



CIUDAD DE MÉXICO
CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN



**INSTITUTO DE PLANEACIÓN
DEMOCRÁTICA Y PROSPECTIVA
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Proyecto de Plan General de Desarrollo de la Ciudad de México 2025-2045

9 de Noviembre de 2025

XVII. De Movilidad Sustentable, Articulada y Accesible

La movilidad es un elemento muy importante del derecho a la ciudad: posibilita el acceso a oportunidades, servicios y vínculos comunitarios. Sin embargo, en la Ciudad de México persisten desigualdades profundas asociadas al modelo de transporte actual: tiempos de traslado excesivos, contaminación, inseguridad, brechas de género, difícil acceso para los grupos prioritarios, discriminación y de carácter territorial, así como barreras para las personas históricamente excluidas y discriminadas. Superar estas limitaciones exige una transformación estructural hacia un sistema multimodal, justo y sustentable, que articule la diversidad de modos de transporte y coloque en el centro la equidad, la eficiencia y la accesibilidad.

- **Sistema multimodal sustentable y de bajo impacto, y**
- **Movilidad integrada, eficiente y equitativa.**

Estos ejes buscan consolidar un modelo urbano basado en la Pirámide de Movilidad, donde se priorice a peatones, ciclistas, al transporte público y sus derechos, sobre el uso del automóvil privado. Impulsan la electromovilidad, la movilidad activa y la modernización del transporte público, con una visión que combine sustentabilidad ambiental, justicia social y conectividad territorial.

Avanzar hacia una movilidad sustentable, articulada y accesible implica imaginar un futuro en el que cada persona, sin importar su lugar de residencia, género, edad, origen, situación de habitar y sobrevivir en la ciudad, o condición física, pueda desplazarse de manera segura, asequible y digna. Lo anterior visibiliza la necesidad de adoptar, desde los gobiernos de la Ciudad, un enfoque de garantía del derecho a la movilidad y transporte público integral y eficiente. Esta transformación permitirá reducir desigualdades históricas, garantizar el acceso universal a la ciudad y consolidar una metrópoli más justa, resiliente y ambientalmente responsable, donde moverse libremente sea también ejercer el derecho a vivir plenamente en la ciudad.

Diagnóstico y Prospectiva

En la Ciudad de México, la movilidad enfrenta una serie de problemáticas estructurales que afectan profundamente la calidad de vida de sus habitantes. A pesar de ser una infraestructura esencial para garantizar el derecho a la ciudad, se trata de un sistema inequitativo, insuficiente, centralizado y de mala calidad, que refleja desigualdades sociales, económicas, territoriales y de género, y es consecuencia directa de un modelo económico desarticulado y fragmentado. Estas deficiencias se traducen en altos niveles de contaminación, tiempos de traslado excesivos, inseguridad y falta de accesibilidad, particularmente para las personas en situación de discapacidad y grupos prioritarios.

El Sistema de Transporte Público de la Ciudad está compuesto por los servicios operados por el gobierno local, como: el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, Metrobús, Sistema de Transportes Eléctricos (STE), que incluye Trolebús, Tren Ligero y Cablebús; así como, RTP, y los Corredores y Servicios Zonales; y, por otro, de unidades concesionadas, entre los que se incluyen microbuses, autobuses, vagonetas, así como otros vehículos de mediana y baja capacidad.

Este modelo de operación concesionada se caracteriza por una elevada desconcentración de la propiedad y un esquema de negocio basado únicamente en la captación de pasajeros que genera distintas problemáticas: ausencia de una gestión integral de flota, competencia desordenada, velocidades operativas reducidas (frecuentemente menores a 10 km/h en horas pico) y condiciones de viaje riesgosas. Entre 2018 y 2024, se identificaron 5,936 microbuses con más de 20 años de antigüedad, de los cuales 3,942 fueron retirados mediante programas de chatarrización,²⁰¹ lo que evidencia una urgente necesidad de renovación del parque vehicular.

Aunado a lo anterior, el modelo de transporte actual presenta graves impactos ambientales, representando una de las principales fuentes de contaminación del aire de la ciudad. De acuerdo con el Inventario de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México 2020 (SEDEMA, 2023), este sector es el mayor consumidor de combustibles fósiles, concentrando más del 50% del total de energía utilizada —más del doble que el sector industrial—. La distribución espacial de estas emisiones refleja los patrones de movilidad de la población, ya que se registran mayores niveles de contaminación en zonas con tránsito vehicular intenso y alta densidad poblacional.

Asimismo, se identifica una marcada centralización de la infraestructura y los servicios de transporte, concentrados en áreas centrales, en detrimento de las periferias. El mapa que se muestra a continuación evidencia que las alcaldías Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Benito Juárez y Miguel Hidalgo cuentan con entre cuatro o cinco modos de transporte distintos, mientras que en las alcaldías Cuajimalpa, Álvaro Obregón, La Magdalena Contreras, Tláhuac, Xochimilco, Milpa Alta, Iztapalapa, Iztacalco, la oferta es insuficiente o, incluso, inexistente. En el sur de la ciudad se restringe el acceso y la conectividad de la población.

Esta configuración reduce el acceso equitativo a la movilidad y profundiza las brechas territoriales.

A ello se suma la fragmentación institucional entre distintos entes responsables de la movilidad, lo que genera ineficiencias operativas, abandono de infraestructura, duplicación de funciones y falta de coordinación entre sistemas de transporte público, no motorizado y de carga.

La desigualdad en la disponibilidad de modos de transporte se ve agravada por la escasa conectividad territorial, el deficiente mantenimiento vial y la ausencia de un sistema integral de gestión del tránsito. Esta combinación de factores se traduce en una alta congestión vehicular, especialmente en horas pico, y en excesivos tiempos de traslado, siendo la duración de los desplazamientos uno de los principales desafíos para la movilidad en la ciudad.²⁰²

Según la Encuesta Origen-Destino (EOD) (INEGI, 2018), en la ZMVM se realizan alrededor de 34.56 millones de viajes diarios, de los cuales cerca de 19.5 millones inician o concluyen en la Ciudad de México. El 50.9% de estos viajes se efectúa en transporte público y el 22.3% en vehículo privado. El tiempo promedio de traslado al trabajo en la Ciudad de México es de 43.4 minutos, sin embargo, el 20.2% de la población tarda más de una hora. En el transporte escolar, el promedio es de 27.3 minutos, y un 9.6% de usuarios que también superan la hora de viaje (Secretaría de Economía, 2020). Estos prolongados tiempos de traslado afectan tanto la productividad laboral como la salud física y mental de la población, debido a la exposición continua, a la contaminación y al estrés asociado al tránsito.

De igual manera, la desigualdad territorial y social se expresa también en los patrones de movilidad diferenciados por nivel socioeconómico. De acuerdo con la EOD (INEGI, 2018), las personas de estratos bajos invierten casi el doble de tiempo en sus traslados diarios (Porcentaje de personas que tardan una hora o más en llegar a sus centros de estudio o trabajo) en comparación con quienes pertenecen a los estratos medio-alto y alto, que suelen tener acceso a vehículos particulares. Esta diferencia se refleja en horarios de viaje altamente contrastantes: en áreas periféricas

²⁰¹ SEMOVI (2024^a).

²⁰² El índice de tráfico de TomTom, que mide la congestión vial y los tiempos de traslado en 501

ciudades alrededor del mundo, en el 2025 colocó a la CDMX en las primeras posiciones.

como Xochimilco y Tláhuac, el 43% de los traslados laborales inician entre las 5 y las 7 a.m., mientras que, en áreas centrales como Cuauhtémoc y Benito Juárez, el 52% comienza entre las 7 y las 9 a.m.

Estas disparidades muestran la estrecha relación que guarda el derecho a la movilidad con la expresión de otras desigualdades que se vinculan, por un lado, con la pobreza de tiempo y, por el otro, con los costos monetarios que enfrentan las personas que viven en las periferias para trasladarse a la ciudad central (Porcentaje de hogares de los deciles más bajos de ingresos, que gastan el 10% o más de sus ingresos en transporte público), ya sea por motivos de trabajo, escuela o esparcimiento. Es importante destacar que tanto los tiempos como los costos de traslado se incrementan considerablemente cuando el trayecto se extiende a otras áreas de la ZMVM, como se detalla en la *Línea Capital y metrópoli global, solidaria y hospitalaria*.

Otro fenómeno preocupante es el crecimiento exponencial del parque de motocicletas, cuya tasa media anual fue del 26% entre 2012 y 2023, tuvo un aumento sostenido a partir de 2019, frente al 2.1% de los automóviles (SEMOVI, 2024b). Este incremento ha estado acompañado por un aumento en los siniestros viales, ya que desde el segundo trimestre de 2020, las personas motociclistas representan el grupo con mayor número de víctimas mortales en hechos de tránsito, representando el 40% del total de fallecimientos. Asimismo, desde noviembre de 2022, tres de cada cinco incidentes de tránsito registrados involucran motocicletas.

Las brechas de género en la movilidad también son evidentes. Mientras que los hombres suelen realizar viajes de carácter pendular por motivos laborales, las mujeres realizan trayectos más

diversos, vinculados con el trabajo de cuidado o autocuidado, compras, acompañamiento o atención médica. Estas dinámicas implican que, con frecuencia, se desplacen cargando bultos, bolsos, mochilas, carriolas, maletas, materiales de trabajo o en compañía de niños y niñas, lo que incrementa la complejidad del traslado por el esfuerzo físico y peso adicional. La inseguridad es un factor que afecta de manera desproporcionada, de acuerdo con una encuesta de la ONU (ONU MUJERES, 2018), el 54.4% de las mujeres en la Ciudad se sienten inseguras o muy inseguras al usar el transporte público, pues se enfrentan a diversas formas de violencia, específicamente de índole sexual, como al acoso y la agresión sexual.

Por último, la accesibilidad universal continúa siendo una deuda pendiente, visibilizando la carencia de igualdad y la presencia de discriminación. Las personas con discapacidad y las personas mayores enfrentan múltiples barreras para desplazarse por la ciudad,²⁰³ debido a la falta de infraestructura inclusiva, así como de señalización adecuada, la limitada disponibilidad de unidades adaptadas, así como la ausencia de personal capacitado. De acuerdo con datos de la SEMOVI,²⁰⁴ en 2020 únicamente el 56% de las estaciones y unidades de transporte público contaba con condiciones de accesibilidad para personas con movilidad reducida, y existían marcadas diferencias entre modos de transporte, mientras que el 98% de las estaciones de metrobús tenían accesibilidad universal, en otros sistemas es menor. En un contexto de cambio demográfico, es urgente adaptar el transporte público a las necesidades de una población que envejece y que requerirá condiciones de movilidad seguras, cómodas y accesibles.

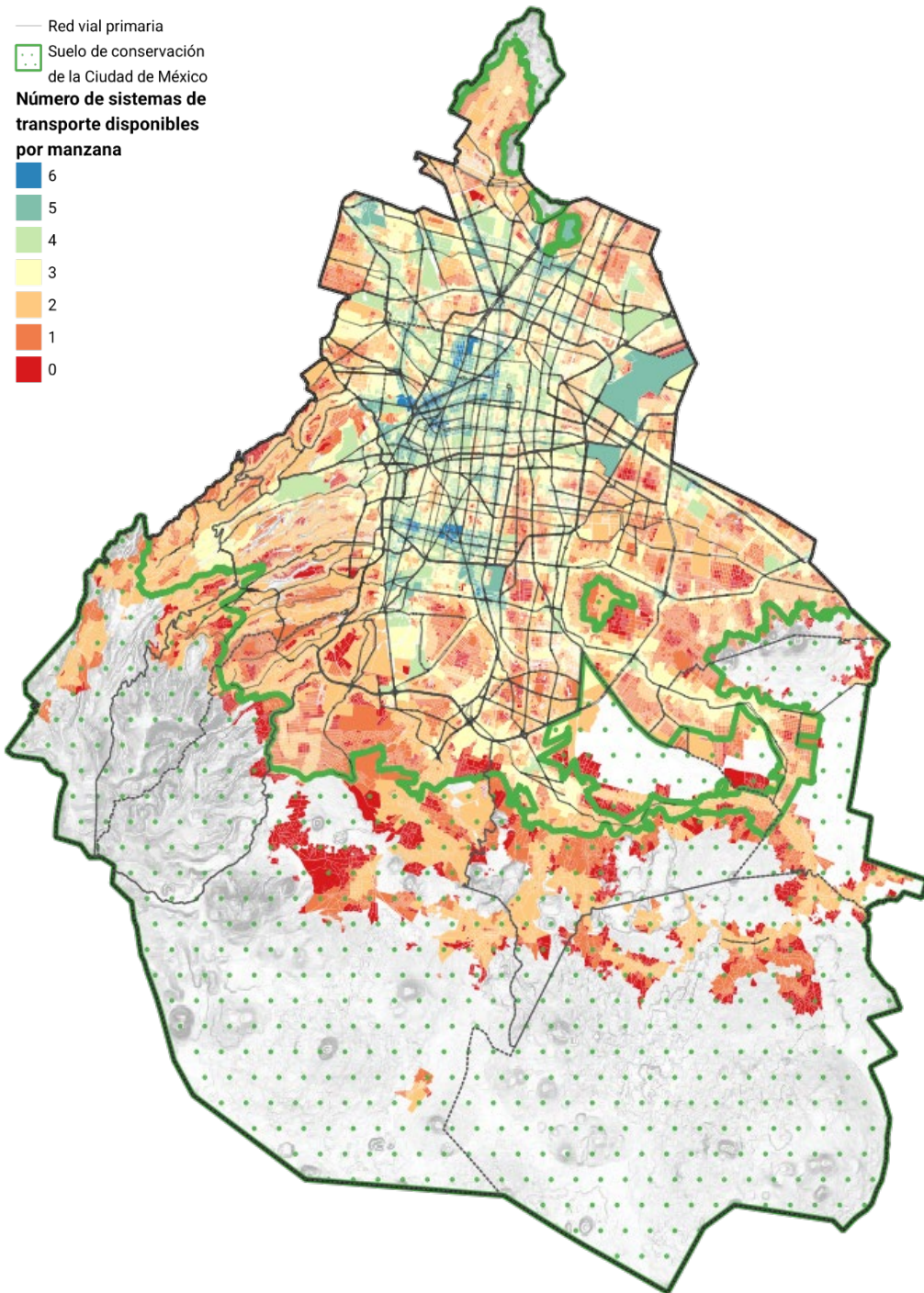
²⁰³ De acuerdo con el último Censo de Población y Vivienda (INEGI, 2020) el 7.4% de la población de la Ciudad tiene una limitación o discapacidad para caminar, subir o bajar y el 2.3% de la población tiene discapacidad (sin contar condición de limitación) para

ver aun usando lentes (considerando condición de limitación llega a 11.2%).

²⁰⁴ SEMOVI (2021)

MAPA 19.

COBERTURA DEL TRANSPORTE, CONSIDERANDO EL SUELO DE CONSERVACIÓN Y RED VIAL PRIMARIA

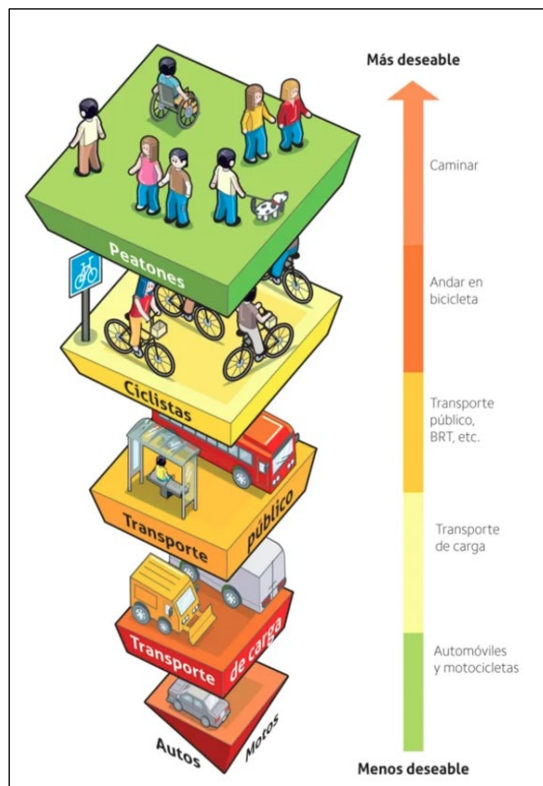


Nota: El mapa 15 muestra la proximidad a un transporte de la red de movilidad integrada disponibles por manzana: Metro, Metrobús, RTP, trolebús, ecobici, transporte concesionado, cablebús. El número va de 0 a 6, donde 0 refiere a que no hay ninguno, y 6 es el máximo en el cual convergen 6 distintos sistemas.
Fuente: IPDP (2025) con base en INEGI (2024) Marco Geoestadístico; y SEMOVI (2021, 2024, 2025) Red de movilidad integrada.

Frente a este conjunto de desafíos, es indispensable reorientar las políticas públicas hacia un modelo de movilidad sustentable que garantice el acceso equitativo, eficiente, seguro y no contaminante para todas las personas. La Pirámide de Jerarquía de la Movilidad, establecida en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México (2021), constituye una herramienta fundamental para priorizar los modos de transporte más sostenibles: peatones, ciclistas,

transporte público, carga y, finalmente, transporte privado. Implementar esta jerarquía de manera efectiva en la planeación urbana y en la asignación presupuestaria será clave para corregir las profundas desigualdades del sistema actual y avanzar hacia una movilidad que respete los derechos de todas las personas, sin importar su lugar de residencia, condición física, género o nivel socioeconómico.

FIGURA 1. PIRÁMIDE DE JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD COBERTURA



Fuente: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. ITDP México

Objetivo

Consolidar un sistema de movilidad alineado con el modelo de la Pirámide de Movilidad, en el cual se articulen un enfoque de derecho a la igualdad y no discriminación, sustentabilidad, eficiencia y accesibilidad la micromovilidad, los sistemas de transporte público multimodal, y la regulación del transporte de carga y privado, para garantizar a las personas usuarias condiciones de viaje dignas y seguras, con especial atención a las personas y grupos prioritarios —como mujeres, niñas, niños,

personas adultas mayores, personas con discapacidad, grupos en situación de discriminación y quienes habitan en las periferias urbanas— eliminando gradualmente las barreras y obstáculos que mantienen las desigualdades estructurales e impiden el ejercicio pleno de los derechos como la movilidad.

Desarrollar una infraestructura inteligente que articule de manera eficiente los diferentes modos de transporte público, privado, de carga y de servicios, priorizando el transporte público de

bajas emisiones con integración física, operativa y tarifaria, e impulsando la movilidad activa, como la caminata y el uso de la bicicleta. En este sentido se busca la reducción paulatina del parque vehicular privado.

Asimismo, fortalecer la gobernanza metropolitana con una visión de ordenamiento territorial y equidad territorial, que priorice la atención a zonas históricamente excluidas del acceso al transporte, para avanzar hacia una movilidad urbana más justa, incluyente y sustentable.

Prospectiva 2025-2045

En el 2045, la Ciudad contará con un sistema de movilidad multimodal sustentable y de bajo impacto ambiental, donde el transporte público, la movilidad activa y la electrificación vehicular se encontrarán plenamente integrados, siendo accesible para todas las personas garantizando la igualdad sustantiva. Se habrá reducido el parque vehicular privado. Y en el existente, se garantizará la manera de provisión de energía eléctrica para cubrir la demanda y lograr una electromovilidad. Este modelo, sustentado en el reordenamiento territorial y políticas inclusivas, promoverá el acceso equitativo, reducirá emisiones y accidentes viales, y mejorará la calidad del aire mediante el uso de tecnologías inteligentes. Con ello, se desarrollará una coordinación metropolitana, mediante un sistema unificado de tarifas, un control operativo, planeación de rutas y control operativo para lograr una movilidad eficiente, equitativa e interconectada, que priorice a peatones y ciclistas dentro de una red urbana segura, continua y accesible. Las políticas vinculadas al sistema de cuidados garantizarán la inclusión de los sectores históricamente excluidos y el acceso universal a un transporte seguro y digno, lo que contribuirá a consolidar una ciudad más justa, resiliente y ambientalmente responsable.

Estrategia a corto plazo

En el corto plazo la Ciudad de México reforzará la política de movilidad integral para modernizar la infraestructura y operación del transporte público, ampliando su cobertura y mejorando su accesibilidad, para así avanzar hacia un sistema multimodal, incluyente, no discriminatorio, seguro, sustentable y de bajo impacto. Esta estrategia permitirá incrementar a 41.30% el porcentaje de hogares que usan el transporte público como principal medio de transporte, atendiendo los desafíos de tiempo y costo de los traslados. Mediante la extensión de líneas de Metrobús y Cablebús y una Tarjeta de movilidad integrada para viajes de cuidado, se logrará reducir a 14.90% el porcentaje de personas que tardan una hora o más en llegar a sus centros de estudio o trabajo y a 12.90% el porcentaje de hogares de los deciles más bajos de ingresos, que gastan el 10% o más de sus ingresos en transporte público.

La estrategia integrará los siguientes ejes:

- Se desarrollará un transporte público masivo y semimasivo con el objetivo de brindar un servicio eficiente, seguro y de calidad, y de disminuir el uso del automóvil.
 - Se modernizará y dará mantenimiento a la infraestructura y operación del transporte público masivo (en específico a las líneas 2, 3, A, B y 12 del STC Metro).
 - Se incrementará la cobertura y horario de servicio del transporte colectivo hacia las zonas periféricas de la ciudad, expandiendo las líneas (metrobús y cablebús (5 nuevas líneas) dando un servicio más extendido de 4am a 2am en el Sistema Integrado de Transporte Público.
 - Se mejorará la infraestructura para estaciones de carga en zonas de alta demanda.
 - Se establecerá una gobernanza y coordinación institucional para lograr un sistema integrado y articulado.
 - Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, con base en los objetivos de funcionalidad y movilidad de las vías públicas.

- Se fomentará una movilidad activa y no motorizada.
 - Se ampliará la red de ciclovías y el sistema Ecobici, buscando una cobertura equitativa en todas las zonas de la ciudad.
 - Se promoverán los viajes peatonales, con mejoras en las aceras, cruces peatonales y accesibilidad, promoviendo el caminar como una opción segura y cómoda.
 - Se impulsará la electromovilidad en todos los modos de transporte público y privado.
- Se establecerá una gestión del automóvil y vehículos privados.
 - Se desarrollará una normativa ambiental para transitar a un sistema de transporte sustentable.
 - Se dará mantenimiento a la infraestructura vial para uso prioritario del transporte masivo.
 - Se fomentará la educación y concientización de una movilidad sustentable, mediante Campañas de sensibilización, una Cultural vial, y con incentivos para una "movilidad compartida".
 - Se determinarán lugares de bajas emisiones (ZBE).
- Se impulsará la innovación y tecnología.
 - Se establecerá una Tarjeta de movilidad integrada para viajes de cuidado, con costos menores o gratuitos.
 - La digitalización de la información del transporte permitirá informar en tiempo real sobre horarios, frecuencias y eventualidades, brindando certeza a los usuarios y articulando mejor el sistema integrado.
- Se establecerá una planeación urbana y ordenamiento territorial con usos mixtos del suelo, para lograr una reducción de los tiempos de desplazamiento a los centros productivos, vivienda, salud, educativos, recreativos, culturales, priorizando la micromovilidad.
- Se garantizará la accesibilidad equitativa, la seguridad y la resiliencia en el transporte.
 - Se desarrollará una movilidad con perspectiva de género, con la elaboración del Programa Estratégico de Género y Movilidad 2026-2030.
 - Se reducirán las violencias sexuales y agresiones hacia las mujeres en el Sistema Integrado de Transporte.
 - Se fortalecerá la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte.
 - Se atenderán las necesidades y patrones de viaje de las mujeres de forma efectiva.
 - Se reformará la Ley de Movilidad y el Reglamento de Tránsito, incorporando regulación para vehículos eléctricos ligeros (scooters, patines, motocicletas).
 - Se llevará a cabo una intervención integral en la carpeta asfáltica de vialidades primarias, con el objetivo de garantizar calles seguras y en óptimas condiciones.
 - Se implementará el programa integral de Seguridad Vial, con acciones de educación, infraestructura segura y sanciones más firmes, orientado a reducir los accidentes, especialmente en motociclistas y peatones.

Estrategia a mediano plazo

En el mediano plazo, la Ciudad de México habrá avanzado en la integración eficiente las escalas locales, estatales y regionales en la red de movilidad multimodal, articulada y metropolitana mediante el impulso y mejoramiento de alternativas de transporte para garantizar desplazamientos seguros y sostenibles, así como una regulación y gestión con carácter metropolitano. La estrategia a mediano plazo dará énfasis a la continuidad de las acciones de ampliación de cobertura del transporte público y el fortalecimiento del enfoque territorial, de género, igualdad y no discriminación, en la regulación y prestación del servicio del transporte para incrementar a 58% el porcentaje de hogares que usan el transporte público como principal medio de transporte. A través de una red de corredores intermodales que conecten la Ciudad de México con municipios conurbados se incrementará la eficiencia y la asequibilidad de los traslados, permitiendo reducir a 14% el porcentaje de personas que tardan una hora o más en llegar a sus destinos, y a 10.40% el porcentaje de hogares de los deciles más bajos de ingresos, que gastan el 10% o más de sus ingresos en transporte público.

La estrategia integrará los siguientes ejes:

- Se avanzará hacia la conformación de una red de movilidad multimodal, articulada y con enfoque metropolitano.
 - Se extenderán las líneas de Cablebús hacia zonas con alta densidad poblacional en la periferia.
 - Se construirán corredores intermodales que conecten Metrobús, Metro, Ecobici y Cablebús con terminales periféricas estratégicas, e incluyan servicios logísticos y zonas de intercambio modal, lo que facilita la conexión eficiente con municipios conurbados.
 - Se ampliará y dará mantenimiento a la infraestructura para la movilidad activa, como las ciclovías.
- Se integrará la electromovilidad avanzada e infraestructura energética para lograr una movilidad sustentable y de bajo impacto.
 - Se iniciará la transición del sistema de transporte concesionado, hacia un modelo más sustentable.
 - Se implementarán estaciones de carga renovable y tecnología sustentable en patios y estaciones de transporte público.
 - Se fomentará la adopción de vehículos eléctricos y soluciones de micromovilidad²⁰⁵ mediante incentivos fiscales, regulaciones adecuadas y desarrollo de infraestructura específica según su categoría.
 - Se fomentará la creación de bonos de carbono para financiar proyectos de movilidad sustentable.
- Se asegurará la eficiencia del transporte mediante la digitalización de la movilidad y gestión inteligente.
 - Se definirán restricciones zonales a la movilidad motorizada.
 - Se establecerán horarios fijos y confiables en el transporte público para brindar mayor certeza a las personas usuarias.
 - Se creará una plataforma digital multimodal con tarjetas electrónicas únicas y trazabilidad en tiempo real.
 - Se implementarán semáforos inteligentes y sensores urbanos para el monitoreo de

flujo vehicular, seguridad vial y calidad del aire.

- Se avanzará en la sustentabilidad de la movilidad mediante el Reordenamiento territorial y la planeación de nuevas centralidades.
 - Se dará un enfoque en la movilidad de proximidad a la planificación urbana, promoviendo subcentros urbanos que reduzcan desplazamientos largos.
 - Se vincularán los desarrollos inmobiliarios a esquemas de movilidad sustentable, mediante incentivos urbanos orientados a una densificación equilibrada.
 - Se establecerán zonas de bajas emisiones (ZBE) con restricciones vehiculares progresivas y promoción de transporte alternativo.
- Se consolidará la equidad, inclusión y participación ciudadana.
 - Se creará una red de transporte específico para mujeres, niños y adultos mayores, priorizando las zonas de mayor requerimiento.
 - Se implementará infraestructura adaptada, tecnología de asistencia, participación comunitaria, acciones legislativas y educativas para eliminar barreras físicas, sensoriales y cognitivas para personas con discapacidad.
 - Se promoverán herramientas digitales y mecanismos participativos, así como campañas de cultura vial enfocadas en movilidad activa y respeto vial, promoviendo una transformación hacia una movilidad urbana más segura, equitativa y sostenible.

Estrategia de largo plazo

La Ciudad de México habrá alcanzado un sistema multimodal integrado y de bajo impacto, articulado por una red estructurante eficiente y sustentable que permitirá que únicamente 13.6% de las personas tarden una hora o más en llegar a sus destinos y que 6.8% hogares de los deciles más bajos de ingresos empleen 10% o poco más de sus ingresos en transporte público. La micromovilidad estará plenamente conectada,

²⁰⁵ Micromovilidad: se refiere a la utilización de vehículos pequeños y ligeros para el transporte personal para distancias cortas.

facilitando desplazamientos de última milla con bajos niveles de emisiones. La electromovilidad en todos los modos será la norma, reduciendo la huella ambiental del transporte. Se garantizará la seguridad vial y accesibilidad universal, priorizando a los grupos de atención prioritaria, particularmente aquellos que habitan en las periferias de escasos recursos. Asimismo, la infraestructura ciclista metropolitana será continua, segura y conectada con otros modos. La planeación basada en datos y derechos permitirá una movilidad centrada en las personas. Esta visión asegurará una ciudad más justa, limpia y resiliente, en la cual 68.80% de hogares usan el transporte público como principal medio de transporte.

Esta estrategia seguirá las siguientes líneas:

- Consolidará una red multimodal interconectada y metropolitana
 - Se habrá fortalecido la Autoridad Metropolitana de Movilidad.
 - La expansión de terminales inteligentes estratégicamente ubicadas y corredores intermodales hacia zonas metropolitanas asegurará la interconexión total de Cablebús, Metro, Metrobús, Ecobici, trenes suburbanos y rutas municipales.
- Transformará la movilidad hacia un esquema sustentable basado en la electromovilidad.
 - Se contará con infraestructura de ciclo cerrado en estaciones y patios, con energía renovable, reutilización de recursos y estaciones de carga masiva en zonas urbanas y rurales conectadas.
 - Todas las flotas públicas y concesionadas se transformarán en vehículos eléctricos con sistemas de gestión energética autónomos.
 - Se impulsarán ciclovías metropolitanas conectadas.
- Fortalecerá la eficiencia de la movilidad mediante la digitalización y la gestión inteligente.
 - Se consolidará la micromovilidad como un servicio público universal accesible mediante tarjeta única y subsidios sociales.
 - Se integrará una plataforma con inteligencia artificial para la planificación dinámica de la movilidad en toda la zona metropolitana.
 - Se extenderá la red de semaforización adaptativa y de sensores urbanos vinculada a indicadores de calidad del aire, seguridad vial y hábitos de movilidad.
- Se garantizará la sustentabilidad a través del reordenamiento territorial con nuevas centralidades y la planificación urbana con enfoque en la movilidad de proximidad.
 - Se consolidarán los subcentros urbanos sustentables con servicios de proximidad y acceso peatonal.
 - Se dará continuidad a la Red de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) dotándolas de transporte alternativo 100% accesible.
- Se asegurará la movilidad con enfoque en equidad y cuidado.
 - Se consolidará la cobertura local y metropolitana del transporte adaptado para mujeres, infancia y adultos mayores en toda la red.
 - Se reformará la normatividad urbana para garantizar la accesibilidad multisensorial y tecnológica en todas las etapas del sistema.
- Se vinculará a la ciudadanía en Observatorios Urbanos de Movilidad para el seguimiento participativo e inclusión en la toma de decisiones.

Estrategias, políticas, programas, proyectos y acciones

CUADRO 35.
CIUDAD DE MOVILIDAD SUSTENTABLE, ARTICULADA Y ACCESIBLE

| Sistema multimodal integrado y de bajo impacto | |
|--|--|
| Política / Programa | Programa Integral de Movilidad 2025–2030 |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> Inicio Línea 0 Metrobús, renovación Línea 1 Metro, 3 nuevas líneas Cablebús |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> Integración plena de Metro, Metrobús, Cablebús y Suburbano; estaciones intermodales |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> Sistema adaptativo FR+DR (flexible y a demanda) |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, ORT, Organismos de transporte (STC Metro, Metrobús, STE y RTP), SOBSE, Consejería Jurídica y de Servicios Legales de la Ciudad de México, Secretaría de Gobierno |
| Micromovilidad conectada a la red estructurante | |
| Política / Programa | Programa de movilidad de último tramo (shuttles + bicicletas eléctricas) |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> Expansión Ecobici; ciclovías periféricas; scooters eléctricos regulados |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> Microrredes de movilidad local integradas a estaciones de transporte masivo |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> Micromovilidad integrada con sensores, pago electrónico y nodos inteligentes |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, SERVIMET, Alcaldías |
| Electromovilidad en todos los modos | |
| Política / Programa | Programa integral de transición tecnológica de flota |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> Sustitución de microbuses (>25 años) con flota Euro VI y EPA 2010 o mayor; trolebuses nuevos |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> Incentivos fiscales y renovación total de transporte concesionado eléctrico |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> 100% flota de transporte público eléctrica, incluida carga ligera |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, SEDEMA, Secretaría de Administración y Finanzas |
| Seguridad vial y accesibilidad universal | |
| Política / Programa | Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> Reconfiguración de 300 cruces peligrosos; sustitución escaleras mecánicas |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> Diseño universal de estaciones, paraderos y nodos; expansión de zonas |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> Espacios públicos seguros, red caminable intergeneracional |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, Secretaría de Seguridad Ciudadana, Secretaría de las Mujeres, Instituto de las Personas con Discapacidad |
| Infraestructura ciclista metropolitana | |
| Política / Programa | Red Metropolitana de Infraestructura Ciclista |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | <ul style="list-style-type: none"> Construcción ciclovías que conecten municipios del Edomex y Ciudad de México |
| Mediano plazo | <ul style="list-style-type: none"> Infraestructura continua: bici pública metropolitana, conectividad regional |
| Largo plazo | <ul style="list-style-type: none"> Sistema de ciclovías elevado o segregado; corredores bici prioritarios |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, SEDEMA, SOBSE, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, Secretaría de Gobierno, SEDATU |

| Planeación con base en datos y derechos | |
|---|---|
| Política / Programa | Observatorio Urbano de Movilidad Metropolitana con enfoque en el curso de vida |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | • Encuesta Origen-Destino 2027; integración de datos de movilidad y sociodemográfica |
| Mediano plazo | • Plataforma digital de movilidad intermodal en tiempo real (Smart Mobility CDMX) |
| Largo plazo | • Inteligencia urbana predictiva; sensores en tiempo real para diseño de rutas |
| Institución(es) Responsable(s) | IPDP, SEMOVI, SECTEI, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, Secretaría de las Mujeres, Instituto de las Personas con Discapacidad |
| Reducción de impactos ambientales | |
| Política / Programa | Zonas de Bajas Emisiones (LEZ) y movilidad activa |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | • Regulación zonas LEZ (Centro CDMX), campañas educativas y sanciones progresivas |
| Mediano plazo | • Ampliación LEZ a zonas industriales, Centro Histórico y Polanco; estímulos a no motorizado |
| Largo plazo | • Zona de Emisiones Cero (ZEZ), gestión por tarifas de congestión en nodos críticos |
| Institución(es) Responsable(s) | SEDEMA, SEMOVI, Consejería Jurídica y de Servicios Legales |
| Intermodalidad metropolitana con justicia territorial | |
| Política / Programa | Programa de Integración Metropolitana del Transporte (PIMT) |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | • CETRAM AIFA y periferia; conexiones intermodales: Suburbano, Mexibús, Metro |
| Mediano plazo | • Red integrada con tarifas unificadas, CETRAM inteligentes y nodos logísticos |
| Largo plazo | • Sistema metropolitano unificado con rutas inteligentes y acceso equitativo |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, SEDEMA, IPDP, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, Secretaría de las Mujeres, Instituto de las Personas con Discapacidad, SEDATU y Dependencias de los Estados que intervengan. |
| Ordenamiento territorial orientado al transporte | |
| Política / Programa | Estrategia DOT (Desarrollo Orientado al Transporte) |
| Instrumentos, Proyectos y Acciones | |
| Corto plazo | • Inicio programas DOT en Atotonilco, Chalco, Texcoco; regularización con criterios de accesibilidad |
| Mediano plazo | • Planeación orientada a corredores de movilidad; nuevas centralidades habitables |
| Largo plazo | • Ciudad compacta, densa, conectada y libre de expansión irregular |
| Institución(es) Responsable(s) | SEMOVI, SEDEMA, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, IPDP |

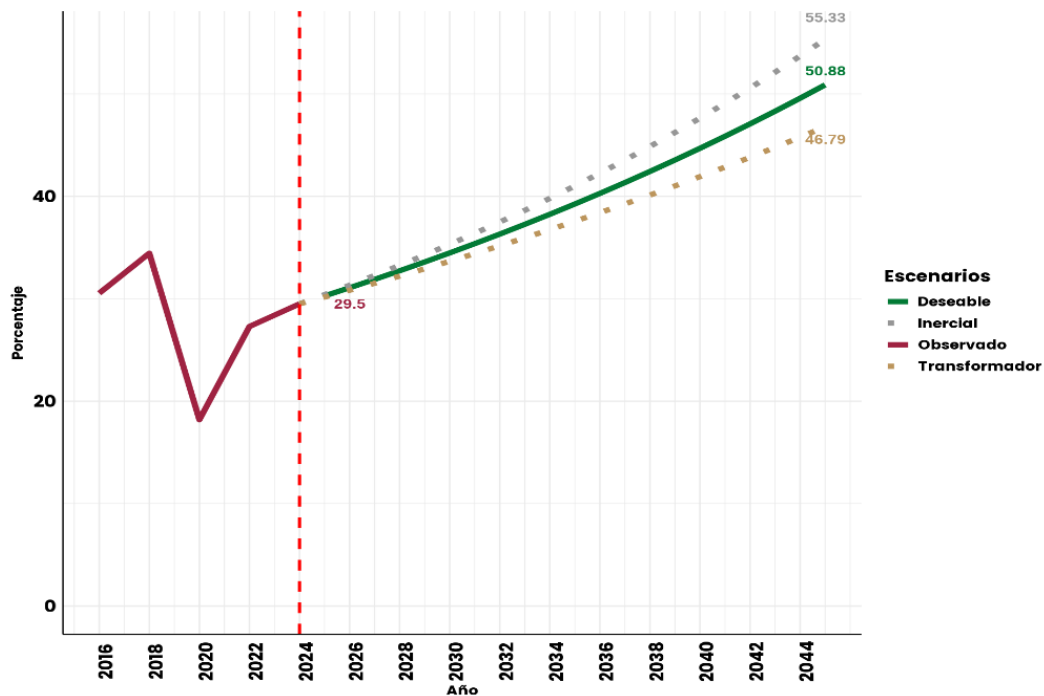
Metas e Indicadores de seguimiento

CUADRO 36
METAS E INDICADORES PARA UNA CIUDAD DE MOVILIDAD SUSTENTABLE,
ARTICULADA Y ACCESIBLE

| Indicador | Porcentaje de hogares en la Ciudad de México que usan el transporte público como principal medio de transporte | | | | |
|-------------|--|--------------|-------------|---------------|-------------|
| Descripción | Proporción de los hogares que usan el transporte público como metro como principal medio de transporte | | | | |
| Fuente | INEGI, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares.(ENIGH) | | | | |
| Frecuencia | Año base | Línea base | Metas | | |
| | | | Corto plazo | Mediano plazo | Largo plazo |
| Bienal | 2024 | 29.50 | 34.47 | 39.24 | 50.88 |

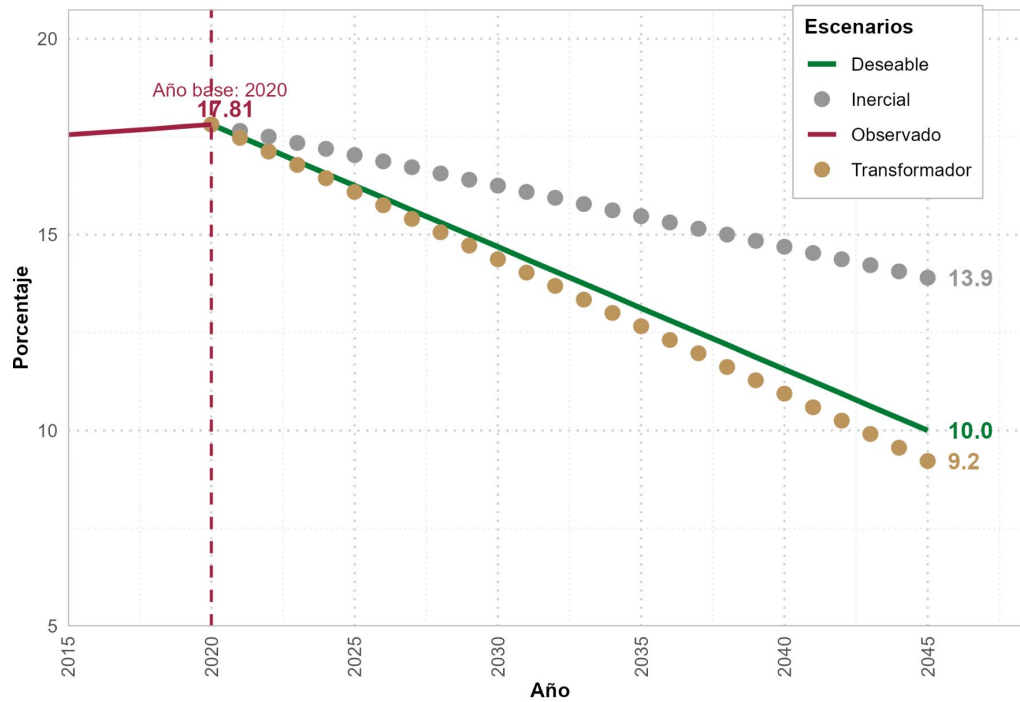
| | | | | | |
|--------------------|---|-------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
| Indicador | Porcentaje de personas de la Ciudad de México que tardan una hora o más en llegar a sus centros de estudio o trabajo | | | | |
| Descripción | Mide el porcentaje de las personas en la Ciudad de México que tardan una hora o más en llegar a sus centros de estudio o trabajo | | | | |
| Fuente | INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020 | | | | |
| Frecuencia | Año base | Línea base | Metas | | |
| | | | Corto plazo | Mediano plazo | Largo plazo |
| Quinquenal | 2020 | 17.81 | 14.69 | 13.12 | 10.0 |
| Indicador | Porcentaje de hogares de la Ciudad de México con los deciles más bajos de ingresos, que gastan el 10% o más de sus ingresos en transporte público | | | | |
| Descripción | Este indicador resulta adecuado para identificar la inequidad en el gasto en los hogares, de tal forma que se resalta el esfuerzo que realizan los hogares al destinar más del 10% de sus ingresos en el gasto al transporte público. | | | | |
| Fuente | INEGI, Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares.(ENIGH) | | | | |
| Frecuencia | Año base | Línea base | Metas | | |
| | | | Corto plazo | Mediano plazo | Largo plazo |
| Bienal | 2022 | 18.20 | 14.50 | 12.60 | 9.50 |

GRÁFICA 47. PORCENTAJE DE HOGARES EN DONDE EL 50% O MÁS DE SUS INTEGRANTES USAN EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO



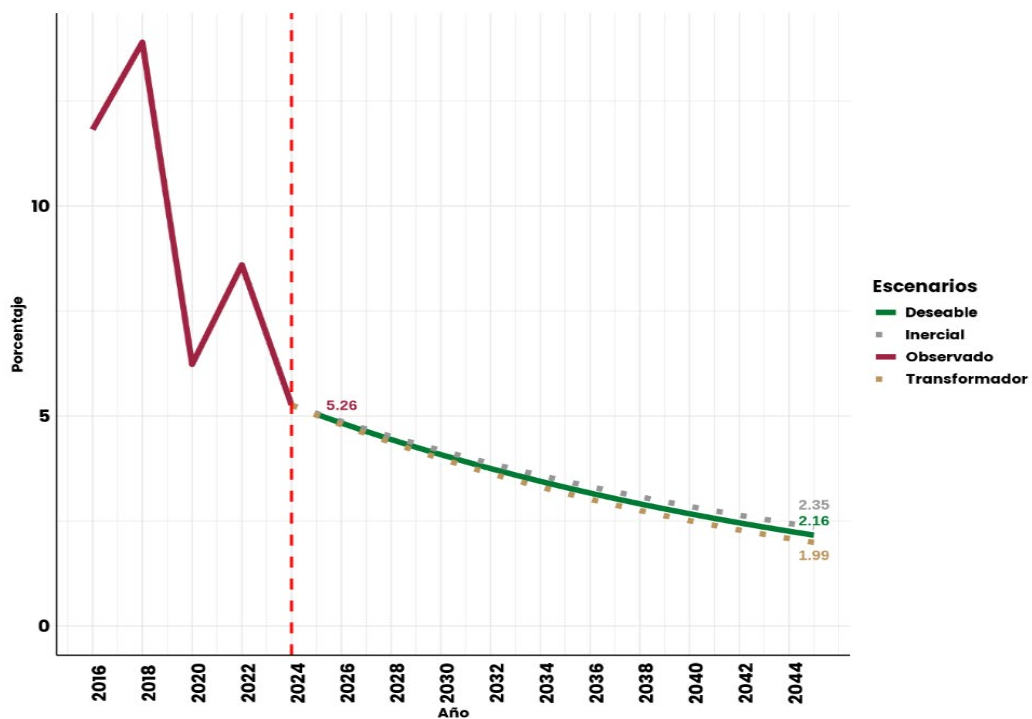
Fuente: IPDP (2025) con base en Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, INEGI 2024

GRÁFICA 48. PORCENTAJE DE PERSONAS QUE TARDAN UNA HORA O MÁS EN LLEGAR A SUS CENTROS DE ESTUDIO O TRABAJO



Fuente: IPDP (2025) con base en Censo de Población y Vivienda, INEGI 2020

GRÁFICA 49. PORCENTAJE DE HOGARES DE LOS DECILES MÁS BAJOS DE LA CIUDAD, QUE DESTINAN 10% O MÁS DE SUS INGRESOS EN TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Elaboración propia con base en Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares, INEGI 2024

Responsabilidad y Coordinación Interinstitucional

El sistema institucional que gobierna la movilidad en la Ciudad de México está conformado por diversos subsistemas y componentes. A la Secretaría de Movilidad, como cabeza de sector, le corresponde el desarrollo integral de la movilidad, el transporte, el control del autotransporte urbano, así como la planeación y la operación de las vialidades.

A este sistema institucional se suman acciones coordinadas por otras dependencias de gobierno:

Secretaría de Seguridad Ciudadana, Secretaría de Planeación, Ordenamiento Territorial y Coordinación Metropolitana, Secretaría de Obras y Servicios, Secretaría de las Mujeres, Instituto de Planeación Democrática y Prospectiva, Instituto de las Personas con Discapacidad, Secretaría del Medio Ambiente y las 16 Alcaldías, quienes son responsables de las soluciones de movilidad a menor escala y la contraparte de SEMOVI en la regulación de los sistemas, así como una articulación efectiva con los gobiernos e instituciones de las entidades y municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México.