
Sistema de Transporte Colectivo

Por sacar un zapato cortan corriente de vías de estación Martín Carrera de la L-6

El Sistema de Transporte Colectivo (STC-Metro) dio a conocer que la mañana de ayer personal de Transportación del organismo realizó un corte de corriente en vías para rescatar el zapato de una usuaria en la estación Martín Carrera de la Línea 6.

El STC-Metro mencionó que una vez que recibió la solicitud de apoyo por parte de la usuaria, el personal de Transportación del STC, dio aviso al Puesto Central de Control

(PCC), desde donde se activó el corte de energía, al fin de que un trabajador del Metro pudiera descender a rescatar el objeto.

Exhortó a las personas usuarias a no rebasar la franja amarilla de seguridad y asegurar sus pertenencias al ingresar al andén de arribo, ya que realizar maniobras de rescate representa el retraso en la marcha de los trenes y en consecuencia una afectación a la operación continua del servicio.

Desmayo de chava en andén

ALEJANDRO LEÓN

CDMX.- Una estudiante del Instituto Politécnico Nacional (IPN), de nombre Alexia, se desvaneció adentro de las instalaciones del Metro Polanco, de la Línea 7.

Alexia iba en compañía de un joven y se desmayó cerca del andén

dirección a Barranca del Muerto.

La estudiante no respondía a las preguntas que le hacían usuarios que se acercaron a ella, pero después recobró el conocimiento.

Al lugar llegaron personal del Metro y policías, quienes en una camilla llevaron a la joven hacia la parte alta de la estación para atenderla.



Alexia se desvaneció en el Metro Polanco, pero luego recobró el sentido.

Especial

**NADA PERSONAL
SOLO NEGOCIOS**

**BÁRBARA
ANDERSON**

barbara.anderson@milenio.com
@ba_anderson



El lento avance de un tren ligero

Se anunció en 2012, se empezó a construir en 2014 y es posible que esté operando en 2023: el Tren Interurbano México-Toluca se convertirá en una de las obras ferroviarias más lentas de los últimos sexenios.

El mes pasado la SCT anunció que reiniciaba las obras que estuvieron paradas desde octubre de 2018. Hace una semana este proyecto se incluyó en el Acuerdo Nacional de Inversión en Infraestructura del Sector Privado. El titular de

la SCT, **Javier Jiménez Espriú**, dijo que este servicio se iba a concesionar a una empresa privada e hizo un resumen de cuánto se disparó el presupuesto de la obra: el plan original se aprobó en 30 mil mdp, ya se llevan invertidos 63 mil mdp y aún faltarían otros 27 mil mdp para poder ponerlo en marcha. En pocas palabras, costará el triple del plan inicial.

Si bien tanto la SCT afirmó que este tren, que une Zinacatepec con el Metro Observatorio en CdMx, estará listo para 2022, muchos contratistas de esta obra tantas veces postergada creen que lo más seguro es que se pueda inaugurar hasta fines de 2023. Si se cumple esta fecha, será una obra de 56 kilómetros que avanzó solo 6 kilómetros por año.

Pero no solo se calcularon mal el presupuesto y los plazos de construcción, sino también el aforo (cantidad de pasajeros) que va a transportar. Cuando se anunció, en el inicio del sexenio de **Enrique Peña Nieto**, el total de personas que usarían este tren entre Edomex y el poniente de CdMx era de 250 mil. Ahora los cálculos apenas rondan los 115 mil pasajeros.

Pero a pesar de todos estos asegunes, una de las empresas interesadas en esta concesión sería CAF. Ellos ya tienen parte de esta obra, ya que ganaron hace cinco años la licita-

ción para el paquete electromecánico de este tren, lo que incluye la vía, la alimentación de energía, los sistemas de señalización, comunicación y el propio centro de control, los talleres y los 30 trenes para este servicio.

“Hoy hay solo 18 km. completos de un total de 56. Nos da gusto que se anuncie la reactivación para que podamos avanzar en nuestra parte y poder montar la vía y probar los trenes, que ya están listos desde hace seis meses”, me decía **Maximiliano Zurita**, director general de CAF México.

La empresa ya opera a través de Ferrocarriles Suburbanos la concesión de todo el Sistema 1 del Tren Suburbano de la Zona del Valle de México, que incluye la extensión a Huehuetoca, el ramal a Jaltocán y el ramal San Rafael-Tacuba. CAF, como parte de esta concesión; también está trabajando con la SCT para la construcción del ramal Lechería-Santa Lucía para conectar por tren al futuro aeropuerto.

Esta obra de 24 km. se inauguraría en marzo de 2022, incluso antes que el Interurbano México-Toluca y hasta podrían usarse aquí los trenes que ya están listos para este demoradísimo y mal calculado proyecto ferroviario entre el Edomex y el poniente de la capital.

Línea 13

LE MIDEN EL AGUA

• El Congreso de la Ciudad de México revisará de manera clara y precisa el Presupuesto de la CDMX para 2020 a fin de valorar si necesita cambios, luego de los errores que tenía, sobre todo en gasto, como los 90 mil millones para el Metro, para eso se reunieron con el presidente de la Junta de Coordinación Política, **Mauricio Tabe**, diputados como **Jorge Gaviño**. Una muestra de que no será un proceso fácil fue la manifestación de la Coordinadora Integral de la Ciudad de México que presionará por más recursos para vivienda.

Tenemos que trabajar para sacar a la CDMX del Medioevo: Diputado PRD

Asegura Jorge Gaviño que en el tema de los taxis piratas y el mantenimiento al metro son cuestiones que debe atender lo antes posible la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum



Legisladores de Morena, Ricardo Ruíz, Jorge Gaviño del PRD y Mauricio Tabe del PAN. FOTO: Archivo/CUARTOSCURO.COM

POR [HERALDO DE MÉXICO](#) DICIEMBRE 5, 2019
BIT.LY/2RNOZQ3

En entrevista para el **Noticiero Capitalino** con Brenda Peña y Manuel Zamacona, el **diputado del PRD, Jorge Gaviño**, apuntó que en la **capital del país tenemos muchas carencias** en los servicios urbanos en particular en temas de **desperdicios**, pues no llevan un **manejo adecuado**, las autoridades no han hecho algo para **implementar la tecnología** y dar un uso a la **basura que generan los capitalinos**.

“No podemos continuar tirando la basura en rellenos sanitarios, muchas naciones utilizan plantas termovalorizadoras para obtener energía a través de la basura, no debemos seguir así, como sí estuviéramos en el Medioevo”, apuntó Gaviño.

En el tema de **transporte público**, el **diputado** aseguró que aun hay un largo camino por recorrer, pues **muchos de los taxis** no proporcionan la **seguridad necesaria**, no tienen un **control** y que cobran **cuotas desproporcionadas a los usuarios**, es uno de los **pendientes en el gobierno de Claudia Sheinbaum**.

“Necesitamos un padrón de taxistas para evitar que estos conductores continúen haciendo lo que quieren, además el metro necesita mantenimiento urgente”, afirmó.

“Hay pendientes y compromisos cumplidos”

❖ Claudia Sheinbaum asegura que recibió una Ciudad “con muchísimos problemas”, que ha tenido que solucionar durante su primer año de Gobierno ❖ El día de mañana informará en el teatro de la Ciudad Esperanza Iris las cifras y avances conseguido en su administración

[Braulio Colín Martínez]

A un año de que llegó al Gobierno de la Ciudad de México, Claudia Sheinbaum admitió que existen pendientes; no obstante indicó que ha cumplido buena parte de sus compromisos.

La mandataria destacó la creación de los Puntos de Innovación Libertad Arte Educación y Saberes (PILARES), la conectividad en espacios públicos y la creación de parques como parte de su estrategia de atención a las causas de delincuencia para que los jóvenes tengan acceso a la educación, la cultura y el deporte.

“Pues hay varios pendientes evidentemente, pero hemos cumplido una buena parte de los compromisos que hemos establecido”, dijo.

Y agregó: “Es un año donde recibimos una ciudad con muchísimos problemas y no sólo pusimos orden sino que logramos varias acciones que nos propusimos, quizá los mayores logros están en educación, en PILARES, en espacio público”.

Adelantó que cerrará el año y comenzará el nuevo haciendo una serie de inauguraciones de los parques que se están rehabilitando.

“Al mismo tiempo acciones como éstas de la conectividad y la utilización de la tecnología digital para poder acceder a muchos derechos en la ciudad y pues obviamente es el primer año y tenemos que trabajar todavía mucho más para poder entregar una ciudad en mejores condiciones; nos debemos a la ciudadanía. Yo estoy contenta del trabajo que hemos hecho, pero obviamente falta muchísimo más”, comentó.

Sobre el tema de seguridad, la Jefa de Gobierno reconoció que hay cifra negra en algunos delitos y destacó que se trabaja para mejorar resultados.

“Yo no lo vería como suficiente o no, me parece que es un tema que la ciudadanía está demandando, es una exigencia, han reducido algunos delitos, hay otros que no; hay una cifra negra muy grande en algunos delitos, como robo a transporte público — ya lo voy a mencionar el sábado que tenga el informe —, robo a transeúnte y estamos trabajando muy duro para poder entregar todavía mejores cuentas”, explicó.

Cabe recordar que mañana 7 de diciembre la Jefa de Gobierno dará un informe en el Teatro de la Ciudad Esperanza Iris de las cifras y avances de lo que ha conseguido en su administración.

Ayer *Crónica* publicó que, a un año de que Claudia Sheinbaum asumió la jefatura de Gobierno de la Ciudad, ha vivido aciertos y contratiempos y que en dicho lapso comenzó a sentirse su mano, como lo había adelantado a este diario en una entrevista cuando era mandataria electa.

Lo cierto es que en doce meses ya hubo cambios en su Gabinete: se fue el jefe de la Policía, Jesús Orta; el secretario de Economía, José Luis Beato; y el del Instituto de Vivienda, Pedro Sosa.

También enfrentó asuntos como el acoso y plagios en el Metro, violencia de género, secuestros y los asesinatos de Leonardo Avendaño y Norberto Ronquillo.

Este año se consiguieron finanzas sanas, creció la economía 0.7 por ciento anual y se generó 18 por ciento de nuevos empleos del país, es decir 117 mil 792.

El nuevo Gobierno se caracterizó por el combate a la corrupción: desmanteló los sindicatos de bomberos y de los trabajadores del GCDMX; cerró módulos de trámites vehiculares, investigó y fue pieza clave para girar órdenes de aprehensión contra exfuncionarios de la administración de Mancera.

#Inclusión

DERECHOS REZAGADOS

La falta de un órgano educativo que certifique la lengua de señas mexicanas no solo dificulta la comunicación de las personas que tienen una discapacidad auditiva con la población en general, sino que representa un rezago en sus derechos

POR DAVID MARTÍNEZ

@TamarizDavid

Las personas con discapacidad auditiva son un sector de la población con un rezago en derechos en la Ciudad de México, situación que afecta su comunicación y los excluye.

Actualmente, no existe un instituto, observatorio u órgano regulador público que certifique a los traductores del Lenguaje de Señas Mexicana. Lo que evidencia la discriminación que existe hacia ese sector de la población.

Esto significa que los traductores y profesores de lenguajes de señas en la Ciudad de México no tienen que acreditar los conocimientos mínimos para enseñar o divulgar el idioma.

Lo que afecta la comunicación entre los sordos y la población en general, pues podrían tener conocimientos distintos respecto al lenguaje.

Ante esa situación, desde el Congreso se ha solicitado que se tome en cuenta esta problemática para que en 2020 se designen recursos para la construcción de un observatorio regulador del lenguaje de señas.

En el contexto nacional, 7 millones 650 mil personas tienen una discapacidad, lo que representa el 6.5 por ciento de la población del país, revela la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014 del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

El 33 por ciento, según el INEGI, tienen una discapacidad para escuchar.

En la Ciudad de México, son un millón 439 mil 202 personas las que viven con una limitación.

Sobre la situación del lenguaje de señas, Claudia Herrera, maestra en Educación Especial y terapeuta de niños con discapacidad, menciona que no existen escuelas de lenguaje de señas en la ciudad con una certificación del idioma.

“Una universidad o instituto más conformado no hay pero sí a nivel técnico, yo desconozco si hay a la fecha alguna escuela que ofrezca una certificación”, señala.

Ella tuvo que aprender por medio de la escuela Clotet el lenguaje de señas, pues tampoco le proporcionaron una materia relacionada durante el curso de su carrera como maestra normalista en educación especial, cuenta.

Considera que los derechos de las personas con discapacidad auditiva están más rezagados y tienen menos oportunidades que otros grupos vulnerables como los ciegos.

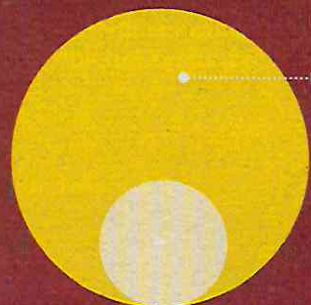
“En el metro hay señalizaciones para las personas ciegas, pero las taquilleras o los policías no saben lenguaje de señas, no se pueden comunicar con alguien que padece discapacidad auditiva”, dice.

Añade que desde 1820 existe en la capital la Escuela Nacional Para Ciegos “Ignacio Trigueros”, institución pública de educación. Fue hasta 2018 cuando se inau-

Personas con discapacidad

El 6.5 por ciento de la población del país tiene alguna discapacidad

Fuente: Inegi



7.6
millones
tienen alguna
discapacidad
en México

1.4
millones
están en la Ciudad
de México

guró la Primera Escuela Pública para Sordos.

También existen 216 Centros de Atención Múltiple (CAM) en donde imparten la educación básica a niños y niñas con cualquier tipo de discapacidad.

No obstante, la Secretaría de Educación Pública (SEP) consideró en 2012 que no son suficientes dichas acciones, pues se debe integrar a los alumnos sordos en el aprendizaje regular.

“Para favorecer la inclusión en

escuelas regulares con énfasis en la atención de alumnos sordos, se puede iniciar con un esquema de inmersión al aula regular al contar con la presencia del intérprete certificado de lenguaje de señas para el subgrupo.

“Y un tiempo en el aula especial donde el maestro de apoyo, capacitado en la educación de alumnos sordos, pueda trabajar con ellos el español escrito (lectura y escritura), así como reforzar aspectos específicos para lograr el acceso pleno a la propuesta curricular”, recomienda el estudio “Orientaciones para la Atención Educativa de Alumnos Sordos”, realizado por la SEP en 2012.



Responsabilidad del Estado

Carlos Favela, del proyecto Inclusión de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), afirma que el país adquirió obligaciones de garantizar una vida digna y con apego a los derechos humanos para las personas sordas al suscribir y ratificar en 2018 su adhesión a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Ante la falta de órganos que certifiquen a los traductores del Lenguaje de Señas Mexicanas, se han pedido recursos para la construcción de un observatorio regulador

Por lo cual, debe de establecer las medidas para cumplir las necesidades de educación, accesibilidad, comunicación y oportunidades laborales para los sordos.

“El gobierno debe garantizar los derechos de las personas sordas en todos los ámbitos. También debe trabajar en un modelo de inclusión desde un enfoque de derechos humanos con dignidad y apelando a la libertad de las personas con discapacidad”, detalla.

También considera que las autoridades, tanto locales como nacionales, deben disponer de más traductores del lenguaje de señas para cumplir con el artículo 9 y 24 de la Convención para que exista mayor accesibilidad y educación para los sordos.

En este sentido, el diputado Temístocles Villanueva presentó un punto de acuerdo el pasado 31 de octubre para que durante la discusión del paquete presupuestal 2020, se contemple que la Secretaría de Obras y Servicios (Sobse) construya un Observatorio Regulator del Lenguaje de Señas Mexicanas.

Villanueva indica que dicho punto de acuerdo, que fue aprobado, busca aumentar la accesibilidad a la comunicación de las personas sordas.

Señala que si bien hay avances en la procuración de sus derechos, es un pendiente que existan traductores certificados por el Instituto de Personas con Discapacidad de la capital.

“La visión del Observatorio Regulator será fortalecer y atender los derechos lingüísticos de las personas sordas acorde a la Convención



FOTO: ESPECIAL

El diputado Temístocles Villanueva presentó un punto de acuerdo el 31 de octubre para aumentar la accesibilidad a la comunicación de las personas sordas.

sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”, explica.

Un observatorio regulator que certifique e investigue el lenguaje de señas ayudará a establecer un estándar mínimo para los instructores y traductores de las personas con discapacidad auditiva, dice.

Será hasta que se apruebe el presupuesto de egresos 2020 cuando se conozca si se asignan recursos para la construcción del observatorio.

El legislador informa que si se tienen los recursos y el espacio, el Instituto de Personas con Discapacidad tiene en su reglamento la facultad de crear el nuevo órgano regulator.

Por lo cual, no se necesita otra modificación a la ley o a las normas del instituto, sólo que la Sobse pueda construir el inmueble.

La visión del Observatorio Regulator será fortalecer y atender los derechos lingüísticos de las personas sordas acorde a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”

Temístocles Villanueva
Diputado local de Morena

MEJORAS. Para los transeúntes, las modificaciones de Secretaría de Movilidad disminuyeron las problemáticas de los cruces, que son muy amplios.

Balizan Cerro del Agua y dos avenidas más en Coyoacán

Interviene la Semovi intersección en Copilco

**Instalan, también,
semáforos para los
peatones, quienes
reconocen cambios**

AMALLELY MORALES

Con un diseño y balizamiento diferente, bolardos y semáforos peatonales, la Secretaría de Movilidad (Semovi) intervino la intersección de las avenidas Copilco, Cerro del Agua y Pedro Enríquez Ureña, en la Colonia Copilco Universidad.

En los alrededores el Metro Copilco, un total de nueve cruces fueron modificados con elementos que delimitan el espacio de cada usuario de la vía.

De 2014 a la fecha, en ese cruce ha habido 286 siniestros viales, de acuerdo con la base de datos de C5.

“Las ventajas son que

ahora el cruce es más seguro. Hay un aumento en el tiempo para que atraviesen las personas, es decir los peatones, y una señalización clara para todos los actores de la vía.

“Hay mayor comodidad y seguridad, lo que mejora la experiencia de los usuarios”, detalló la Semovi.

La dependencia informó que la intervención se hizo con 54 bolardos y mil 500 metros cuadrados de balizamiento, además de señalamiento horizontal y vertical.

El balizamiento no sólo incluye las cebras peatonales, sino carriles para indicar las vueltas que están permitidas para los diversos vehículos que circulan en esas calles, además de fantasmas reflejantes en la acera.

También, se colocaron 10 semáforos peatonales y otros 15 vehiculares. Con es-

to los transeúntes pueden ver no sólo el tiempo que tienen para atravesar, sino los segundos que deben esperar para que su semáforo se ponga en verde.

Los peatones que atraviesan por ahí todos los días reconocieron el trabajo que se realizó en la intervención.

“No sólo fue eso, también estuvieron arreglando las banquetas, casi todas, yo vivo por acá. Todo quedó muy bien la verdad. Porque este cruce era muy conflictivo, antes no había semáforos aquí, por ejemplo, y no sabías cuándo cruzar.

“Ahora ya me siento más segura y sí es muy conveniente, al menos ya se tiene claro dónde están las vueltas, por qué antes no sabías ni dónde cruzar, ni cómo, y tenías que pasarte así nada más, como se pudiera”, aseguró la vecina Andrea Palacios.



■ En las intersecciones se realizó balizamiento y colocación de bolardos. Además, de fantasmas reflejantes.

De acuerdo con la Semovi, las modificaciones se hicieron con un diseño que fue consolidado junto con los habitantes de la zona.

“Está mucho mejor que marcaron las vuelta. Antes, todo el tiempo se estaban dando vuelta por dos o tres carriles, y de cualquier lado para otro, se cruzaban dema-

siado. Varias veces vi a varios microbuseros agarrándose justamente por eso, y ahora eso ya no pasa”, dijo Adriana Cruz.

Salvo por un camión que dio una vuelta prohibida, REFORMA comprobó que, incluso en hora pico, los cambios sirvieron para ordenar el tránsito.



**Columna
invitada**

Vidal Llerenas
Twitter: @vidallerenas

Reinventar el federalismo

Hace tiempo, el profesor e institucionalista Alonso Lujambio, en paz descansa, desarrolló la idea de que el avance del federalismo en México, es decir, mayores facultades y poder a estados y municipios, frente al gobierno federal, tenía una relación directa con los gobiernos sin mayorías parlamentarias en el Congreso. Eso explicaría por qué, desde 1997, inició una tendencia en la que los gobiernos locales ganaron facultades, atribuciones y recursos fiscales, que terminó en el 2018. El resultado fue un sistema bastante desordenado de transferencias y nuevas atribuciones locales, con pobres resultados de política pública y en materia de rendición de cuentas. No hay evidencia de que los sistemas educativos y de salud sean mejores después de la descentralización, pero sí de que el gasto federalizado, ejercido por las entidades federativas, presenta mayores irregularidades en su ejercicio con respecto al del gobierno federal. Desde el 2000, la Federación transfiere a estados y municipios alrededor de 35% de su gasto, 43% como recursos de libre disposición (participaciones) y el resto por fondos condicionados. Sin embargo, sus finanzas no son buenas, porque algunos administran servicios que les fueron descentralizados, pero no pueden pagar, otros están sobreendeudados y, a excepción de la Ciudad de México, sólo generan alrededor de 10% de los recursos que gastan. Las entidades subnacionales en México recudan poco más de 1 punto del Producto Interno Bruto, una de las proporciones más bajas que existen para los países federales en el mundo.

Depender de los ingresos federales en la magnitud en la que lo hacen estados y municipios en México tiene muchos problemas. Uno de naturaleza democrática, ya que el que gasta no asume los costos

de recaudar, y otro financiero, ya que las entidades no cuentan con instrumentos para fondar necesidades de inversión, que en el futuro van a generar desarrollo económico e ingresos fiscales.

La experiencia internacional y la propia nos señala varios caminos para incrementar la recaudación subnacional. Coordinar entre los tres órdenes de gobierno mecanismos para financiar el mejor registro y cobro de Predial, de los impuestos sobre nómina y agua, para condicionar devoluciones de impuestos federales a su pago y compartir bases de datos; devolver a la Entidad su carácter federal, 100% participable y establecer en la ciudades otros impuestos ecológicos como el de la congestión en las zonas de mayor tráfico en las ciudades; establecer sobre tasas a impuestos especiales por parte de estados utilizando los mecanismos de recaudación federales existentes para cobrar el extra de cada estado; acordar con la banca mecanismos para facilitar el cobro de impuestos locales e incluso para financiar el pago de los mismos en plazos; establecer impuestos locales a la entrada de extranjeros en entidades de alta actividad turística; cobrar impuestos de traslado de dominio a la compraventa, donaciones y herencias de propiedades de muy alto valor y buscar mecanismos para capturar las plusvalías del desarrollo inmobiliario en las ciudades y el financiamiento de mejora urbana por medio de medidas de mitigación y contribuciones de mejora. En no pocas ciudades del mundo se han financiado grandes proyectos de inversión, como una línea del metro, con impuestos locales especiales para pagar por la misma. Ahora que el péndulo del Congreso favorece al poder central, es momento para impulsar la recaudación local y aprovechar el viaje para mejorar la gobernanza, la rendición de cuentas y capacidad institucional de estados y municipios.

¿QUÉ PASÓ EN LA CIUDAD DE MÉXICO ESTE 2019?

1 Se inició la construcción de 2 líneas del
cablebús en Iztacalapa y Gustavo A. Madero

2
Modernización del
Metro

Nuevas unidades de transporte

Trolebús 63

RTP 181

Metrobús 43

3 Fotocivicas para
transformar conductas
reduciendo accidentes 20%

4 Mapa y Tarjeta
única para la
Movilidad Integrada

— CIUDAD DE MÉXICO —
nuestra casa



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS

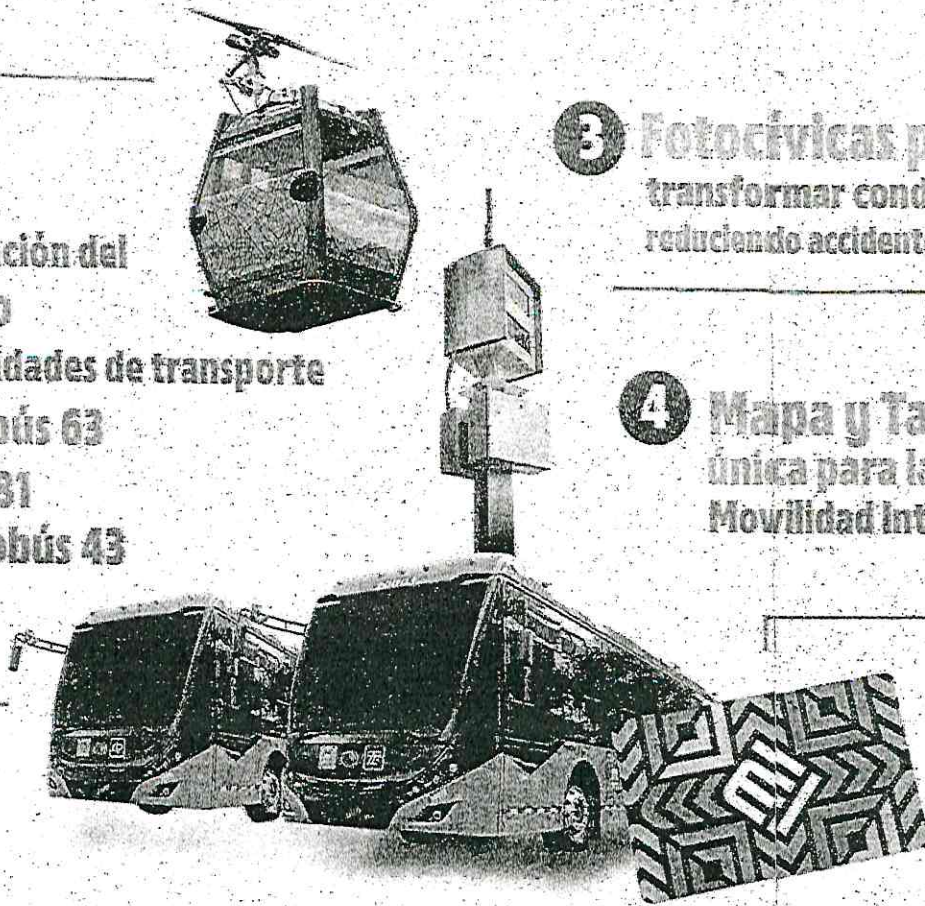
¿QUÉ PASÓ EN LA CIUDAD DE MÉXICO ESTE 2019?

1 Se inició la construcción de 2 líneas del
cablebús en Iztapalapa y Gustavo A. Madero

2 Modernización del
mm Metro
Nuevas unidades de transporte
tz Trolebús 63
rt RTP 181
mb Metrobús 43

3 Fotocivicas para
transformar conductas
reduciendo accidentes 30%

4 Mapa y Tarjeta
única para la
Movilidad Integrada



— CIUDAD DE MÉXICO —
nuestra casa

¿QUÉ PASÓ EN LA CIUDAD DE MÉXICO ESTE 2019?

1 Se inició la construcción de 2 líneas del
cablebús en Interoctave y Cuicuilco al Manantial

2

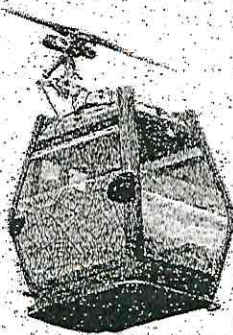
Modernización del
m Metro

Nuevas unidades de transporte

7/2 Trolebús 63

12 RTP 181

m Metrobús 43

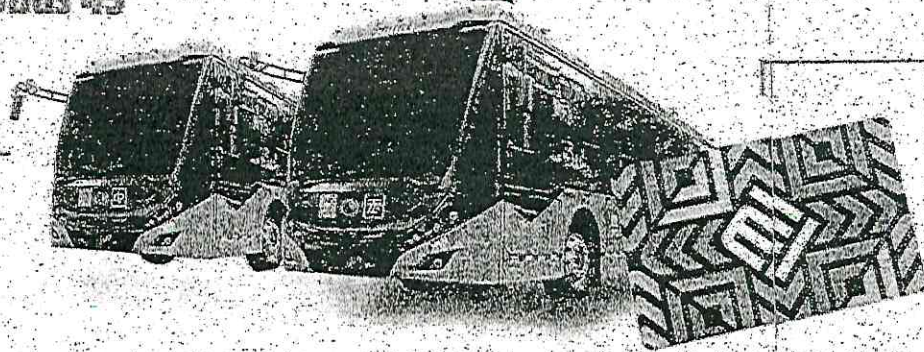


3

Autocivicas para
transformar conductas
reduciendo accidentes 20%

4

Mapa y Tarjeta
única para la
Movilidad Integrada



— CIUDAD DE MÉXICO —
nuestra casa



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

CIUDAD INNOVADORA
Y DE DERECHOS