



CDMX

CIUDAD DE MÉXICO





CDMX

CIUDAD DE MÉXICO



SEMOVI



GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL • SECRETARÍA DE MOVILIDAD

# Anuario de Movilidad 2013-2014

- Sistema Integrado de Transporte • Calles para todos • Más movilidad con menos autos
- Cultura de la Movilidad • Distribución eficiente de mercancías • Desarrollo Orientado al Transporte



CDMX  
CIUDAD DE MÉXICO



GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL • SECRETARÍA DE MOVILIDAD

# Anuario de Movilidad 2013-2014

- Sistema Integrado de Transporte • Calles para todos • Más movilidad con menos autos
- Cultura de la Movilidad • Distribución eficiente de mercancías • Desarrollo Orientado al Transporte

## Índice

Portada	MX
Presentación	04
Introducción	07
Eje estratégico 1: <b>Sistema Integrado de Transporte (SIT)</b>	10
Eje estratégico 2: <b>Calles para todos</b>	18
Eje estratégico 3: <b>Más movilidad con menos autos</b>	27
Eje estratégico 4: <b>Cultura de movilidad</b>	32
Eje estratégico 5: <b>Distribución eficiente de mercancías</b>	37
Eje estratégico 6: <b>Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)</b>	45
Cuadros anexos	50
Un año de movilidad en síntesis	69
Créditos	70

## Presentación

### Secretaría de Movilidad



Presentamos el primer Anuario de Movilidad 2013-2014 como parte de los instrumentos para la planeación y rendición de cuentas sobre los programas y la política en materia de movilidad sustentable del Gobierno de la CDMX. Como la Secretaría de Movilidad ha expresado en múltiples foros ciudadanos, de especialistas, de operadores de transporte y de empresarios: la población y dimensiones de nuestra ciudad, el número de viajes y las características de los trayectos, nos coloca frente al reto de contar con una visión integral del transporte, promover los modos alternativos para realizar viajes cortos, conocer en números los viajes metropolitanos y las características de la operación de los organismos de transporte para estar en condiciones de planificar acertadamente las tareas para cumplir con los objetivos del Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

En esta ocasión hemos organizado el contenido del Anuario de tal forma que podamos comparar los alcances en las metas del Programa Integral de Movilidad a partir del año 2014 planteadas en cada uno de sus Ejes de trabajo, los cuales, a su vez, se encuentran vinculados al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

Por otra parte, presentamos la información más relevante del sector de una manera sencilla para su comprensión y consulta amigable por parte de las ciudadanas y ciudadanos interesados en el tema de la movilidad, atendiendo al principio de transparencia.

Sabemos que las estadísticas constituyen información que incentiva los procesos democratizadores de la planeación. Son fundamentales para determinar los temas prioritarios que deben ser incluidos en una agenda de trabajo en la gestión pública y en la formulación de políticas públicas, además de orientar la toma de decisiones de actores privados y de la ciudadanía en general. Estos últimos requieren información para desenvolverse en el ámbito político, civil, académico, científico y social; mientras que el gobierno la necesita para la toma de decisiones relacionadas con la planeación, la evaluación y la difusión.

La generación de datos estadísticos forma parte del libre acceso a la información sobre el manejo de los asuntos públicos. Es una dimensión básica de la relación entre la ciudadanía y el Estado, y una de las condiciones necesarias para que exista transparencia. Por ello, las formas de difusión de las estadísticas deben ser claras, comprensibles, certeras, accesibles para la población.

Por ello, la información estadística debe ser parte del diálogo y del entendimiento recíproco en una sociedad. Al proporcionar referentes o parámetros comunes, posibilita el desarrollo de consensos y acuerdos que trascienden la apreciación subjetiva para identificar aquellas problemáticas que afectan el interés público.

En el marco jurídico sobre movilidad, una de nuestras obligaciones es dar a conocer de manera clara y comprensible la información sobre los distintos programas institucionales, los recursos invertidos en ellos, las operaciones y metas alcanzadas en la gestión pública.

Cada año la anterior Secretaría de Transportes y Vialidad había reunido información sobre sus metas conforme a sus programas institucionales en coordinación con los Organismos del Transporte Público del Distrito Federal y diversas dependencias del sector. Compiló información para la rendición de cuentas y comprensión de la capacidad ope-

rativa de los modos de transporte de manera particular.

No obstante, ante la necesidad de una visión de conjunto de los modos de transporte, su articulación operativa, su integración para lograr su eficiencia, la construcción de un sistema de monitoreo que permita observar de forma panorámica su funcionamiento y gestión; el Anuario Estadístico ha tenido que pasar de un compendio de cifras generadas por las Unidades Administrativas de la SETRAVI, Organismos de Transporte y otras dependencias, a un instrumento útil para:

1) El seguimiento de los alcances del Programa Integral de Movilidad para el Distrito Federal a través de indicadores para una evaluación de resultados conforme a metas establecidas para todo el sector, y al mismo tiempo favorecer la coordinación intersecretarial para la toma de decisiones en el marco del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal.

2) El seguimiento de las actividades propias de la Secretaría de Movilidad conforme a metas institucionales y programáticas de tal forma que se fortalezca la planeación estratégica, la evaluación del desempeño organizacional y la mejora continua.

3) La rendición de cuentas, el ejercicio transparente de la función pública y la disponibilidad de datos claros, accesibles, comprensibles, útiles y significativos sobre movilidad como un concepto integral.

Con esta nueva presentación la Secretaría de Movilidad espera aportar a la ciudadanía información para el análisis, estudios comparativos y descriptivos. Pretendemos también que sea una forma de dar a conocer cuáles son las políticas que orientan de manera global el desarrollo del sector y su correspondencia con las necesidades de nuestra CDMX.

*Secretaría de Movilidad*



**La gran cantidad de viajes y trayectos de la población y las dimensiones de nuestra ciudad plantean a la Secretaría de Movilidad el reto de contar con una estrategia integral del transporte.**

## Introducción

### Anuario 2013-2014



La CDMX se ha transformado en una capital más dinámica, con una movilidad más eficiente y con más opciones de transporte amigables con el ambiente, gracias a la innovación e implementación de proyectos. Desde el inicio de esta administración trabajamos en cambiar el paradigma de transporte a uno de movilidad, colocando al centro de la toma de decisiones a la persona.

Es por ello que la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) cambió su nomenclatura por Secretaría de Movilidad (SEMOVI) en el año 2014, cuyo principal objetivo es priorizar al peatón y reconocer el derecho a un tránsito más accesible, seguro y eficiente. Es una política que se enfoca en mover personas, no sólo vehículos y mercancías, bajo una jerarquía de movilidad que otorga la prioridad al peatón, ciclista y personas usuarias del transporte público, sobre todo a la población que ha sido vulnerada en sus derechos.

La elaboración de este documento es el resultado de un proceso de coordinación con los Organismos del transporte público del Distrito Federal y diversas dependencias que, bajo el principio de corresponsabilidad, toma en cuenta las necesidades y propuestas de todos los actores sociales y políticos que inciden en el sector. Estas amplias contribuciones fueron esenciales para decidir juntos la visión de movilidad para la ciudad que queremos.

Es una apuesta ambiciosa para enfrentar el reto de la movilidad y posicionar a la Ciudad de México al nivel de otras ciudades de clase mundial, transformar la movilidad de nuestra ciudad en una más incluyente, eficiente y sustentable. Tomamos como base una política integral de movilidad comprometida con la seguridad vial y accesibilidad, bajo seis ejes estratégicos de política sectorial:



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



**MB Metrobús®**

**VOLVO**

103343

EJE ESTRATÉGICO 1:

## Sistema integrado de Transporte

### Línea 5 del Metrobús

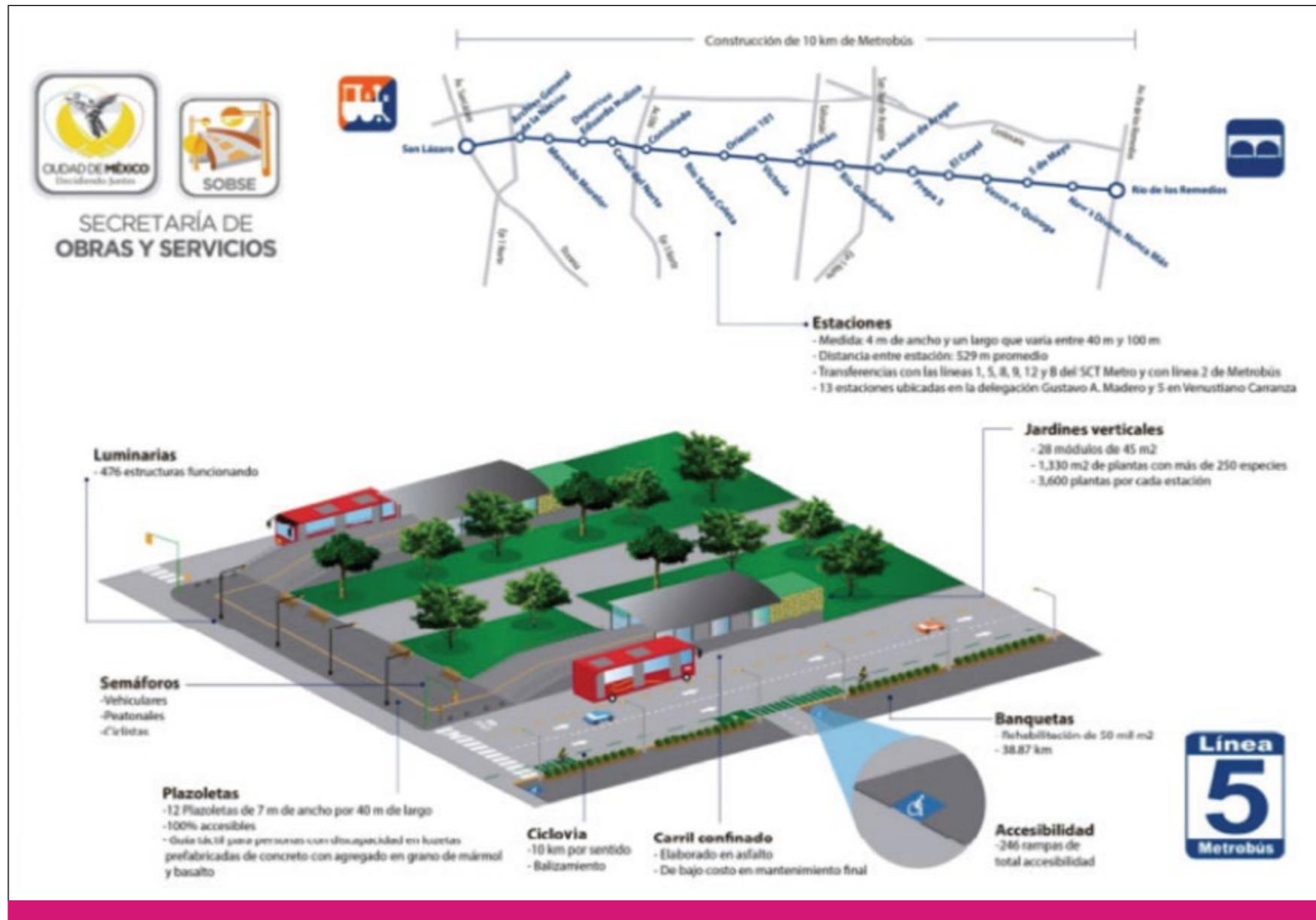
En 2013 se construyó la primera etapa de este corredor vial de transporte público sobre el Eje 3 Oriente Ing. Eduardo Molina, con una longitud de 10 kilómetros, en el tramo de Periférico Río de los Remedios a San Lázaro, con influencia directa en las Delegaciones Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza y en beneficio de más de 50 mil habitantes de la CDMX. La inversión en esta obra fue de 800 millones de pesos.

En este corredor se aplicó un proceso innovador para la edificación de las 18 estaciones.

Se utilizaron estructuras metálicas prefabricadas que permitieron terminar la obra en un tiempo récord. Las maniobras mayores para el montaje de las estructuras se realizaron en horarios nocturnos, evitando que la obra fuera invasiva. Cuenta con un patio de servicio de 13 mil metros cuadrados y se colocó concreto asfáltico modificado en el carril confinado, generando ahorros en el tiempo de traslado, reducción de emisiones contaminantes y con ello, una mejor movilidad para sus pasajeros. (Cuadro 1)



La Línea 5 del Metrobús integró diferentes acciones coordinadas entre Secretarías y Delegaciones para mejorar los servicios, la imagen urbana, los espacios de convivencia y favorecer los traslados por bicicleta con 20 kilómetros de ciclovía.



Fuente: Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.



### Línea 12 del Metro

El 20 de diciembre de 2013 iniciaron los trabajos correspondientes al proyecto ejecutivo para la ampliación de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro en el tramo Mixcoac – Observatorio.

La Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal considera realizar en un mediano plazo la construcción de adecuaciones en instalaciones civiles y electromecánicas de la estación Mixcoac, así como la construcción de 2 nuevas estaciones: Alta Tensión y Álvaro Obregón.

Por otra parte, dicha dependencia persigue desarrollar las adecuaciones de la estación ter-

minal Observatorio, lo cual implica la ampliación de la línea 12 en 3.84 kilómetros; así como desarrollar la correspondencia con la actual Línea 1 y del área de maniobras y depósito de 1.08 kilómetros, con 18 posiciones a partir de la cabecera norte de la nueva estación de correspondencia Observatorio (incluyendo fosa de visitas). Se lleva a cabo además, el proyecto integral de obra electromecánica que será concluido para finales del año 2016. La inversión registrada en la cartera de proyectos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la realización de esta obra es de 5,065 millones de pesos.



### Línea 6 del Metrobús

La construcción de la Línea 6 de Metrobús en el Eje 5 Norte, desde la Avenida Carlos Hank González hacia la estación del Metro Rosario, (delegaciones Gustavo A. Madero y Azcapotzalco) es un proyecto que comenzó a desarrollarse en el año 2013 y emplazarán biciestacionamientos de corta estancia en todas las estaciones de la línea. Esta nueva Línea contempló el reordenamiento vehicular y la rehabilitación de infraestructura urbana sobre el Eje 5 Norte para conectar la zona norte de la CDMX con la zona oriente por la Calzada San Juan de Aragón, la Avenida 412, la Avenida

Francisco Morazán, la Avenida de las Culturas y la Avenida Montevideo.

La Secretaría de Obras y Servicios del Gobierno del Distrito Federal planea construir 35 estaciones, 2 terminales, biciestacionamientos, señalamientos horizontales de carril confinado para pasos peatonales que sean seguros, 2 patios de servicio, obras inducidas y jardines verticales en beneficio de más de 145 mil pasajeras y pasajeros por día, con una inversión bianual de 1,604 millones de pesos para la construcción del corredor vial (estaciones, carriles confinados y semaforización).



Recorrido vial de la Línea 6 del Metrobús (proyecto)

Cuadro 1. Principales Estadísticas del Metrobús. Infraestructura en operación.

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

Fuente: Metrobús.





### Bici-estacionamiento masivo en el CETRAM Pantitlán

Se construyó el equipamiento para alojar un biciestacionamiento masivo en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) de la estación Pantitlán del Sistema de Transporte Colectivo Metro. De esta forma, la población que habita en la periferia del Distrito Federal y en el Estado de México cuenta con otra opción para trasladarse al CETRAM-Pantitlán y continuar sus viajes en diversos modos de transporte como el Metro, microbuses, vagonetas o Mexibús.

Tiene un área de 1,099 metros cuadrados con capacidad para resguardar 416 bicicletas. Se construyó además una plazoleta que rodea el edificio con una superficie de 1,753 metros cuadrados que cuenta con jardineras, áreas verdes, bancas y luminarias que en su conjunto, renova-

ron la imagen y el uso social del lugar, ahora ocupado para actividades educativas y recreativas principalmente para jóvenes, niñas y niños.

El edificio que alberga este biciestacionamiento cuenta con servicios sanitarios, un sistema de acceso controlado, 8 lugares especiales para personas con discapacidad. Está ubicado en el extremo izquierdo del CETRAM, en Avenida Adolfo López Mateos, entre el Eje 1 Norte Miguel Lebrija y la Avenida Gustavo Díaz Ordaz, Colonia Ampliación Adolfo López Mateos, Delegación Venustiano Carranza.

Esta obra de gran impacto social fue construida en seis meses y fue inaugurada para la comunidad el 30 de septiembre de 2014. La inversión destinada para su ejecución ascendió a 20 millones de pesos.





Fuente: Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal.



## EJE ESTRATÉGICO 2:

## Calles para todos



La intensa circulación de vehículos en la red vial primaria ocasiona un importante deterioro de la superficie de rodamiento e infraestructura vial, por ello cada año se realizan importantes labores para su mantenimiento y conservación. A principios de 2014, el diagnóstico de la situación de la superficie de rodamiento arrojó que el 65 por ciento de la red vial primaria se encuentra en buenas condiciones de rodamiento; el 21 por ciento requiere de mantenimiento preventivo y el 14 por ciento restante de un mantenimiento correctivo. Al comparar con el estado que guardaba la superficie de rodamiento en la red vial primaria al comienzo del año 2013, se observó lo siguiente: la superficie que se considera en buen estado pasó de 62 a 65 por ciento; la que requiere mantenimiento preventivo subió de 19 a 21 por ciento y la que necesita mantenimiento correctivo bajó de 19 a 14 por ciento.

Para continuar con el esfuerzo de conservar un buen nivel de servicio de la red vial primaria, entre 2013 y 2014 se brindó mantenimiento a más de 4 millones 740 mil metros<sup>2</sup> con diferentes tipos de intervención, de los cuales más de 3 millones 613 mil m<sup>2</sup> correspondieron al programa de obras normal 2013-2014; otros 917 mil m<sup>2</sup> se realizaron mediante un pro-

grama emergente de pavimentación iniciado a finales del año 2013, y por último, bajo el concepto de obras por administración, se atendieron casi 210 mil m<sup>2</sup>.

Adicionalmente el Distrito Federal cuenta con una red vial total de 10 mil 403 kilómetros de longitud, de los cuales el 10.73 por ciento corresponden a vialidades primarias y el 89.27 por ciento restante se cataloga como vialidades secundarias.

En el marco del programa Decisiones por Colonia -en el cual la ciudadanía detecta y decide en dónde aplicar recursos públicos para mejorar la calidad de vida de su entorno-, a finales de 2013 se asignaron 300 millones de pesos para brindar mantenimiento a la superficie de rodamiento asfáltica en vialidades primarias y secundarias de la CDMX. Los trabajos en este programa iniciaron en diciembre de 2013 y finalizaron en marzo de 2014. Consistieron en el fresado y reencarpetado de 671 mil 35m<sup>2</sup> de 15 vialidades primarias en 65 colonias y en el bacheo de 400 vialidades secundarias que forman parte de 201 colonias con 4 frentes, atendiendo una superficie de 245 mil 994 m<sup>2</sup>. En suma, se atendieron 917 mil 29 m<sup>2</sup> de superficie de rodamiento en 266 colonias.



### Calles completas

Con la construcción de la Línea 5 del Metrobús en el año 2013, se integraron diferentes acciones coordinadas para mejorar los servicios, la imagen urbana y los espacios de convivencia comunitaria. Las principales acciones adicionales que se llevaron a cabo permitieron implementar el concepto Calle Completa que se refiere a la movilidad de todos los actores que conviven en la vía pública (peatones, ciclistas, usuarias y usuarios del transporte público y automovilistas). Se rehabilitaron y reconstruyeron banquetas con rampas y guarniciones; se realizó el mantenimiento a la vialidad adyacente; el mantenimiento a la red de alumbrado público; la construcción de una ciclo-vía; así como mejoras en la semaforización y señalización horizontal, vertical y construcción de plazoletas.

Con estas acciones se logró un corredor 100 por ciento accesible para personas con discapacidad. También se integró un elemento indispensable: áreas verdes. A través de la construcción de jardineras que cuentan con un sistema de riego a base de goteo, se busca preservar las especies que existen y las nuevas que se sembraron.



### Cruceros seguros

En beneficio de la seguridad peatonal y para el mejoramiento del entorno urbano, se realizaron obras para el mantenimiento y rehabilitación a seis cruceros conflictivos de la CDMX que consistieron en trazo y nivelación, la demolición de guarniciones y banquetas de concreto, excavaciones, mejoramiento del terreno con tepetate, construcción de banquetas y guarniciones de concreto hidráulico, la construcción de rampas para personas con capacidades diferentes, la renivelación de tapas de registro, así como la colocación de bolardos de protección, pasos peatonales a nivel y en algunos casos, la colocación de pavimento asfáltico.

Con una inversión de 23.5 millones de pesos, se reportan terminados los trabajos en las siguientes intersecciones catalogadas como conflictivas:

**Ticomán – Insurgentes (1ª y 2ª Etapa).**

**Avenida Fray Servando – Congreso de la Unión.**

**Avenida Cuauhtémoc – Av. Chapultepec.**

**Av. 20 de noviembre – Av. José Ma. Izazaga.**

**Avenida Paseo de la Reforma - Hidalgo.**

**Arcos de Belén – Eje Central Lázaro Cárdenas.**

En el periodo 2013-2014, en conjunto se colocaron 597 bolardos, 5 mil 291 metros de guarnición, así como 6 mil 523 metros<sup>2</sup> de banquetas, 126 rampas y 25 mil 699 metros<sup>2</sup> de pavimento asfáltico.



### Arreglo de banquetas: haciendo pasos y paseos accesibles

Con la finalidad de mejorar la infraestructura urbana, sobre todo en espacios peatonales y vialidades que se encuentran dañados por el paso del tiempo, la falta de mantenimiento y los hundimientos diferenciales, se implementó un programa para nivelar, corregir, rehacer o sustituir banquetas, guarniciones, rampas de accesibilidad y registros sobre la vialidad peatonal, con la finalidad de ordenar todos los elementos existentes sobre ella y así brindar mayor seguridad al peatón, con preferencia aquella población en situación de vulnerabilidad (personas con discapacidad, adultas mayores, niños y niñas), así como para contribuir a disminuir la violencia contra las mujeres en el espacio público.

Se rehabilitaron 91 mil 764 metros cuadrados de banquetas, en cuatro cuadrantes en los que se divide nuestra ciudad para la planeación de obras de movilidad. En 2014, con una inversión de 74.8 millones de pesos, se realizaron 142 mil 850 m<sup>2</sup> de banquetas. Para los años 2013 y 2014 se han sumado 211 mil 729 m<sup>2</sup> de banquetas. Asimismo, en 2013 se atendieron 37 mil 140 metros de guarniciones, mientras que en 2014 se concluyeron 2 mil 158 metros.



Cuadro 2. Resultados obtenidos durante el año 2013 en acciones de mantenimiento.

Actividad	Cantidad
Repavimentación	1,646,168.78 m <sup>2</sup>
Slurry	572,684.00 m <sup>2</sup>
Bacheo	565,797.84 m <sup>2</sup>
<b>Subtotal</b>	<b>2,784,650.62 m<sup>2</sup></b>
Calafateo	205,000.00 m
Balizamiento	1,957,691.93 m
Banquetas y guarniciones	191,901.55 m <sup>2</sup>
Puentes peatonales	38 puentes
Puentes vehiculares	8 puentes

Fuente: Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.



### Ciclovías

Con la ejecución de estos proyectos se pretende dar continuidad al crecimiento de la Red de Ciclovías que construye el Gobierno del Distrito Federal como parte de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la CDMX. Durante el año 2013 se llevó a cabo la construcción de las ciclovías Nuevo León y Reforma III con una inversión de 16.1 millones de pesos, ampliándose este tipo de infraestructura en 8.6 kilómetros.

#### Ciclovía Nuevo León

La ciclovía Nuevo León (Insurgentes–Plaza Villa Madrid) cuenta con una longitud de 5 kilómetros en su trazo sobre la Avenida Nuevo León, desde la Avenida Insurgentes Sur hasta la Avenida Salamanca. Continúa sobre la Avenida Oaxaca hasta llegar a la Plaza Villa Madrid en ambos sentidos. Rodea el Parque España en el sentido norte-sur.

El propósito de esta infraestructura es vincular los viajes ciclistas del centro al sur de la ciudad y viceversa, brindando conectividad directa entre las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez, mediante el enlace con la Ciclovía Chapultepec y Reforma.

Cuenta con elementos de confinamiento, áreas de resguardo personal y de espera, cruces ciclistas, semáforos ciclistas y señalización hori-



zontal y vertical para mejorar la conectividad. De esta forma se pretende impulsar la recuperación de espacios públicos y vialidades para los transportes no contaminantes. Esta obra se ejecutó en un periodo de 51 días, del 1º de noviembre al 31 de diciembre de 2013, con una inversión de 9.7 millones de pesos.

#### Ciclovía Reforma III

Esta ciclovía que va de Avenida Hidalgo a la Avenida Ricardo Flores Magón tiene una longitud de 3.6 kilómetros sobre el tramo norte de la Avenida Paseo de la Reforma, desde la Avenida Hidalgo, hasta la Avenida Ricardo Flores Magón. Su construcción beneficia a los habitantes de las colonias Guerrero, Morelos y de la Unidad Habitacional Nonoalco-Tlatelolco de la Delegación Cuauhtémoc.

Cuenta con elementos de confinamiento, bollards, semáforos para ciclistas, señalización horizontal y vertical, así como delimitación de áreas neutrales, cruceros y zonas de cajón bici-moto. Los trabajos para desarrollar esta ciclovía se ejecutaron en 45 días, entre el 1º de noviembre y el 31 de diciembre de 2013, con una inversión de 6.4 millones de pesos.

### Construcción y mantenimiento de puentes peatonales



En la Autopista Urbana Norte se terminó la construcción de 4 puentes peatonales con estructura metálica y de concreto con rampas de acceso para personas en silla de ruedas; acciones que mejoran la movilidad y seguridad peatonal en cruces del Anillo Periférico en las intersecciones con las calles General Las Huertas, General Sóstenes Rocha, General José Morán y del Museo Tecnológico que comunica a la estación del Metro Constituyentes y la Segunda Sección del Bosque de Chapultepec.

De manera permanente se lleva a cabo el mantenimiento preventivo y correctivo en puentes peatonales ubicados en vialidades primarias de la CDMX, en atención a solicitudes ciudadanas y diagnósticos de detección de necesidades propias y en algunos casos a solicitud de las delegaciones del Distrito Federal.

Durante el año 2013 se otorgó mantenimiento a 38 puentes peatonales y en 2014, con una inversión de 20 millones de pesos, se brindó mantenimiento a 88 puentes.

Los trabajos de mantenimiento de un puente peatonal consisten básicamente en lo siguiente:

- Pintura y resanado.
- Cambio de escalones.
- Reparaciones eléctricas.
- Mantenimiento de estructuras.
- Reparación de barandales.
- Soldaduras.

## Vialidades

Con el propósito de mejorar el flujo vehicular, ofrecer nuevas rutas, acortar tiempos de recorrido al suprimir semáforos y lograr una ruta de acceso controlado hacia el Aeropuerto Internacional de la CDMX, en marzo de 2014 año iniciaron los trabajos de construcción y mantenimiento integral de esta importante vialidad bajo el esquema de Prestación de Servicios a Largo Plazo (PPS) por 12 años.

De acuerdo a la planeación para la ejecución de las obras, en una primera etapa se llevará a cabo la ejecución de 2 puentes vehiculares en los cruces con Avenida Tezontle (480 metros de largo) y Avenida Té (580 metros de largo), así como una adecuación geométrica en la intersección con la Calle Oriente 106.

Posteriormente, en una segunda etapa, se realizarán 3 obras más: En el puente vehicular ubicado a la altura de la Calle Molinos se construirá una gaza para descenso y conexión hacia el sur por la Avenida Revolución.

Una segunda obra será la adecuación geométrica mediante la construcción de un deprimido para la incorporación y desincorporación del flujo vehicular de la Calzada de Tlalpan con Río Churubusco.

Por último, en el cruce con la Avenida Insurgentes Sur, se construirá un doble túnel de 1,500 me-

tros de longitud, para ofrecer una circulación continua y a nivel superficial construir un parque lineal con un andador peatonal, espejos de agua, fuentes y vegetación que acentuará la importancia del espacio público y el embellecimiento de la CDMX.

Se estima que la puesta en operación de los nuevos puentes vehiculares será a finales de octubre, mientras que la adecuación geométrica antes de diciembre próximo.

En una primera etapa se construyó el tramo elevado de San Jerónimo a Viaducto Tlalpan. Quedó por construir el ramal de conexión a la salida hacia Cuernavaca de Viaducto Tlalpan al Monumento al Caminero.

Como parte del ramal de conexión hacia Cuernavaca, en la actualidad se encuentra en proceso constructivo el quinto intertramo de la Autopista Urbana Sur, en el tramo comprendido entre el Anillo Periférico y la Avenida San Fernando con una longitud de 560 metros de vialidad troncal y dos rampas de ascenso y descenso, para evitar el congestionamiento vial sobre el Anillo Periférico, en las inmediaciones de la sala Ollin Yoliztli al Viaducto Tlalpan; al 30 de septiembre, se reporta un avance del 32%.





402 TOMA UNA BICI



INGRESA TU CÓDIGO DE ACCESO

COLoca tu  
TARJETA  
AQUI



PLEASE USE  
YOUR CARD

## EJE ESTRATÉGICO 3:

**Más movilidad con menos autos****Movilidad en bicicleta**

Como parte de la estrategia de movilidad en bicicleta el programa ECOBICI Sistema de Transporte Individual tiene el objetivo de hacer accesibles las bicicletas a la población y fomentar la intermodalidad con el transporte público. Siendo que en enero de 2014 se instalaron cinco cicloestaciones nuevas en Buenavista, lo que incrementó la capacidad de la zona en un 100 por ciento representando un aumento de 215 bicicletas y 2 mil viajes diarios en un periodo de cuatro meses (enero - mayo) en el 2014, razón que generó un 2.8 por ciento de los viajes y concluyen 3.3 por ciento del total de viajes del Sistema. No obstante en la delegación Benito Juárez se llevó a cabo la expansión de ECOBICI, este cambio representa un incremento del más del 60 por ciento de la capacidad actual.

Cabe mencionar que en noviembre de 2013 se incorporó a la Tarjeta del Distrito Federal (TDF) a ECOBICI, siendo el primer sistema de bicicletas en América en hacerlo. Se estima que más de 112 mil usuarios cuentan con una tarjeta TDF que les permite hacer uso de todos los sistemas de transporte, impulsando así la intermodalidad. Es necesario recalcar que con la Tarjeta del Distrito Federal se puede ingresar de manera gratuita al BiciEstacionamiento Masivo CETRAM Pantitlán. Esto con el objetivo de automatizar su operación y reforzar la seguridad del inmueble, el cual cuenta con 408 lugares bicicletas, así como 8 lugares para personas con discapacidad.

Cuadro 3. Afluencia Paseo Dominical “Muévete en Bici” y Ciclotón 2007 – 2013.

Año	Paseo Dominical	Ciclotón Familiar	Total
2007 (May-Dic)	158,300	296,400	454,700
2008	329,750	432,000	761,750
2009	456,500	217,000	673,500
2010	484,000	397,000	881,000
2011	665,000	451,800	1,116,800
2012	733,000	559,500	1,292,500
2013 (Ene-Sep)	890,500	270,000	1,160,500
<b>Totales</b>	<b>3, 717,050</b>	<b>2,623,700</b>	<b>6,340,750</b>

Fuente: Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal.



## Muévete en Bici

Con el objetivo de promover el uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad, en el programa “Muévete en bici CDMX” se llevaron a cabo 86 paseos durante el 2013 y 2014, de los cuales 79 han sido Paseos Dominicales y 7 Paseos Nocturnos. A partir del 2 de febrero de 2014 se incrementó 1 kilómetro de ruta del “Paseo Dominical” hacia el Monumento a la Revolución y en el marco del 7° Aniversario del programa, el 11 de mayo de 2014 se amplió la ruta con 18 kilómetros al sur sobre Avenida División del Norte. Actualmente el recorrido consta de 48 kilómetros en total, distancia que coloca a la CDMX en el 5° lugar de ciclovías recreativas más largas del mundo, con asistencia promedio de más de 55 mil personas. (Cuadro 4)

ECOBICI se convirtió en un modo de transporte cotidiano donde el 97 por ciento de sus usuarios y usuarias es visto como una mejora en el transporte público de la ciudad. De acuerdo con una encuesta llevada a cabo por la

Universidad de Berkeley en California, el 82 por ciento de las personas que hacen uso del sistema ECOBICI consideran que es una importante conexión con el transporte de la CDMX. El fomento de la intermodalidad de ECOBICI se traduce en que 8 de cada 10 viajes se combinan con otros modos de transporte. Finalmente, es importante resaltar que el 91 por ciento de los usuarios califican al sistema como bueno o excelente.

A la fecha se han realizado un total 502 paseos en bicicleta incluyendo con ello Ciclotones, Paseo de la Reforma, Nocturnos y Paseos Alternos en delegaciones, con más de 350 actividades paralelas entre los que destacan conciertos, exhibiciones deportivas, espectáculos culturales, actividades de acondicionamiento físico, actividades lúdicas y educativas, entre otras que han participado llegando a más de 6 millones de personas.



Cuadro 4. Expansión de ECOBICI en la Delegación Benito Juárez.

ECOBICI 2014
171 Cicloestaciones
2565 Bicicletas
23 Colonias
13.37 km <sup>2</sup> Polígono
55 mil Usuarios
21 mil Viajes diarios

Fuente: Secretaría del Medio Ambiente, segundo informe 2014.





## EJE ESTRATÉGICO 4:

## Cultura de Movilidad



De acuerdo con el Programa Integral de Movilidad “*cultura de movilidad* es entendida como la integración e internalización de las prácticas sociales, conductas individuales y colectivas, hábitos y habilidades, los cuales intervienen en la vida urbana y facilitan la coexistencia entre las distintas personas usuarias de la vía, de los modos de transporte y del espacio público, además de propiciar una adecuada integración comunitaria”.

Es decir, el proceso de transición hacia una cultura de movilidad implica hacer ciertos cambios que van desde el diseño e infraestructura de la calles, y de ofrecer información oportuna, clara y legible para todas y todos, con el objetivo de facilitar el cambio de hábitos, usos y costumbres que propicien una convivencia armónica y segura entre las personas usuarias de la vía. Por lo tanto, la Secretaría de Movilidad, Secretaría de Obras, la Secretaría del Medio Ambiente y el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal atribuyen a la implementación de ciertas acciones para fomentar una cultura de civilidad, de respeto por la vida de los demás y por los espacios de convivencia que compartimos.

Una de las responsabilidades en la gestión pública es erradicar la violencia contra las mujeres en cualquiera de sus manifestaciones, definidas en las leyes generales y locales; al igual que abatir cualquier forma de discriminación. Es decir, no se puede hablar de cultura de movilidad sin mencionar la cultura de la legalidad y corresponsabilidad social.

La Ley de Movilidad del Distrito Federal, es el principal instrumento jurídico que genera las directrices para el cambio en la perspectiva de la planeación del transporte y la movilidad desde una jerarquización que otorga prioridad a las personas, principalmente a las que viven en situación de vulnerabilidad. En su Artículo 5 se establece que:

“La movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.”



Es por ello que como Secretaría de Transportes y Vialidad, participamos en el 2012 en la promoción de acciones preventivas de violencia que se dan en el transporte público a través del programa “Viajemos Seguras”; coadyuvantes con el Instituto de las Mujeres del Distrito Federal en la capacitación de operadores del transporte público concesionado sobre los medios para brindar un trato libre de violencia de cualquier tipo a sus usuarias y en la difusión de los medios para realizar denuncias sobre abuso sexual.

A partir del análisis de la Ley de Transportes y Vialidad, se detectó la necesidad de reformular sus principios generales para hacer explícito el derecho a la movilidad, y dentro de este, la Equidad y la Igualdad. También se detectó que era necesario orientar la planeación de la movilidad conforme a los ejes transversales de la política pública. Bajo este análisis la perspectiva de Igualdad de Género y Derechos Humanos evidenció que existe una tendencia masculina en la construcción y diseño de las urbes y de sus medios de transporte y por tanto una tendencia discriminativa y excluyente hacia el género femenino.



Por estas razones se realizó el “Diagnóstico para los patrones de movilidad en las mujeres. Estrategias y recomendaciones para la Equidad de Género.” Con la finalidad de definir las características y necesidades de los desplazamientos de las mujeres en las ciudades, siendo más evidentes en políticas públicas que incluyan dentro de la planeación del transporte y la urbanización. Además se continuó desarrollando las campañas informativas, esta vez con servidores públicos, (dentro de las instituciones relacionadas con el sector), sobre los protocolos para atender la violencia y el abuso sexual, orientándonos a la sensibilización sobre la prioridad del tema de la Igualdad Sustantiva en el propio cambio de paradigma de Transporte y Vialidad, al de Movilidad. Se desarrolló por ello, la campaña “Yo promuevo la Equidad”.

En 2014, a partir del diagnóstico realizado en el año anterior, y en el marco de la elaboración del reglamento de la Ley de Movilidad, y el Programa Integral de Movilidad se hizo la primera investigación sobre usuarias de los ciclo-taxis bajo la hipótesis de que el mercado de movilidad está orientado a fortalecer las grandes inversiones en materia de vialidad y transporte



**Soy Dueña de mis PASOS**

Tengo derecho a sentirme Libre y Segura en la calle

**Somos SEMOVI y caminamos contigo.**

El acoso sexual en la calle es un tipo de violencia que restringe el derecho a transitar y a caminar de manera segura y cómoda para realizar las actividades cotidianas que posibilitan nuestro desarrollo económico, emocional y social.

¿Te ha pasado?

Contáctanos para denunciar, recibir orientación, apoyo o para comentar tu experiencia.

www.semovi.df.gob.mx  
setravi  
@CDMX\_Semovi

Ventanilla Única SEMOVI: Álvaro Obregón 269, P.B., colonia Roma, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06700.



**A través de la campaña de la SEMOVI “Soy Dueña de Mis Pasos” se ha promovido entre 10 mil personas la prevención de la violencia y el abuso sexual en contra de las mujeres en el transporte y el espacio público.**

masivo sin que hasta este momento existiera una exploración de los patrones de movilidad diferenciados por sexo vinculados a los motivos de sus trayectos.

Esta investigación sirvió para contar con indicadores básicos (trayectos, longitudes, motivos, frecuencias, tiempos) y perfiles de usuarias y operadores (socioeconómicos, vulnerabilidad social, salud, riesgos entre otros). Con ello se dio un primer paso en la confirmación de estadísticas verificadas en campo, con perspectiva de género, mismas que podrán ser utilizadas en la planeación y en el diseño de normas jurídicas y técnicas que incrementan la seguridad en los ciclotaxis.

Con este programa logrará que la prestación del servicio se realice de manera regular, ordenada y que brinde certeza jurídica al permisionario y garantice las condiciones de seguridad a los usuarios de este modo de transporte. A partir del primer trimestre de este año se llevó a cabo el diseño de un programa de pre-registro con el objeto de identificar y cuantificar las diferentes agrupaciones u organizaciones que prestan el servicio en la CDMX, establecer un diagnóstico sobre las zonas de operación y los servicios de transporte de otras modalidades que confluyen en las mismas, así como conocer y cuantificar los padrones correspondientes a los prestadores del servicio así como las características y condiciones del parque vehicular que lo compone.

El diagnóstico obtenido del pre-registro servirá como base para plantear el proceso de homologación del parque vehicular, para prevenir accidentes en la prestación del servicio en este modo de transporte, estableciendo especificaciones técnicas y mínimos de seguridad en la operación, permitirá además, la delimitación de las zonas de operación, la obtención de un padrón confiable de prestadores del servicio y de sus unidades y el establecimiento de la estrategia de otorgamiento de permisos.

De forma adicional, se promueve una estrategia para erradicar la prestación del servicio en los denominados Moto taxis que ofrecen un servicio de manera ilegal, pues no brinda la seguridad que deberían garantizar y genera una competencia desleal en contra de los concesionarios del servicio de transporte público individual de pasajeros. A diciembre de este año se iniciará el Programa Final de Registro, con el cual se habrán otorgado un total aproximado de 116 registros a organizaciones conformadas, así como el otorgamiento de un aproximado de 6,200 permisos de este medio de transporte.

Por otra parte, se realizó la campaña “Soy Dueña de Mis Pasos” campaña que tuvo como enfoque a prevenir no solo la violencia en el transporte masivo, también en la calle y en el espacio público, ya que no existe información suficiente sobre el fenómeno del acoso callejero

En la calle. En el transporte. En el trabajo.

# Yo Promuevo la *Equidad*

## No permito el acoso sexual

**Mi obligación como servidor público es prevenir y denunciar cualquier forma de acoso.**

**¿En dónde denunciar?**  
 Si se cometió contra ti una conducta de acoso sexual, puedes llamar o acudir personalmente al **Centro de Terapia de Apoyo**, adscrito a la **Subprocuraduría de Atención a Víctimas del Delito y Servicios a la Comunidad** en Pestalozzi 1115, colonia Del Valle, delegación Benito Juárez. **Teléfono 5345 5598**. Se te brindará atención especializada y con la seguridad de que serán respetados tus derechos.

**Sin miedo. Denuncia. Tel. 5345 5598**

durante los traslados de un modo de transporte a otro, o durante la ocupación del espacio público por parte de las mujeres en actividades que inciden en el desarrollo económico. Con ello se difundió de manera amplia el nuevo estatuto alcanzado en el marco jurídico de la movilidad, el combate a la violencia de todo tipo hacia las mujeres, así como las formas de prevenirla y abordarla en la colaboración con otras instituciones del sector y con las 16 delegaciones quienes participaron de manera concentrada y sensible.

Es así como la Ley de Movilidad para el Distrito Federal incluye en sus principios la perspectiva de género al hacer explícito el derecho a la movilidad y reconoce que debe haber mecanismos para reducir las desventajas sociales de determinados grupos.





## EJE ESTRATÉGICO 5:

**Distribución eficiente de mercancías**

De acuerdo con la Ley de Movilidad del Distrito Federal en su Artículo 12 señala las atribuciones que tiene la Secretaría de Movilidad para fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en el Distrito Federal, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, así también, de realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga, además de ser eficientes y eficaces, garanticen la seguridad de los usuarios y usuarias, los derechos de los permisionarios y concesionarios el cumplimiento de sus obligaciones<sup>1</sup>.

Es por ello que a través de la Dirección General de Regulación al Transporte de la Secretaría de Movilidad tiene actualizado su registro del padrón vehicular con el objetivo de dar seguridad a los conductores de los vehículos y a los ciudadanos en general, a través de los diversos trámites que otorga entre los cuales se

encuentran: alta, cambio de propietario, cambio de domicilio, cambio de motor, renovación o reposición de la tarjeta de circulación, y en general cualquiera que implique la entrega de la tarjeta de circulación con chip misma cuenta con una vigencia de tres años, así como el registro de vehículos dados de baja.

En 2013 la Secretaría de Movilidad obtuvo un registro del padrón vehicular particular de 4 millones 621 mil 585 unidades. Donde se atendieron 666 mil 168 trámites vehiculares, en donde el registro de alta demanda fue de auto particular que representa un 41 por ciento total de trámites. En el 2014 el padrón vehicular particular registrado fue de 4 millones 845 mil 669 unidades, es decir, se presentó un incremento del 50 por ciento más que en el periodo de 2013. Donde se atendieron 744 mil 874 trámites vehiculares, siendo el principal trámite de auto particular representando un 34 por ciento del total de los trámites. (Cuadro 5)

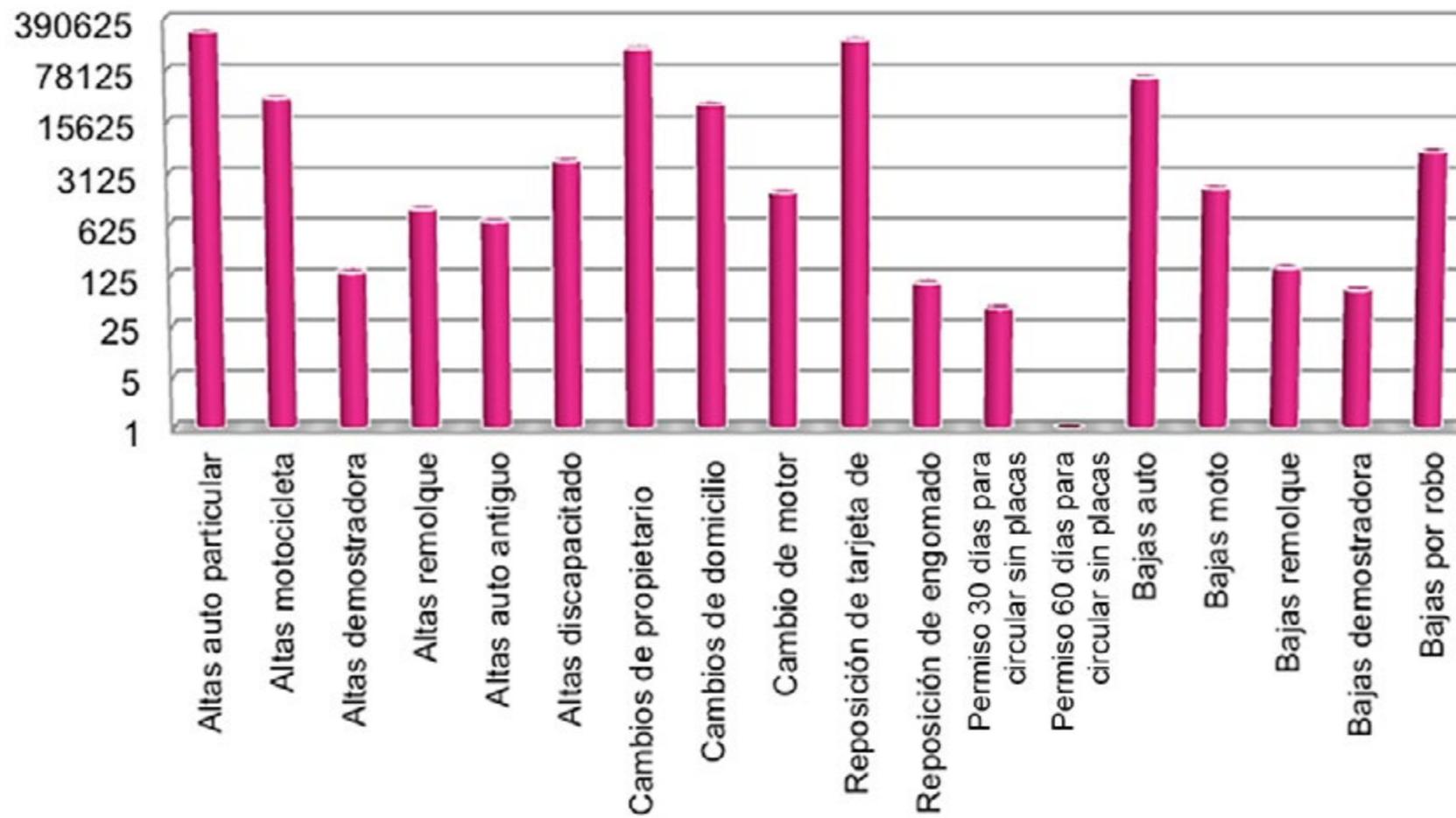
<sup>1</sup> Ley de Movilidad del Distrito Federal, Artículo 12, fracciones I y VI, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 14 de julio de 2014.

Cuadro 5. Control Vehicular. Trámites realizados.

Concepto	2013	2014
Altas auto particular	273,266	255,405
Altas motocicleta	28,969	32,666
Altas demostradora	50	140
Altas remolque	1,404	1,022
Altas auto antiguo	666	696
Altas discapacitado	2,472	4,579
Cambios de propietario	147,424	152,522
Cambios de domicilio	16,416	26,865
Cambio de motor	1,446	1,705
Reposición de tarjeta de circulación	119,326	199,007
Reposición de engomado	130	100
Permiso 30 días para circular sin placas	391	45
Permiso 60 días para circular sin placas	4	1
Bajas auto	63,626	61,781
Bajas moto	1,311	1,944
Bajas remolque	166	161
Bajas demostradora	81	80
Bajas por robo	9,020	6,155
<b>Total Estimado</b>	<b>666,168</b>	<b>744,874</b>

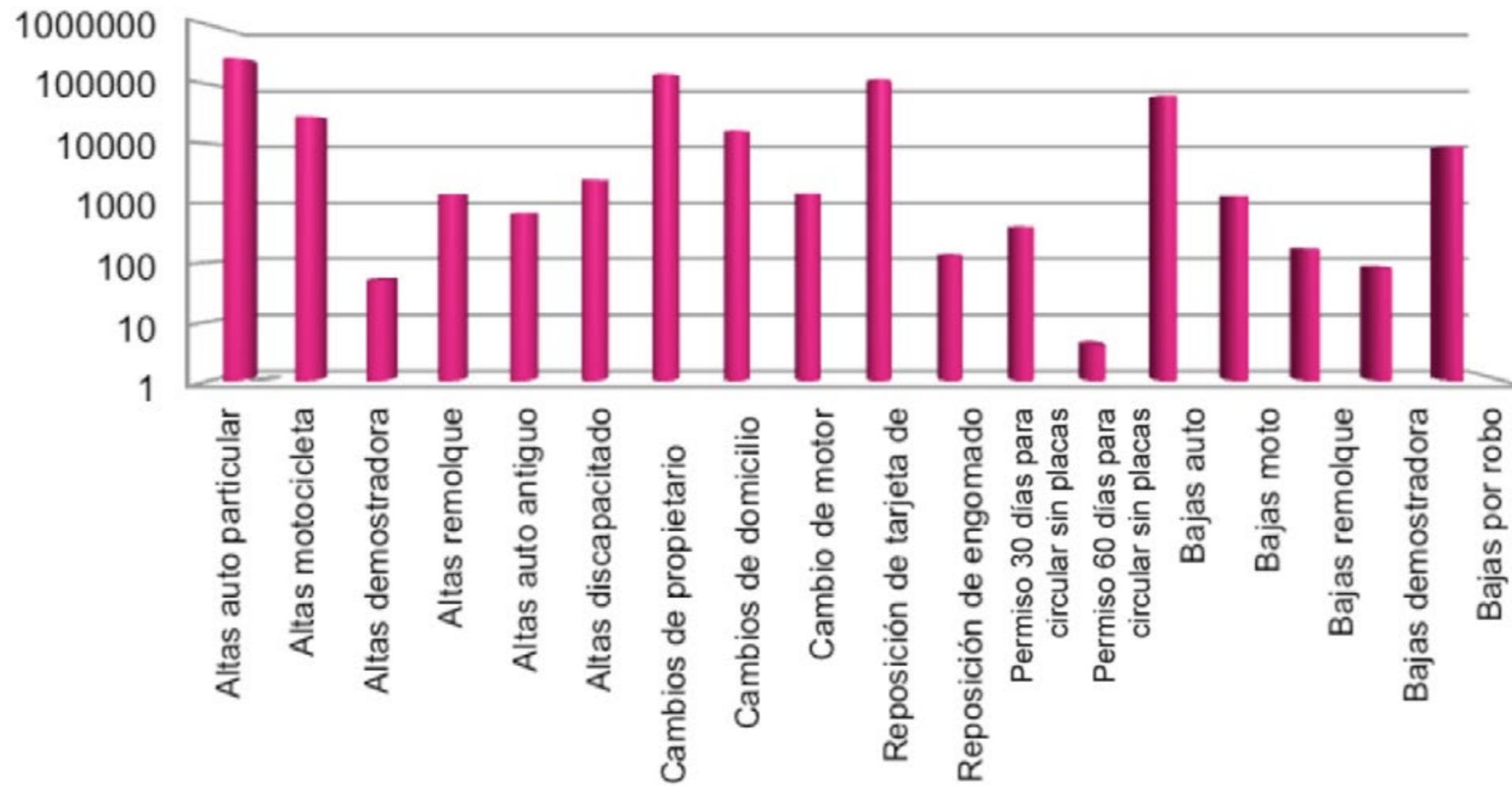
Fuente: Dirección General de Regulación al Transporte, SEMOVI 2013-2014.

Cuadro 6.1 Control vehicular. Trámites realizados 2013.



Fuente: Dirección General de Regulación al Transporte, SEMOVI 2013-2014.

Cuadro 6.2 Control vehicular. Trámites realizados 2014.



Fuente: Dirección General de Regulación al Transporte, SEMOVI 2013-2014.



En el 2014, la Secretaría de Movilidad obtuvo un registro del padrón de 5 millones 040 mil 097 de usuarias y usuarios con licencia de conducir tipo "A" de los cuales 4 millones 138 mil 002 son clasificados con vigencia permanente y 934 mil 722 con vigencia de tres años. Cabe mencionar que desde el año de 2008 a 2014 la Secretaría de Movilidad solo realiza reposiciones con vigencia permanente generando así un registro de trámites de 11 mil 300 al mes. Así también, con vigencia de tres años se generó aproximadamente 32 mil 500 trámites y 1 mil

Cuadro 7. Padrón de licencias vigentes 2013.

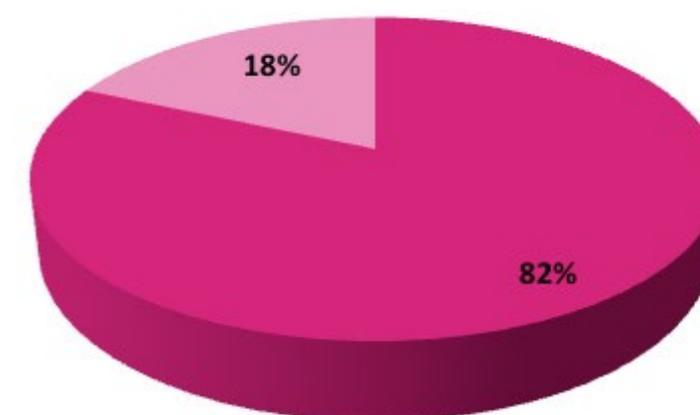
Padrón de licencias vigentes		
Permanentes	4,138,002	82%
Vigencia de 3 años	934,422	18%
<b>Total</b>	<b>5, 040,097</b>	<b>100%</b>

permisos a menores de edad, por lo cual se estimó que realizan 44 mil 800 trámites mensuales con un ingreso de \$29 millones 999 mil 600. (Cuadro y gráfica circular 7 y 7.1)

Del 5 de diciembre de 2012 al 30 de septiembre de 2014, se han generado 919 mil 822 trámites de licencias de conducir tipo "A" y permisos para menores de edad, con un incremento del 17 punto 98 por ciento comparado con lo realizado en el año 2013. Tal y como lo muestran las siguientes gráficas. (Cuadro y gráfica 8 y 8.1)

Cuadro 7.1 Padrón de licencias vigentes 2013.

Licencias Vigentes 2013





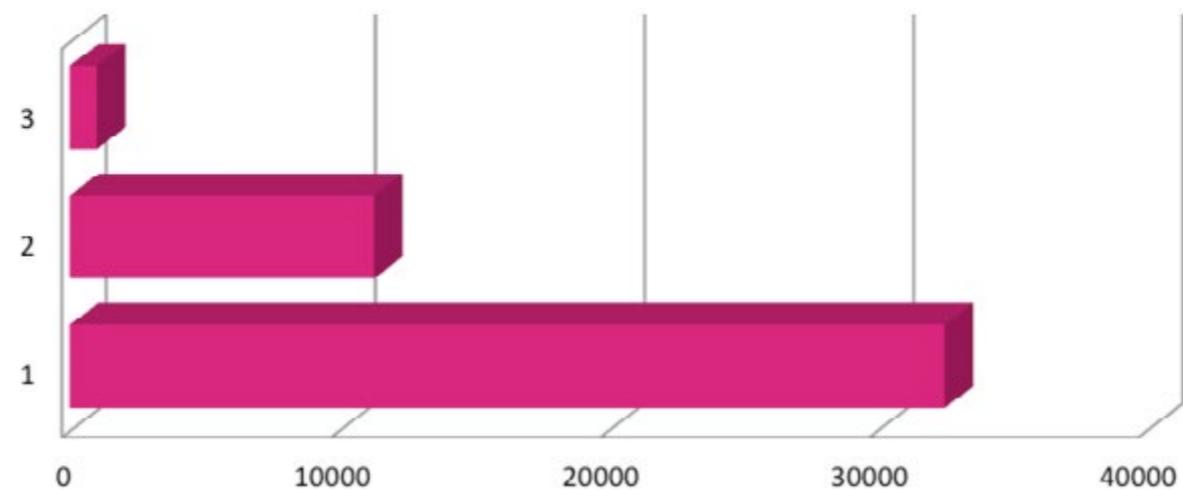
La Secretaría de Movilidad en coordinación con otras entidades del Gobierno del Distrito Federal está de acuerdo con el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal que el uso excesivo del transporte automotor ha sido tema de preocupación desde otras administraciones; por tal motivo, se han implementado varias medidas y programas para combatir las externalidades negativas del mismo, tales como el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria y el Programa “Hoy no circula”. Además en 49 escuelas de la capital es obligatorio el uso del transporte escolar y en 17 escuelas aplican programas de mitigación vial y ambiental, cuya operación ha permitido que aproximadamente 15 mil autos particulares dejen de usarse diariamente.

Es por ello que en la Ley de Movilidad en su artículo 9 en la fracción LXXI se entiende por revista vehicular como “la revisión documental y la inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.”

Cuadro 8. Promedio mensual de trámites expedidos por modalidad 2013.

Promedio de tramites expedidos mensualmente	
Con vigencia de 3 años	32,500
Reposición con vigencia permanente	11,300
Permisos a menores de edad	1,000
<b>Total</b>	<b>44,800</b>

Cuadro 8.1 Promedio mensual de trámites expedidos por modalidad 2013.



Fuente: Dirección General de Regulación al Transporte, SEMOVI 2013-2014.



ricoda.com

CENTRAL DE ABASTO

CENTRAL DE ABASTO

MI NUEVA

CENTRAL DE ABASTO

CUIDADO MEXICO

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MEXICO

66-34-CJ

## EJE ESTRATÉGICO 6:

## Desarrollo Orientado al Transporte (DOT)



A lo largo de varias décadas el desordenado crecimiento poblacional ha dado por resultado una estructura extendida, disfuncional, fragmentada y con inequidades sociales, productos de procesos socioeconómicos, políticos y ambientales desarticulados. Una de las perspectivas es atender las necesidades de las personas que viven y transitan en el territorio, y hacer frente a los retos relacionados con la planeación urbana y la articulación de los distintos modos de transporte.

Sin embargo, se tiene por objetivo tres ámbitos uno: orientar el desarrollo integral de vivienda hacia una ciudad compacta, dinámica, equitativa y policéntrica; dos: protección y conservación del patrimonio cultural urbano, es decir, valorización del espacio público; tres: hacia una movilidad urbana integrada, buscando articular y promover el sistema de transporte público de la ciudad, así como formas de movilidad no motorizada.

Por otra parte, de acuerdo con el Programa Integral de Movilidad establece en su última meta potenciar los paraderos de transporte, es

decir, se rediseñan los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y su entorno inmediato, con el objetivo de convertirlos en espacios intermodales, seguros y con diseño universal. Este rediseño tendrá beneficios a personas con discapacidad, peatones y ciclistas para un mejor desplazamiento.

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son conocidos como paraderos, son los nodos de coincidencia de dos o más tipos de transporte público. En su mayoría están localizados junto a una estación de metro. Los CETRAM son espacios donde millones de personas se transfieren entre colectivos, metro, autobuses, taxis, Metrobús, tren ligero y trolebuses. La mayoría de las transferencias son entre transporte público concesionado y metro. Estos espacios representan verdaderas centralidades dentro de la Zona Metropolitana. Son un claro ejemplo del cambio de jerarquías de configuración de ciudad que ha acontecido en las urbes contemporáneas.

En el año 2013 se localizaban 45 Centros de Transferencia Modal en el Distrito Federal,



en lo que confluyen principalmente las redes de transporte público masivo que posibilitan la transferencia modal en el traslado de las personas usuarias en los diferentes propósitos de viaje. Donde se destacan tres Centros de Transferencia Modal: Pantitlán, Constitución de 1917 e Indios Verdes. Con 1 millón 100 mil, 200 mil y 950 mil pasajeros diarios. Posteriormente, se incorporaron dos nuevos CETRAM de la línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro en Tláhuac y Periférico espacios de intermodalidad que se convierten en oportunidades estratégicas para crear nuevas centralidades que mejoren no solo la experiencia de viaje en transporte público, sino la de generar vida comunitaria y acceso a bienes y servicios en dichos entornos.

Con el objetivo de implementar un Desarrollo Orientado al Transporte en la CDMX, en primer lugar se rediseñarán los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) tal es el caso del CETRAM “El Rosario” que tiene como objetivo mejorar la infraestructura para el usuario y usuaria del transporte público a través de la construcción y equipamiento de un área de transferencia mo-

dal segura, que cuente con espacios comerciales. De esta forma más de 189 mil personas que transitan diariamente por este espacio ahorrarán tiempo de transferencia en el transporte público y dispondrán de diversas tiendas y servicios.

CETRAM “El Rosario” brindará mayor accesibilidad en áreas peatonales mediante la instalación de escaleras eléctricas y elevadores para personas con capacidades diferentes, la construcción de banquetas adecuadas y reductores de velocidad vehicular, así como bolardos que restringen el acceso de autos a banquetas y andadores. Así mismo, para mejorar la seguridad de los usuarios y usuarias de este Centro, se colocará iluminación más eficiente, fibra óptica, sistemas de control de incendios, video de detección de placas de vehículos, instalación de 90 cámaras de vigilancia y pantallas de alta definición para monitoreo de seguridad. Con una inversión de primera etapa de 420, millones de pesos.

Asimismo, el proyecto de Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Chapultepec se circunscribe en una estrategia del Gobierno del Distrito Federal para desarrollar soluciones in-



tegrales a la problemática del ordenamiento del transporte concesionado mediante el desarrollo de infraestructura urbana que permita un mayor control y automatización de la operación que reanude una eficiente conexión entre las distintas alternativas de transporte y que beneficie al usuario y a la usuaria ofreciendo adicionalmente servicios complementarios. La PROCDMX aportó al patrimonio del fidecomiso el Título de Concesión a un plazo de 44 años. Se trata de una inversión privada que alcanzará los 3 mil 440 millones de pesos para el rediseño de la zona.

El CETRAM Chapultepec será ubicado en la delegación Miguel Hidalgo del Distrito Federal, es un importante nodo en el cual convergen diversos tipos de transporte: autobuses, metro, microbuses, trolebuses, taxis así como autos particulares. Consta de dos cuerpos que cubren un área de 11 mil 465 metros cuadrados dividida en dos paraderos que sirven al transporte público, el paradero norte con 6 mil 260 metros cuadrados y el paradero sur con 5 mil 385 metros cuadrados.

El CETRAM Chapultepec colinda con la primera sección del Bosque de Chapultepec que también actúa como una barrera al tránsito vehicular al poniente del predio. El Bosque, de más de 700 hectáreas, tiene valores simbólicos, históricos, ambientales, culturales y sociales.

### Principales objetivos del proyecto:

- El proyecto contempla la construcción de una plaza, tiendas de autoservicio, centros recreativos o de diversión y espacios culturales. Tienen como alternativa la construcción de estacionamientos y bici estacionamientos públicos para promover el transporte público.
- Habilitar puentes peatonales de autobuses, paseos a desnivel, subterráneos y senderos seguros e higiénicos para las mujeres y sus familias.

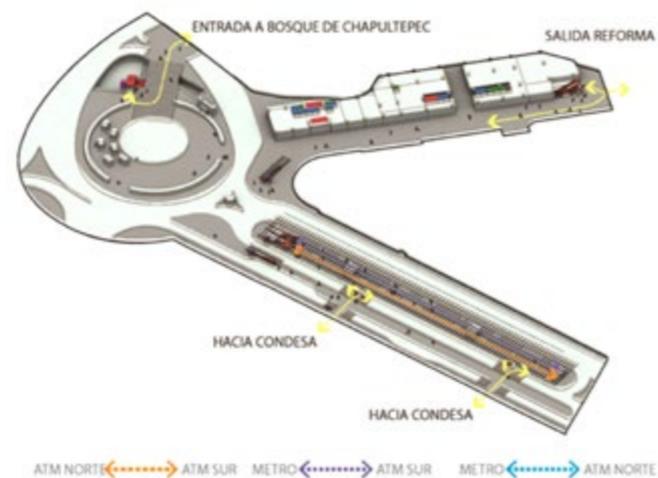
### Estrategia del proyecto:

- Se estima el inicio de obras a partir de mayo del 2015.
- El proyecto se desarrollará en un periodo de 4 años.

- La nueva área de transferencia modal (ATM) podrá funcionar a 24 meses de haber iniciado la construcción.
- Las nuevas instalaciones implicarán una mejora sustancial con un incremento de 11 por ciento del área de transferencia actual y del 22 por ciento en metros lineales de andén.
- Los 15 m<sup>2</sup> de servicios disponibles se incrementarán a 210 y habrá accesos controlados y módulos de información.

El área del CETRAM está rodeado de vías primarias y cuenta con servicios de diversos sistemas de transporte de pasajeros. Además muestra intensos flujos de usuarios en el perímetro que utilizan los alrededores de esta área para transitar entre el corredor Reforma y el Área de Transferencia Modal (ATM).

Análisis de transferencias



Fuente: PROCDMX.



CETRAM CIAPULIUC

MÁS INFORMACIÓN

## Cuadros Anexos



## Cuadros anexos



Cuadro 1. Flota vehicular. Metrobús.

Año	Articulados	Biarticulados	Piso bajo	Total	Total acumulado
2005	80			80	80
2006	18			18	98
2007	0			0	98
2008	105	12		117	215
2009	11			11	226
2010	1	1		2	228
2011	58			58	286
2012	23	14	54	91	377
2013	22			22	399
2014	31			32	431
<b>Total</b>	<b>349</b>	<b>27</b>	<b>54</b>	<b>431</b>	

Fuente: Metrobús.

## Cuadros anexos



Cuadro 2. Datos generales de Metrobús

Concepto	Unidad de Medida	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>2</sup>
Longitud del sistema	Km	95	105
Estaciones y terminales en servicio	Estaciones	153	171
Flota total	Autobús	377	431
Flota en operación en día hábil	Autobús	325	337
Pasajeros transportados	Millones/año	170.3	188.8
Kilómetros recorridos	Millones/año	21.3	23.3
Tarjetas inteligentes adquiridas y en uso	Miles de tarjetas	1,416	1,355
Reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero <sup>3</sup>	Toneladas CO <sup>2</sup> eq/año	76,618	86,016
2013	22		
<b>Total</b>	<b>318</b>	<b>27</b>	<b>54</b>

<sup>1</sup> Datos al 30 de septiembre de 2013.

<sup>2</sup> Datos al 30 de septiembre de 2014.

<sup>3</sup> La reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero es aproximada.

Fuente: Metrobús.

## Cuadros anexos



Cuadro 3. Infraestructura en operación, correspondientes a los años 2013 - 2014

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

\*Línea 5 Eje 3 Oriente incorporada en el 2014.

Fuente: Metrobús.

## Cuadros anexos



Cuadro 4. Estadísticas Metrobús correspondientes al mes de enero – septiembre de 2013.

Concepto	2013								
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre
Pasajeros anuales (millones)	19.17	18.59	18.45	19.70	19.8	18.6	18.67	19.50	17.78
Pasajeros promedio por día laborable, miles	694.01	774.50	695.78	757.16	745.86	741.13	691.62	730.34	711.56
Precio unitario por boleto (pesos)	5.00	5.00	5.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
Parque Vehicular	377	377	377	377	377	377	377	377	377
Boletos vendidos, millones	16.97	16.57	16.42	17.4	17.5	15.8	16.0	15.20	14.16
Tarjetas recargables vendidas, miles	167.67	165.16	162.53	158.8	160.9	153.71	129.4	160.94	156.9
Rutas en operación	16	16	16	16	16	16	16	16	16
Total de longitud de la red, km	95	95	95	95.0	95	95	95	95	95
Longitud de la red en servicio, km	95	95	95	95.0	95	95	95	95	95
Parque vehicular en operación, (trenes, autobuses, etc.)	377	377	377	377	377	377	377	377	377
Parque vehicular promedio en día laborable, (trenes, autobuses, etc.)	314	327	322	327	328	328	321	327	327
Parque vehicular promedio en día sábados, (trenes, autobuses, etc.)	213	217	213	219	219	219	219	203	229
Parque Vehicular promedio en domingos y festivos, (trenes, autobuses, etc.)	153	151	204	148	194	155	155	155	155
Kilómetros recorridos al año, miles	2,419.3	2,210.0	2,293.0	2,447.6	2,437.2	2,353.5	2,430.6	2,413.7	2,265.0
Promedio de kilómetros recorridos en día laborable, miles	90.3	91.3	91.13	91.82	89.09	90.73	87.04	87.6	87.8
Promedio de kilómetros recorridos en sábado, miles	63.0	62.7	53.9	60.63	62.59	62.6	62.2	56.3	63.0
Promedio de kilómetros recorridos en domingos y festivos, miles	40.8	50.7	63.2	45.36	50.93	45.19	45	45.0	51.4
Recorrido promedio por unidad en día laborable, km	257.41	262.12	267.53	264.2	256.66	259.63	254.15	249.92	248.35
Recorrido promedio por unidad en día no laborable, km	282.62	281.43	253.41	281.28	277.28	276.49	275.08	267.91	282.74
Total de personal del Organismo, personas	233	215	213	214	211	210	199	197	196
Personal administrativo, personas	37	36	36	38	38	38	38	38	38
Personal operativo, personas	196	179	177	176	173	172	161	159	158
Plantilla contratada	233	215	213	214	211	210	199	197	196
Personal de mantenimiento	N/A								
Líneas en operación, num.	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Vueltas realizadas, miles	69.96	63.91	67.18	70.78	70.5	68.45	70.29	69.8	65.5
Estaciones y terminales en servicio	153	153	153	153	153	153	153	153	153
Módulos (encierros)	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, toneladas	8,700	7,858	8,700	8,420	8,700	8,420	8,700	8,700	8,420
Pasajeros exentos de pago, miles	1.1	1.08	1.1	1.00	1.2	1.1	1.1	1.2	1.2
Pasajeras transportadas, millones	8.65	9.35	9.4	10.05	10.1	9.4	9.5	9.9	9.1

Fuente: Metrobús.

## Cuadros anexos



Cuadro 5. Estadísticas Metrobús correspondientes al mes de enero – septiembre de 2014.

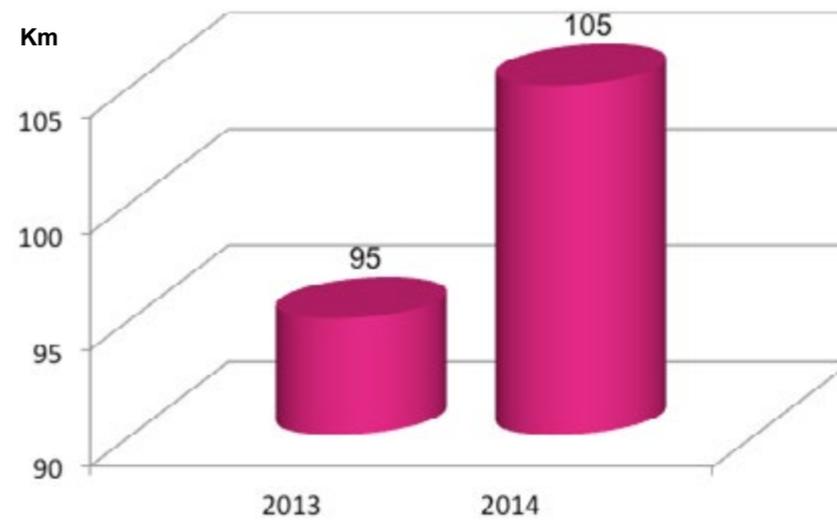
Concepto	2014								
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre
Pasajeros anuales (millones)	20.31	19.81	21.60	17.51	21.6	20.8	21.89	22.70	22.60
Pasajeros promedio por día laborable, miles	786.50	820.48	849.70	788.18	826.05	817.78	797.9	866.7	855
Precio unitario por boleto (pesos)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
Parque Vehicular	401	401	411	413	430	430	430	430	431
Boletos vendidos, millones	16.98	17.38	19.34	17.5	19.3	18.5	19.2	20.2	18.6
Tarjetas recargables vendidas, miles	164.32	151.23	161.01	145.22	163.83	141.34	139.4	150.1	138.2
Rutas en operación	17	17	17	17	17	17	17	17	17
Total de longitud de la red, km	105	105	105	105.0	105	105	105	105	105
Longitud de la red en servicio, km	105	105	105	105.0	105	105	105	105	105
Parque vehicular en operación, (trenes, autobuses, etc.)	401	401	411	413	430	430	430	430	431
Parque vehicular promedio en día laborable, (trenes, autobuses, etc.)	346	241	342	345	349	350	353	349	356
Parque vehicular promedio en día sábados, (trenes, autobuses, etc.)	244	242	242	233	246	248	249	254	264
Parque Vehicular promedio en domingos y festivos, (trenes, autobuses, etc.)	172	176	171	193	180	182	182	168	183
Kilómetros recorridos al año, miles	2,481.7	2,312.2	2,560.5	2,512.5	2,692.5	2,634.5	2,763.9	2,667.5	2,628.4
Promedio de kilómetros recorridos en día laborable, miles	92.04	93.42	94.73	95.09	97.29	99.28	97.97	96.83	98.17
Promedio de kilómetros recorridos en sábado, miles	69.80	70.18	70.2	67.87	73.63	73.8	73.57	74.62	79.72
Promedio de kilómetros recorridos en domingos y festivos, miles	58.37	59.04	59.3	72.61	64.04	54.44	54.27	52.2	60.97
Recorrido promedio por unidad en día laborable, km	258.15	260.32	263.15	262.28	266.14	271.34	265.71	264.45	264.07
Recorrido promedio por unidad en día no laborable, km	278.74	279.18	288.11	283.95	294.11	290.13	285.73	292.94	284.58
Total de personal del Organismo, personas	272	273	271	271	265	262	262	256	256
Personal administrativo, personas	38	38	38	38	37	38	38	38	38
Personal operativo, personas	234	235	233	233	228	224	224	218	218
Plantilla contratada	272	273	271	271	265	262	262	256	256
Personal de mantenimiento	N/A								
Líneas en operación, num.	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Vueltas realizadas, miles	84.17	78.42	86.84	85.21	91.3	89.35	93.74	90.47	89.14
Estaciones y terminales en servicio	171	171	171	171	171	171	171	171	171
Módulos (encierros)	7	7	7	7	7	7	7	7	7
Reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, toneladas	9,767	8,823	9,769	9,451	9,767	9,452	9,769	9,767	9,451
Pasajeros exentos de pago, miles	1.7	1.30	1.4	1.35	1.5	1.4	1.7	1.6	1.2
Pasajeras transportadas, millones	10.35	10.10	11.0	8.90	10.6	10.2	10.7	11.1	11.5

Fuente: Metrobús.

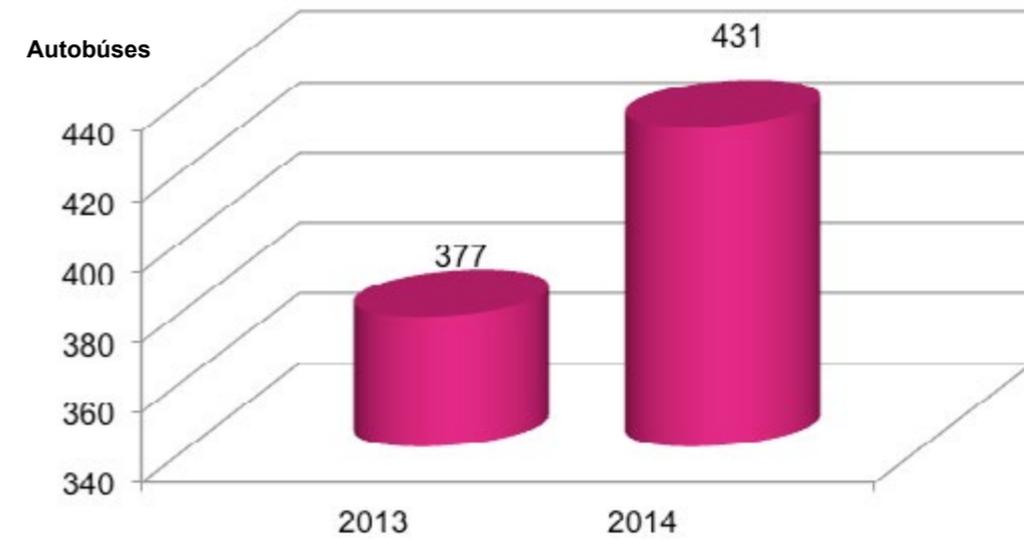
## Cuadros anexos



**Cuadro 6. Longitud de la red de servicio de Metrobús**  
(corte al mes de septiembre)  
Comparativo septiembre 2013 - septiembre 2014



**Cuadro 7. Parque vehicular del sistema Metrobús**  
(corte al mes de septiembre)

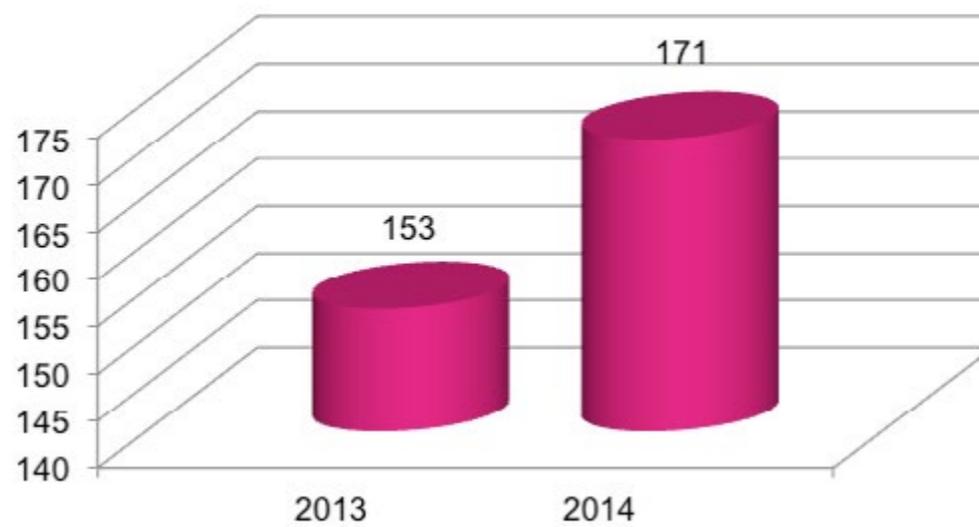


Fuente: Metrobús.

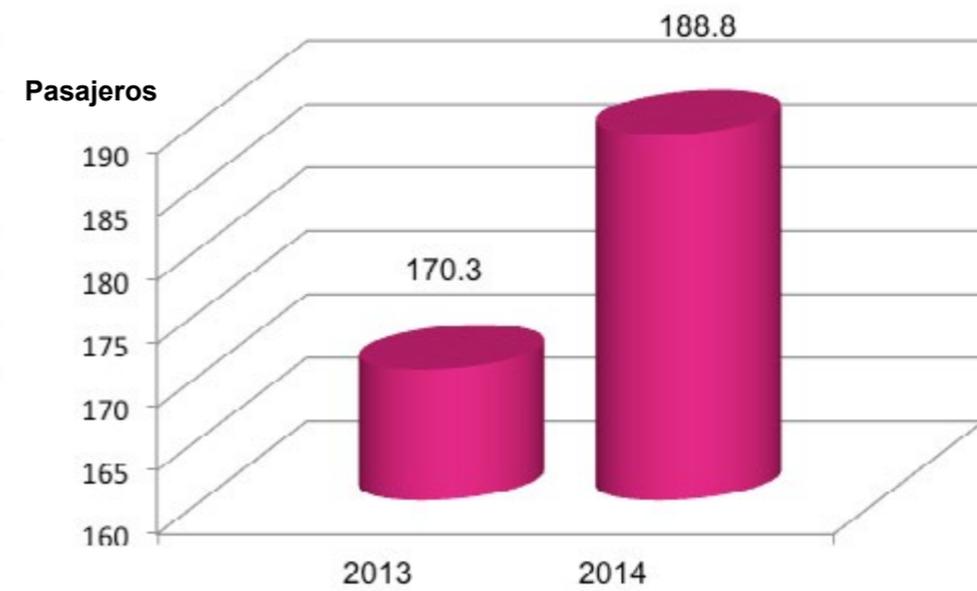
## Cuadros anexos



Cuadro 8. Estaciones y terminales en servicio  
(corte al mes de septiembre)



Cuadro 9. Pasajeros transportados en el periodo enero - septiembre.

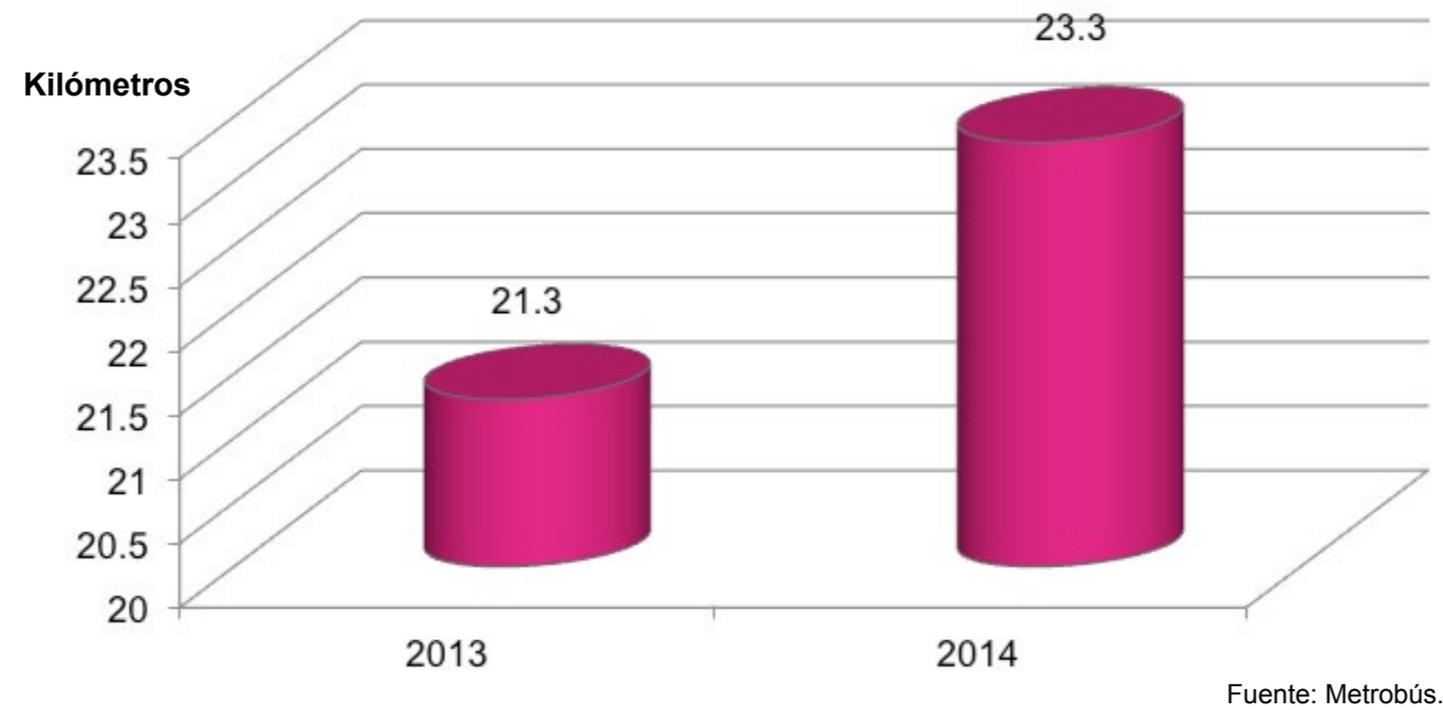


Fuente: Metrobús.

## Cuadros anexos



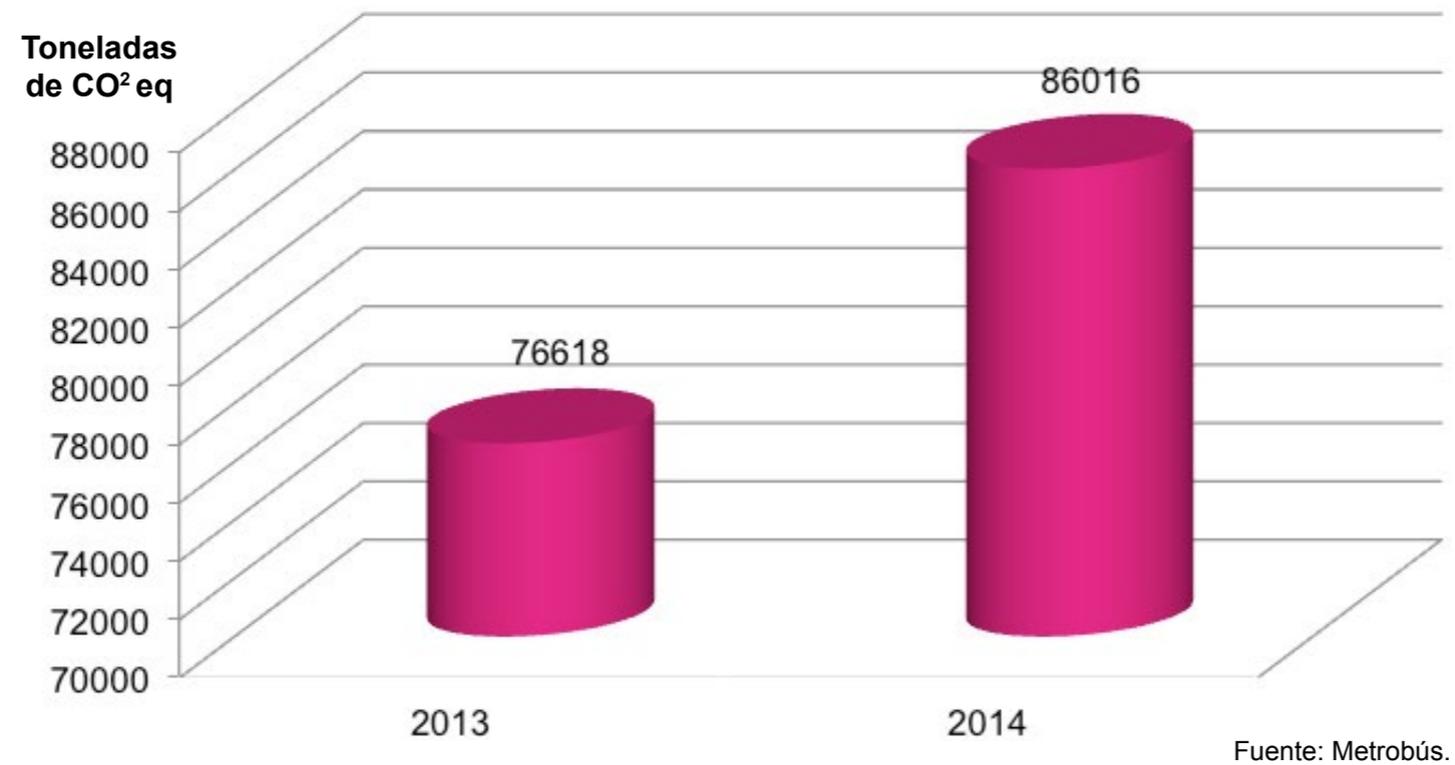
Cuadro 10. Kilometraje ofertado en el periodo enero - septiembre.



## Cuadros anexos



Cuadro 11. Reducción de emisiones contaminantes en el periodo enero – septiembre.



## Cuadros anexos



Cuadro 12. Indicadores operativos principales, que se generaron durante la prestación del servicio con autobuses a gas natural comprimido, durante el año 2013.

Concepto	Unidad de Medida	2013 <sup>1</sup>
Cobertura servicio Ecobús	Kilómetros	51.40
Pasajeros transportados con boleto pagado (millones)	Boletos	5.41
Pasajeros totales <sup>1</sup> (millones)	Pasajeros	5.90
Promedio diario de pasajeros transportados día laborable <sup>1</sup> /(miles)	Pasajeros	18.92
Promedio diario de pasajeros transportados día no laborable <sup>1</sup> /(miles)	Pasajeros	10.09
Rutas o líneas	Rutas	2
Total de parque vehicular al cierre 2013	Autobús	30
Kilómetros recorridos promedio día laborable	Kilómetros	<b>7,287</b>
Kilómetros recorridos acumulados	Kilómetros	2,512,381
Pasajeros por autobús <sup>1</sup> / promedio día laborable	Pasajeros	729
<sup>1/</sup> incluye pasajeros exentos de pago.		

Fuente: Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 13. Indicadores operativos principales, que se generaron durante la prestación del servicio con autobuses combustible a diésel.

Servicio con Autobuses Combustible a Diésel		
Concepto	Unidad de Medida	2013
Servicio Ordinario (sin Ecobús)	Kilómetros	3,213
Pasajeros transportados con boleto pagado (millones)	Boletos	119.1
Pasajeros totales <sup>1</sup> (millones)	Pasajeros	139.8
Promedio diario de pasajeros transportados día laborable <sup>1</sup> /(miles)	Pasajeros	438
Promedio diario de pasajeros transportados día no laborable <sup>1</sup> / (miles)	Pasajeros	250
Rutas o líneas	Rutas	92
Total de parque vehicular al cierre 2013	Autobús	1,110
Kilómetros recorridos promedio día laborable	Kilómetros	125,575
Kilómetros recorridos acumulados	Kilómetros	41,681,213
Pasajeros por autobús <sup>1</sup> /promedio día laborable	Pasajeros	785
<sup>1</sup> / incluye pasajeros exentos de pago.		

Fuente: Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 14. Indicadores operativos principales, que se generaron durante la prestación del servicio, durante el año 2013.

Concepto	Unidad de medida	2013	
Concepto	Unidad de medida	2013	
Pasajeros transportados con boleto pagado (millones)	Boletos	124.5	
Pasajeros totales <sup>1</sup> (millones)	Pasajeros	145.7	
Promedio diario de pasajeros transportados día laborable <sup>1</sup> / (miles)	Pasajeros	460.2	
Promedio diario de pasajeros transportados día no laborable <sup>1</sup> / (miles)	Pasajeros	247.0	
Rutas o líneas	Rutas	94	
Longitud de la red del servicio	Kilómetros	3263.8	
Kilómetros recorridos acumulados	Kilómetros	44,198,993	
Kilómetros recorridos promedio día laborable	Kilómetros	131,862	
Parque vehicular	Al cierre 2013	Autobuses	1,140
	En operación	Autobuses	1,140
	Promedio ruta día laborable	Autobuses	579
	Promedio día no laborable	Autobuses	398
Tarifas de servicios	Ordinario	Pesos	2
	Expreso	Pesos	4
	Ecobús	Pesos	5

<sup>1</sup>/ incluye pasajeros exentos de pago.

Fuente: Red de Transportes de Pasajeros del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 15. Indicadores de Operación del Sistema de Transporte Colectivo Metro 2002 – 2013.

Concepto	Medida	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Pasajeros con boleto pagado	Millones	1,305	1,265	1,308	1,297	1,281	1,241	1,367	1,284	1,275	1,335	1457	1,537
Pasajeros totales	Millones	1,396	1,375	1,442	1,441	1,417	1,352	1,460	1,415	1,410	1,488	1609	1,685
Promedio diario de pasajeros en día laborable	Miles	4,296	4,237	4,414	4,420	4,356	4,151	4,455	4,352	4,314	4,835	4,911	5,161
Promedio diario de pasajeros en día no laborable	Miles	2,777	2,721	2,819	2,836	2,852	2,711	2,948	2,816	2,857	3,304	3,179	3,457
Rutas o líneas	Unidad	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12
Total de longitud de la Red	Kilómetros	201	201	201	201	201	201	201	201	201	201	226	226
Longitud de la Red en servicio	Kilómetros	193	193	193	193	193	193	193	193	193	193	217	217
Total de parque vehicular	Unidad	302	304	316	337	354	354	355	356	362	362	384	390
Parque vehicular en operación	Unidad	238	249	247	247	250	250	253	259	260	258	313	285
Parque vehicular promedio en día laborable	Unidad	238	249	247	247	250	250	253	259	253	253	278	285
Parque vehicular promedio en día no laborable	Unidad	176	188	186	185	186	186	182	182	182	182	206	210
Kilómetros recorridos	Miles	39,185	37,925	39,016	38,922	39,475	39,295	40,321	40,738	40,903	41,050	42,088	45,772
Promedio de kilómetros recorridos en día laborable	Miles	114	111	114	114	116	116	118	120	120	121	126	135
Promedio de kilómetros recorridos en día no laborable	Miles	92	89	88	90	91	88	92	93	94	93	89	104
Recorrido promedio por unidad en día laborable	Kms/Unidad	479	446	462	462	464	464	466	463	463	478	455	474
Recorrido promedio por unidad en día no laborable	Kms/Unidad	523	473	473	486	487	471	505	487	515	515	436	494
Total de personal del Organismo	Unidad	14,306	14,570	14,394	14,453	14,840	14,862	14,158	14,612	14,448	14,415	15,329	15,329
Personal administrativo	Unidad	2,265	4,104	3,079	3,412	3,733	3,903	3,539	3,784	3,688	3,666	3,914	2,181
Personal operativo	Unidad	12,041	10,465	11,315	11,041	11,107	10,959	10,619	10,828	10,760	10,749	11,415	13,148

<sup>(1)</sup> 6 pasajeros/m<sup>2</sup>

Fuente: Sistema de Transporte Colectivo Metro.

## Cuadros anexos



**Cuadro 16. Capacidad de transporte del material rodante neumático, trenes de 6 y carros.**  
 Capacidad de transporte del material rodante neumático, trenes de 6 y carros  
 (MP-68R93, MP68R96, NM-73AR, NM-73BR, NM-79, NC-82, MP-82, NM-83A, NM-83B Y NE-92) y  
 (NM-73AR y NM-73BR)

Concepto	Carros			Total por tren	
	M	N	R/PR	6 carros	9 carros
Pasajeros y pasajeras sentados	38	39	39	232	349
Pasajeros y pasajeras de pie a 4/4	124	126	126	752	1130
Pasajeros y pasajeras de pie a 5/4	155	157	157	938	1,409
Tren a 4/4 <sup>(1)</sup>	162	165	165	1,020	1,479
Tren a 5/4 <sup>(2)</sup>	193	196	196	1,170	1,758

Notas:

<sup>(1)</sup> 6 pasajeros/m<sup>2</sup>

<sup>(2)</sup> 7.5 pasajeros/m<sup>2</sup>

Fuente: Sistema de Transporte Colectivo Metro.

## Cuadros anexos



Cuadro 17. Pasajeros transportados durante el periodo enero – diciembre del año 2013 en la Red de Trolebuses.

Mes	Programado tarifa directa	Con tarifa directa	Realizado con Cortesías	Total	Alcance %
	a	b	c	(b + c)	(b / a)
Enero	5'342,196	4'775,691	890,315	5'666,006	89.40
Febrero	4'763,402	4'785,123	931,900	5'717,023	100.46
Marzo	4'979,455	4'979,090	973,334	5'952,424	99.99
Abril	5'239,637	5'383,098	1'073,914	6'457,012	102.74
Mayo	5'342,196	5'529,856	1'105,516	6'635,372	103.51
Junio	5'102,565	5'157,311	1'025,981	6'183,292	101.07
Julio	5'432,568	5'399,919	1'075,990	6'475,909	99.40
Agosto	5'387,120	6'034,273	1'226,727	7'261,000	112.01
Septiembre	5'058,893	5'429,436	1'116,270	6'545,706	107.32
Octubre	5'432,568	6'215,283	1'278,111	7'493,394	114.41
Noviembre	5'058,893	5'772,714	1'172,433	6'945,147	114.11
Diciembre	5'250,571	5'432,058	1'077,907	6'509,965	103.46
<b>Total</b>	<b>62'390,064</b>	<b>64'893,852</b>	<b>12'948,398</b>	<b>77'842,250</b>	<b>104.01</b>

Fuente: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 18. Comportamiento de la demanda en la totalidad de las líneas de la Red de Trolebuses durante el ejercicio 2013.

Línea	Pasajeros	Participación %	Cobertura del servicio (Delegación)
Corredor Cero Emisiones "Eje Central"	31'588,774	48.68	Benito Juárez, Cuauhtémoc, Coyoacán y Gustavo A. Madero
Metro Blvd. Pto. Aéreo - m El Rosario	9'806,219	15.11	Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y Venustiano Carranza
San Felipe de Jesús - m Hidalgo	5'706,911	8.79	Cuauhtémoc y Gustavo A. Madero
Corredor Cero Emisiones "Eje 2 – 2A Sur"	4'835,107	7.45	Cuauhtémoc, Iztacalco, Iztapalapa y Venustiano Carranza
San Francisco - Ciudad Universitaria	4'729,774	7.29	Coyoacán e Iztapalapa
Corredor Cero Emisiones Bus - Bici "Eje 7 - 7A Sur"	3'757,028	5.79	Benito Juárez e Iztapalapa
m El Rosario - m Chapultepec	2'336,535	3.60	Azcapotzalco, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo
Circuito Politécnico	2'133,504	3.29	Gustavo A. Madero
Total Red de Trolebuses	64'893,852	100.0	9 Delegaciones Políticas en el Distrito Federal

Fuente: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 19. Líneas en operación de la red de trolebuses en el periodo enero - diciembre de 2013.

Línea	Longitud de Operación (km)	Tiempo promedio de vuelta (minutos)	Promedio de unidades expedidas (día laborable)	Total de pasajeros transportados	km Recorridos
Corredor Cero Emisiones "Eje Central"	36.60	144.0	86.58	31,588,774	6,447,371.0
Corredor Cero Emisiones Bus - Bici "Eje 7 - 7A Sur"	12.30	69.0	15.22	3,757,028	1,011,385.7
metro Boulevard Puerto Aéreo - metro El Rosario	44.90	172.0	40.07	9,806,219	3,105,720.6
metro El Rosario - metro Chapultepec	30.20	136.0	9.27	2,336,535	601,341.5
San Francisco - Ciudad Universitaria	24.50	110.0	23.45	4,729,774	1,606,681.0
San Felipe de Jesús - metro Hidalgo	26.14	133.0	24.97	5,706,911	1,466,046.6
Corredor Cero Emisiones "Eje 2 - 2A Sur"	18.00	82.0	19.48	4,835,107	1,322,097.5
Circuito Politécnico	11.00	37.0	8.69	2,133,504	514,098.3
<b>Total</b>	<b>203.64</b>	<b>110.4</b>	<b>227.73</b>	<b>64,893,852</b>	<b>16,074,742.2</b>

Fuente: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

## Cuadros anexos



Cuadro 20. Pasajeros transportados durante el periodo enero – diciembre del año 2013 en el Tren ligero.

Mes	Programado tarifa directa	Con tarifa directa	Realizado con Cortesías	Total	Alcance %
	a	b	c	(b + c)	(b / a)
Enero	2,122,785	1,937,058	284,018	2,221,076	91.25
Febrero	2,297,016	1,957,576	310,961	2,268,537	85.22
Marzo	2,527,205	2,057,391	125,765	2,183,156	81.41
Abril	2,231,702	2,243,781	287,812	2,531,593	100.54
Mayo	2,381,674	2,356,072	299,852	2,655,924	98.93
Junio	2,395,382	2,020,529	296,508	2,317,037	84.35
Julio	2,142,406	1,774,774	257,216	2,031,990	82.84
Agosto	2,443,981	2,124,468	250,532	2,375,000	86.93
Septiembre	2,486,096	2,538,405	288,363	2,826,768	102.10
Octubre	2,772,850	2,911,520	301,342	3,212,862	105.00
Noviembre	2,584,890	2,390,137	252,637	2,642,774	92.47
Diciembre	2,326,682	2,272,418	264,737	2,537,155	97.67
<b>Total</b>	<b>28,712,670</b>	<b>26,584,129</b>	<b>3,219,743</b>	<b>29,803,872</b>	<b>92.59</b>

Fuente: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

## Un año de movilidad en síntesis



El Metro rehabilita y pone en servicio 24 trenes. Cada uno rinde homenaje a personajes ilustres.

Iniciaron las obras para la Línea 6 del Metrobús de San Juan de Aragón a El Rosario.

El nuevo corredor "Peñón-Panteón San Isidro" beneficiará a 103 mil usuarias y usuarios.

30 unidades a GNC, que operan en la Línea 1 de Ecobús, transportan 21% más usuarios que al inicio de su servicio en el 2011.

EcoBici inicia servicio en la Delegación Benito Juárez con más de 2,500 bicicletas.

120 unidades de Taxis serán adaptadas para usuarios y usuarias con alguna discapacidad.

Trolebuses convierten al Eje central en un corredor ecológico con "Cero Emisiones".



**CDMX**  
CIUDAD DE MÉXICO



## **Créditos**

### **Secretarías**

Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal  
Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda del Distrito Federal  
Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Deferal

### **Organismos de Transporte**

Sistema de Transporte Colectivo Metro  
Metrobús  
Red de Transporte de Pasajeros  
Servicios de Transportes Eléctricos

### **Secretaría de Movilidad del Distrito Federal**

Dirección General de Transporte  
Dirección General de Servicios de Transporte Público Individual de Pasajeros  
Dirección General de Regulación al Transporte  
Dirección General de Planeación y Vialidad  
Dirección del Registro Público del Transporte  
Dirección Jurídica  
Dirección de Apoyo Vial  
Dirección del Registro Público de Transporte

Apoyo Editorial: Nayelli Domínguez Chávez  
Diseño Gráfico: ImagoSofia