras y mecanismos consolidados de análisis y verificación de la información del Sistema Único de Recaudo, lo que permitirá mayor certeza y transparencia en la compensación entre Organismos. Igualmente, implementaremos acciones para contar con las bases para implementar un padrón único de gratuidades que permita la entrega de tarjetas personalizadas de gratuidad a adultos mayores y personas con discapacidad en 2020.

Nueva imagen de Movilidad Integrada

## IMPLEMENTACIÓN DE VALIDADORES Y PUNTOS DE VENTA

Como parte de la integración del sistema de peaje, trabajamos para expandir el uso de la tarjeta única de prepago a toda la Red de Movilidad Integrada. Actualmente, las tarjetas de prepago se pueden utilizar en Metro, Metrobús, ECOBICI y Tren Ligero, por lo que se busca instalar equipos de validación en mil autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) y 200 trolebuses del Servicio de Transportes Eléctricos (STE). Además, instalaremos 400 máquinas expendedoras de tarjetas en todas las estaciones del Metro, así como torniquetes de reciente tecnología, para facilitar la entrada de personas usuarias al sistema y disminuir los tiempos de acceso.

Con esta nueva opción de pago, los usuarios podrán viajar sin necesidad de contar con efectivo en moneda fraccionaria, usando una sola tarjeta para todos los medios de transporte público administrados por el Gobierno de la Ciudad de México.

Al cierre de este informe, hemos realizado las gestiones necesarias para transferir los recursos a RTP y a STE para que cuenten con la suficiencia presupuestal para realizar sus procesos de adquisición correspondientes para dotar a sus unidades con equipos de validación de tarjetas de transporte. Esperamos que, al cierre del año, los organismos hayan concluido sus procesos de adquisición de los equipos de validación, y se encuentren en fase de instalación e implementación de los mismos.

## IMAGEN Y MAPA DE LA RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

Para promover una mayor integración del sector movilidad, diseñamos una imagen unificada del Sistema Integrado de Transporte, ahora conocido como la Red de Movilidad Integrada (MI).

Ésta permite a las personas identificar todos los medios de transporte público que ofrece la Ciudad. Asimismo, creamos un mapa único de transporte, en el cual se presentan las rutas de Metro, Metrobús, RTP, Cablebús, el Sistema de Transportes Eléctricos, así como rutas de Mexibús y el Tren Suburbano. El mapa resalta las diversas conexiones entre los diferentes sistemas, lo que permite tener una visión más integral de la red de transportes de la Ciudad. Nuestro objetivo es proveer a las personas usuarias de la Red de la mayor información posible que les permita planear sus viajes de manera más cómoda y eficiente.

Actualmente, el Mapa Único se puede consultar en internet y se encuentra colocado en las estaciones de Metro, el Sistema de Transportes Eléctricos, los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y los biciestacionamientos de la Ciudad. Además, publicamos una versión complementaria del Mapa Único para Metrobús, la cual resalta las líneas y estaciones de este sistema de transporte.

## MAPA SIMPLIFICADO DE LA RED DE RUTAS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)

Por primera vez se entrega a la ciudadanía el Mapa de la Red de Rutas de la Red de Transporte de Pasajeros, alineado a la lógica de la Red de Movilidad Integrada (MI) de la Ciudad de México. El objetivo de este mapa innovador es mantener un diseño simplificado en líneas rectas, que haga más fácil el recorrido visual de quien lo consulta. Integra las 94 rutas a las que da servicio RTP. Cuenta con las especificaciones técnicas, geolocalización verificada, puntos de salida y arribo de cada una de las rutas, así como los puntos de interconexión con el Metro.

Colocamos alrededor de 800 mapas impresos en los autobuses de RTP, para beneficio de las más de 450 mil personas que en promedio utilizan diariamente el transporte. También, publicamos la versión digital en la página web del organismo y en las redes sociales, donde logramos un alcance de 15 mil 888 personas.



Mapa único de la Red de Movilidad Integrada

## REFORMA INTEGRAL DEL TRANSPORTE CONCESIONADO

### VERIFICATIVOS AL TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO

Con el objetivo de mejorar la seguridad de las personas usuarias y la operación de las rutas de transporte público concesionado, realizamos, desde enero, con el apoyo de las Secretarías Seguridad Ciudadana, Gobierno y el Instituto de Verificación Administrativa (INVEA), verificativos físicos y documentales de las rutas de transporte concesionado. Basado en un estudio de hechos de tránsito en el que se analizaron el tipo, la gravedad y la recurrencia de los incidentes viales, los verificativos comenzaron en las 15 rutas con mayores reportes de lesionados graves en hechos de tránsito

Al 30 de septiembre de 2019, hemos verificado 7 mil 628 unidades, lo que, se estima, representa 35 por ciento de la flota total del transporte público concesionado de la Ciudad de México. A partir de esas verificaciones, sancionamos al 17 por ciento de las unidades revisadas: 686 con suspensión y 630 remitidas al corralón. Asimismo, duplicamos la expedición de licencias Tipo C, de operadores que están regularizando su documentación tras estos Verificativos.

En los próximos meses, esperamos concluir con los verificativos de estas rutas y continuaremos con las siguientes cuarenta.

### PROGRAMA DE REGULACIÓN DE BICITAXIS Y MOTOTAXIS

Con el objetivo de mejorar el servicio y las condiciones de seguridad en que operan los vehículos que prestan el servicio de transporte público individual en su modalidad de mototaxi y bicitaxi, estamos trabajando en un programa de regulación y empadronamiento de estos servicios de transporte, para estar en condiciones de otorgar los primeros 20 mil Permisos Temporales Revocables a finales del año.

Personal en campo de la SSC, a punto de iniciar verificativo al transporte



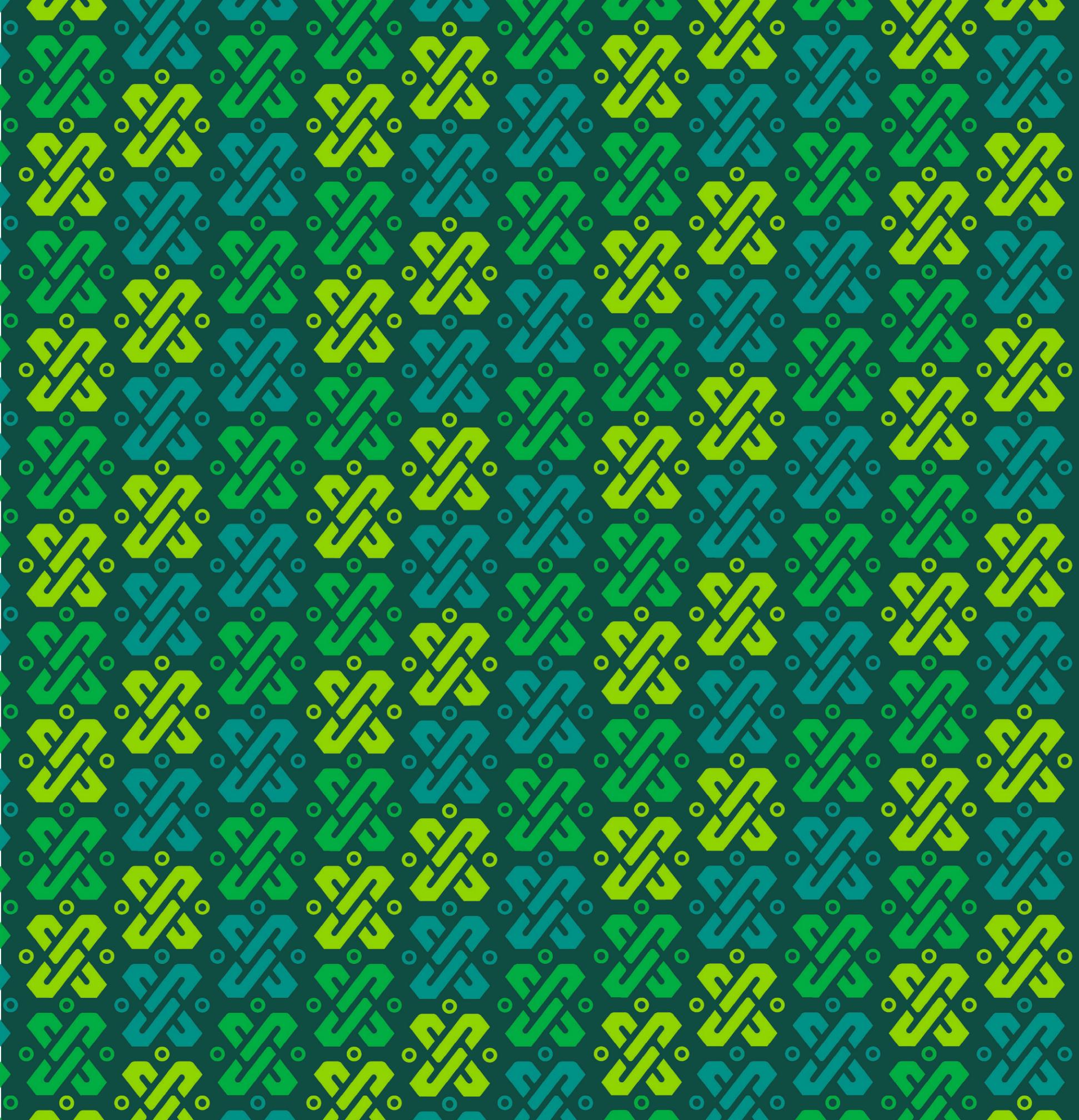
Tarjeta de Movilidad  
Integrada

## PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD 2020-2024

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Planeación y de Movilidad de la Ciudad de México, así como al Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México 2019-2024, estamos elaborando el Programa Integral de Movilidad (PIM) 2020-2024, que tiene como objetivo el diseño de acciones estratégicas para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y el desarrollo económico para una mejor calidad de vida. El PIM 2020-2024 da continuidad al Plan Estratégico de Movilidad 2019 y constituye el instrumento de planeación de la movilidad para la Ciudad de México.

Estamos construyendo este Programa Sectorial a través de un proceso participativo. En colaboración con la Secretaría del Medio Ambiente, organizamos una serie de talleres con actores de la sociedad civil, academia, sector privado y público para el diseño del PIM 2020-2024, así como del Programa de Acción Climática de la Ciudad de México 2020-2026 y la Estrategia Local de Acción de Cambio Climático 2020- 2040.

Al cierre de este informe, hemos realizado las fases de preparación, pre-diagnóstico y diagnóstico del Programa, con vistas a haber completado las fases de desarrollo, socialización, publicación y divulgación al cierre del año.



# MEJORAR

Trabajamos para asegurar la prestación del servicio de transporte público, de tal manera que éste se lleve a cabo de forma regular, con las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Por esta razón, trabajamos en mejorar la infraestructura y servicios existentes.

En particular, estamos interviniendo en tres frentes estratégicos para dar un mejor servicio a la ciudadanía. En primer lugar, estamos reformando la operación del transporte público concesionado e interviniendo en la infraestructura existente de los CETRAM, para mejorar la seguridad y accesibilidad de las personas usuarias.

También, estamos realizando acciones para transparentar y regular la operación de servicios públicos y privados de transporte, incluyendo la regulación de los nuevos sistemas de movilidad sustentable que recientemente comenzaron a operar en la Ciudad. Con esto, buscamos dar mayor certidumbre tanto a las personas usuarias como a los operadores de estos servicios.

Además, estamos rediseñando los trámites y procesos administrativos de la Secretaría para dar una mejor atención ciudadana. En particular, estamos integrando las tecnologías de la información para que los trámites sean más rápidos y sencillos.



Inspección Físico-Mecánica en verificentro de la SEDEMA

## RESCATE Y MEJORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### REVISTA VEHICULAR DEL TRANSPORTE PÚBLICO, MERCANTIL O PRIVADO DE PASAJEROS Y DE CARGA

El proceso de Revista Vehicular consiste en la revisión documental y la inspección físico-mecánica de los vehículos que prestan el servicio de transporte público, mercantil, privado de pasajeros y de carga de la ciudad, con la finalidad de asegurar que las unidades cumplan con las disposiciones de seguridad, funcionamiento, operación, comodidad, higiene y eficiencia establecidas en la Ley de Movilidad y su Reglamento.

El 15 de julio de 2019, iniciamos el proceso de Revista Vehicular para el Transporte público concesionado de Ruta no Incorporado a Corredor, el cual modernizamos para hacerlo más eficiente y efectivo. Los concesionarios pueden ahora realizar su registro y revisión documental por medio de una plataforma digital.

Asimismo, la Revisión Físico-Mecánica ya se efectúa con apoyo de una aplicación electrónica, por medio de la cual emitimos un diagnóstico que da a conocer al concesionario las fallas o deficiencias de su unidad. De esta manera, el proceso deja de ser punitivo para volverse correctivo, pues permite que todas las unidades de transporte público de ruta participen y se le da al concesionario un tiempo determinado para enmendar las fallas detectadas en su unidad.

### INSTALACIÓN DE GPS EN LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO

Para impulsar el ordenamiento del transporte público concesionado, comenzamos la instalación de Sistemas de Posicionamiento Global (GPS, por sus siglas en inglés), cámaras y botones de pánico, lo que nos permite hacer un seguimiento en tiempo real de las rutas, frecuencias y hábitos de conducción de los vehículos concesionados; información esencial para impulsar la mejora y reestructuración del sector.

Entre el 1° de abril y el 8 de marzo de 2019, el Órgano Regulador del Transporte (ORT), con apoyo de la Secretaría de Movilidad, llevó a cabo un piloto para la instalación de estos equipos de monitoreo en 230 unidades de transporte público concesionado.

Basado en los resultados del piloto, incorporamos la instalación de los equipos de monitoreo al proceso de Revista Vehicular 2019 para el

transporte público y especializado, con lo cual, al cierre del año, habremos instalado 15 mil 800 GPS en unidades de transporte público concesionado, además de otros 200 en los Trolebuses del Sistema de Transportes Eléctricos.

Al cierre de este informe, llevamos mil 287 GPS instalados en unidades de transporte concesionado.

También, se trabaja en la instalación de un Centro de Monitoreo que, junto con el C5, dará seguimiento a la información recabada por estos equipos para la implementación de una plataforma digital que genera indicadores y alertas para mejorar el funcionamiento y seguridad en el transporte público.



Integración de GPS a transporte público

### NUEVA REVISTA VEHICULAR PARA TAXIS

También, reformamos el proceso de Revista Vehicular para unidades que prestan el servicio de transporte de pasajeros público individual en la Ciudad de México, con el objetivo de modernizarlo, volverlo más eficiente y erradicar la corrupción.

El proceso ahora consta de dos fases, una primera de Revisión Documental que contribuye al proceso de digitalización de los trámites de la Secretaría de Movilidad; y una segunda fase de Inspección Físico-Mecánica y de Equipamiento Auxiliar, la cual, ahora, es coordinada por la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA) en los Centros de Verificación, lo que permitió el cierre de los módulos de La Virgen y El Coyol, considerados como focos rojos de corrupción.

Al 30 de septiembre de 2019, se han realizado 41,496 trámites de revista vehicular. Al concluir este año, esperamos tener alrededor de 65 mil

revistas vehiculares aprobadas que, en comparación con las 46 mil realizadas en 2018, nos coloca un 30 por ciento por encima de lo realizado en el ejercicio anterior.

### OPERATIVOS DE SUPERVISIÓN DEL SERVICIO DE TAXI

En coordinación con el Instituto de Verificación Administrativa (INVEA), la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) y la Secretaría de Medio Ambiente (SEDEMA), establecimos operativos de supervisión del servicio de taxi para garantizar la correcta operación y funcionamiento de los taxis de la ciudad, así como la prestación de un servicio eficaz y seguro para las personas usuarias.

Al cierre de este informe, realizamos 25 operativos de supervisión del servicio de transporte público individual, que resultaron en 73 remisiones al corralón y 32 sanciones administrativas por falta de cumplimiento a los estándares de prestación de servicio.

### PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE TAXIS 2019

El Programa de Sustitución de Taxis 2019 es el más grande que se ha hecho en la Ciudad de México, gracias a que contamos con un presupuesto inédito obtenido de los recursos del Fondo para el Taxi, la Movilidad y el Peatón.

El objetivo del programa es fomentar la sustitución de unidades con una antigüedad mayor a diez años por unidades nuevas con las mejores condiciones de seguridad, eficiencia y cuidado al medio ambiente. Concretamente, estamos apoyando con bonos de 100 mil pesos para la sustitución de vehículos modelo 2009 y anteriores por modelos eléctricos e híbridos, y con bonos de 50 mil pesos para autos altamente eficientes, definidos en términos de rendimiento de kilometraje por litro y emisiones contaminantes. Además de estos bonos, en coordinación con Nacional Financiera (NAFIN), se otorgarán créditos a tasas de interés mejores a las del mercado.

### MITAXI: APLICACIÓN PARA TAXIS DE LA CIUDAD

Para brindar mayor seguridad y confianza a las personas usuarias del servicio de transporte público individual, hemos instrumentado una aplicación móvil que le permite a los usuarios tener acceso a información confiable respecto al estatus de la unidad, así como del operador del taxi. Por medio de esta aplicación, quienes utilizan este servicio pueden revisar si la persona que conduce la unidad tiene una Licencia-Tarjetón Tipo B, y si han completado el proceso de revista vehicular. Además, pueden compartir su trayecto en cualquier momento del viaje y si hay algún incidente pueden oprimir el botón de pánico, que garantiza el seguimiento de las cámaras del C5 para localizar la unidad y dar apoyo en caso de ser necesario. A la fecha, la aplicación MiTaxi cuenta con más de 200 mil usuarias y usuarios.

## EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LICENCIA TARJE-TÓN TIPO B

Con la finalidad de prestar un servicio más eficiente a los operadores de taxi que necesitan tramitar la expedición o la renovación de su Licencia Tipo B, modernizamos el trámite, haciéndolo digital. De esta forma, los choferes ahora pueden digitalizar sus documentos y registrarlos en el sistema electrónico de la Secretaría de Movilidad. Revisamos sus documentos en la misma forma y les asignamos un folio para que acudan a capacitación y estudios médicos en el Centro para el Fomento de la Educación y Salud de los Operarios del Transporte Público de la Ciudad de México (CENFES). Una vez completado este paso, los operadores pueden recoger su licencia en cualquiera de los 23 módulos de SEMOVI para la expedición de Licencias.

Al cierre de este informe, expedimos 16 mil 843 licencias de conducir Tipo B en su modalidad de presencial y 3 mil 394 digitales. Sin embargo, se debe remarcar que el 31 de agosto de 2019 cerramos el módulo de La Virgen, por lo que el trámite de licencia de conducir Tipo “B” ya sólo se puede realizar de manera digital.

## REGISTRO DE CONDUCTORES DE UNIDADES DE TRANSPORTE

Con el objetivo de brindar seguridad a todas las personas que utilizan u ofrecen servicio de transporte público, establecimos un registro de choferes que permite a los concesionarios registrar a las personas que conducen sus unidades. Esto nos permite tener una base de datos actualizada para que, en caso de cualquier incidente de tránsito o delictivo, podamos reaccionar adecuadamente.

El registro se puede llevar a cabo por vía telefónica, a través de LO-CATEL, vía electrónica a través de Victoria, el chat-bot de la ciudad, y de forma presencial en las oficinas de SEMOVI.

Al cierre de este informe, se tiene un total de 8 mil 638 operadores de ruta registrados, así como 86 mil 250 de taxi y 442 mil 921 operadores registrados por las empresas prestadoras del servicio privado especializado con chofer (servicios por aplicación móvil).

## MEJORAMIENTO DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL (CETRAM)

Actualmente, existen 51 Centros de Transferencia Modal (CETRAM) ubicados en la Ciudad de México, los cuales ocupan una superficie aproximada de 680 mil m<sup>2</sup>, donde ingresan diariamente más de 22 mil vehículos de transporte público que cubren alrededor de mil 200 destinos y atienden las necesidades de movilidad de alrededor de 5.8 millones de personas. Los CETRAM juegan un papel de suma importancia para la movilidad de las personas usuarias, ya que sirven como punto conexión con los diversos modos de transporte que ofrece la Ciudad.

Digitalización de trámites

Cambiamos del sistema físico al digital en trámites de la SEMOVI



Estamos realizando acciones de operación, supervisión, mantenimiento y conservación en la infraestructura de los CETRAM que consisten en el mejoramiento de luminarias, desazolve preventivo, mantenimiento de arbolado, fumigación, limpieza, reforestación y mejoras a la señalética y la seguridad. Nuestro objetivo es incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para todas las personas usuarias que confluyen en los CETRAM. Al cierre de este informe, hemos colocado luminarias en 24 CETRAM, realizado trabajos de desazolve en 28, dado mantenimiento de arbolado y áreas verdes a 21, fumigado 40 y mejorado la imagen urbana de 22.

El Programa de Señaléticas busca implementar un sistema de comunicación visual, por medio de señales o símbolos comprensibles, que cumplan la función de guiar, orientar u organizar a las personas usuarias y transportistas. Con ello, buscamos ordenar al tránsito de pasajeros y el flujo y la frecuencia de movilidad de los transportistas.

Con el apoyo de la Policía Bancaria e Industrial, hemos llevado a cabo 6 mil 545 remisiones al Juzgado Cívico y Ministerio Público, de las cuales aproximadamente el 90 por ciento son originadas por ingerir bebidas alcohólicas, riñas, falta a la autoridad, consumo de drogas, robos, lesiones y narcomenudeo dentro de la poligonales.

Realizamos 173 recorridos con el objeto de verificar medidas de protección civil en los CETRAM que presentan comercio irregular dentro de sus instalaciones. A través de estos trabajos buscamos prevenir, concientizar, controlar y exhortar a las personas comerciantes a que adopten medidas de mitigación de riesgos para la prevención de accidentes que puedan comprometer su integridad, la de los habitantes o bienes inmuebles. Atendimos 36 solicitudes de apoyo a unidades de emergencia para el correcto y puntual auxilio de la ciudadanía que sufrió algún tipo de accidente o que presentaron alguna afectación en su salud.

Con la colaboración y financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), llevamos a cabo el proyecto denominado “Análisis de la movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) de la Ciudad de México”, que tiene como principal objetivo desarrollar recomendaciones de mejora en materia de movilidad, accesibilidad y seguridad de las mujeres en los CETRAM, a partir de un diagnóstico sobre sus necesidades de movilidad (con énfasis en la movilidad del cuidado), infraestructura, así como su experiencia de viaje lo cual beneficiará alrededor de 2.5 millones de mujeres usuarias del transporte público.

## MEJORAMIENTO INTEGRAL DEL CETRAM INDIOS VERDES

Hemos iniciado la elaboración del Proyecto Ejecutivo que contempla la rehabilitación integral del CETRAM Indios Verdes en donde realizaremos la Integración Metropolitana con los Sistemas de Transporte Público de Metrobús, Metro, Mexibús y Mexicable. El proyecto contempla el ordena-

miento del comercio. Intervendremos una superficie de más de 64 mil m<sup>2</sup> con beneficios para alrededor de 950 mil personas usuarias diarias y cuatro mil 500 unidades vehiculares.

Dentro del procedimiento de invitación restringida, se llevó a cabo el fallo, acto mediante el cual se da a conocer la empresa ganadora IDOM S.A. de C.V., quien reunió las condiciones legales, técnicas, económicas, financieras y administrativas requeridas.

Al cierre de este informe, hemos formalizado el contrato con la empresa ganadora y se ha dado inicio a los trabajos de elaboración del proyecto ejecutivo. El anteproyecto también se encuentra en elaboración.

### REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL CETRAM ZAPATA

El CETRAM Zapata ocupa una superficie de ocho mil 734m<sup>2</sup>, tiene una capacidad de 150 mil personas usuarias por día y alberga alrededor de 380 unidades de parque vehicular. Es punto de conexión para cuatro alcaldías e integra la movilidad de las personas usuarias con las Líneas 3 y 12 del Metro, el Servicio de Transportes Eléctricos y con la Red de Transporte de Pasajeros.

Identificamos el deterioro estructural por falta de intervención y adecuado mantenimiento y, a partir de las recomendaciones hechas en los dictámenes técnicos del Instituto para la Seguridad de las Construcciones, pusimos en marcha un Plan de Contingencia Temporal consistente en el cierre temporal para iniciar los trabajos de rehabilitación, reforzamiento y mantenimiento del inmueble.

Al cierre de este informe, se tiene un dictamen derivado de los estudios de evaluación de infraestructura para el reforzamiento del CETRAM, y se trabaja en el plan integral de intervención.

### PILOTO CARRIL EXCLUSIVO DE TRANSPORTE PÚBLICO (PATRIOTISMO/REVOLUCIÓN)

Con el objetivo de reducir el tiempo de viaje para las personas usuarias de transporte, estamos habilitando el confinamiento de carriles en corredores viales para la operación exclusiva del transporte público concesionado. Como parte del proyecto, estamos ordenando las paradas para los servicios de transporte y mejorando las condiciones de servicio en los corredores de autobuses de la Ciudad, lo que además permitirá aumentar la resiliencia de la ciudad al generar una red de vías para la circulación rápida y expedita de vehículos de emergencia.

Al cierre de este informe, llevamos a cabo un proyecto piloto en las vialidades de Revolución y Patriotismo, que dio como resultado una reducción del 20 por ciento en los tiempos de traslado de las unidades de transporte público; además de un aumento en la optimización de la capacidad de las unidades de hasta el 12 por ciento.

Prueba piloto en Revolución-Patriotismo para la creación de un carril exclusivo de transporte

Prevedemos utilizar los recursos otorgados por 100 Resilient Cities de la Fundación Rockefeller para la habilitación definitiva de los corredores “CARRIL BUS EXCLUSIVO” en las Avenidas Patriotismo, Revolución y Calzada de Tlalpan.



## GESTIÓN DEL TRÁNSITO Y ESTACIONAMIENTOS

### TRANSPARENTAMOS EL SISTEMA DE PARQUÍMETROS

El sistema de parquímetros de la Ciudad de México se caracterizaba por la falta de transparencia en su operación y en el manejo de los recursos recaudados. Por ello se ha cuestionado su permanencia a pesar de los beneficios que ofrecen para la gestión del tránsito y el estacionamiento en la vía pública de la ciudad, así como de las oportunidades que presentan como fuente de inversión para el mejoramiento del espacio público e infraestructura urbana en las colonias en que operan.

Por esta razón, nos comprometimos a transparentar su funcionamiento de acuerdo con el marco normativo que actualmente los regula, particularmente en materia de los ingresos y egresos recaudados por el sistema, así como dónde y cómo se destinan. En enero de 2019, publicamos el “Manual Histórico del Sistema de Parquímetros de la Ciudad” en el cual se detalla la evolución de los parquímetros desde su primera aparición en la ciudad en 1992 hasta la situación actual, incluyendo las reglas del funcionamiento de recursos para los sistemas ecoParq y SERVIMET.

Además, desclasificamos los 23 Títulos de Concesión que otorgó la ciudad entre finales de 2017 y principios de 2018 (de los cuales sólo seis se encuentran en operación). Esta es la primera vez desde su otorgamiento que la información contenida se hace pública, lo cual es importante debido a que los títulos definen las obligaciones y derechos que tienen las empresas concesionarias, así como ciertas disposiciones normativas determinantes para entender la operación del sistema, entre las cuales destaca el reparto porcentual de la recaudación entre la empresa concesionaria y el Gobierno de la Ciudad de México.

Asimismo, presupuestamos 30.4 millones de pesos para la realización de tres de los siete proyectos vecinales que se encuentran pendientes desde 2017:

1. Rehabilitación de la calle Horacio en el tramo de Lamartine a Calzada Gral. Mariano Escobedo
2. Rehabilitación del cruce peatonal seguro en la calle Rincón del Bosque esquina Campos Elíseos

Parquímetro de la Ciudad de México





Sistema de parquímetros

- 3. La rehabilitación de la calle Carolina, en su tramo de Eje 5 Sur, Avenida San Antonio a Av. Porfirio Díaz, en la alcaldía Benito Juárez

Al cierre de este informe, hemos transparentado los ingresos desde el 2012 hasta el presente y firmamos los convenios con las alcaldías de Álvaro Obregón, Benito Juárez y Miguel Hidalgo para determinar el uso de los recursos en los proyectos acordados de mejoramiento urbano. Aseguramos el procedimiento para otorgar los permisos para residentes y contamos con un micrositio en el que se pueden consultar los ingresos del Sistema de Parquímetros.

Además, tenemos una ampliación presupuestaria para desarrollar tres proyectos adicionales en los polígonos Anzures, Florida y Lomas de Chapultepec.

Parquímetro de la Ciudad de México



## REGULACIÓN DE LOS SERVICIOS PRIVADOS DE MOVILIDAD

### REGULACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PRIVADO ESPECIALIZADO CON CHOFER

Con el objetivo de equilibrar la competencia entre los distintos servicios de transporte individual de pasajeros (taxis tradicionales y los servicios por aplicación digital), modificamos la normatividad que rige a ambos servicios. Por esta razón, homologamos los requerimientos de seguridad de las unidades, así como los procesos de revisión documental e inspección físico-mecánica (conocido como Revista Vehicular en el caso de taxis y Validación Vehicular en el caso de servicios por aplicación). Además, los choferes de los servicios solicitados por plataformas ahora deben tramitar una licencia Tipo E-1 y deben presentar constancias de aptitud física y psicológica, así como de conocimiento y desempeño. De igual forma, las empresas que habilitan las plataformas deberán entregar información sobre la operación del servicio, lo que permitirá definir las políticas de regulación siguientes.

### REGULACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE (SITIS)

Las bicicletas sin anclaje y los monopatines eléctricos son sistemas de transporte innovadores que comenzaron a operar en la Ciudad de México prácticamente sin regulación. Esta situación resultó en problemas de circulación y en la ocupación desordenada de espacios públicos, derivado del exceso de unidades en la calle y la falta de espacios destinados para el estacionamiento, lo que obstaculizaba el libre tránsito de los peatones y creaba tensiones con quienes habitan las zonas con mayor demanda.

Por esta razón, emitimos la normatividad para regular tanto la operación como los aspectos administrativos y técnicos relativos a estos sistemas de transporte. Nuestro objetivo fue crear un marco normativo que fomente el funcionamiento ordenado de estos nuevos modos de transporte, así como diseñar un proceso competitivo y transparente para determinar las contraprestaciones que estos servicios deben pagar a la Ciudad para obtener un permiso anual.

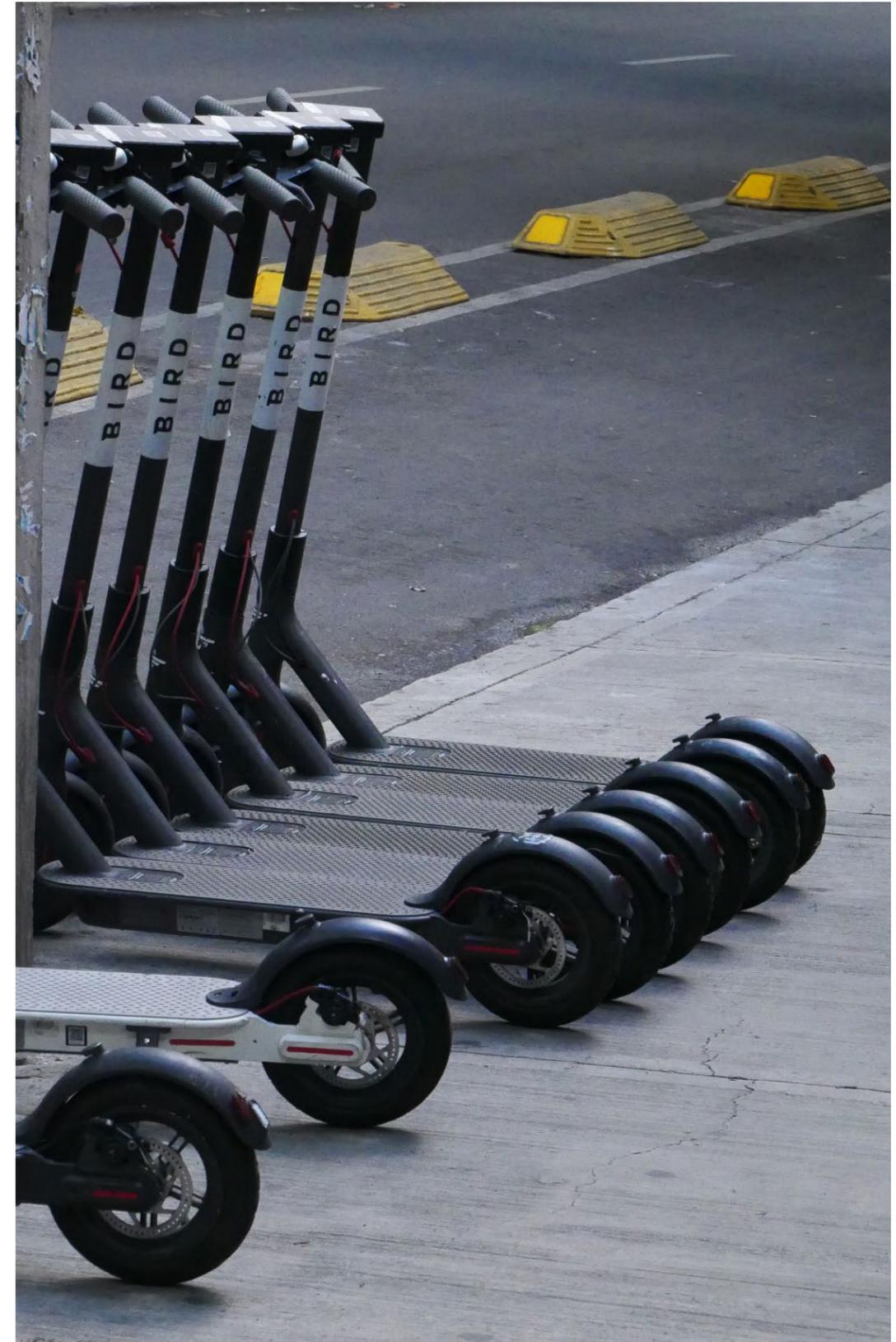
Patines ordenados, tras el proceso de regulación

En una primera fase, realizamos una prueba piloto, la cual sirvió para obtener información sobre la operación de los SiTIS. Producto de este análisis, se publicaron seis Avisos en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México que conforman el marco normativo para la regulación de la operación de los SiTIS.

El otorgamiento de los permisos anuales se realizó a través de un proceso competitivo por el cual los distintos operadores hicieron ofertas sobre la contraprestación que pagarían a la Ciudad. Este es un criterio novedoso, que servirá para hacer más competitivos y transparentes los procesos para determinar el pago de contraprestaciones.

Como resultado de lo anterior, se otorgaron permisos anuales de operación a dos empresas de monopatines eléctricos y tres empresas de bicicletas sin anclaje, los cuales autorizan la operación de un total de 3 mil 500 monopatines eléctricos y 2 mil 800 bicicletas sin anclaje; quedando pendiente la asignación de otras 2 mil bicicletas. Asimismo, como parte de la contraprestación, la Ciudad de México obtuvo un ingreso extraordinario por un monto de \$37,880,000.00 (treinta y siete millones, ochocientos ochenta mil pesos 00/100 MN), que servirá, en parte, para la implementación y puesta en marcha de 75 puntos de arribo para el estacionamiento de los SiTIS.

Patines ordenados tras el proceso de regulación



## IMPULSO A LA INNOVACIÓN Y MEJORA TECNOLÓGICA

### ACCIONES PARA LA ELECTROMOVILIDAD

Como parte de las estrategias integrales de fomento a la electromovilidad en la Ciudad de México, estamos colaborando con distintas dependencias para impulsar el uso de vehículos eléctricos.

En particular, en el marco del Plan de Reducción de Emisiones para el Sector de Movilidad, anunciamos una serie de medidas de fomento a la electromovilidad en el sector transporte, incluyendo:

- Programa de sustitución financiada de taxis modelo 2009 y anteriores, por vehículos eléctricos, híbridos y altamente eficientes
- Programa de electromovilidad para el transporte de carga (último tramo) y el reparto en motocicletas eléctricas y bicicletas
- Sustitución de mototaxis por mototaxis y ciclotaxis eléctricos
- Fortalecimiento de red de carga para vehículos eléctricos
- Construcción de cuatro líneas del Sistema Cablebús a 2024
- Mejora del Tren Ligero
- Incremento en la red y número de unidades de trolebuses en circulación

Como parte de las acciones para impulsar la electromovilidad, trabajamos con la Secretaría del Medio Ambiente así como con actores de la sociedad civil, academia, sector privado y público para diseñar tres programas que impulsen este rubro.

Además, participamos en el hub de electromovilidad coordinado por la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación (SECTEI), en el que participan universidades públicas y dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, para la promoción de proyectos de innovación tecnológica para la electromovilidad. En particular, proporcionamos asesoría técnica a la SECTEI para el Proyecto de Desarrollo Tecnológico y de Innovación, con el cual se busca desarrollar un prototipo de mototaxi eléctrico que cumpla con estándares de seguridad, responda a las nece-

Nuevo Trolebús,  
Ciudad de México



sidades del mercado usuario y esté concebido para las vialidades secundarias de las alcaldías de la Ciudad de México.

Operadora de transporte

### REVISIÓN DE REQUERIMIENTOS TÉCNICOS PARA PROTOTIPOS DE MOTOTAXI ELÉCTRICO

Participamos como asesores técnicos en la convocatoria del proyecto de Desarrollo Tecnológico y de Innovación Enfocados a Gestión Urbana para el desarrollo de un mototaxi para la Ciudad de México.

El objetivo es impulsar la electromovilidad así como desarrollar modos de transporte que provean opciones de movilidad de barrio de corta distancia y que conecten zonas residenciales con el transporte masivo. Las propuestas de prototipos deben ser funcionales y considerar las condiciones físicas y sociales de los entornos en los que se requiere insertar dichos vehículos; enfatizando características de seguridad y de accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad limitada y la posibilidad de ser replicable a nivel industrial.

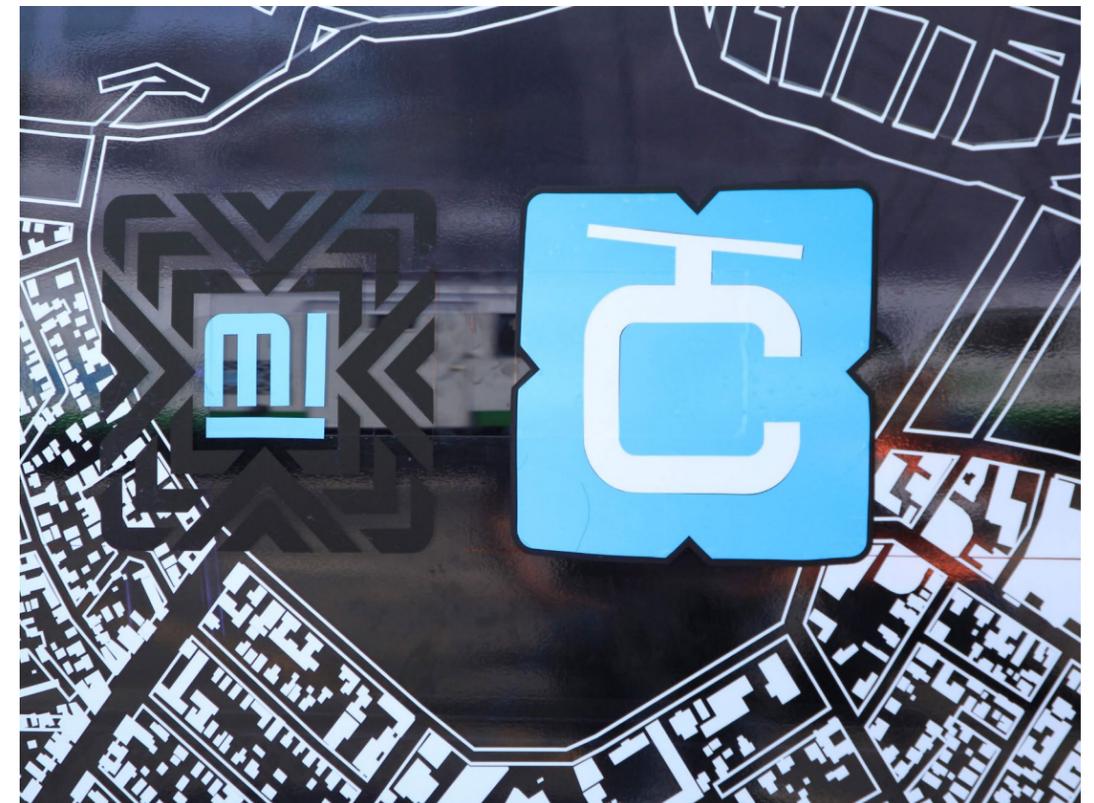
Al cierre de este informe, participamos en la elaboración de las bases de la convocatoria publicada en la Gaceta Oficial el 16 de agosto de 2019, así como en la evaluación de los proyectos presentados. Estamos a la espera de la publicación de los proyectos ganadores; con ello, se trabajará a lo largo de 2020 en el desarrollo de prototipos de mototaxis eléctricos.

### CREACIÓN DEL CENTRO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA EN TRANSPORTE Y ENERGÍA DE RTP

Tenemos como propósito la creación de un Centro de Innovación Tecnológica en Transporte y Energía (CITTE-RTP) propio de RTP para contribuir con el desarrollo tecnológico del sector de la industria de transporte del país. Favoreceremos el desarrollo de proyectos innovadores que atiendan las necesidades tecnológicas de la Red de Transporte de Pasajeros, mediante el impulso de las capacidades técnicas y humanas del organismo.

El objetivo del Centro será desarrollar, entre otros proyectos de innovación tecnológica, líneas de investigación y desarrollo de energías alternativas (energía solar y uso de biodiesel) e hibridación de autobuses para su implementación en RTP.

Nueva cabina de Cablebús





## I TRANSPORTE DE CARGA

### ESTRATEGIAS PARA LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Junto con la Autoridad del Centro Histórico, la Secretaría de Gobierno, la Secretaría de Seguridad Ciudadana y las cámaras de empresarios del Centro Histórico, estamos modificando el marco jurídico de la circulación y del estacionamiento para maniobras de carga y descarga. A la par, estamos desarrollando un piloto para la puesta en marcha de zonas de carga y descarga que permitirá ordenar y eficientar actividades logísticas, mejorar la convivencia entre vehículos de carga y otros usuarios de la vía, reducir las emisiones contaminantes, mejorar la circulación y fomentar el uso de tecnologías vehiculares de bajas emisiones.

El 20 de septiembre de 2019, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA MODIFICACIÓN A LOS HORARIOS DE CIRCULACIÓN Y MANIOBRAS DE CARGA Y DESCARGA PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS EN EL PERÍMETRO “A” DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, cuyo objetivo es mejorar la eficiencia de los procesos logísticos que se dan en esta zona, y con ello, garantizar la convivencia vial y disminuir los niveles de contaminación.

Con esta publicación, se actualiza la normativa establecida en 2008, la cual no respondía a las necesidades de comerciantes y proveedores del perímetro “A” del Centro Histórico y su realización es producto del trabajo conjunto de las Secretarías de Movilidad, Seguridad Ciudadana y de la Autoridad del Centro Histórico (ACH), quienes a lo largo de varias semanas realizaron mesas de trabajo con representantes de establecimientos mercantiles.

### PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES PARA EL SECTOR MOVILIDAD

El 3 de junio de 2019, presentamos el Plan de Reducción de Emisiones para el Sector Movilidad, el cual establece medidas para reducir los viajes más contaminantes, cambiar a viajes más sustentables y mejorar las tecnologías existentes para reducir emisiones. El Plan establece el compromiso de reducir en 30 por ciento las emisiones de contaminantes criterio de fuentes móviles de la Ciudad de México a 2024.

Asimismo, junto con la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), colaboramos en la elaboración de las Medidas Inmediatas para Mejorar la Calidad de Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México, y estamos dando seguimiento a las consultas ciudadanas y mesas de trabajo derivadas de este esfuerzo.

Transporte de carga



Personal de Área de Atención Ciudadana

## MEJORA DE LA ATENCIÓN CIUDADANA

### RESPUESTA A DUDAS DE LA CIUDADANÍA SOBRE TRÁMITES

Las redes sociales proveen a la ciudadanía un medio directo para comunicarse con la Secretaría y poder recibir asesoría e información de primera mano y precisa sobre los programas y políticas de movilidad del Gobierno de la Ciudad de México. Por esta razón, resolvemos mediante el contacto en redes sociales, las dudas que tiene la ciudadanía acerca de trámites, sobre todo de aquellos casos que requieren atención personalizada para poder finalizar su procedimiento.

En promedio contestamos mensualmente 563 mensajes vía Facebook; y a través de Twitter damos 1,295 respuestas y contestamos 194 mensajes directos.

### DIGITALIZACIÓN DE TRÁMITES DE RENOVACIÓN DE TARJETA DE CIRCULACIÓN Y EXPEDICIÓN DE LICENCIAS TIPO “A”

Con la finalidad de mejorar la atención ciudadana y simplificar los requisitos solicitados en los trámites de licencias y permisos para particulares, realizamos la actualización de requisitos en la página de la Secretaría, así como en la carpeta de requisitos para Módulos de Control Vehicular y Centros de Servicio de Tesorería.

Además, en coordinación con la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) y dentro del programa de mejora regulatoria y digitalización de trámites de la Ciudad de México, implementamos una Ventanilla Digital por medio de la cual los ciudadanos pueden solicitar la Renovación Digital de la Tarjeta de Circulación de vehículos particulares y Licencia de Conducir Tipo “A” con vigencia de tres años. Con este proyecto buscamos garantizar un servicio eficiente a la ciudadanía y reducir los tiempos de espera.

Al 30 de septiembre, validamos más de 3 mil 112 solicitudes de renovación de licencia de conducir tipo “A” en ventanilla digital. Con respecto a los trámites digitales de Tarjeta de Circulación, ingresaron más de 31 mil solicitudes.

Además, los módulos móviles y fijos, las Alcaldías, los Centros de Servicio de Tesorería y las Tesorerías Express, realizaron 1 millón de trámites presenciales de control vehicular y licencias.

## SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

En la Secretaría de Movilidad, emitimos dos trámites en beneficio del derecho a la movilidad y a la accesibilidad de las personas con discapacidad:

- Placas para Vehículos de Personas con Discapacidad
- Autorización para balizamiento de cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad.

Dichos trámites se articulan con el Programa de Constancias de Cortesías Urbanas que expide el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de Ciudad de México (DIF). Con el objetivo de identificar y eliminar los obstáculos administrativos que dificultan el acceso de las personas con discapacidad a estos trámites, desarrollamos mesas de análisis con otras dependencias y entidades de gobierno involucradas como son el DIF, CO-PRED y la ADIP. Basado en estos resultados, desarrollamos lineamientos claros, específicos y accesibles para su otorgamiento y renovación.

Entre estas acciones, buscamos impulsar la transición hacia la digitalización y sistematización de bases de datos y el uso de tecnologías de la información para agilizar y simplificar los trámites y erradicar prácticas de corrupción.

Al cierre de este informe, esta propuesta de Lineamientos para ajustes razonables para las Personas con Discapacidad se encuentra en un proceso de análisis, consulta y socialización previo a su publicación y aplicación.

## ACCIONES ENFOCADAS AL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

El parque vehicular de la Ciudad de México está integrado por un aproximado de seis millones de vehículos automotores, incluyendo a vehículos particulares, de transporte público de ruta, privado de pasajeros y especializado, entre otros. Trabajamos para estructurar un registro vehicular confiable y preciso, con el objetivo de brindar certeza jurídica y garantías a la ciudadanía y todas aquellas instituciones gubernamentales y privadas que en su labor cotidiana tengan interés en la información que resguarda esta institución.

### ACTUALIZACIÓN DE LOS REGISTROS DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

Estamos actualizando el registro de vehículos automotores matriculados en la Ciudad de México, en todas sus modalidades. Esto con el objetivo de contar con un padrón fidedigno de vehículos y propietarios que permita conocer el estatus legal, los antecedentes e incidencias relacionadas con el uso de los vehículos.

Al 30 de septiembre, hemos realizado la actualización de más de 9 mil registros vehiculares.

### PERITAJE DE VEHÍCULOS Y ACTUALIZACIÓN DE REPUBE

Realizamos el peritaje de vehículos con el objetivo de generar certeza jurídica respecto de la propiedad, origen, estatus legal y uso de los vehículos matriculados en la ciudad. Esto nos permite contar con un instrumento de información confiable para la ciudadanía que contribuye a alimentar las bases de información para REPUBE Nacional y Plataforma México.

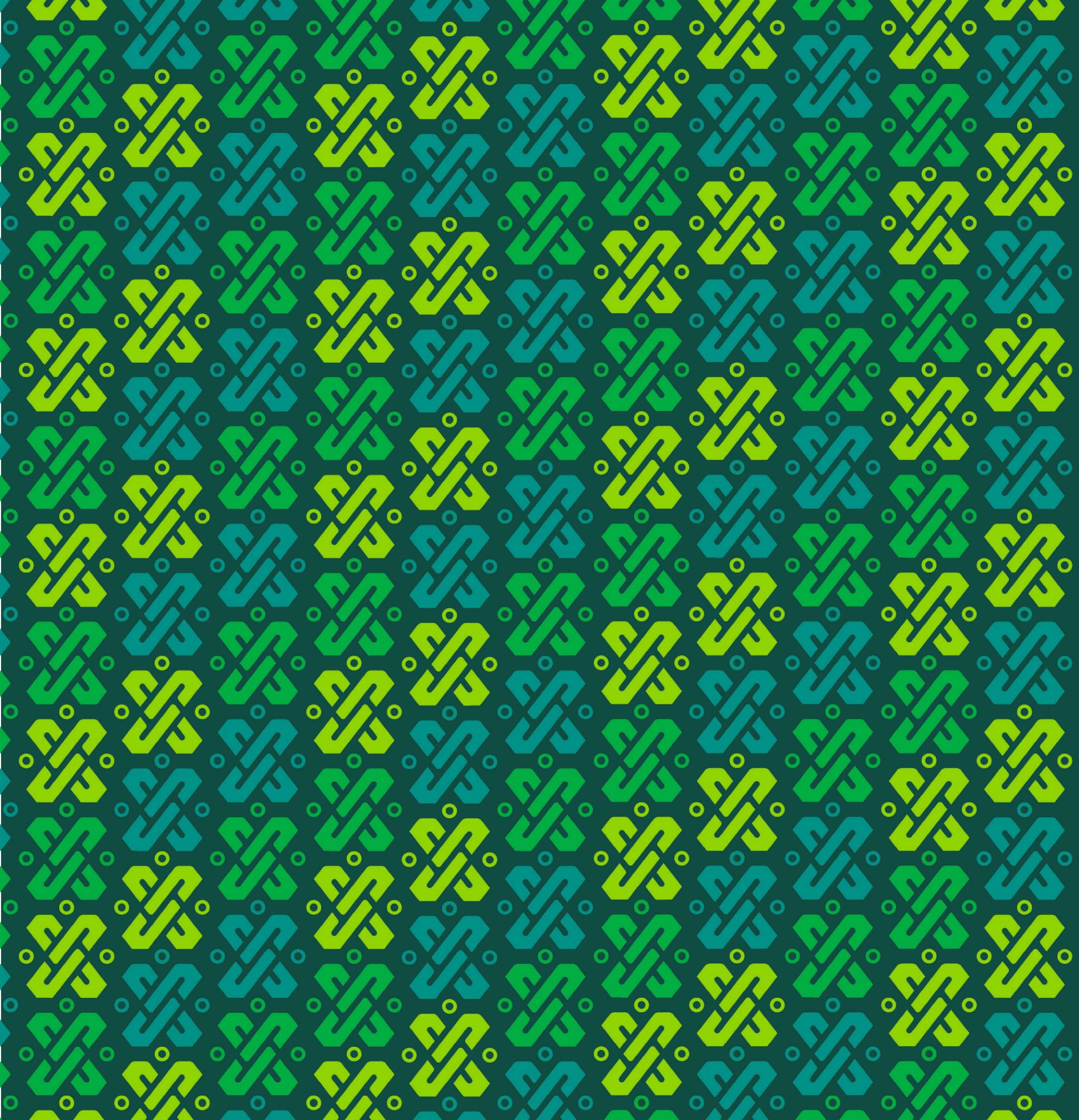
### VALIDACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE INFORMACIÓN REGISTRAL

Estamos fortaleciendo el Registro Documental de Vehículos, para facilitar el cotejo, la validación y la certificación documental de registros y expedientes del Transporte Matriculado en la Ciudad de México en sus diversas modalidades. Esto permitirá atender con información real y fidedigna las diversas solicitudes de información que realizan los particulares y las instituciones al Registro Público de Transporte.

Al cierre de este informe, atendimos 12 mil requerimientos de información, a través de los cuales emitimos la certificación de 3 mil expedientes y documentos diversos, así como el cotejo de más de 9 mil expedientes de transporte en sus diversas modalidades. Esto le ha permitido a ciudadanos e instituciones (en su mayoría relacionadas con la impartición de justicia) atender de manera oportuna aquellos temas relacionados con delitos en donde se ve involucrado un vehículo o conductor.

Sala de espera,  
Centro de Atención  
Ciudadana





# PROTEGER

Trabajamos para que todas las personas que habitan en la Ciudad de México lleguen con bien a sus destinos, sin importar el modo de transporte de su elección. Por eso, estamos implementando una serie de políticas de seguridad vial orientadas al cambio de conducta y al fomento de la convivencia vial para reducir hechos de tránsito.

También, estamos realizando una serie de intervenciones en infraestructura peatonal y ciclista, especialmente en zonas periféricas de la Ciudad, incluyendo una inversión histórica de 251 millones de pesos para la construcción de nuevas ciclovías y equipamiento ciclista.

Además, reconocemos que hombres y mujeres nos movemos de manera distinta en la Ciudad, por lo que hemos diseñado una serie de acciones para integrar la perspectiva de género en la Red de Movilidad Integrada, para atender de forma efectiva las necesidades y patrones de viaje de las mujeres y reducir las violencias sexuales en el transporte.

## POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL ORIENTADAS AL CAMBIO DE CONDUCTA

### NUEVO SISTEMA DE FOTOCÍVICAS

El nuevo sistema de Fotocívicas busca generar cambios en el comportamiento de las personas que conducen por la Ciudad, para mejorar las condiciones de seguridad vial tanto para las personas usuarias de la vía pública, como para quienes circulan en vehículos motorizados.

Las Fotocívicas reemplazan el anterior sistema de Fotomultas por un sistema preventivo y correctivo al establecer sanciones cívicas y no monetarias. Por medio de dispositivos tecnológicos (cámaras y radares), el sistema asigna infracciones a los vehículos matriculados en la Ciudad de México y registrados bajo una persona física que circulan en la Ciudad.

Cada placa cuenta con diez puntos iniciales, los cuales son restados en caso de violación al Reglamento de Tránsito. Así, cada infracción registrada por los dispositivos tecnológicos resta un punto sobre la placa (con la excepción de la infracción por exceso de velocidad en más de 40 por ciento sobre el límite establecido, que resta 5 puntos) y viene acompañado de una sanción cuya severidad aumenta en relación al número de reincidencias.

Las personas infractoras deben cumplir con sus sanciones cívicas y cubrir sus sanciones económicas, en caso de tenerlas. Solamente si se han liberado estos requisitos, podrán acceder al Programa de Verificación Vehicular.

Como parte del sistema, los infractores que han perdido 5 puntos deben tomar un curso presencial que busca generar cambios en el comportamiento de quienes conducen por la Ciudad de México (las personas que llegan a este curso tomaron previamente un curso básico e intermedio en línea con información del Reglamento de Tránsito). Este curso presencial fomenta la convivencia pacífica, segura y responsable en la vía pública con todos los actores a través de técnicas expositivas y demostrativas, priorizando la consciencia y la educación vial a través del civismo y la relación entre el individuo y la sociedad. Cuenta con dos modalidades, teórico y práctico, y tiene una duración aproximada de 60 minutos.

Como parte del sistema, se reubicaron 138 dispositivos tecnológicos (cámaras y radares) en aquellas intersecciones que, según datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, registraron la mayor incidencia de he-

Biciescuela  
fotocívicas





Cámara  
fotocívicas

chos de tránsito que produjeron muertes, esto con el objetivo de reducir incidentes viales. Asimismo, se han hecho modificaciones al Reglamento de Tránsito y se ha aprobado la nueva Ley de Cultura Cívica.

Enmarcado en las acciones conjuntas de seguridad vial establecidas en el Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019, observamos una reducción de alrededor de 29 por ciento<sup>2</sup> en los hechos de tránsito en las inmediaciones de dispositivos tecnológicos del segundo trimestre de 2019, en comparación con el mismo trimestre del año anterior.

Asimismo, contamos con un micrositio funcional en el que los ciudadanos pueden consultar sus puntos, conocer los detalles de sus infracciones, ver sus amonestaciones, realizar los cursos en línea (básico e intermedio), y agendar sus citas para asistir al curso de sensibilización presencial y para el cumplimiento de sus horas de trabajo comunitario.

Al 15 de octubre de este año, se presentaron 10 mil 900 cursos básicos y 5 mil 657 cursos intermedios en línea, de los cuales se aprobaron 2 mil 448 y 908 respectivamente. Además, 304 personas asistieron a los cursos presenciales de sensibilización de la Biciescuela, y se han cumplido con 430 horas de trabajo comunitario.

### PLAN ESTRATÉGICO DE CONVIVENCIA VIAL 2019

El 19 de junio de 2019, presentamos el Plan Estratégico de Convivencia Vial 2019, el cual define las líneas estratégicas en materia de seguridad vial, partiendo del principio fundamental del sistema de movilidad proteger y salvaguardar la vida de las personas. Con esta visión de seguridad vial, el Plan establece como objetivo el reducir los hechos de tránsito y, en caso de que aun así ocurran, minimizar sus consecuencias, especial-

<sup>2</sup> En un radio de 100 y 250 metros los resultados muestran la misma tendencia, una reducción de 25 y 23 por ciento respectivamente.

mente para personas usuarias vulnerables de la vía. Asimismo, el plan busca impulsar una cultura vial que fortalezca la convivencia armónica de personas que usan distintos modos de transporte.

El Plan se estructura en tres ejes: “Institucionalizar”, que se centra en fortalecer las capacidades institucionales del Gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial; “Construir”, que busca proteger la integridad de las personas usuarias de la calle, priorizando a las más vulnerables, a través de la construcción de infraestructura segura; y, “Educar”, enfocado en la capacitación a conductores de transporte público, además de informar y comunicar a la ciudadanía para crear conciencia colectiva de protección y respeto.

En el marco de este Plan Estratégico, estamos construyendo un sistema homologado de información sobre hechos de tránsito, dando seguimiento al sistema de Fotocívicas, rediseñando 100 Intersecciones Seguras, y fomentando la capacitación a 840 conductores de Metrobús, Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y Red de Transporte de Pasajeros (RTP). Los avances a estas acciones se detallan a continuación.

### PROGRAMA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2020-2024

El Plan Integral de Seguridad Vial 2020-2024 es el Programa Sectorial mandatado por la Ley de Movilidad del Distrito Federal que establece las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todas las personas que usan la vía para reducir los decesos y lesiones graves causados por hechos de tránsito.

Para la elaboración de dicho Programa, contamos con el apoyo financiero y técnico del Banco Interamericano de Desarrollo y de IDOM, respectivamente. Asimismo, con el propósito de contar con la participación de todos los sectores de la sociedad, realizamos dos talleres participativos con representantes de la academia, asociaciones civiles, la iniciativa privada y distintas dependencias del gobierno (tanto de la Ciudad de México como de nivel federal). Estos talleres participativos nos permitieron identificar prioridades y líneas de acción que están enfocadas en reducir los fallecimientos y las lesiones graves ocasionadas por hechos de tránsito, así como impulsar una cultura vial que fortalezca la convivencia armónica de personas usuarias de todos los modos de transporte.

El programa tiene por objetivo reducir las muertes causadas por hechos de tránsito en un 30 por ciento de aquí al 2024. Para alcanzarlo, estamos construyendo líneas de acción alrededor de tres ejes (institucionalizar, construir y educar) y conforme a lo establecido en la actual Ley de Planeación para el Desarrollo del Distrito Federal, contará con los siguientes elementos:

- I. Diagnóstico;
- II. Metas y objetivos específicos en función de las prioridades establecidas en el Programa General;

- III. Subprogramas, líneas programáticas y acciones
- IV. Relaciones con otros instrumentos de planeación;
- V. Responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;
- VI. Acciones de coordinación, en su caso, con dependencias federales y otras entidades o municipios;
- VII. Mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

## SISTEMA DE INFORMACIÓN Y SEGUIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL

El Sistema de Información y Seguimiento a la Seguridad Vial es una herramienta conformada de tres elementos indispensables: cifras de hechos de tránsito, infracciones e indicadores en materia de Seguridad Vial, que, en conjunto, permiten evaluar y determinar técnicamente las medidas necesarias, a fin de considerar todos los elementos de seguridad que requiere la infraestructura vial que utilizan quienes habitan la Ciudad de México.

Con esta herramienta, buscamos contar con información confiable, precisa y oportuna, a efecto de que mensualmente se recaben, analicen, diseñen e implementen medidas de seguridad vial con base en el comportamiento que se registra en la capital.

Como parte de este esfuerzo, hemos establecido una mesa de trabajo con las Dependencias y Organismos de Transporte que captan cifras de hechos de tránsito, infracciones e indicadores de seguridad vial, entre los que se incluyen: Metrobús, el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), ECOBICI, así como la Procuraduría General de Justicia (PGJ), el Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México, Consejería Jurídica, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM), la Cruz Roja, el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Posteriormente, establecimos una mesa de trabajo con la Coordinación de Peritos de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México; se efectuarán reuniones a fin de analizar las bases de datos que genere su área con la finalidad de tipificar los hechos de tránsito de manera correcta. En ese sentido, ya se cuentan con las cifras estadísticas generadas por los peritos en materia de hechos de tránsito.

De la misma forma, tuvimos una sesión de trabajo con INEGI en la cual nos mostraron la herramienta HECRA (Herramienta para la Evaluación de la Calidad de los Registros), la cual consiste en un cuestionario de 114 preguntas que evalúa los datos a utilizar en un sistema para fines estadísticos, informativo y administrativos. Esta herramienta se utilizará para evaluar los datos que se utilizarán en el Sistema

## CIFRAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

Desde mayo de 2019 estamos publicando reportes trimestrales sobre los hechos de tránsito que se suscitan en la Ciudad, con el objetivo de entender sus características y generar insumos para planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia. Para la generación de estos reportes utilizamos información proveniente de registros de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), la Procuraduría General de Justicia (PGJ), el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), la aseguradora AXA y el proyecto colaborativo Repubikla.

Cada fuente se genera con base en una metodología diferente y con un objetivo distinto, lo cual se refleja en el mismo análisis. Por lo que se debe tomar en cuenta que la información de SSC se basa principalmente en reportes que hace la policía; los datos de PGJ derivan de carpetas de investigación abiertas; C5 integra incidentes reportados sobre todo vía telefónica al 911, botones de emergencia y videocámaras; mientras que AXA cuenta con la información de los siniestros viales de sus asegurados, y en el caso de Repubikla, la mayoría de sus registros provienen de reportes ciudadanos vía Twitter.

Al cierre de este informe, hemos publicado dos reportes trimestrales (enero a marzo y abril a junio de 2019) con datos abiertos del C5, PGJ y de AXA Seguros. En donde detectamos los siguientes hallazgos:

### PRIMER REPORTE TRIMESTRAL

- Según registros de AXA, C5, PGJ y SSC, el número de hechos de tránsito disminuyó en el primer trimestre de 2019 en comparación con el mismo periodo de 2018. En el caso de SSC, los hechos de tránsito se redujeron en 20 por ciento.
- Para el mismo periodo, el número de personas fallecidas disminuyó en todas las fuentes de datos, con excepción del proyecto Repubikla, que recopila información proveniente de Twitter.
- Las alcaldías con más incidentes viales, en términos absolutos, son las que tienen más viajes diarios: Iztapalapa, Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero. Sin embargo, al relativizar los incidentes viales por la cantidad de viajes que se generan en los distritos de la Ciudad (EOD, 2017), destacan áreas como Las Lomas, Chapultepec-Polanco, Viveros, las inmediaciones del Estadio Azteca, el aeropuerto, la Central de Abastos, la Terminal de Autobuses de Pasajeros de Oriente y algunas colonias residenciales alrededor de la avenida Insurgentes Sur.

### SEGUNDO REPORTE TRIMESTRAL

- Según registros de AXA, C5, PGJ y SSC, el número de hechos de tránsito disminuyó en el segundo trimestre de 2019 en comparación con el mismo periodo de 2018.

- Los incidentes reportados por las distintas fuentes de datos disminuyeron entre 9 por ciento (C5) y 29 por ciento (SSC).
- Los hechos de tránsito con taxis y microbuses involucrados tuvieron una disminución superior a la general.
- Aumentaron 7 por ciento los incidentes viales con motocicletas, fenómeno asociado al aumento sostenido en circulación que ha tenido esta opción de movilidad.
- Si se compara el segundo trimestre de 2019 con el mismo periodo de 2018, hay un aumento en los reportes totales de C5 (incluyendo falsos y duplicados), no así en los hechos de tránsito.
- Con el mapa interactivo, a partir del lugar, la fecha y la hora del evento, se pueden identificar reportes registrados por más de una fuente de datos.

### COMISIÓN DE CLASIFICACIÓN DE VIALIDADES

La Comisión de Clasificación de Vialidades es un órgano colegiado, cuyo objeto es asignar la jerarquía y categoría de las vías de circulación en la Ciudad de México. Está integrado por las dieciséis alcaldías de la Ciudad de México, cuatro dependencias de gobierno central y es presidida por la Secretaría de Movilidad.

Al cierre de este informe y desde que comenzó la presente administración, la Comisión ha celebrado tres sesiones extraordinarias y una sesión ordinaria. Con la finalidad de contar con una mejor gestión del tránsito, y con base en estudios elaborados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana (que consideran las configuraciones físicas y operacionales de las vialidades), se modificó el Anexo de Vialidades de Acceso Controlado del Reglamento de Tránsito.

### INSTALACIÓN DE LOS CONSEJOS ASESORES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA LAS 16 ALCALDÍAS

Se instalaron 16 Consejos Asesores de Movilidad y Seguridad Vial para dar asesoría a las Alcaldías de la Ciudad de México en materia de movilidad dentro de sus demarcaciones. El objetivo de estos Consejos Asesores es establecer un vínculo institucional entre los diferentes niveles de la administración pública para promover una visión integral del territorio y de las políticas de movilidad en la Ciudad.

Al cierre de este informe, se han realizado un total de 20 Sesiones Ordinarias del conjunto de los Consejos Asesores, además de cinco talleres donde se trataron temáticas específicas sobre la normativa en dispositivos y el mantenimiento de señalización, elementos y dispositivos viales; planeación; infraestructura y movilidad ciclista y accesibilidad.



Red de Transporte de Pasajeros

Además, como parte de las sesiones de los Consejos Asesores, se han realizado 121 mesas de trabajo y 60 recorridos en campo con las alcaldías para revisar y retroalimentar proyectos de movilidad local enfocados en mejorar la seguridad peatonal y ciclista, reforzar la conectividad de las alcaldías por medio de la construcción de nueva infraestructura ciclista, así como evaluar estrategias para mejorar la gestión del tránsito y estacionamiento en la vía pública.



Ciudadanía desplazándose en calles de la Ciudad de México

## INFRAESTRUCTURA SEGURA Y CON ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA CAMINAR Y MOVERSE EN BICICLETA

### CRUCES SEGUROS

Con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad y de circulación de los peatones, así como asegurar la circulación eficiente del transporte público y de vehículos particulares, la Ciudad de México se encuentra en proceso de intervenir 100 cruces conflictivos, considerados prioritarios por el número de incidentes viales, el nivel de servicio y las condiciones operacionales dentro de la circulación vial. Con estas intervenciones, estamos incrementando la seguridad para usuarios vulnerables como personas con discapacidad, peatones y ciclistas, y estamos impulsando un mejoramiento general de la movilidad al reducir los tiempos de traslado para todas las personas usuarias.

Al cierre de este informe, se han intervenido 37 intersecciones, cuya obra ya ha concluido y se encuentra en proceso de incorporación de la señalización vertical y horizontal. Se encuentran en construcción otras 45 intersecciones conflictivas.

### REHABILITACIÓN Y REFORESTACIÓN DE LA AVENIDA CHAPULTEPEC

El 14 de agosto de 2019 arrancó el proyecto de rehabilitación y reforestación de 1.2 km de vialidad de la avenida Chapultepec, desde la calle de Lieja hasta la Glorieta de los Insurgentes. Se trata de un proyecto intersectorial en el que intervienen las Secretarías de Obras y Servicios, Movilidad, del Medio Ambiente y de Cultura, así como del Sistema de Aguas de la Ciudad de México.

El proyecto contempla la reforestación masiva del tramo con árboles, plantas y arbustos, así como el mejoramiento del alumbrado público, una ampliación del área peatonal, y una nueva configuración vial de la avenida Chapultepec.

Con esta intervención, buscamos proteger a los peatones a través del diseño de cruces seguros; disminuir tiempos de traslado a través de la eliminación de vueltas izquierdas; y la adecuación de agujas para la incorporación a carriles centrales y laterales; además, garantizar la seguridad de los ciclistas con la construcción de una ciclo vía.

### INTERVENCIÓN EN AVENIDA HIDALGO (TRAMO LÁZARO CÁRDENAS - REFORMA)

Se intervendrá la avenida Hidalgo, de Eje Central a Eje 1 Guerrero, con el objetivo de mejorar las condiciones de seguridad vial y garantizar la accesibilidad universal. Los trabajos contemplan la creación de un solo cuerpo vehicular con 3 carriles en el sentido de oriente a poniente, así como el rediseño de la intersección Reforma – Hidalgo. Igualmente, se contempla la consolidación de un carril compartido de tránsito calmado con prioridad para ciclistas, transporte público concesionado y vehículos de servicio. Además, se ampliará la banquetta, creando nuevo espacio público.

Al terminar la obra se tendrá una nueva configuración vial, con avenida Juárez como la vía de acceso al Centro Histórico y avenida Hidalgo como la vía de salida. Al cierre de este informe, se ha licitado el proyecto y se tiene programado el fallo para el 26 de septiembre de 2019. El inicio de obra se tiene proyectado para el mes de octubre.

### METROBÚS ACCESIBLE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD

La Secretaría de Movilidad, en coordinación con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y autoridades locales, logró el otorgamiento de subsidios a cargo del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS). Por medio de un acuerdo de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios, se realiza un proyecto integral de construcción, rehabilitación y adaptación de infraestructura en 10 estaciones de Metrobús para lograr mejores condiciones de accesibilidad e inclusión de las Personas con Discapacidad y Personas con Movilidad Limitada. Estas intervenciones permitirán reducir la brecha en la oferta de accesibilidad en Metrobús, y reducir las desigualdades en el sector movilidad.

Trabajamos actualmente en el proceso de licitación y adjudicación. Esperamos concluir las intervenciones en materia de accesibilidad en las estaciones de Metrobús a finales de año.

### PLAN DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA 2019

El plan de infraestructura ciclista establece como prioridad fortalecer las redes locales ciclistas en la periferia, zonas que generan y atraen la mayor cantidad de viajes y que históricamente han sido desatendidas. Nuestro objetivo es consolidar una red segura, complementaria e integrada a la

red de transporte público masivo que facilite los viajes entre todas las alcaldías de la Ciudad.

Al cierre de este informe, se han publicado dos licitaciones públicas para la construcción de ciclo vías en Tláhuac y dos licitaciones para infraestructura ciclista en las alcaldías Cuauhtémoc y Azcapotzalco. Asimismo, en colaboración con la alcaldía de Tláhuac, hemos iniciado un proceso de socialización con el objetivo de informar a los vecinos sobre el proceso de obra.

### CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA CICLISTA

Con el objetivo de promover modos de transporte sustentables, estamos ampliando la infraestructura ciclista disponible para la ciudadanía. El proyecto contempla la inversión de 251 millones de pesos para la construcción de 85 km de infraestructura y equipamiento ciclista.

Por primera vez, se prioriza la construcción de ciclo vías en zonas periféricas como Tláhuac y Xochimilco, así como una serie de intervenciones en la zona centro de la Ciudad para conectar la infraestructura ciclista existente.

Con estas intervenciones, estamos consolidando una red de movilidad ciclista integrada a la red de transporte público masivo, que además facilite viajes entre las alcaldías de la Ciudad. A través de la construcción de conexiones regionales y redes locales en la periferia y de suturas que conecten la infraestructura ciclista existente, buscamos incrementar la asequibilidad de los traslados, así como eficientar el primer y el último tramo de viaje y fomentar el uso de la bicicleta, contribuyendo a la reducción de tiempos de traslado y de emisiones contaminantes.

Biciestacionamiento Semimasivo Buenavista, interior





Biciestacionamiento  
Semimasivo  
Buenavista, exterior

El proyecto también incluye la construcción de dos biciestacionamientos masivos en Tláhuac y El Rosario (con capacidad para 400 bicicletas), así como dos biciestacionamientos semi-masivos en Martín Carrera y Buenavista (con capacidad para 80 y 128 bicicletas, respectivamente), lo que representa un aumento del 100 por ciento a la oferta de biciestacionamientos de la Ciudad. Y se inició un proceso de actualización de los biciestacionamientos existentes en Pantitlán, La Raza y La Villa.

El 14 de junio de 2019 se inauguró el biciestacionamiento semi-masivo en Buenavista, con una capacidad de 128 espacios para bicicletas. Se encuentran en construcción los biciestacionamientos de Tláhuac, El Rosario y Martín Carrera.

Además, al cierre de este informe, hemos licitado 67.45 km de infraestructura vial ciclista, incluyendo Centro I (11.8 km), Centro II (7.3 km), Tláhuac I (11.9 km), Tláhuac II (12.6 km) y Xochimilco (12.18 km) y suturas a la red actual (11.67 km).

## FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y EL PEATÓN (FONACIPE)

El proyecto para crear un carril compartido entre ciclistas y trolebuses en Eje Central fue originalmente ideado por organizaciones de la sociedad civil, por medio de la “Coalición Cero Emisiones”. Entre 2015 y 2017 estas organizaciones lograron que el Gobierno de la Ciudad de México asignara recursos para su construcción, y que se creara el Fondo de Atención al Ciclista y al Peatón (FONACIPE), como el mecanismo que serviría para financiar este proyecto y otros que tuvieran como objetivo mejorar la infraestructura peatonal y ciclista de la ciudad. No obstante, los recursos destinados al proyecto se perdieron como subejercicio. Por tanto, persiste el reclamo justificado de la sociedad civil para que el proyecto se realice como se tenía previsto hacerlo desde un inicio.

En 2019, la presente administración ha realizado diversas acciones para utilizar los recursos con los que cuenta actualmente el FONACIPE

(alrededor de 69 millones de pesos), con la aprobación del “Proyecto Bus-Bici Eje Central Lázaro Cárdenas”, que consiste en adecuar una vía de 15.5 km, de Río Churubusco a Eje 5 Norte Montevideo, en ambos sentidos de circulación, para uso compartido de bicicleta y trolebuses, lo que implica balizamiento, colocación de señales verticales, horizontales y dispositivos, como botones y cojines, a lo largo de dicha vía, cuyo ámbito territorial incluye parte de las alcaldías Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Coyoacán.

En el Proyecto se plantea la posibilidad de generar conexiones regionales en la Ciudad por medio de una infraestructura que permita recorrer grandes distancias, así como fomentar el uso de la bicicleta y reducir las emisiones contaminantes.

Para la ejecución del Proyecto, el 28 de agosto de 2019, se formalizó el Convenio de Colaboración entre la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (SOBSE), la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y el FONACIPE, el cual tiene por objeto que la SOBSE ejecute el Proyecto, la SEMOVI coadyuve con la SOBSE en la supervisión y el FONACIPE financie y ejecute los pagos correspondientes al Proyecto.

Cabe mencionar que el Proyecto financiado con recursos del FONACIPE en Eje Central, que incluye balizamiento, colocación de señales verticales, horizontales y dispositivos, es parte de una intervención integral que el Gobierno de la Ciudad de México hará en dicha vía. A los trabajos del FONACIPE, se sumará el reencarpetamiento de los carriles confinados y la intervención en diversas aceras por parte de la SOBSE, así como el servicio que brindará Transportes Eléctricos a la ciudadanía con nuevos trolebuses.

Al cierre de este informe, la SOBSE se encuentra en el procedimiento de licitación respectivo para llevar a cabo las contrataciones para la ejecución del Proyecto Bus-Bici Eje Central Lázaro Cárdenas.

## SENDERO COMPARTIDO REFORMA

El Sendero Compartido Reforma consiste en la creación de un espacio exclusivo y accesible para el tránsito seguro del transporte no motorizado, ya que actualmente no existen espacios seguros destinados para atender la demanda ciclista. Por eso, se construirá un corredor en el que peatones, ciclistas y automovilistas transiten de forma segura.

El sendero compartido consistirá en un tramo de 3.1 km sobre el camellón central de la avenida Paseo de la Reforma, desde la calle de Lieja hasta la calle Monte Elbruz, dando continuidad a la ciclovía Reforma. Comunicará la Unidad Habitacional y Zona Arqueológica de Tlatelolco con Polanco. Además, fomentará la movilidad sustentable entre el Centro Histórico, el Bosque de Chapultepec y los atractivos turístico-culturales de la avenida.

Se trata de un proyecto intersectorial en el que están involucrados el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) y las Secretarías de Cultura, Obras y Servicios y Movilidad de la Ciudad de México. Al cie-



Biciescuela Tlalpan

re de este informe, inició la obra del sendero para la aprobación de las dependencias involucradas y se ha realizado la gestión y logística para la reubicación de las esculturas que se ubican en el camellón central de Paseo de la Reforma.

## CICLOVÍA ZARAGOZA

Estamos planeando la intervención en un aproximado de 14 km de vialidad, del Metro San Lázaro al Metro Santa Marta. Los trabajos contemplan la rehabilitación de banquetas, la intervención de cruce seguros, mejoras a la accesibilidad y una nueva configuración vial a lo largo de Calzada Ignacio Zaragoza, que permita incluir infraestructura ciclista.

Con este proyecto, buscamos dotar a la Ciudad de más alternativas de movilidad no motorizada, que dote de mayores alternativas de desplazamiento a la población, desacelerando el crecimiento del parque vehicular y ofertando mayor seguridad en la Calzada Ignacio Zaragoza.

Al cierre de este informe, hemos realizado el análisis del trazo preliminar propuesto de la ciclovia Zaragoza y hemos emitido observaciones técnicas y de gestión (ventajas y desventajas) a las propuestas de configuración de la misma. Asimismo, hemos elaborado recomendaciones para la estrategia de ordenamiento del transporte público.

A finales del año, esperamos tener definido el trazo y la sección tipo con la se llevará a cabo la ciclovia con la previa gestión de los estudios de ingeniería de tránsito y transporte público.

## CULTURA Y USO DE LA BICICLETA

### BICIESCUELA CDMX

La Biciescuela CDMX tiene como objetivo promover la cultura y el uso de la bicicleta en niñas y niños, jóvenes y adultos a través de cursos que incluyen mecánica básica y equilibrio hasta cuestiones más avanzadas de ciclismo urbano e identificación de puntos ciegos, además de una amplia gama de actividades lúdico-educativas que ayudan a reforzar estos cursos.

Desde el 2013 hasta el presente, la Biciescuela ha atendido a 318 mil 285 personas. Para poder acomodar las variadas necesidades y horarios de las personas que habitan la Ciudad de México, la Biciescuela toma lugar en distintos días y zonas de la capital:

**La Biciescuela CDMX Sabatina** tiene un horario de 10 a 14 horas y ocurre en cinco sedes: dentro de los bosques de Chapultepec, Aragón y Tlalpan, así como en las plazoletas de los biciestacionamientos masivos de Pantitlán y La Raza.

**Las Biciescuela CDMX Dominical** tiene un horario de 9 a 13 horas y se imparte en tres sedes dentro del circuito del *Paseo Dominical Muévete en Bici*: La Villa, en la zona norte de la Ciudad; Zapata en la zona sur y Reforma en la zona centro.

**Biciescuela de Verano:** Opera durante 30 días entre los meses de julio y agosto, con horario de atención de 9 a 17 horas dentro de los tres

Sensibilización para operadores de transporte público



principales bosques de la Ciudad: Chapultepec, Aragón y Tlalpan. En el 2019, 57 mil 951 personas asistieron a la Biciescuela de Verano.

**Biciescuela para Mujeres, “Nosotras en Bici”:** En 2019, realizamos por primera ocasión un curso teórico y práctico específicamente diseñado para las mujeres que quieren usar la bicicleta como su modo de transporte. Esta edición de la Biciescuela responde al compromiso de la Secretaría de Movilidad por eliminar las barreras que limitan el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Al curso asistieron 216 mujeres, con muy buena aceptación.



Muévete en Bici, Paseo de la Reforma

**Cursos de Sensibilización para Operadores del Transporte Público:** Con el objetivo de lograr una mejor convivencia, respeto y uso correcto del espacio público entre los diferentes tipos de usuarios de la vía, la Biciescuela CDMX también imparte cursos de Sensibilización para Operadores del Transporte Público, enseñándoles estrategias para aumentar la seguridad tanto de los ciclistas como los operadores que circulan por la Ciudad. En lo que va del año, han asistido mil 33 operadores de transporte.

#### PROGRAMA MUÉVETE EN BICI

##### PASEOS DOMINICALES

Los *Paseos Dominicales del Programa Muévete en Bici* permiten a los habitantes de la Ciudad de México recorrer un circuito de 55 km de vías alrededor de la Ciudad. Se trata del cierre de avenidas principales normalmente destinadas para el uso de vehículos motorizados, lo que permite a ciclistas de todas las edades experimentar la Ciudad desde una perspectiva diferente.

El objetivo del programa es fomentar el uso de la bicicleta como una alternativa de transporte individual eficiente y no contaminante, así como impulsar la recuperación del espacio público, la integración social y la promoción de la salud a través de actividades físicas.

Para la realización de este programa participan alrededor de mil operativos de cerca de 15 dependencias de Gobierno e instituciones no gubernamentales. Este se lleva a cabo todos los domingos en un horario de 8 a 14 horas, con excepción del último domingo del mes. Con más de 15 actividades y servicios gratuitos, el *Paseo Dominical Muévete en Bici* atrae un promedio de 81 mil personas cada semana.

##### PASEOS NOCTURNOS

Los *Paseos Nocturnos Muévete en Bici* brindan a la ciudadanía una nueva forma de vivir y disfrutar la Ciudad, ya que entre las 19 y las 23 horas, les permite circular por 18 km de vía pasando por el Centro Histórico, avenida Paseo de la Reforma y la Primera Sección del Bosque de Chapultepec. Desde que el programa se trasladó a la Secretaría de Movilidad en diciembre de 2018, hemos realizado dos paseos nocturnos, con una asistencia de más de 84 mil asistentes.

##### GRAN RODADA

Para conmemorar el Día Mundial de la Bicicleta realizamos la Gran Rodada Ciclista. Participaron 12 mil 800 personas, quienes recorrieron 16 km, partiendo desde los Viveros de Coyoacán hasta la Segunda Sección del Bosque de Chapultepec. El Programa de Bicicletas Públicas EOBICI, prestó 150 bicicletas de forma gratuita para fomentar la participación de todas las personas.

Gran Rodada





Nueva unidad  
de Trolebús

## PERSPECTIVA DE GÉNERO EN LA RED DE MOVILIDAD INTEGRADA

El Gobierno de la Ciudad de México trabaja para que las mujeres y niñas puedan viajar de manera cómoda y segura en todo el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad. Por esta razón, se publicó el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, el cual atiende a tres ejes estratégicos:

- Reducir las violencias sexuales hacia las mujeres en el transporte
- Fortalecer la paridad de género y la cultura institucional en el sector de movilidad
- Atender de forma efectiva las necesidades y patrones de viaje de las mujeres

El objetivo de este Plan es establecer una perspectiva de género transversal en el sector transporte, que reconozca las necesidades diferenciadas de mujeres y hombres en sus experiencias, patrones y necesidades de viaje. Para ello, se realizan una serie de acciones que van desde intervenciones en infraestructura para hacerla más accesible y segura, hasta el diseño de protocolos de respuesta efectiva ante casos de violencia sexual y procesos de sensibilización y capacitación al personal del sector transporte. La intención es crear un Sistema de Movilidad incluyente y seguro para todas las personas, tanto usuarias del transporte público, como trabajadoras del Sector.

Al cierre de este informe, se reactivaron 135 cámaras de vigilancia dentro de 13 Centros de Transferencia Modal (CETRAM). Además, comenzó la remodelación del CETRAM Indios Verdes con perspectiva de género, basado en las recomendaciones de un estudio realizado en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y se planean las remodelaciones de los CETRAM de Pantitlán y Taxqueña con los mismos criterios.

Asimismo, inició el proceso de diseño del protocolo de atención para primeros respondientes ante casos de acoso sexual y violencias sexuales en el transporte público. Se han capacitado en materia de perspectiva de género y prevención del acoso sexual a 189 trabajadores de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), 150 de Metro y al 42.6 por ciento de los cargos directivos y medios de la Secretaría de Movilidad.

Se trabaja para que, al cierre del año, el Plan Integral de Movilidad incluya de manera transversal la perspectiva de género en sus acciones a 2024. Además, se contará con un protocolo de atención para primeros respondientes ante casos de acoso y violencias sexuales en el transporte público.

## MEJORAS A LA MEDIDA DE VAGONES EXCLUSIVOS

En el Plan Estratégico de Género y Movilidad 2019, nos comprometimos a revisar y mejorar la implementación de medidas temporales como la separación de vagones y unidades de uso exclusivo para mujeres. Tras un ejercicio diagnóstico, que consistió en entrevistas y foros, identificamos los principales retos y oportunidades que nos permitirán reforzar la implementación de esta medida.

De los resultados del diagnóstico determinamos que hay momentos y espacios de mayor invasión, sobretodo en horas valle y horarios nocturnos y en áreas con poca señalización. Además, falta claridad en la comunicación de las reglas con respecto al funcionamiento de la medida, lo que genera confusión tanto para las personas usuarias como para las autoridades.

Por estas razones, adoptamos una serie de medidas para mejorar la vigilancia y la señalética dentro de Metro y Metrobús, que van acompañadas de una campaña de sensibilización que explica por qué existe esta medida, cómo funciona y cuáles son las sanciones en caso de incumplirla.

A partir del 11 de septiembre de 2019, se instaló nueva señalética visual en las dovelas y pisos de la estación del Metro Hidalgo, como parte de un piloto para evaluar los resultados de la medida y posteriormente implementarla en el resto de las estaciones.

Igualmente, en Metrobús se mejoró la señalética al interior de los autobuses y estamos utilizando audios para comunicar mensajes anti-acoso. Además, distribuimos volantes informativos y dedicamos espacios publicitarios para comunicar de manera clara las reglas de funcionamiento de la medida. Asimismo, trabajamos en un manual básico para los policías de Metrobús que ayudará a mejorar la vigilancia y hacer respetar la separación de vagones.

Nuevo  
señalamiento  
de MI





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD

## PRIMER INFORME ANUAL

**SECRETARÍA DE MOVILIDAD**

Diciembre 2018 - Septiembre 2019

