MAPATÓN

CDMX

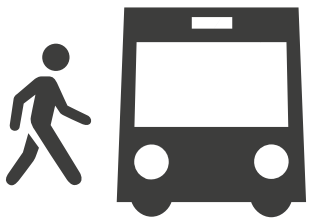
La Ciudad de México es enorme, el tema de movilidad es un asunto prioritario que requiere de la atención de todos los actores políticos y sociales. **Existen 29 mil unidades de transporte público concesionado que trasladan a 1.2 millones de personas**, para lo cual, realizan más de 14 millones de recorridos diariamente[1]. Mapatón CDMX surgió dentro del marco de Diálogos para una Ciudad Abierta como un caso de estudio de Gobierno Abierto con el objetivo de generar una base de datos abierta y sistematizada de los recorridos que lleva a cabo el transporte concesionado a través de la ludificación y la tecnología. Se realizaron cuatro pruebas piloto donde participaron estudiantes universitarios y transportistas, entre otros. El juego de ciudad se llevó a cabo del 29 de enero al 14 de febrero con la participación de 3,624 mapeadores que trazaron 2,632 recorridos válidos. El 4 de marzo del 2016 se entregó la base de datos abierta a la CDMX en 3 formatos: tablero de datos, API y GTFS.

1 SETRAVI-INEGI Encuesta Origen y Destino 2007.

INTRODUCCIÓN

La Ciudad de México es una de las metrópolis más grandes del mundo[2]. Entre 1950 y 2010, la CDMX ha expandido su territorio más de 30 veces. De acuerdo con datos de proyecciones de la población del Consejo Nacional de Población (Conapo), en 2010 la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) contaba con una superficie total de 7,866.1 km2 en la cual habitaban 20,116,842 de personas, población que creció a una tasa anual de 0.9% entre 2000 y 2010. De continuar esta tendencia, en 2020 la población en la ZMVM será de 22,002,472 personas que seguirán demandando una serie de bienes y servicios como seguridad y claro, el transporte público para realizar sus actividades diarias.

En una ciudad tan grande, diversa y por lo tanto compleja, la movilidad es un asunto prioritario que requiere de la atención de todos los actores sociales[3]. Al respecto, la ley de movilidad del Distrito Federal[4] menciona en su artículo 5° que:



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

Para realizar dichos desplazamientos, la Ciudad de México tiene varias opciones de transporte reconocidos en la ley y al ser la ciudad más grande del país, cuenta con el sistema de transporte público más amplio y complejo.

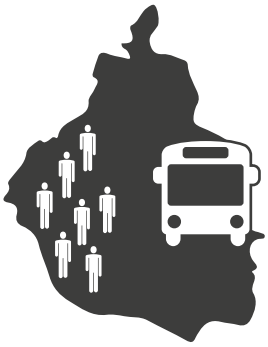
2 Demographia World Urban Areas, 11th anual edition 2015:1. (Fecha de consulta: 19 de noviembre del 2015).
3 ONU Hábitat. Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
4 Estadísticas: Secretaría de Movilidad del Distrito Federal (s/f) Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006.

Existen:

12 líneas del metro
con **195 estaciones** que transportan a **4.4 millones de pasajeros**[5] al día.

Cinco líneas de metrobús
que recorren **105 km** y trasladan a **950 mil personas**[6] diariamente.

1,400 RTP
que llevan a su destino a **750 mil personas** día tras día[7].



Por si esto fuera poco, existen más de **29 mil unidades de transporte público concesionado** (autobuses, microbuses y vagonetas) concentradas en **97 rutas** que transportan a **1.2 millones de personas por día**[8]. Adicionalmente, acorde con datos de la Secretaría de Movilidad y Transporte (Semovi), en la Ciudad de México operan **47 Centros de Transferencia Modal** (Cetram), los cuales ocupan una superficie total de **8 km** y reciben a **4 millones de pasajeros** cada día.

Tan solo en un día, se realizan **4.2 millones de viajes** que cruzan el límite entre el Distrito Federal y el Estado de México[9]. El promedio de horas viaje es de **5.7 horas a la semana** y el egreso en transporte representa **18.5% del salario mensual de los mexicanos**, ocupando el segundo lugar de gastos después de alimentos, bebidas y tabaco[10].

18.5%
del salario mensual

Sin embargo, la desorganización y el traslape de rutas persiste, ya que solamente 10 rutas de colectivos concentran 43% de las unidades[11]. Además, no existe un número exacto de unidades de transporte que estén activas ni un control de los trayectos que recorren cada día, es decir, **no hay una base de datos homologada y sistematizada que contenga toda la información del transporte concesionado.**

5 Sistema de Transporte Colectivo de la Ciudad de México Metro, 2015.
6 Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del D.F., 2015 Preguntas frecuentes.
7 Estadísticas: Secretaría de Movilidad del Distrito Federal (s/f) Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006.
8 Secretaría de Movilidad del Distrito Federal (2013) Plan Integral de Movilidad 2013-2018 del Distrito Federal.
9 Secretaría de Movilidad del Distrito Federal (s/f) Estadísticas: Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001-2006.
10 ONU Hábitat Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015.
11 Instituto Mexicano para la Competitividad (2012) Movilidad competitiva en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México: diagnóstico y soluciones factibles.

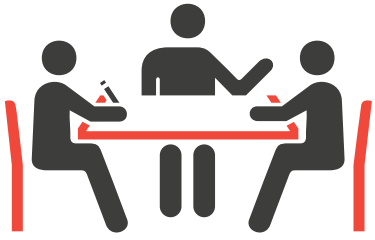
PROBLEMÁTICA

Dentro del marco de la nueva Ley para Hacer de la Ciudad de México una Ciudad más Abierta que establece el derecho de los particulares a colaborar con el gobierno y de la Ley de Movilidad del Distrito Federal que obliga a la creación de un Sistema Integral de Movilidad y del Plan Integral de Movilidad 2013-2018, que contempla la realización de ***"estudios que indiquen la forma de estructurar e integrar gradualmente el sistema de transporte público"***, se planteó la siguiente oportunidad:

La creación de una base de datos abierta de todas las rutas de transporte concesionado de la Ciudad de México.

¿Qué pasaría si gobierno, asociaciones y personas, colaboramos para construir una base de datos única sobre el transporte público concesionado que en un futuro pueda ayudarnos a saber cómo llegar más rápido a nuestros destinos? ¿Qué pasaría si al conocer todas la rutas que llevan al trabajo o a casa, pudiéramos optimizar tiempos y costos? ¿Qué pasaría si existiera más información que ayudara a generar políticas públicas y a realizar una mejor planeación? **Mapatón CDMX se plantea como un primer paso para la solución a esta y otras cuestiones de movilidad.**

Fue la inquietud de Patricio Cervantes, Subdirector de Operación y Supervisión de Cetram, por aprovechar los datos existentes de transporte público, lo que provocó la realización del *Diálogo para una Ciudad Abierta: Mapeando las rutas del transporte público de los Cetram,* donde **Mapatón CDMX** surge como un proyecto de PIDES Innovación Social, Cetram, SEMOVI y el Laboratorio para la Ciudad cuyo objetivo fue generar una base de datos abierta, sistematizada y homologada, a través de la recolección y el trazo de información precisa sobre los recorridos, destinos, horarios y tarifas de camiones, microbuses y vagonetas mediante nuevas formas de participación ciudadana como la ludificación y una aplicación para dispositivos móviles[12].



12 Ciudad Abierta Cdmx. Caso: Mapatón CDMX.[Fecha de consulta: 19 de noviembre del 2015].

PROCESO

PARTICIPANTES

La mesa colaborativa se integró de la siguiente manera:

Coordinadores:
PIDES Innovación Social
Laboratorio para la Ciudad
Semovi
Cetram

Colaboradores:
Planeación y Desarrollo
ITDP México
M+Urbano
Ally
Transconsult
Urban Launchpad

Aliados:
Embajada Británica en México
Hewlett Foundation

Concursantes:
3,624 ciudadanos

HERRAMIENTAS

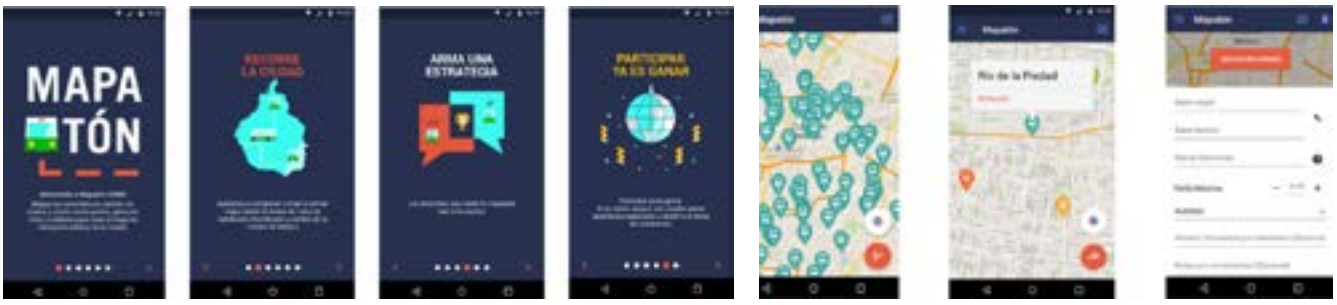
Para llevar a cabo Mapatón CDMX, se utilizaron dos aplicaciones:

Flocktracker[13]:

En la primera prueba piloto de Mapatón CDMX, **Urban Launchpad**, en colaboración con el resto del equipo, adaptó para este ejercicio la aplicación móvil "Flocktracker", una plataforma del Departamento de Estudios Urbanos y Planeación del MIT, que permite la generación y actualización en tiempo real de la información sobre las rutas de transporte concesionado de la ciudad.

Mapatón CDMX[14]:

Para las siguientes pruebas piloto de Mapatón se desarrolló una aplicación móvil con la intención de involucrar al usuario en el proceso de mapeo a través de la ludificación. En este juego, los participantes generaron puntos acumulables por cada recorrido completo que mapearon para ganar diversos premios.



13 La aplicación es para Android y se puede descargar siguiendo esta liga.
14 La aplicación es para Android y se puede descargar en Google Play desde la versión 4.1.

PROCEDIMIENTO

Línea de tiempo:

26 de febrero 2015
Diálogos para una ciudad abierta

25 al 29 de mayo 2015
Piloto 1

25 al 27 de agosto 2015
Piloto 2

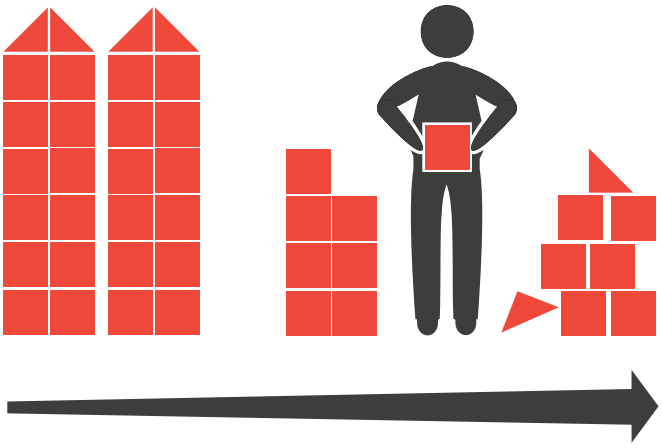
1 al 7 de octubre 2015
Piloto 3

30 noviembre al 18 de diciembre 2015
Piloto 4

29 enero al 14 de febrero 2016
Mapatón CDMX

24 al 26 de febrero 2016
Jornada de Datos Mapatón

4 de marzo 2016
Entrega de base de datos abierta al Jefe de Gobierno Dr. Miguel Ángel Mancera y a la ciudadanía para su consumo



ACTIVIDADES

1	Diálogos para una ciudad abierta	Se realizó un diálogo cuyo objetivo fue intercambiar conocimientos y puntos de vista para organizar un mapatón CDMX que tuviera como resultado un mapa interactivo de todas las rutas de transporte público concesionado la Ciudad de México, aprovechando las bases de datos existentes y la experiencia de diferentes actores. A su vez, este espacio sirvió para explorar sus posibles aplicaciones y usos en temas diversos como política pública, emprendimiento, planeación urbana, etcétera.
2	Reuniones	Durante 11 meses, se realizaron más de 50 reuniones semanales debido a la magnitud y complejidad del transporte público de la Ciudad de México. En estas, los integrantes de la mesa de trabajo discutieron, aprendieron y pilotearon sobre el mejor camino para enfrentar el reto.
3	Scouting	Se realizaron visitas de campo a los Cetram Zapata, Mixcoac, Chapultepec, Pantitlán, Potrero y El Rosario, con el objetivo de conocer más a fondo la problemática y buscar una solución adecuada.
4	Pruebas Piloto	Se realizaron cuatro pruebas piloto con la mesa de trabajo, voluntarios del INJUVE, universitarios y transportistas con el objetivo de mejorar la aplicación y conocer el panorama para así diseñar un juego de ciudad. La primera prueba piloto se realizó con la aplicación Flocktracker de Urban Launchpad, los otros tres pilotos se realizaron con la aplicación de Mapatón CDMX.
5	Mapatón CDMX	Mapatón CDMX fue el juego de ciudad donde se trazaron digitalmente las rutas de transporte público concesionado de la Megalópolis. Todos los usuarios de un equipo Android OS 4.1 en adelante, podían participar individualmente o en equipo. Los ganadores fueron quienes acumularon más puntos al final del maratón de mapeo haciéndose acreedores a una bolsa acumulada de 165,000 pesos en recompensas.

6	Limpieza de datos	Para entregar los datos generados por Mapatón CDMX, se realizó una jornada de limpieza de datos de tres días, con 10 voluntarios especialistas en programación, geografía y diseño entre otros.
7	Entrega de Base de datos	Durante el evento de clausura y premiación, la mesa de trabajo entregó la base de datos abierta generada por Mapatón CDMX al Jefe de Gobierno, al Secretario de Movilidad de la Ciudad y a la ciudadanía.
8	Documentación	Se reunió toda la información generada durante el proceso de Mapatón CDMX y se redactó un estudio de caso.

RESULTADOS

PRUEBAS PILOTO

1	Durante **5 días, 21 representantes de las 9 organizaciones** que conformaron el equipo de trabajo y 8 jóvenes voluntarios trazaron cerca de **3000 kilómetros** de rutas del Cetram Potrero y del Eje 4 Norte. Se utilizó la aplicación Flocktracker. Se trazaron 18 derroteros en total (16 de Cetram Potrero y 2 de Eje 4 Norte). El recorrido más corto fue de 10 km y duró 50 minutos. El recorrido más largo fue de 300 km y duró 9 horas. Se visitaron los estados de México e Hidalgo. En esta prueba se observó que esta forma de trazar recorridos sería muy costosa. Con base en esto, se decidió crear una aplicación que se adaptara a los objetivos de la mesa de trabajo.

2	En **3 días, 31 voluntarios** del Instituto Nacional de la Juventud (INJUVE) trazaron **56 recorridos** de la Ruta 1. La Ruta 1 tiene recorridos prácticamente en toda la Ciudad de México.
3	A lo largo de **una semana, 198 jóvenes de 3 universidades** (UAM, IPN y el Tecnológico de Monterrey, en las carreras de Arquitectura, Diseño Urbano, Taller de Movilidad Experimental, Ciencias Políticas, Relaciones Comerciales y Negocios Internacionales respectivamente) lograron trazar **248 recorridos** de las Rutas 1 a 9 a lo largo de **1,200 km durante 64 horas**.
4	Se capacitaron más de 45 enlaces y supervisores de Cetram. Durante 3 semanas, los choferes de las unidades de transporte público realizaron el mapeo de **358 recorridos** que representan **8,360 km y 24,500 minutos** mapeados. Participaron los Cetram: Aeropuerto, Chapultepec, Zaragoza, El Rosario, Universidad, Tasqueña, Pantitlán, San Lázaro, Martín Carrera, Potrero, Indios Verdes y Observatorio.

PILOTO 1

El recorrido más corto fue de **10 km** y duró **50 minutos**.

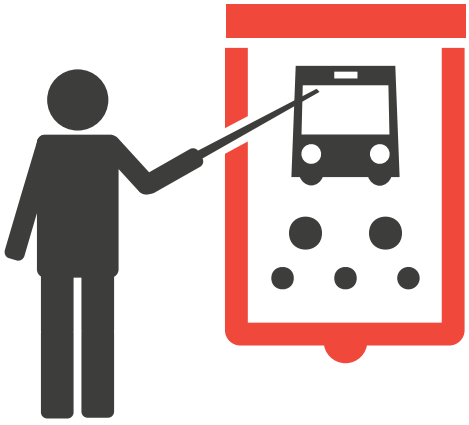
El recorrido más largo fue de **300 km** y duró **9 horas**. Se visitó el Estado de México, Hidalgo y Tlaxcala.

PILOTO 2

San Pedro La Mesa - Indios Verdes

PILOTO 3

PILOTO 4



MAPATÓN CDMX

El juego de ciudad, Mapatón CDMX, se llevó a cabo del 29 de enero al 14 de febrero de 2016. En total, participaron **3,624 usuarios** que formaron 690 equipos. Fueron mapeados **4,110 recorridos** de los cuales 2,765 fueron válidos acorde a los criterios establecidos por la mesa de trabajo.

Adicional al juego de ciudad, del 15 al 19 de febrero, los estudiantes de la Universidad Autónoma Metropolitana (Iztapalapa) y del Instituto Politécnico Nacional (Plantel UPIICSA) mapearon recorridos a cambio de recompensas específicas para cada escuela (*Tablets* para los estudiantes de la UAM Iztapalapa, y créditos de materias electivas para los estudiantes de UPIICSA).

LIMPIEZA DE DATOS

Después de 17 días de mapeo, y gracias a la participación de la ciudadanía, se generó una base de datos de los trayectos del transporte público de la Ciudad de México. Sin embargo no todos los recorridos eran válidos ni candidatos para el formato GTFS. Algunos estaban incompletos, otros tenían fallas en el registro de los puntos GPS o errores en los nombres de bases de origen o destino. Por todo lo anterior fue necesario realizar una limpieza de datos en 4 etapas:

1. Validación de recorridos para puntos:
Proceso donde se revisaban los recorridos con la finalidad de validar o invalidar los puntos generados por los concursantes. Se basó en tres criterios:

a. Mapeo de transporte público concesionado.
b. Coincidencia origen y destino.
c. Coincidencia del origen y destino con el letrero del camión.
d. Recorrido realizado de base a base.

2. Selección de recorridos candidatos a formato GTFS:

Para este proceso se convocó la participación de 10 voluntarios (programadores, geógrafos, diseñadores, entre otros) durante 3 días. Su tarea consistió en validar los recorridos tomando en cuenta los criterios mencionados y seleccionar los recorridos que tuvieran la mejor calidad.

3. Homologación de nombres de bases:

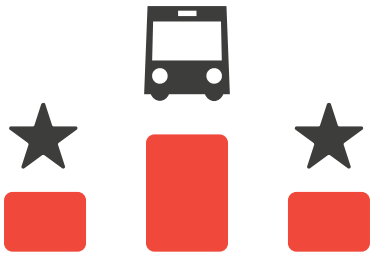
Ya seleccionados los recorridos para GTFS, se homologaron los nombres de las bases de origen y destino. Por ser una base de datos construida por diversas personas, la misma base podía tener dos o más nombres distintos. Por ejemplo, Metro Tasqueña, era a su vez Metro Taxqueña, Cetram Tasqueña, Tazkeña, entre otros.

a. Las bases que se encontraban en algún metro se cambiaron al siguiente formato Nombre (Metro). Ejemplo: Tasqueña (Metro).
b. Los nombres de los metros debían ser los registrados en la página oficial.
c. Ortografía.

4. Selección de recorridos únicos:

En algunos casos se identificaron varios mapeos de un mismo recorrido, por lo tanto, se eligió un solo mapeo por trayecto. En total, 709 recorridos seleccionados.

LOS EQUIPOS GANADORES DE MAPATÓN FUERON:



1er	NAUI	1,003,672
2do	Recórrase por favor	780,767
3er	Zaira y Ricardo	431,016

LA BASE DE DATOS DE MAPATÓN CDMX

La Ciudad de México es una de las metrópolis más grandes del mundo[2]. Entre 1950 y 2010, la CDMX ha expandido su territorio más de 30 veces. De acuerdo con datos de proyecciones de la población del Consejo Nacional de Población (Conapo), en 2010 la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) contaba con una superficie total de 7,866.1 km2 en la cual habitaban 20,116,842 de personas, población que creció a una tasa anual de 0.9% entre 2000 y 2010. De continuar esta tendencia, en 2020 la población en la ZMVM será de 22,002,472 personas que seguirán demandando una serie de bienes y servicios como seguridad y claro, el transporte público para realizar sus actividades diarias.

En una ciudad tan grande, diversa y por lo tanto compleja, la movilidad es un asunto prioritario que requiere de la atención de todos los actores sociales[3]. Al respecto, la ley de movilidad del Distrito Federal[4] menciona en su artículo 5° que:

1. Dashboard público:
En este tablero se visualizan todos los recorridos mapeados. Incluye la información recabada durante el maratón de mapeo, la prueba piloto con equipos de transportistas y mapeos posteriores de alumnos de UPIICSA y UAM Iztapalapa.

2. API:
Interfaz de Programación de Aplicaciones (API) para hacer consultas a la base de datos de Mapatón CDMX.

3. GTFS:
tomando en cuenta los mejores recorridos, se generó un archivo en formato GTFS que sirve para visualizar los recorridos de transporte público concesionado y para relacionar las posiciones geográficas con el cruce de las unidades. El GTFS es una colección de archivos en formato CSV que organiza los trazos con la frecuencia de viajes, paradas y tiempos estimados de recorrido.

EXPERIENCIAS

Mapatón fue un ejercicio dinámico en cuyo proceso se vivieron diversos aprendizajes. En la primera prueba piloto, al ser controlada, los costos fueron muy elevados. Los voluntarios recibieron viáticos y otros apoyos, además se requirió una planeación diferente. Por otro lado, Floctracker no se adaptaba a las necesidades específicas de Mapatón. A partir de esta experiencia, se decidió descentralizar el reto y convocar la participación ciudadana a través de la ludificación y el diseño de una aplicación orientada a los objetivos de Mapatón.

Por otra parte, durante el periodo del juego ciudadano, en dos ocasiones usuarios diferentes intentaron hackear el sistema agregando recorridos fantasma y puntos. Fueron bloqueados a tiempo.

Debido a la coyuntura de la visita del Papa Francisco, entre el 12 y el 17 de febrero se hicieron modificaciones en algunos trayectos, principalmente de las zonas del aeropuerto, metro Mixcoac, Indios Verdes, Martín Carrera y la Villa Basílica. Como prevención, se notificó a los usuarios a través de la aplicación y se promovió anticipar a la visita los mapeos afectados. Durante la visita se enviaron notificaciones incentivando los mapeos en otras zonas.

El equipo de Mapatón se llenó de aprendizajes cotidianos del transporte público, como que una ruta es la empresa que opera, no los trayectos que recorre, o que el “pollo” es la dama que acompaña al operador durante la prestación del servicio. Mapatón llegó a lugares como “Cotija”,

cuyo nombre proviene de una tienda con el mismo nombre o como las colonias “Verónica Castro” y “Tepetokio”. A partir de la información generada, el usuario sabrá que existe un recorrido que sale cada dos horas del Cetram San Lázaro con destino a Huatusco, Veracruz.

Mapatón CDMX fue un gran reto. No solo por la magnitud y complejidad del transporte público en la Ciudad de México sino por todas sus implicaciones. Mapatón CDMX llevó a pensar de manera diferente, hacer cosas que nadie había hecho, trabajar en equipo gobierno y sociedad civil y sobre todo a realizar cambios culturales, cambios importantes en la forma de hacer las cosas para llegar a una solución de ciudad.

Mapatón fue un esfuerzo colaborativo entre gobierno y sociedad civil de un año. 10 organizaciones donaron más de 7,000 horas de trabajo, esfuerzo y recursos con el objetivo de generar la base de datos abierta de los recorridos de transporte público concesionado.

En **17 días, 286 usuarios** mapearon **4,110 recorridos**. En total fueron mapeados **51,308 km**, lo equivalente 1.2 vueltas a la tierra. Se mapeó durante **685,188 minutos**, es decir, **474 días**, lo equivalente a **1.3 años**.

Hemos dado el primer paso. Tenemos una base de datos. Mapatón es un éxito. Mapatón es de todos.

IMPACTO POTENCIAL

La información generada por Mapatón, es potencialmente útil para varios sectores:

Emprendedores	Desarrollar productos y servicios que resuelvan las necesidades tanto de gobierno como de los ciudadanos y que ayuden a mejorar el sistema de transporte.
	Cruzar las bases de datos para entender las necesidades del mercado y promover la creación de otras compañías.
	Integrar la información para añadir valor a sus empresas.
Gobierno	Desarrollar políticas de manejo de datos en campos como la movilidad, desarrollo económico y seguridad.
	Generar un sistema de actualización automática de rutas de transporte público concesionado.
	Optimizar la planeación de los trayectos de las rutas de transporte público.
	Regulación del transporte público concesionado identificando rutas piratas.
	Mejorar la calidad en el servicio público incluyendo su seguridad.
	Combatir la corrupción a través de los datos disponibles sobre el transporte público concesionado (registrados y no registrados).
Académicos	Análsis y estudios sobre la movilidad en la CDMX tales como: seguridad, oferta y demanda de infraestructura, desarrollo urbano basado en el transporte, entre otros temas.
	Recomendación de política pública.
	Simulaciones de mapas y flujos del transporte público.
Sociedad Civil	Creación de mecanismos que incentiven el uso de estos datos para resolver problemas de ciudad, tales como los Hackatones.
	Complementar esta información con otros datos para analizar sistemas complejos.
	Tener y desarrollar mapas para hacer más efectivo el transporte.

RECURSOS

165,000 pesos
en premios.

150,000 pesos
de logística de levantamiento de datos.

152 personas involucradas
(integrantes del grupo de trabajo, enlaces Cetram, voluntarios).

4,028 horas de trabajo de sociedad civil y **3470** de gobierno, lo que da un total de **7,498 horas de trabajo en equipo.** Equivalente a un monto aproximado de **2,999,200 pesos** en recursos humanos

Donativos en especie como impresiones, papelería, tablets, tiempo aire de celular, stickers, alimentos, café, entre muchas otras cosas más

VISIÓN 2025

¿Cómo imaginas que será la Ciudad de México en el 2025 temas de movilidad?

"El Transporte Público se desarrollará con una visión empresarial y en retroalimentación permanente con los usuarios. Los usuarios del transporte serán conscientes de que la información le genera mejores resultados a todos y, por ello, contribuirán voluntariamente a la generación de datos".

Humberto Fuentes
Director General de Invernaideas S.C.

"Inteligente. Será una ciudad en la que el mayor valor como insumo de información será su población metropolitana. Esto debido a que actualmente ya es una realidad las smart cities y México formará parte de algo que hoy en día se conoce como bloque de países emergentes (BRIC). Su gobierno está apostando por la juventud e innovación como parte del eje medular de su estructura".

Jonathan González
Innovación Tecnológica en SEMOVI.

"En el 2025, por lo menos, el cincuenta por ciento de la población usa transporte público como el medio privilegiado para su movilidad por la ciudad y la zona metropolitana. Los operadores de las unidades de transporte público están capacitados y respetan los derechos de los usuarios. Los tres niveles de gobierno cuentan con un sistema de información sobre la movilidad, que les permite orientar las políticas públicas para el corto, mediano y largo plazo".

Angélica Garnica
Directora General en Planeación y Desarrollo.

ACERCA DE

La Secretaría de Movilidad (SEMOVI):

La Secretaría de Movilidad es la encargada de formular y conducir el desarrollo integral del transporte, controlar el autotransporte urbano, así como planear y operar las vialidades en el Distrito Federal. SEMOVI contribuye al desarrollo económico y social de la Ciudad de México, a través de garantizar un servicio eficiente y de calidad para el traslado de personas y bienes, así como una infraestructura vial adecuada a la dinámica de las necesidades de la capital de la República, con un enfoque metropolitano, bajo los principios de honestidad, transparencia y con apego a la ley y el servicio público con el fin de elevar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Laboratorio para la Ciudad:

El LAB es el área experimental del Gobierno del Distrito Federal que reúne a personas de diferentes disciplinas y continuamente colabora con expertos nacionales e internacionales. Promueve de forma estratégica el capital creativo y el talento ciudadano de la Ciudad de México, vinculándolo con otras mentes e iniciativas brillantes en otras partes del mundo.

Centros de Transferencia Modal (CETRAM):

CETRAM es el espacio físico que forma parte de la infraestructura urbana, donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros destinados a facilitar a las personas el transbordo de un modo a otro para continuar su viaje. La misión consiste en proporcionar espacios eficientes y seguros que permitan una conexión ágil entre dos o más modos de transporte público. CETRAM es la coordinación incorporada a la Oficialía Mayor del Distrito Federal (OM) encargada de gestionar todo lo relativo al funcionamiento de los 47 Centros de Transferencia Modal que se encuentran en la Ciudad de México.

PIDES: Innovación Social:

Es una plataforma de innovación y creatividad social que acelera el cambio para que las ciudades sean más abiertas, sustentables e inclusivas. Los procesos de PIDES se basan en los principios de design and systems thinking (pensamiento sistémico, pensamiento de diseño), el uso estratégico de la tecnología y la creación colaborativa entre sectores. Los proyectos de PIDES añaden valor en temas de gobernanza, participación ciudadana, cambio climático, educación y salud.

Planeación y Desarrollo:

Es una sociedad civil integrada por un grupo de profesionales especializados para proporcionar servicios de capacitación, consultoría, desarrollo y evaluación en materia de seguridad universitaria, seguridad escolar, prevención social de las violencias y movilidad segura.

ITDP México:

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), fundado en 1985, es un organismo internacional sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global. La organización trabaja con autoridades locales y nacionales, con el objetivo de promover soluciones de transporte que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, la pobreza, los tiempos de traslado, los accidentes de tráfico y, con ello, mejorar el desarrollo económico y la calidad de vida en las ciudades en donde tenemos presencia.

M+Urbano:

Equipo multidisciplinario enfocado al diseño y desarrollo del espacio público. Trabajan convencidos del cambio que el diseño es capaz de detonar. Apuestan por espacios y elementos de excelencia, que respondan y aporten a su contexto. Por este motivo m+urbano desarrolla proyectos integrales y ofrece mobiliario urbano de la más alta calidad.

Transconsult:

Firma de consultoría en ingeniería, para el desarrollo, planeación, proyección, instrumentación y operación de proyectos en materia de transporte e infraestructura, colocándose como una de las principales empresas del ramo en México. La integración de todas las áreas y la experiencia de su personal, permite a Transconsult brindar soluciones creativas y exitosas a los distintos retos de la ingeniería, incluyendo los aspectos legales, económicos y financieros.

Urban Launchpad:

Organización que a través de su aplicación Flocktracker, realiza un crowdsourcing guiado, una técnica de recolección experimental de datos, donde los usuarios se vuelven sensores para generar información que ayude a mejorar el transporte público de la ciudad.

Ally:

Empresa que se dedica a obtener datos de movilidad urbana, incluso en países emergentes con datos limitados. Construye una plataforma de movilidad urbana. Generan soluciones B2C y B2B para las empresas de transporte, proporcionándoles productos digitales y soluciones de movilidad a la carta.