



## Eje 4

# Ciudad con equilibrio y ordenamiento territorial

## Diagnóstico

La problemática del ordenamiento territorial de la Ciudad de México puede englobarse en cuatro aspectos principales:

1) deficiente regulación del suelo; 2) encarecimiento de la vivienda y expulsión de la población; 3) abandono del espacio público y deterioro de la convivencia social; 4) ineficiencia y fragmentación geográfica y social de la movilidad.

Con la promulgación de la Constitución Política y las leyes que de ella emanan, por primera vez la Ciudad de México cuenta con la base necesaria para resolver estas problemáticas, pero se requiere fortalecer los procesos de concertación, coordinación y concurrencia que permitan dar solución a las problemáticas señaladas, para alcanzar un ordenamiento territorial incluyente, funcional y eficiente entre la Ciudad de México y el resto de la zona metropolitana del valle de México. Cabe destacar que en este eje no se detallan las características de materias de relevancia estratégi-

ca como son: la protección y recuperación del medio ambiente; la gestión sustentable del agua; la infraestructura física y tecnológica; y la vulnerabilidad, resiliencia, prevención y mitigación de riesgos, las cuales deben considerarse desde las particularidades que permita su articulación como materias transversales del desarrollo de la Ciudad de México.

### Deficiente regulación del suelo

Hasta la promulgación de la Constitución Política de la Ciudad de México, el suelo de la ciudad se ha regulado a través de instrumentos de planeación urbana y ambiental desarticulados, que no responden a la dinámica actual del crecimiento e integración metropolitana. Esta desarticulación de normas y criterios urbanos ha contribuido al fortalecimiento de conflictos estructurales en la ciudad, lo que agudizado los fenómenos de desigualdad, exclusión y segregación que se experimentan

actualmente. Existe así un universo disperso, incongruente y confuso de normas de ordenación urbana y ambiental, cuya complejidad ha favorecido la discrecionalidad y, en muchos casos, la corrupción.

Lo anterior ha tenido efectos diferenciados en las distintas zonas de la Ciudad de México y ha agudizado muchos de los fenómenos de desigualdad, tanto en las zonas con un alto grado de consolidación, como en aquellas que, a la fecha, carecen de algunos servicios básicos.

La dispersión de nuevas áreas en la ciudad se ha aumentado significativamente durante los últimos veinte años, pero en otro sentido se observa una concentración cuyo crecimiento vertical ha exigido cuantiosas inversiones en infraestructura, movilidad, agua potable y espacios públicos, sobre todo en las áreas de mayor densidad habitacional. La dinámica económica de la ciudad ofrece en forma discontinua e irregular los beneficios de ser un territorio en donde se concentran más de 400 mil unidades económicas, en las que laboran cerca de cuatro millones de trabajadores. Su alta centralidad productiva en el contexto metropolitano genera efectos no deseados, consumos desequilibrados del territorio, espacios públicos y servicios educativos y de salud.

En muchas partes del centro y poniente de la ciudad existen zonas donde la deficiente y obsoleta regulación del suelo, sumada con la aplicación de instrumentos de gestión que han buscado revertir o atenuar dicha problemática, terminan por convertirse en procesos que lejos de contribuir al desarrollo, abonan al malestar de la población y a generar cierto nivel de descrédito hacia la planeación y gestión de la ciudad. Un ejemplo claro de esto son los cada vez más frecuentes conflictos que se generan por el impacto creado a partir del desarrollo de proyectos de escala urbana que, por sus características, muchas veces han requerido de la aplicación de instrumentos de gestión, manejados con poca transparencia y participación, que terminan por generar desconfianza y conflictos entre distintos sectores de la sociedad.

Al mismo tiempo, en el Oriente se ha agravado la situación de algunas zonas donde todavía se requieren acciones que consoliden las condiciones de habitabilidad existentes y dirijan de manera integral la inversión y el desarrollo en este territorio. En estos casos, a diferencia del centro y el poniente, se ha carecido de la aplicación de instrumentos de gestión que favorezcan la regeneración y utilización de zonas que cuentan con condiciones para el desarrollo de actividades económicas y sociales, pero tampoco se cuenta con los instrumentos de regulación que permitan el desarrollo. De esta forma, la ineficiente regulación del suelo se ha convertido en uno más de los factores que conducen a un estancamiento y empobrecimiento de dichas zonas, lo que en última instancia dificulta la progresividad de los derechos de todas las personas que habitan en la Ciudad de México.

A las problemáticas sobre regulación del suelo descritas, se suma la cada vez más ineficiente regulación del mercado inmobiliario durante las últimas décadas. La política urbana y de regulación inmobiliaria, así como la recaudación del predial y la aplicación de otras herramientas fiscales que permitan financiar las necesarias obras públicas que se requieren en la ciudad, no han sido construidas con el objetivo de lograr una mejor redistribución del ingreso, tanto directa (instrumentos fiscales) como indirecta (instrumentos de gestión).

La ineficiencia en la gestión urbana ha dificultado, en primera instancia, que se avance de manera más acelerada en alcanzar una situación de uso y usufructo pleno y equitativo de la ciudad y, a su vez, no ha contribuido para que la inversión privada encuentre nuevas oportunidades que permitan modificar los patrones de desarrollo que predominan.

En el Centro y Poniente, una adecuada regulación del mercado permitirá reducir los conflictos sociales, otorgará certeza y fortalecerá la redistribución de cargas y beneficios que el desarrollo conlleva hacia la sociedad en su conjunto. En el Oriente, la regulación eficaz del suelo y del mercado inmobiliario es

## FECHAS DE PUBLICACIÓN DE PROGRAMAS DELEGACIONALES DE DESARROLLO URBANO (PDDU)

POBLACIÓN DE PDDU VIGENTE	ALCALDÍA
1997	Cuajimalpa de Morelos
2005	Xochimilco
	Benito Juárez
	Magdalena Contreras
	Venustiano Carranza
2008	Azcapotzalco
	Cuauhtémoc
	Iztacalco
	Iztapalapa
	Miguel Hidalgo
	Tláhuac
2010	Coyoacán
	Gustavo A. Madero
	Tlalpan
2011	Álvaro Obregón
	Milpa Alta

Fuente: Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

ZONA DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO	FECHA DE PUBLICACIÓN EN EL DOF O LA GO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Chimalistac y Hacienda de Guadalupe Chimalistac, alcaldía Álvaro Obregón	6 de octubre de 1993
Florida, alcaldía Álvaro Obregón	15 de enero de 1993
San Ángel, San Ángel Inn y Tlacopac, alcaldía Álvaro Obregón	15 de enero de 1993
Santa Fe, alcaldía Álvaro Obregón	4 de mayo de 2012
Insurgentes Mixcoac, Alcaldía Benito Juárez	21 de julio de 2000
Nápoles, Ampliación Nápoles, Noche Buena y Ciudad de los Deportes, alcaldía Benito Juárez	27 de agosto de 2002
San Simón Ticumac, alcaldía Benito Juárez	27 de julio de 2000
Centro Histórico de Coyoacán, alcaldía Coyoacán	18 de enero de 1995
El Carmen, alcaldía Coyoacán	27 de enero de 1994
Jardines del Pedregal de San Ángel, Ampliación Oriente, alcaldía Coyoacán	27 de octubre de 1994
Pedregal de San Francisco, alcaldía Coyoacán	13 de octubre de 1994
Romero de Terreros, alcaldía Coyoacán	30 de septiembre de 1993
Agua Bendita, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	29 de mayo de 1995
Bosque de las Lomas, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	24 de marzo de 1994
Colonia Primero de Mayo, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	12 de abril de 1994
Loma del Padre, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	11 de mayo de 1994
Lomas de Vista Hermosa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	12 de abril de 1994
Maromas, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	29 de mayo de 1995
Ocho manzanas Cabecera Cuajimalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	6 de mayo de 1992
Poblado Rural San Lorenzo Acopilco, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	12 de abril de 1994
Poblado Rural San Mateo Tlaltenango, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	29 de mayo de 1995
Xalpa, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	29 de mayo de 1995
Zentlapatl, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	22 de enero de 1992
Santa Fe, alcaldía Cuajimalpa de Morelos	4 de mayo de 2012
Centro Alameda, alcaldía Cuauhtémoc	15 de septiembre de 2000
Centro Histórico, alcaldía Cuauhtémoc	7 de septiembre de 2000, con modificaciones del 10 de agosto de 2010
Colonia Cuauhtémoc, alcaldía Cuauhtémoc	27 de enero de 1997
Colonia Hipódromo, alcaldía Cuauhtémoc	15 de septiembre de 2000
Santa María la Ribera, Atlampa y San María Insurgentes, alcaldía Cuauhtémoc	14 de julio de 2000
La Lengüeta, alcaldía Gustavo A. Madero	7 de julio de 2000
Campestre Estrella, alcaldía Iztapalapa	21 de septiembre de 1993
Cerro de la Estrella, alcaldía Iztapalapa	5 de junio de 2014
Sierra de Santa Catarina, alcaldía Iztapalapa	5 de junio de 2014
Bosques de las Lomas, alcaldía Miguel Hidalgo	26 de enero de 1993
Lomas Altas, Real de las Lomas, Lomas de Reforma y Plan de Barrancas, alcaldía Miguel Hidalgo	11 de noviembre de 1992
Lomas de Bezares, alcaldía Miguel Hidalgo	13 de agosto de 1993
Lomas de Chapultepec, alcaldía Miguel Hidalgo	14 de septiembre de 1992
Polanco, alcaldía Miguel Hidalgo	6 de junio de 2014
Zona Patrimonial de Tacubaya, alcaldía Miguel Hidalgo	20 de abril de 2012
Centro de Tlalpan, alcaldía Tlalpan	11 de mayo de 1993
Héroes de 1910, alcaldía Tlalpan	7 de octubre de 1991
Parques del Pedregal, alcaldía Tlalpan	29 de abril de 1993
San Andrés Totoltepec, alcaldía Tlalpan	27 de agosto de 2002
Tlalpuente, alcaldía Tlalpan	31 de octubre de 1990
La Merced, alcaldía Venustiano Carranza	14 de julio de 2000
Santa María Nativitas, alcaldía Xochimilco	7 de julio de 2000

fundamental para fomentar un mejor y más equilibrado uso del suelo ocioso o subocupado. En la zona de conservación es necesario fortalecer lo anterior para disminuir la presión en torno a los asentamientos que se localizan dentro de esta zona.

En el suelo de conservación se debe prever que en la medida que los asentamientos humanos irregulares crezcan en extensión de suelo y número de habitantes, o bien se consoliden en términos de arraigo territorial, se conviertan en conglomerados suburbanos con capacidad de aislar o frenar las relaciones ecosistémicas, que conlleva la pérdida de servicios ambientales y afectan la conectividad social y ecológica entre el suelo urbano, rural y de conservación. Este escenario de predominio histórico de formas desordenadas de crecimiento en el suelo de conservación dieron lugar, entre otros procesos, a los asentamientos humanos irregulares en zonas de alto riesgo y en suelo de conservación, acompañado de inseguridad física y jurídica en la tenencia de la tierra y una mezcla de usos de suelo que no corresponde con una visión integral de desarrollo.

La deficiente regulación del suelo ha estado acompañada de un abandono en la generación de la información que se requiere para contrarrestar los efectos de un marco regulatorio que no corresponde con la realidad que la ciudadanía observa en las distintas zonas de la Ciudad de México. Como ejemplo, baste mencionar que de acuerdo con información del Programa General de Desarrollo Urbano de 2003, la oferta de suelo susceptible para uso urbano dentro de la ciudad disminuyó del 9% al 3%, entre 1990 y 2000. A la fecha, a pesar de los esfuerzos recientes en materia digital, no se cuenta con un sistema de información que permita cuantificar y dar seguimiento a tan primordial aspecto para la regulación del suelo de la ciudad y para su ordenamiento territorial.

### **Encarecimiento de la vivienda, segregación y expulsión social**

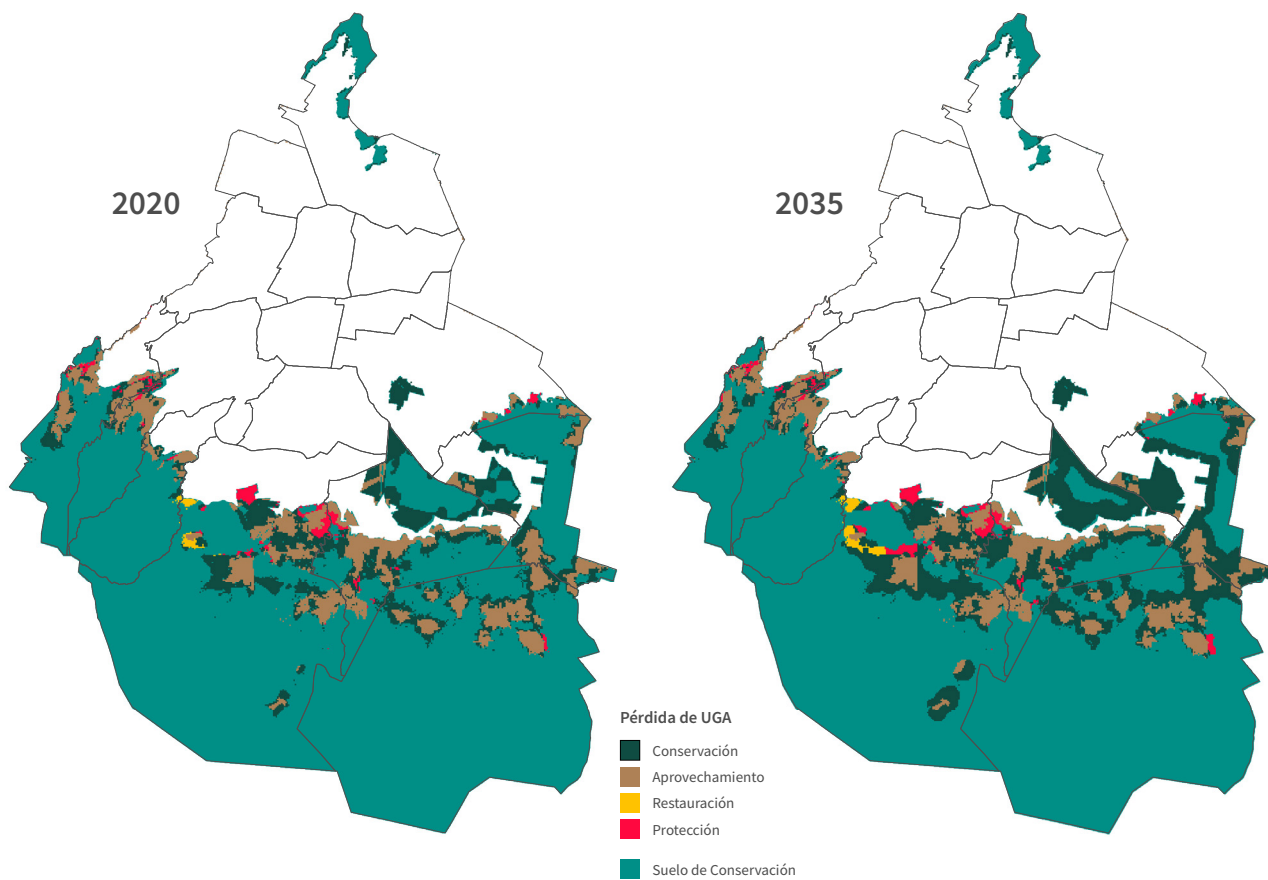
### **de la población**

En la Ciudad de México se gestaron procesos de encarecimiento y especulación de la vivienda y el suelo, con claras consecuencias en la desigualdad y la exclusión social. Las áreas centrales han sido presionadas para cambiar los usos habitacionales por otros usos del suelo más rentables, como los orientados a centros comerciales y oficinas, acompañados con producción de viviendas en grandes alturas que no necesariamente promueven una redensificación equitativa e incluyente, sino que atienden a un sector de ingresos medios y altos. Se estrangula así la posibilidad de obtener una vivienda para la población de menores ingresos e incluso de ingresos medios, como la que en su mayoría trabaja en las alcaldías centrales.

El derecho humano a una vivienda adecuada se reconoce desde el ámbito internacional y en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como en la Constitución Política de la Ciudad de México. A pesar de ello, durante décadas se favoreció la producción de vivienda dirigida a clases medias y altas, con un modelo que soslayó el derecho a la vivienda adecuada e incluyente para sectores de bajos recursos. Por ello, uno de los retos más grandes de todo gobierno está en promover la construcción y mantenimiento de viviendas adecuadas para la población que no cuenta con ella o requiere mejorarla, al procurar la inclusión social y soluciones sustentables, y atender a los grupos prioritarios y sociales que pueden encontrarse en situaciones de vulnerabilidad, como parejas jóvenes de reciente creación, jefas de hogar, personas con discapacidad y adultos mayores.

En un panorama de desigualdad y de encarecimiento del suelo y de la vivienda, la demanda de los sectores de menores ingresos no ha sido atendida plenamente. La falta de alternativas se traduce en hacinamiento, sobre todo en sectores que viven en pobreza, con deficientes condiciones sanitarias y espacios que dificultan la convivencia; aliena la ocupación irregular del suelo de con-

### UNIDADES DE GESTIÓN AMBIENTAL OCUPADAS POR LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS 2020-2035.



Fuente: CentroGeo: elaboración propia a partir imágenes Landsat y de la cartografía del Programa General de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal 2000-2003. Créditos: Nirani Corona.

servación y en zonas de alto riesgo e incluso genera situaciones que obligan a las familias a enfrentar la decisión de relocalizarse fuera de la ciudad, en zonas donde sus ingresos lo permiten, lo que en última instancia contribuye a la segregación de la población, afecta la convivencia e impacta en muchos otros aspectos asociados a la localización y el ingreso real de los hogares.

El abandono de una política que procure la producción de vivienda adecuada e incluyente, dificulta que las zonas de la ciudad que presentan problemas de degradación puedan ser regeneradas, a partir de la promoción de espacios que permitan la localización de diversos sectores de la sociedad.

Las limitaciones en el acceso a las fuentes de financiamiento de la vivienda, asociadas con los bajos niveles del ingreso familiar, condicionan las posibilidades reales de elección del lugar de residencia de la población que vive en la Ciudad de México, al elevar con frecuencia los tiempos y los costos que deben asumir las personas y los hogares para la provisión de servicios y el desplazamiento a los lugares de trabajo, estudio y abastecimiento.

Para la atención de vivienda dirigida a sectores de menores ingresos, sólo se cuenta con el Instituto de Vivienda de la Ciudad de México (INVI), el cual, a pesar de los avances que ha logrado, no cuenta con la fortaleza institucional ni con los instrumentos normativos, fiscales, financieros y de gestión que permitan atender y conducir de mejor manera la producción de vivienda en la ciudad, que favorezca la inclusión y disminuya la desigualdad prevaleciente. En el año 2019 el INVI atendió 16,147 solicitudes de vivienda nueva y mejoramiento.

Se estima que la demanda anual de nuevas viviendas es de 45,000 a 48,000 unidades, más del doble de lo que se produce actualmente. Otra opción para habitar en la Ciudad de México es a través de la renta de una vivienda. En la actualidad, el 56% de los hogares residen en viviendas que no son de su propiedad, declaran rentarla y es la vivienda tradicio-

nal la que concentra el mayor porcentaje de la vivienda en renta. En promedio, un trabajador invierte el 25.4% de su salario en el pago de un alquiler (INEGI, 2015).

Hay un rezago, tanto en la renovación como en la construcción de nuevas viviendas, al atender a las nuevas familias y hogares que se forman cada año. La oferta de vivienda existente en la Ciudad de México se concentra en proyectos localizados principalmente en demarcaciones como Benito Juárez, Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón y Cuajimalpa, con un rango de precios por metro cuadrado promedio superior a los \$25,000.00 pesos (SEDUVI, 2020), situación que no promueve la inclusión social. Así mismo, destaca que no se cuenta con programas y mecanismos que garanticen el mantenimiento y mejoramiento del parque habitacional existente; los esfuerzos del inv se ven limitados y requieren de mejores condiciones y de un desarrollo institucional que le permita ampliar el apoyo que se brinda, para que el mantenimiento y mejoramiento se dé en un mayor número de viviendas.

De acuerdo con EVALÚA (2019), el 49.2% de la población habita en viviendas precarias o hacinadas, en promedio con más de dos personas por dormitorio, lo que eleva a 3.3 entre la población con pobreza muy alta en la ciudad, lo que merma sensiblemente la calidad de vida. Por otra parte, existe la necesidad de tener que aportar varios ingresos para rentar una vivienda mínima; situación muy común en este segmento de población. Por otra parte, se identifica una elevada carencia de los servicios sanitarios (agua, drenaje y excusado) en las viviendas de la Ciudad de México, debido, particularmente, a inadecuadas formas de dotación de agua y porque en un importante número de hogares no llega diariamente. Con base en la ENIGH 2018, EVALÚA (2020) calculó que, por cada cien personas, 40 habitaban en viviendas con condiciones sanitarias deficientes.

Lo anterior se agrava con los problemas de tenencia y propiedad de las viviendas, que dificultan los procesos de renovación y de



certeza jurídica, elementos fundamentales de una vivienda adecuada de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas.

En materia medio ambiental, se debe señalar que la construcción de viviendas y edificios genera impactos al medio ambiente, que incluyen la explotación de materiales para su construcción, así como altos consumos energéticos en su operación. Si bien existe una importante normatividad nacional y local, no es obligatoria, a menos que se requieran apoyos económicos para la construcción de vivienda sustentable.

Por su parte, y con base en el Atlas de Riesgos de la Ciudad de México, existen 207,953 viviendas (8%) que se localizan en zonas con fracturas, 57,126 viviendas (2.2%) en zonas con muy alto grado de riegos por ladera y 350,335 viviendas (13%) en zonas de muy alto riesgo por precipitación; al respecto, todavía no existen los reglamentos que permitan generar los mecanismos de atención para este tipo de viviendas.

### **Abandono del espacio público y deterioro de la convivencia social**

Los espacios públicos y las áreas verdes, indispensables en una ciudad con buena calidad de vida y opciones para la convivencia, son insuficientes; se encuentran deteriorados en su mayoría y son también una expresión de la marcada desigualdad socio territorial de la Ciudad de México. Mejorar y ampliar esos espacios, con un criterio de justicia territorial, es una prioridad clave, junto con la protección del valioso patrimonio histórico y cultural que caracteriza a la ciudad.

El espacio público es uno de los más importantes beneficios que ofrece la ciudad y funge como un elemento articulador de la estructura urbana, como lugar de intercambios sociales donde se entretajan diversas manifestaciones culturales y puede interactuar la población. A través del espacio público es posible generar procesos de territorialidad y pertenencia, pero su abandono contribuye a la pérdida de cohesión social y a la desinte-

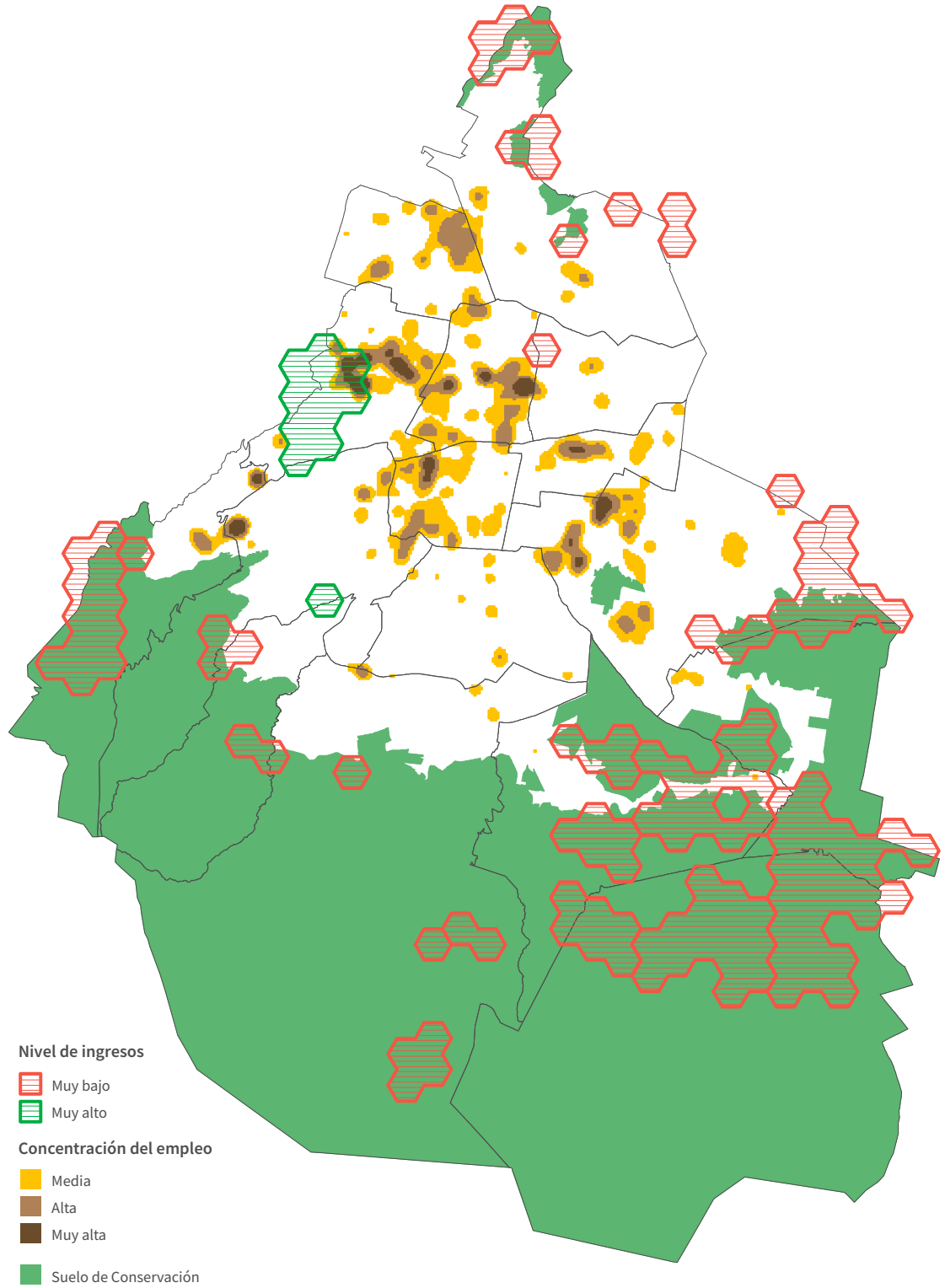
gración. Según la ENVIPE (2019), el 84.8% de la población de la Ciudad de México dice experimentar inseguridad en la calle y el 67.5% en los parques o centros recreativos.

Esta situación retroalimenta el abandono y deterioro del espacio público, acompañado de la “privatización” disfrazada de las calles, a través de su cierre por medio de rejas u otros sistemas de vigilancia. La población asiste cada vez más a los centros comerciales como “espacios de convivencia y entretenimiento”, lo que acentúa la segregación urbana al promoverse como espacios de consumo seguros. En la Ciudad de México en 2019, según el International Council of Shopping Centers (ICSC, 2019), había 23.5 millones de metros cuadrados de centros comerciales, mientras que 67.3 millones de metros cuadrados corresponden a áreas verdes y centros deportivos en suelo urbano; es decir, 7.55 metros cuadrados por habitante. Mientras que los centros comerciales crecen a un ritmo vertiginoso, la superficie de espacio público se mantiene estable.

Según el índice de Ciudades Prósperas de ONU-Hábitat, aproximadamente el 65% del área urbana de la ciudad tiene acceso a un espacio público; sin embargo, esto no implica que sea de calidad. Así mismo, alcaldías como Álvaro Obregón, Coyoacán, Miguel Hidalgo y Tlalpan son las que tienen más de 10 metros cuadrados de áreas verdes y espacios deportivos por habitante, lo que muestra un patrón desigual de distribución. Sobre el tipo de usuarios de los espacios públicos en la Ciudad de México, según la Encuesta Origen Destino (EOD, 2017), del total de personas que caminan, el 71% son mujeres, quienes lo hacen para acceder a sus principales actividades cotidianas.

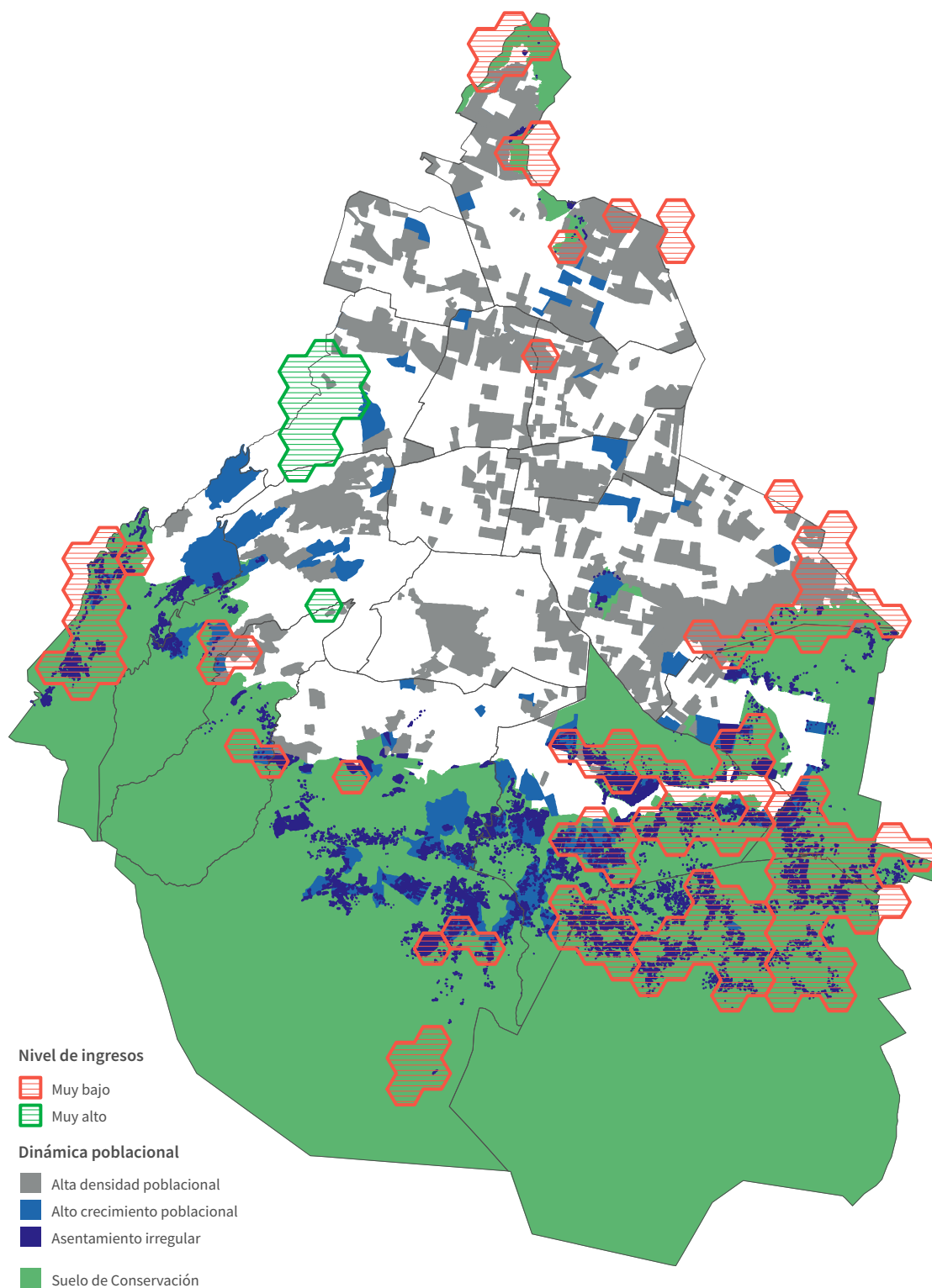
El espacio público es uno de los más importantes usos y beneficios del suelo que ofrece la ciudad a sus habitantes. Un ejemplo paradigmático es el Centro Histórico de la Ciudad de México, una extensión de poco más de 10 kilómetros cuadrados, la zona con la mayor concentración de inmuebles catalo-

CONCENTRACIÓN DE EMPLEO Y NIVEL DE INGRESO.



Fuente: CentroGeo: elaboración propia con datos de INEGI, DENU (2020), EIC (2015), EIGH (2018) y SEDEMA AHÍ (2020). Créditos: Rafael Valdivia.

DINÁMICA POBLACIONAL Y NIVEL DE INGRESOS.



Fuente: CentroGeo: elaboración propia con datos de INEGI, DENUE (2020), EIC (2015), EIGH (2018) y SEDEMA AHÍ (2020). Créditos: Rafael Valdivia.

gados de América Latina: más de 3,500 inmuebles con valor patrimonial que representan 37% de los existentes; aproximadamente, el 60% de estos inmuebles tienen un mantenimiento regular o malo, en 30 inmuebles se identificaron riesgo alto de colapso. El uso intensivo de los inmuebles genera grandes retos en materia de preservación y mantenimiento de sitios y lugares, así como de los espacios y equipamientos urbanos existentes: se llegan a producir más de 1,200 desperfectos en la infraestructura urbana, y se limpian más de 36 mil metros cuadrados de grafiti, en un lapso de 12 meses.

En las últimas dos décadas, la inversión pública y privada se ha concentrado en el Perímetro A del Centro Histórico (16 mil millones de pesos) y se ha relegado el Perímetro B (202 millones de pesos). Por ello, el principal reto es abatir la desigualdad social en ambos perímetros que, junto con la alta plusvalía del suelo y el desbordamiento del comercio en la vía pública, generan y retroalimentan: a) dinámicas de especulación inmobiliaria y violación de los usos y destinos del suelo (en 2016 se identificaron 720 inmuebles invadidos); b) trayectorias de gentrificación que afectan el uso habitacional (75% de los inmuebles son utilizados cuando menos parcialmente como bodegas); y c) procesos de reducción del uso y disfrute del espacio público, debido a la presencia del comercio en la vía pública y promotores organizados que, de manera informal y a veces ilegal, promueven y se benefician económicamente de la invasión del espacio público.

### Movilidad

El sistema de movilidad de la Ciudad de México presenta un alto grado de fragmentación institucional y de los distintos sistemas de movilidad, lo que se traduce en severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y servicios de transporte público, no motorizado y carga, y en inequidad en los tiempos de traslado y condiciones de viaje. A pesar de los avances recientes en el impulso de la movilidad sosten-

table en la ciudad, los problemas estructurales de planeación, gestión y financiamiento de infraestructura y modos sustentables impiden establecer una política de movilidad integral en la ciudad, que fomente la productividad y garantice accesibilidad y condiciones adecuadas de viaje a la mayor parte de la población, particularmente la de menores ingresos que vive en las periferias.

La inexistencia de una red que integre y coordine a servicios de transporte público, sobre los cuales hay escaso control de la operación, ha generado un sistema de movilidad urbana altamente ineficiente, caracterizado por los largos tiempos de viaje, los altos niveles de congestión y la baja calidad del servicio en el caso del transporte colectivo, cuya oferta disminuye dramáticamente a medida que se avanza en las zonas periféricas (ver mapa Accesibilidad al transporte público estructurado en la Ciudad de México, 2020).

El histórico déficit en el mantenimiento y renovación de infraestructura y unidades de transporte público ha comenzado a revertirse (ver figura : Estado del transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, 2019). Así, en los últimos dos años se han renovado dos tercios de la flota de alrededor de 300 trolebuses operativos del Servicio de Transporte Eléctricos (STE). Esto ha sucedido con la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), que desde 2018 ha adquirido 200 nuevas unidades. A ello se suman las labores de reemplazo de vías en tren ligero y un agresivo programa de mantenimiento y renovación de flota y del sistema operativo en el Metro. Sin embargo, el rezago todavía es grande, particularmente en el sistema de transporte concesionado, en el cual se realizan tres de cada cuatro viajes en transporte colectivo de la ciudad. El promedio de antigüedad de las aproximadamente 15,500 unidades que prestan este servicio en 2,142 ramales es de 18 años; el 78% de ellas sobrepasó los 10 años de vida útil. A su vez, la alta desconcentración de la propiedad de los buses, sumada a un modelo de negocio en que los únicos ingresos son por pasajero

transportado y a la carencia de mecanismos de gestión de operación y flota, genera sobreoferta en algunos corredores, bajas velocidades operacionales, que usualmente no superan los 10 km/h en horas de alta demanda, y una malla de recorridos en que las rutas buscan maximizar sus ingresos, pero no operar como red. A su vez, las precarias condiciones de los centros de intercambio modal, cuyo diseño y operación en su gran mayoría no sigue criterios de eficiencia para los trasbordos, genera incomodidades a las personas usuarias y largos tiempos de conexión.

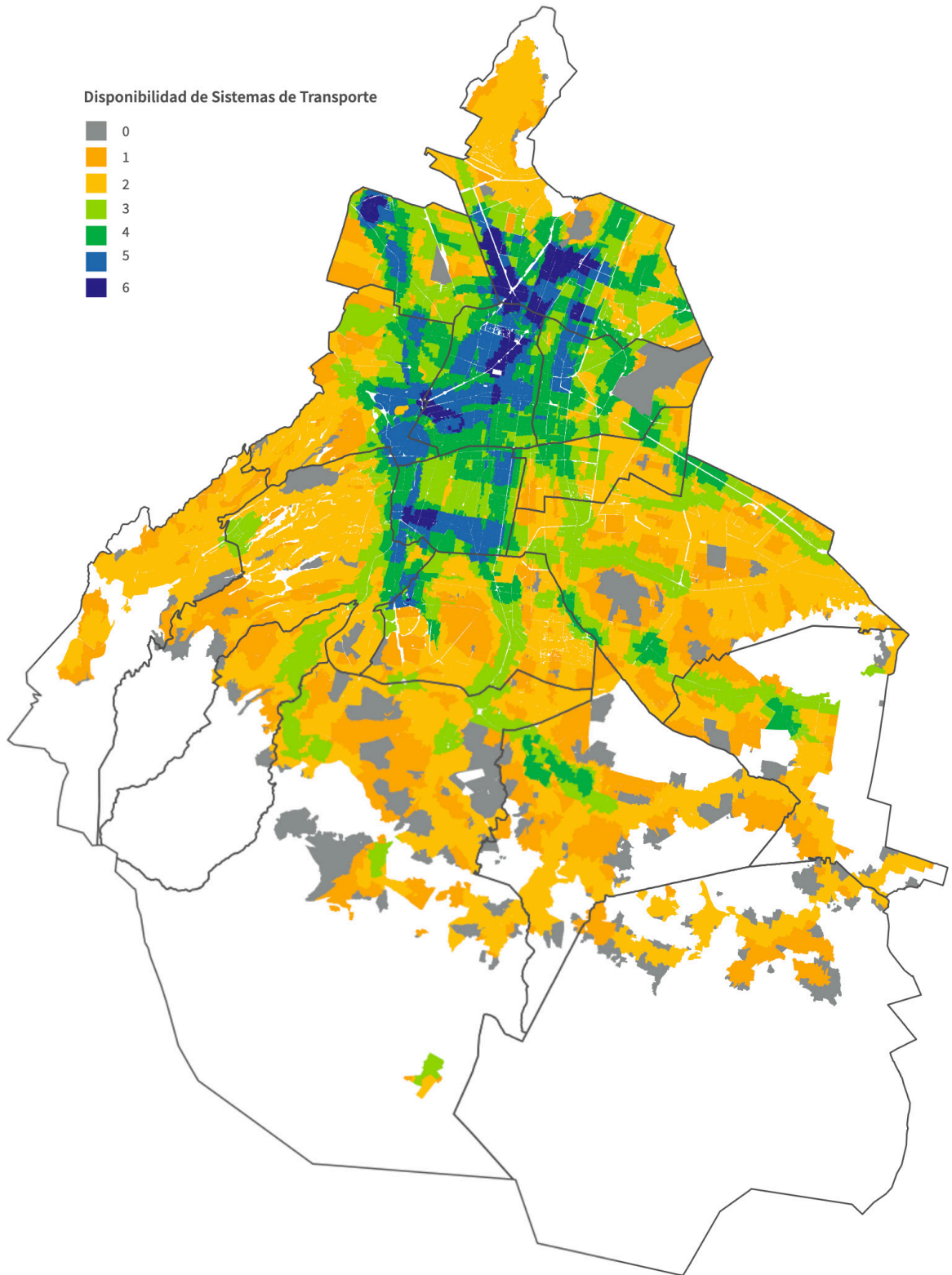
Estas ineficiencias también se viven en la movilidad individual, donde déficits crónicos de mantenimiento, sumados a la carencia de un sistema integrado de gestión vial (por ejemplo, la ciudad cuenta con tres sistemas independientes de semáforos) y la debilidad de la unidad operativa de control de tránsito, lleva a bajos niveles de servicios de la red vial, y con ello a alto grado de congestión vehicular. Así, dos evaluaciones independientes (IBM Global Commuter Pain y TomTom Traffic Index) han señalado a la Ciudad de México como la de peor tráfico en el mundo

La fragmentación de la movilidad también ha sido intersectorial: la política de movilidad urbana –que incluye la construcción de gestión de infraestructura de transporte– carece de una coordinación adecuada con políticas y programas de ocupación territorial y usos de suelo, que son los que definen el patrón de viajes de una ciudad. La consolidación de una periferia habitacional extensa, de baja densidad, y pobremente conectada con la red de transporte masivo estructurado, produce gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro, lo que hace colapsar la capacidad de vías y modos de transporte colectivo. A su vez, esta situación desincentiva la caminata y el uso de la bicicleta, modos que se desarrollan en infraestructura altamente desconectada y de baja calidad.

Como se señaló anteriormente, el sistema de movilidad en la Ciudad de México ha sido un factor de desigualdad, que se refleja especial-

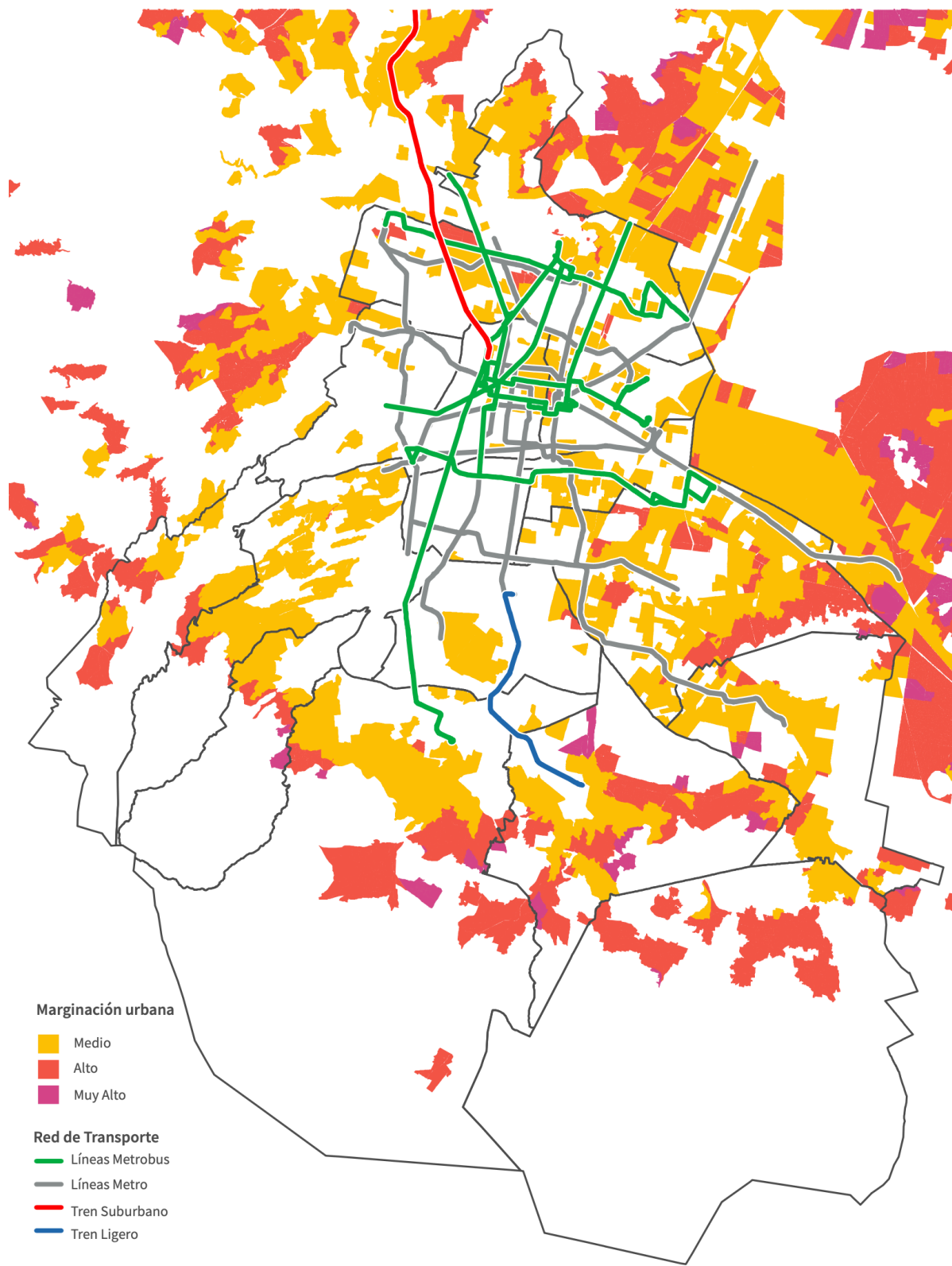
mente en diferencias en los tiempos promedio de traslado. Aun cuando un viaje cotidiano tiene una duración estimada de 52 minutos en promedio, esta cifra es un 32% mayor en aquellos viajes que utilizan algún modo de transporte público, que es como se mueve la mayor parte de la población de menores ingresos que vive en la periferia (ver mapa: Niveles de marginación urbana y la Red de transporte en la Ciudad de México). Así, y de acuerdo con la estratificación sociodemográfica establecida para la EOD 2017, el grupo de personas que pertenece al estrato bajo invierte cerca del doble del tiempo promedio por traslado que las personas de estrato medio alto y alto, que en gran medida se mueve en automóvil particular. En la práctica, esto se traduce en horas de inicio y término de viaje altamente diferenciadas: mientras la mayoría de los viajes en alcaldías como Xochimilco y Tláhuac inicia entre 5 y 7 de la mañana, en zonas céntricas esto ocurre entre 7 y 9 de la mañana. A su vez, la carencia de un sistema de integración tarifaria, sumada a la gran cantidad de trasbordos que hacen los habitantes de las periferias, hace que paguen más para satisfacer sus necesidades diarias de viaje. Esta situación de inequidad afecta particularmente a las mujeres, que de acuerdo con datos de la EOD 2017 tienen casi un 50% menos de acceso a modos motorizados privados que los hombres y por lo tanto son altamente dependientes de servicios de transporte público usualmente lentos, incómodos y percibidos como inseguros.

Accesibilidad al Transporte Público Estructurado 2020



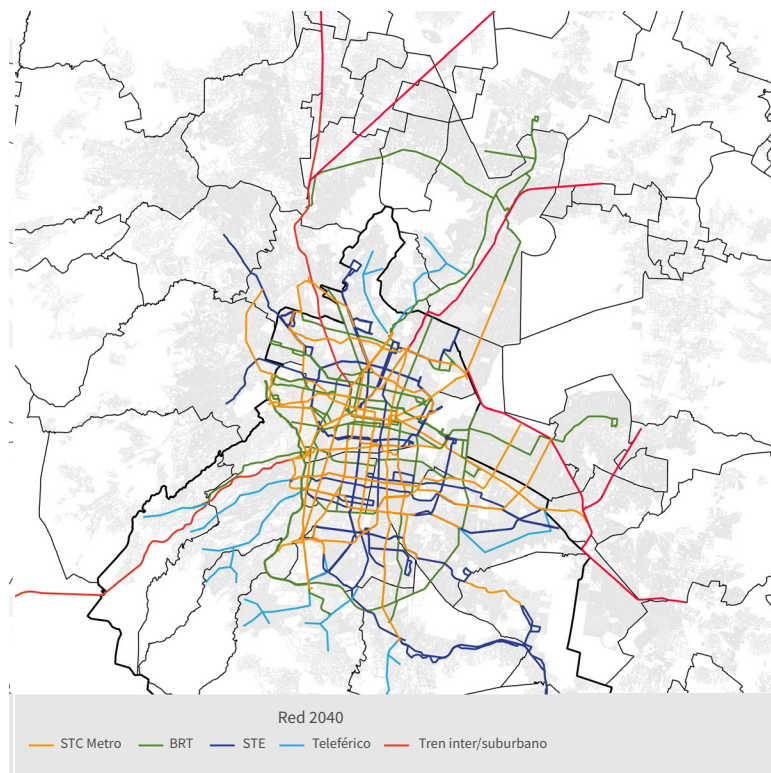
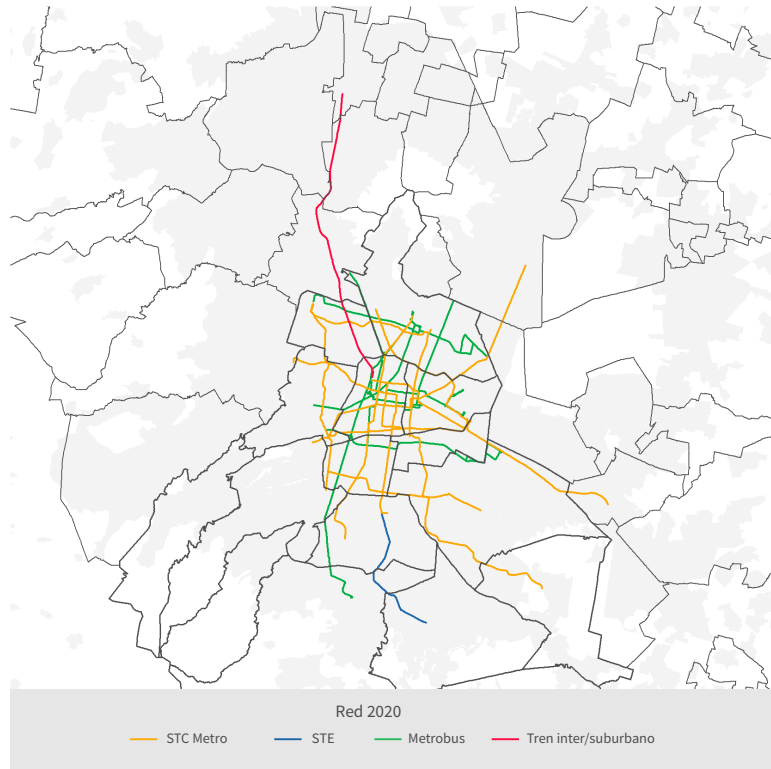
Fuente: SEMOVI, Créditos: SEMOVI

Niveles de Marginación Urbana y Red de Transporte, 2020.



Fuente: SEMOVI, Créditos: SEMOVI

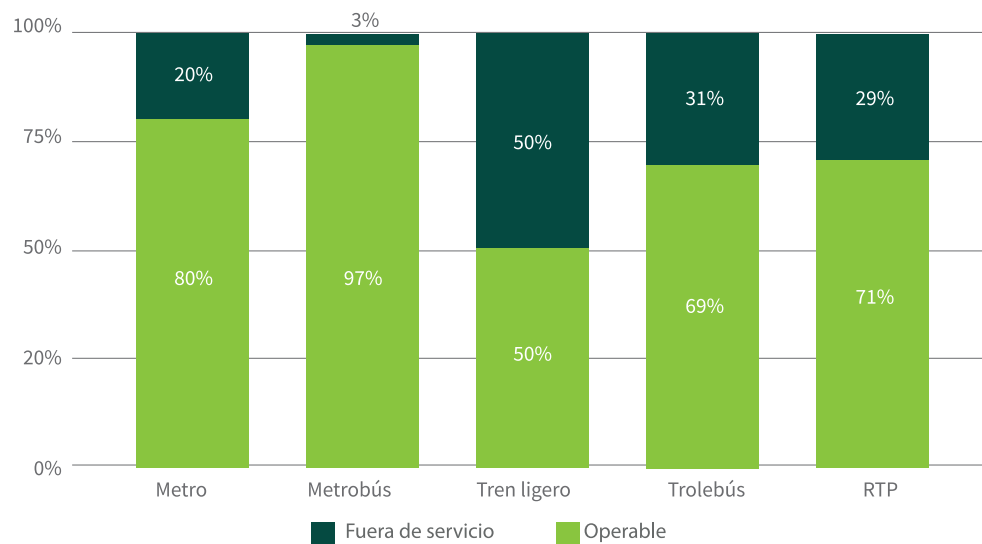
### Infraestructura de Transporte, Ciudad de México 2040



Fuente: SEMOVI, Créditos: SEMOVI



ESTADO DEL TRANSPORTE PÚBLICO OPERADO O ADMINISTRADO POR EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, 2019.



Fuente: elaborado con información de STC Metro, Metrobús, STE y RTP.

\*Los porcentajes de RTP incluyen la flota que opera en Metrobús.

# Desarrollo urbano sustentable e incluyente

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 17

### Regulación y uso responsable del suelo

Generar los instrumentos de planeación local con visión metropolitana, que permitan el mejor aprovechamiento del territorio para el ejercicio del derecho a la ciudad con visión sustentable.

#### Meta 1

La ciudad cuenta con un ordenamiento territorial con vigencia jurídica, que opera e instrumenta permanentemente con perspectiva de género, incluyente y ambientalmente sostenible con una visión de largo plazo con visión metropolitana.

#### Indicadores

- Se cuenta con el Programa General de Ordenamiento Territorial y actualizar el Programa General de Desarrollo Urbano de la Ciudad de México.
- Están vigentes 16 programas de Ordenamiento Territorial para cada una de las alcaldías.
- Se han actualizado los 45 Programas Parciales de Desarrollo Urbano con visión de equidad, incluyente y ambientalmente sostenibles.
- Se dispone de un nuevo Programa de Ordenamiento de la Zona Metropolitana.

#### Lineas estratégicas

- Establecer un modelo de gobernanza responsable de la gestión del suelo a través de procedimientos y estándares cortos, simplificados, públicos y con contraloría social, ajustados a los requerimientos locales del suelo público, privado y social.

- Desarrollar los procesos de determinación de intensidades de uso, aprovechamiento sustentable y ocupación regular del suelo, así como monitorear su cumplimiento efectivo a nivel de alcaldías, pueblos y barrios originarios de la ciudad.
- Determinar áreas no urbanizables por razones de preservación ecológica y servicios ecosistémicos, desarrollo rural, vulnerabilidad social y protección del patrimonio natural, cultural y rural.
- Verificar y sancionar el cumplimiento de las características técnicas de edificabilidad, intensidad constructiva, usos del suelo permitidos y delimitación de alturas de inmuebles, a través del pago de derechos y obligaciones para redistribuir equitativamente los beneficios en otras zonas menos favorecidas de la ciudad.
- Vincular y coordinar los programas de ordenamiento territorial y metropolitano para mayor coherencia entre los niveles de intervención sectoriales, institucionales y espaciales.
- Apoyar el desarrollo de organismos de planeación a nivel local con recursos suficientes y sometidos a una actualización continua de sus programas.

#### Meta 2

Cero crecimiento urbano informal y cero ocupación irregular sobre el suelo urbano, rural y de conservación, acompañado de procesos de integración territorial y de mejora del hábitat y la calidad de vida, para que todo asentamiento humano sea progresivamente seguro, sano, accesible, resiliente y sostenible.

### Indicadores

- Se cuenta con mecanismos de financiamiento y de participación privada para anular la competencia desigual entre los precios del suelo urbano y el de conservación.
- Existe un Programa General de Ordenamiento Territorial, para que la zonificación permita el mejor uso, aprovechamiento, ocupación y gestión del territorio
- La normatividad urbana está actualizada y emanada de los procesos de planeación que delimitará la franja de amortiguamiento limítrofe entre lo eminentemente urbano y el suelo de conservación.

### Líneas de acción

- Crear y mantener actualizado un registro oficial de asentamientos humanos informales para los 919 existentes en suelo de conservación, a partir de un relevamiento físico y censo poblacional para garantizar una contención de tolerancia cero a la expansión y densificación de los polígonos existentes.
- Aplicar pautas de regulación territorial diferenciadas con procesos urbanizados controlados para que transiten hacia procesos de desarrollo sustentable, en específico, de zonas de alto valor ambiental.
- Dotar de obras y servicios públicos de bajo impacto ambiental, sustentables con base en ecotecnias, e incluir una movilidad sustentable, para que iguallen en nivel de cobertura y calidad de las prestaciones con el resto de la ciudad.
- Establecer estrategias de ocupación y uso responsable para áreas formalizadas (urbana, rural, valor ambiental, etcétera), aprobados por la ciudadanía, para los asentamientos con mayor marginación social o que presentan alto grado de precariedad y hacinamiento.
- Llevar a cabo una estrategia para la reubicación de predios y polígonos con exposición a riesgo alto para la vida, que garanticen las condiciones de hábitat y vivienda en la que se encontraban las familias.

- Otorgar acceso a servicios y equipamientos urbanos a una distancia razonable, a partir de alternativas adecuadas y asequibles, de oferta educativa pública y atención a la salud; centros sociales, culturales, deportivos y áreas verdes; transporte y espacios públicos, así como instancias de seguridad, justicia y defensa de derechos humanos.

### Meta 3

Existe certeza jurídica de la propiedad y uso del suelo urbano que habita, a través de procesos graduales de regularización y de control público del uso de suelo que resuelvan los conflictos por tenencia, límites prediales y acceso legal al suelo.<sup>13</sup>

### Indicadores

- Se aplican mecanismos legales e interinstitucionales para la regularización, formalización y regulación en colonias, pueblos y barrios originarios ubicadas en el suelo urbano.
- Se dispone de la evaluación catastral, control y gestión de la tenencia, acorde con las potencialidades y las aptitudes del suelo urbano.
- Se dispone de mecanismos para desincentivar la ocupación ilegal del suelo urbano con la adopción de enfoques preventivos y estrategias especiales de regularización.
- Se aplican modelos innovadores de acceso colectivo a la tenencia segura, con base en los derechos de posesión y uso, las necesidades de las personas y comunidades.
- Se Instrumentan patrones técnicos, urbanos y medioambientales para la regularización de espacios públicos, infraestructura y equipamientos urbanos.

13 En la Ciudad de México existen 231,181 de viviendas que presentan problemas de tenencia y certidumbre jurídica del suelo y/o no están en litigio por carencia de escrituras.

### Líneas de acción

- Diseñar mecanismos de financiamiento y de participación privada para anular la competencia desigual entre los precios del suelo urbano y el de conservación, así como integrar en el Programa General de Ordenamiento Territorial la zonificación que permita el mejor uso, aprovechamiento, ocupación y gestión del territorio, lo cual implica evitar asentamientos en zonas de riesgo como son: barrancas, cañadas, lechos de ríos, áreas naturales protegidas, pastizales naturales, suelo de conservación con vocación forestal y agrícola (ver mapa de Estrategia de ordenamiento territorial).
- Implementar, adicionalmente a la normatividad urbana emanada de los procesos de planeación, los mecanismos ambientales, financieros, económicos y jurídicos, innovadores que delimitará la franja de amortiguamiento limítrofe entre lo eminentemente urbano y el suelo de conservación.
- Diseñar un procedimiento para la evaluación de los asentamientos humanos irregulares que atienda su reconocimiento en la ocupación dentro del suelo de conservación y, en su caso, la determinación de regularizaciones o relocalización, en donde se establezcan las medidas de compensación por el daño ambiental ocasionado.
- Operar esquemas de financiamiento con fondos nacionales o internacionales para incidir en la protección del suelo de conservación, al ofrecer un esquema innovador en el pago para la conservación de servicios ambientales.

#### OBJETIVO ESTRATÉGICO 18

### Regeneración urbana dinámica y compacta

Disminuir las desigualdades territoriales con enfoque de derecho a la ciudad, a través de la potencialización de proyectos de alto impacto territorial, basados en la regeneración urbana, la reconversión económica y la transformación demográfica de diferentes polígonos y zonas de la ciudad.

### Meta 1

Se redistribuyen las cargas y los beneficios del desarrollo urbano, mediante el rediseño de centros y subcentros urbanos que optimizan el uso del suelo vacante y dinamizan la vocación de desarrollo económico del territorio.

### Indicador

- Uso de 51,170 predios baldíos con 885.74 millones de metros cuadrados, según su vocación para el desarrollo territorial.

### Líneas de acción

- Operar un modelo de ciudad policéntrica para dinamizar la vida de barrio o de proximidad en la ciudad, a través de la adopción de usos múltiples compatibles con procesos de integración urbano, social y habitacional.
- Fortalecer la integración y movilidad metropolitana de las personas, los bienes y servicios, con redes de logística e infraestructura física, tecnológica y digital.
- Implementar mecanismos de cooperación pública, privada y social para una gestión urbana inteligente, que genere reequilibrios en la dotación, comunicación y conectividad de nuevos centros y subcentros urbanos.
- Generar y gestionar nuevas centralidades urbanísticas que activen el desarrollo de vivienda asequible, inversiones públicas y privadas, así como diversificar las vocaciones económicas, con verificación de los impactos y beneficios sociales, urbanos y ambientales generados.
- Aprovechar y administrar espacios localizados en suelo urbano; en particular, inmuebles no edificados, no utilizados o subutilizados, al redefinir usos y densidades adecuados a las potencialidades de desarrollo y la minimización de la huella ecológica.

**OBJETIVO ESTRATÉGICO 19****Promoción socio-urbana y preservación patrimonial del Centro Histórico**

Fomentar la habitabilidad, incrementar la calidad de vida y preservar su valor cultural e histórico, con acciones de promoción cultural, turística y desarrollo económico para lograr una mayor integración social de las personas residentes y en tránsito, así como un desarrollo urbanístico sostenible del Centro Histórico de la capital del país.

**Meta 1**

El Centro Histórico es un espacio patrimonial de la Ciudad de México, que ofrece a sus habitantes condiciones adecuadas para una vida digna, al tiempo de garantizar la preservación de la riqueza cultural, turística y urbanística de la ciudad capital.

**Indicadores**

- El Centro Histórico cuenta con las condiciones de habitabilidad y calidad de vida para las personas que lo habitan y transitan, a través de acciones que impulsan el desarrollo de la vivienda en su modalidad incluyente, a fin de promover su repoblamiento en las zonas con mayor potencial.
- La población puede acceder a un centro urbano con todos los servicios y equipamiento en un recorrido menor a un kilómetro de distancia, con el apoyo de la transformación de los ejes viales en avenidas.

**Líneas de acción**

- Generar un programa permanente de beneficios fiscales y facilidades administrativas para fomentar el uso habitacional de los inmuebles, además de revitalizar la actividad económica, turística y cultural como detonante de dinámicas de inversión, comercio y desarrollo.
- Aplicar y promover instrumentos de ordenación, regulación y uso en materia de desarrollo urbano y de preservación, conservación y cuidado del patrimonio cultural urbano.

- Generar una oferta de suelo apto y formal para cubrir las necesidades de vivienda unifamiliar y, en conjunto, equipamiento e infraestructura urbana para las personas que habitan en los perímetros del Centro Histórico.
- Diseñar calles y polígonos flexibles que fomenten los desplazamientos a pie y el uso de transporte no motorizado, para combinar las necesidades de crecimiento urbano con la preservación de los valores paisajísticos, arqueológicos, históricos y culturales, etcétera.
- Ejecutar un programa de inversión pública para abatir la desigualdad, renovar la infraestructura y el equipamiento urbanos, preservar la traza urbana y rescatar el espacio público.
- Rescatar y proteger el patrimonio cultural urbano con la participación de sus habitantes, de los sitios, lugares o edificaciones con valor arqueológico, histórico, artístico, ambiental, definidos y regulados por la legislación correspondiente.
- Establecer un sistema de coordinación interinstitucional corresponsable para elevar la calidad de los servicios públicos, atender su mantenimiento y vigilar su correcta utilización.
- Desarrollar y promover los proyectos de comercio de proximidad y la restauración, así como las buenas prácticas del comercio en la vía pública, como espacios que favorecen la cohesión social, contribuyen a la vitalidad de barrios y su seguridad, el empleo local y la imagen urbana, para visibilizar valores locales y culturales.

# Regeneración urbana y vivienda incluyente

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 20

### Vivienda incluyente y bien localizada

Reducir progresivamente las desigualdades territoriales, mejorar las condiciones de habitabilidad y de vida urbana, mediante un incremento significativo de la producción, mejoramiento y adecuación de viviendas, nuevas y existentes, para que sean incluyentes, sostenibles y bien localizadas, así como aumentarlas y diversificar su oferta, junto con la mejora de sus condiciones de habitabilidad.

#### Meta 1

El 80% de la demanda de vivienda social ha sido satisfecha. Integra sistemas que garantizan su seguridad y ahorro energético, promueve la inclusión social y atiende las necesidades específicas de mujeres jefas de hogar y de la población adulta mayor.

#### Indicadores

- Existen programas e instrumentos jurídicos-financieros para el desarrollo de vivienda social.
- El Programa de Regeneración Urbana atiende los 12 corredores existentes e incorpora otros nuevos localizados en la zona Oriente, Sur y Norte, periféricas de la Ciudad de México.
- Se cuenta con el Plan Maestro de intervención urbana de la Zona Oriente de la Ciudad de México.

#### Líneas de acción

- Creación de programas e instrumentos jurídicos, financieros y sociales, para el desarrollo de vivienda social, a través de fondos internacionales, federales y locales en el

ámbito de las alcaldías, al incluir esquemas de financiamiento público privados.

- Instrumentar los acuerdos con organizaciones productoras de vivienda incluyente que atiendan, con prioridad, a mujeres jefas de hogar y de la población adulta mayor.
- Consolidar e incrementar el Programa de Regeneración Urbana al atender los 12 corredores existentes y proponer otros nuevos localizados en la zona Oriente, Sur y Norte periféricas de la Ciudad de México. En estos corredores y zonas de regeneración se promoverá intensamente la construcción de vivienda incluyente con mezcla social, la cual deberá ser del 30%, como mínimo con relación del total.
- Elaborar el Plan Maestro de intervención urbana de la Zona Oriente de la Ciudad de México que integre y dé acceso a los sectores menos privilegiados, así como a los esquemas de financiamiento o exención de impuestos para desarrollos inmobiliarios que cumplan con la integración de ecotecnias.
- Fortalecer al INVI para que amplíe y mejore sus programas de proyectos nuevos de vivienda sustentable y de acciones, para mecanismos de ecotecnias en las viviendas.
- Adherir viviendas en hacinamiento y con alta precariedad a los programas de ampliación de vivienda del INVI, cuando sea posible, así como promover vivienda nueva de tipo social para este sector y mejorar otros programas o esquemas de ocupación, como el arrendamiento, de acuerdo con las necesidades de la población demandante con un diseño de políticas fiscales y regulatorias sobre el mercado del suelo y vivienda que favorezca su producción.

- Elaborar un programa especial de vivienda nueva para sectores particulares de atención, para las familias nucleares sin hijos y con equidad de género, hogares unipersonales y viviendas compartidas para adultos mayores.
- Actualizar la normatividad aplicable en materia de vivienda en arrendamiento.

#### Meta 2

El 100% de las viviendas en alguna situación de riesgos cuenta con un programa de atención a su vulnerabilidad.

#### Indicadores

- Se cuenta con reglamentos y protocolos de protección civil actualizados.
- Opera de manera eficiente un sistema de monitoreo de riesgos para el alertamiento ante fenómenos de hundimientos y agrietamientos del terreno.

#### Líneas de acción

- Actualización y elaboración de reglamentos y protocolos de protección civil, con base en las modificaciones a las normas técnicas complementarias para diseño por sismos, publicado el 9 de junio del 2020 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- Colocación de estaciones de monitoreo de riesgos en el caso de agrietamientos y hundimientos en las zonas de mayor presencia de estos fenómenos, así como establecer parámetros que permitan dimensionar el diseño de sistemas de alertamiento temprano que permitan salvaguardar la vida de la población.
- Evaluar y definir, de acuerdo a las zonas con un alto riesgo, el número de viviendas que requieren atención inmediata y formen parte de un programa de atención a riesgos que incluya la relocalización, su mejoramiento u otro tipo de medidas preventivas que salvaguarde la integridad física de sus habitantes.
- Dar seguimiento e instrumentar, a través de la comisión para la reconstrucción de

la Ciudad de México, nuevos esquemas de atención para las viviendas en riesgo, así como mejorar los protocolos de protección civil.

#### Meta 3

El 19.3% de las viviendas que presentan hacinamiento (513,500 en 2018) tienen las condiciones adecuadas de habitabilidad para una vida digna.

#### Indicador

- Existen esquemas de incentivos para el desarrollo, adecuación y reciclamiento de vivienda y conjuntos habitacionales sostenibles, especialmente en el suelo de conservación y rural, para evitar las condiciones de hacinamiento.

#### Líneas de acción

- Crear programas de reutilización-reciclamiento de edificios de oficinas y otros deshabitados, subutilizados y abandonados, mediante apoyos normativos y fiscales para desarrollar proyectos con usos habitacionales y viviendas incluyentes.
- Ampliar y optimizar los programas de mejoramiento y ampliación de vivienda existente incluir el condominio familiar y el apoyo técnico a la autoconstrucción con esquemas de financiamiento federal y local y participación de cajas de ahorro propio.
- Instrumentar programas de regularización de la propiedad de las viviendas que permitan, cuando sea factible y justo, que todos los propietarios de vivienda sustentable, popular y social cuenten con las escrituras de sus viviendas.
- Actualizar el andamiaje jurídico aplicable en materia de vivienda en alquiler, de manera que se fomente la producción de vivienda incluyentes, popular y social para renta en la ciudad.
- Implementar, monitorear y evaluar una política integral de vivienda y hábitat para: a) apoyar de manera efectiva la producción masiva social de vivienda nueva; b)

ampliar y hacer eficientes los programas de mejoramiento y ampliación de vivienda existentes; c) coordinar los programas de viviendas social en renta, conjuntos de vivienda social, indígena y rural; y d) crear políticas de suelo y vivienda incluyentes con atención preferente a grupos de atención prioritaria.



# Espacio público y convivencia social

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 21

### Accesibilidad y uso equitativo del espacio público

Garantizar la accesibilidad a espacios públicos de calidad, incluyentes y seguros para todas las personas, especialmente a los grupos vulnerables que habitan en las periferias, al dar prioridad a aquellos espacios con valor histórico y cultural.

#### Meta 1

Todos los habitantes de la ciudad tienen acceso a un espacio público digno incluyente, accesible y seguro a menos de 1 km de distancia.

#### Indicadores

- Los habitantes de las 1,812 colonias de la ciudad encuentran un espacio público digno, incluyente y seguro a 1 km de distancia.
- Se crean y recuperan 8,000,000 metros cuadrados de espacio público, así como mantener y actualizar los existentes con criterios de accesibilidad, equidad y con perspectiva de género, para pasar de 7.5 metros cuadrados de espacio público por habitante a 9 metros cuadrados por habitante.
- La imagen y funcionalidad de la ciudad mejora por acciones emprendidas en el espacio público, basadas en el manejo sustentable y la aplicación de ecotecnias que incrementan su uso y el disfrute de usuarios y peatones.
- Diseño y gestión de espacios públicos en armonía con la imagen y el paisaje urbano y rural, los usos y las necesidades comunitarias de colonias, pueblos y barrios de la ciudad.

#### Líneas de acción

- Dotar y mejorar las condiciones físicas y de accesibilidad universal al espacio público, que garanticen su integración física con las viviendas, con el transporte público, con los recursos naturales (principalmente agua) y con los equipamientos estratégicos (mercados, escuelas, hospitales y centros culturales).
- Ampliar y consolidar la oferta de espacios públicos y áreas verdes en zonas periféricas de la ciudad, al dotarlos de un diseño, una infraestructura y equipamiento urbano, que se basen en las necesidades de la ciudadanía (mujeres, infancias, adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad).
- Mejorar las condiciones de accesibilidad y sustentabilidad de la infraestructura social, educativa, cultural, recreativa y deportiva, entre ellos los pilares, para que prioricen el consumo mínimo del suelo y reduzca su huella ecológica.
- Rescatar y revitalizar los 406 kilómetros de redes viales en grandes avenidas, que cuenten con carril de circulación exclusiva para transporte público, ciclovía, espacio peatonal mejorado, como espacios públicos adecuados y suficientes interconectado con áreas verdes de la ciudad.
- Impulsar la participación comunitaria directa en los procesos de planeación, diseño, gestión y mantenimiento de los espacios públicos, a partir de consultas y esquemas cooperativos entre gobierno, sociedad y el sector privado.

**Meta 2**

Los habitantes de la ciudad se perciben seguros dentro de todos los espacios públicos abiertos y de las áreas verdes de la ciudad.

**Indicadores**

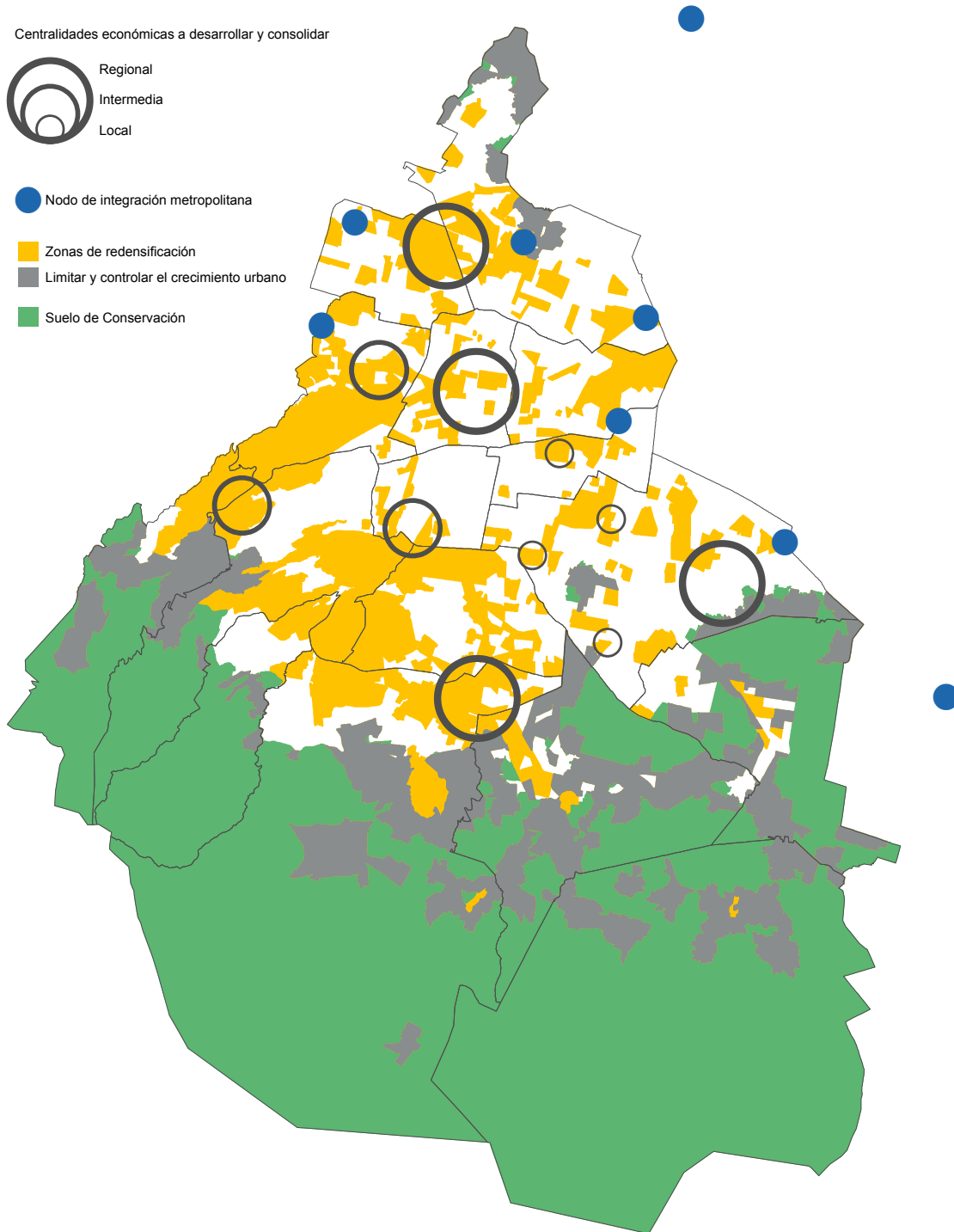
- La población percibe que los espacios públicos de la ciudad son seguros para transitarlos y visitarlos.
- Todos los espacios públicos cuentan con estándares mínimos de cobertura, calidad y diseño universal.

**Líneas de acción**

- Usar tecnologías digitales para la videovigilancia y monitoreo de espacios públicos y equipamientos urbanos.
- Promover un desarrollo orientado al espacio público seguro, que incentive zonas más compactas, frentes activos y usos de suelo mixto en el inmediato de los espacios públicos.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad y seguridad de todas las personas, especialmente de niñas y mujeres y personas adultas mayores, mediante el arreglo físico de banquetas y cruces peatonales, la optimización de señalética y alumbrado público, espacios de espera y de circulaciones de conexión entre las distintas modalidades de transporte público.
- Ampliar y fomentar la participación ciudadana y el arraigo comunitario, al conformar comités de participación y vigilancia de su correcto funcionamiento y mantenimiento de espacios públicos, nuevos y regenerados.
- Fijar estándares de calidad para el diseño, mantenimiento y construcción de espacios públicos, al tomar en cuenta las necesidades tanto de niñas, niños, adolescentes y de las personas mayores.
- Ampliar y construir la infraestructura necesaria para asegurar el acceso a internet gratuito en los espacios públicos de cada una de las 1,812 colonias de la ciudad.

- Salvaguardar las condiciones físicas y elevar la calidad de los centros de carácter histórico y con valor patrimonial, mediante sistemas de cableado subterráneos y la apertura de zonas peatonales en los dieciséis centros históricos.
- Implementar sistemas de control y registro del patrimonio cultural urbano localizado en todas las alcaldías, pueblos y barrios originarios.
- Desarrollar y adecuar espacios públicos para recuperar el valor ambiental y la creación de lugares habitables en entornos rurales del suelo de conservación.
- Incentivar la coordinación de las autoridades correspondientes con organizaciones de la sociedad civil organizada, para el desarrollo de una imagen urbana colectiva de todos los centros de barrio con valor histórico y cultural.
- Ampliar y consolidar espacios públicos y áreas verdes, al dotarlos de tecnologías de bajo impacto ambiental, equipamiento y mobiliario urbano de materiales reciclables o amigables con el medio ambiente.
- Concertar, con acuerdo de los habitantes de pueblos y barrios originarios, el rescate de espacios como lugares de memoria, identidad cultural y resguardo de las tradiciones y costumbres.

ESTRATEGIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, 2040



Fuente: CentroGeo: elaboración propia con datos de INEGI, DENEU (2020), EIC (2015), EIGH (2018) y SEDEMA AHÍ (2020).  
Créditos: Rafael Valdivia.

# Movilidad

## OBJETIVO ESTRATÉGICO 22

### Movilidad integrada, incluyente y segura

Consolidar un sistema de movilidad que garantice la accesibilidad de la población, particularmente en los sectores más vulnerables, en condiciones de viaje dignas y seguras, ampliando y mejorando la productividad de redes de transporte colectivo y no motorizado, así como la gestión inteligente de infraestructura para modos de transporte públicos, privados, de carga y de servicios.

#### Meta 1

Movilidad integrada. La Ciudad de México cuenta con un sistema de transporte entendido como una gran red compuesta por distintos modos que interactúan de manera complementaria. Esta red de transporte privilegia la caminata y el uso de la bicicleta y transporte público de bajas emisiones, que cuenta con una integración física, operacional y tarifaria.

#### Indicadores

- La Ciudad de México mantiene o aumenta participación de modos sustentables (transporte público, bicicleta, caminata) en reparto modal.  
Actual (EOD 2017): 77% de los viajes se hace en transporte público, bicicleta o a pie.  
Meta 2040: 80% de los viajes se hace en transporte público, bicicleta o a pie.
- El 100% de los viajes en transporte público que se hacen en una red con integración tarifaria.  
Actual 2020: 26% (integración de modo de pago con tarjeta MI, pero no tarifaria).  
Meta 2040: 100% de integración de modo de pago (no necesariamente tarifaria).
- Aumento de un 46% de los kilómetros de carril exclusivo o preferencial de circulación para transporte público, hasta llegar a 1,000 km.

Actual 2020: 241 km. de línea férrea (201 km. De Metro, 13 km de tren ligero, 27 km de suburbano) 443 km. de carril confinado para transporte público terrestre (Metrobús, trolebuses, transporte concesionado).

Meta 2040: 350 km de línea férrea (Metro, tren ligero, tren suburbano, tranvías), 650 km de corredores exclusivos para transporte terrestre (Metrobús, trolebuses, corredores de buses), 8 líneas de Cablebús.

#### Indicadores

- El 80% de la población de la Ciudad de México vive a 800 metros o menos de un punto de la red de transporte público con carril de circulación exclusiva.  
Actual 2020: 43% (Censo de Población y Vivienda 2010).  
Meta 2040: 80%.
- La Ciudad de México alcanza 1,700 kilómetros de ciclovías.  
Actual 2020: 263,8 kilómetros.  
Meta 2040: 1,700 kilómetros.

#### Líneas estratégicas

- Integración física, operacional, de modo de pago y de imagen de los distintos sistemas de transporte de la ciudad, al favorecer la intermodalidad y promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.
- Expansión y conexión de carriles de circulación exclusiva de transporte público y bicicleta, orientados a la construcción de una red de transporte sustentable.
- Centralización del sistema de recaudo y de distribución de ingresos del sistema integrado de transporte público.

- Promover y realizar la integración física, operacional, de modo de pago e imagen de los distintos sistemas de transporte de la ciudad, para favorecer la intermodalidad y promover los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público. Infraestructura y servicios se entenderán como un todo ligado a políticas de desarrollo urbano, ambientales, económicas y de desarrollo social, tanto a nivel local como metropolitano.

### Meta 2

Movilidad incluyente. Aumenta la accesibilidad a destinos de viaje, con especial énfasis en atender necesidades de los sectores más vulnerables (mujeres, niñas y niños, adultos mayores y personas con discapacidad), particularmente aquellos que viven en las periferias.

### Indicadores

- El 100% de estaciones y unidades de la red de transporte público son accesibles para personas con movilidad reducida. Actual 2020: 39% de estaciones de Metro, 96% de estaciones de Metrobús, 4.5% de unidades de transporte terrestre.
- Se alcanza la paridad de género en el personal de estructura de la SEMOVI y los organismos del sistema integrado de transporte público.  
Actual 2019: 30.8% de personal de estructura de SEMOVI y organismos de transporte es mujer.

### Líneas estratégicas

- Construcción de infraestructura y utilización de unidades de transporte que garanticen la accesibilidad universal.
- Fomento de la participación de la mujer en el sector transporte.

### Meta 3

Movilidad segura. La red vial y de transporte de la ciudad es diseñada, construida y operada para proteger la integridad de todas las

personas usuarias, particularmente aquellas pertenecientes a los sectores más vulnerables.

### Indicador

- Reducción de un 70% de víctimas fatales en hechos de tránsito en la Ciudad de México  
Actual 2019: 655 (INCIFO).  
Meta 2040: 197 Reducción de un 70% de víctimas fatales en hechos de tránsito en la Ciudad de México.

### Líneas estratégicas

- Estrategia de seguridad vial basada en el mejoramiento de infraestructura, cambio de conductas de personas usuarias de la vía, capacitación y educación vial, y atención de víctimas.
- Prevención y atención de la violencia de género en la red de transporte público de la Ciudad de México.

### OBJETIVO ESTRATÉGICO 23

## Movilidad limpia baja en carbono

Disponer de un sistema movilidad orientado a la promoción del uso de modos sustentables y a la introducción de tecnologías y diseño de políticas enfocadas a la reducción de contaminantes criterio y gases de efecto invernadero.

### Meta 1

El sector transporte reduce en un 36% las emisiones de GEI y en un 70% de contaminantes criterio.

### Indicadores

- Emisiones de gases efecto invernadero.  
Actual 2020: Línea base inventario GEI, SEDEMA 2016.  
Meta 2040: Reducción de al menos un 36%.
- Emisiones de contaminantes criterio.  
Actual 2020: Línea base inventario de emisiones, SEDEMA 2018.  
Meta 2040: Reducción de al menos un 70%.

- El 50% de los viajes en transporte público se realizan en modos eléctricos, al incluir transporte férreo, transporte terrestre y Cablebús.  
Actual 2020: 28% (EOD, 2017).
- El 35% de las unidades de transporte público de superficie son eléctricas.  
Actual 2020: 1.6%.  
Meta 2040: 35% (supone totalidad de trolebuses, RTP, Metrobús y un tercio de transporte concesionado).
- El 30% de los automóviles (incluye taxis y servicios basados en plataformas) y de motocicletas eléctricas son eléctricos.  
Actual 2020: 0.1%.  
Meta 2040: 30%.

#### **Líneas estratégicas**

- Mejorar la flota vehicular, al incorporar tecnologías limpias en los modos de transporte de la Ciudad de México, generadas por fuentes renovables.
- Introducción de tecnologías limpias, bajas en carbono, en los distintos modos de transporte motorizados.
- Fomento de la electromovilidad que utilice energía eléctrica obtenida de fuentes renovables.
- Fomento al uso de transporte público y modos no motorizados.
- Adopción de medidas de gestión de la demanda orientadas a las reducción del número de viajes y a su redistribución a lo largo del día.