

Programación BASE 2022

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
--------------------	--------	--------------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Diagnóstico General	<p>La prestación del servicio público de transporte de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de Pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes, con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de estas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar de haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluso la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor, es necesaria la compra de al menos 500 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de las partes que se reconstruyen en los centros especializados hacia su módulo y auxiliar en la supervisión cotidiana en sus rutas para ser más eficientes en el servicio que se brinda a la ciudadanía. En el caso de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieren atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo los servicios Metrobús y Escolar, para ello es indispensable contar con unidades de</p>
Visión	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario	E088		OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)								
Objetivo	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad			11					
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público			Ciudades y comunidades sostenibles					
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	052	OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Planeación Operativa	
Problema Definido	Se presta un servicio deficiente, insuficiente, altamente contaminante, inseguro y no económico a la población de escasos recursos que vive en las zonas periféricas de la Ciudad de México que no enlaza con otros medios de transporte, y con insuficiente conocimiento sobre el respeto de los derechos humanos y la equidad de género.
Población Objetivo o de Enfoque	De acuerdo con la misión organizacional de la Red de Transporte de Pasajeros, la población o área de enfoque son las personas de escasos recursos que habitan la periferia de la Ciudad de México.
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reparar la infraestructura del 100% de los Módulos operativos;</li> <li>2. Se prevé una mayor participación del parque vehicular en ruta a fin de alcanzar 88'535,792 de pasajeros anuales (incluye gratuidad) a través de una mayor eficiencia de un 80% de unidades en ruta en días hábiles y un 60% de este en días inhábiles; con lo cual se incrementarán los niveles de recaudación.</li> <li>3. Continuar con la reasignación de rutas y número de unidades a fin de cubrir necesidades del usuario en lugares de mayor demanda y aumentar la frecuencia y reducir los tiempos de recorrido.</li> <li>4. Dar mantenimiento preventivo y correctivo al parque vehicular operable (95% del parque vehicular programado).</li> <li>5. Reducir frecuencias de paso, mayor y mejor señalización con información necesaria para las personas usuarias, lo cual brinde certeza sobre el tipo de servicio, la ubicación, el ascenso o descenso, y los destinos, con el fin de aumentar el número de pasajeros transportados.</li> <li>6. Coadyunar con otro medio de transporte de la Ciudad de México, con la unificación de la forma de pago con tarjetas inteligentes (sistema de peaje).</li> <li>7. Continuar con la adquisición de autobuses nuevos, con unidades de tecnología de punta, con capacidad para atender el servicio en áreas periféricas en rutas planas, de alta y mediana montaña, con dispositivos especiales para usuarios con alguna discapacidad.</li> <li>8. Capacitación en materia de conducción de autobuses, atención al público usuario) al personal operativo para una mejor atención al usuario, para un viaje confiable y seguro, así como en materia de igualdad de género y de derechos humanos que permitan la reconstrucción de espacios de convivencia, la inclusión social, la no discriminación y el respeto de los derechos de la población usuaria.</li> <li>9. Equipar los talleres de mantenimiento y reconstrucción de partes con equipo especializado y herramientas que permitan agilizar las actividades de mantenimiento, a través de la adquisición para sustituir aquellos que por su obsolescencia ya no son útiles.</li> <li>10. A fin de mejorar el servicio que se presta en las 104 rutas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, es necesario adquirir nuevas motocicletas para el personal de supervisión del servicio, debido a que con el que se cuenta ha rebasado su vida útil y el del mantenimiento al mismo resulta muy costoso, además por la inseguridad para realizar las actividades de supervisión.</li> <li>11. Continuar prestando apoyo al STC-Metro y a Transportes Eléctricos de la Ciudad de México en suspensión de sus servicios o por mantenimiento a su red.</li> <li>12. Continuar con las medidas de protección por la pandemia del SARS COV2, COVID19.</li> <li>13. Renovar 6 grúas para arrastre de las unidades de reciente adquisición.</li> </ol>
Valor Público Generado	La población ubicada en las zonas conurbadas y de escasos recursos, cuentan con un servicio de transporte de pasajeros rápido, seguro, confortable y de calidad a bajo costo.

Plan de Acción del Programa Presupuestario							
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación			
88,535,792	Porcentaje de avance en la programación de transporte de pasajeros por autobús	(Pasajeros transportados para el periodo/Total de pasajeros proyectados al año)*100% ((PT)/88535792)*100= X%	Porcentaje	Datos estadísticos de la Gerencia de Operación del Servicios de la Red de Transporte de Pasajeros, Informes trimestrales; Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).			
1er Trimestre Meta Programada	24.3%	2do Trimestre Meta Programada	50.9%	3er Trimestre Meta Programada	75.5%	4to Trimestre Meta Programada	100.0%

Programación  
**BASE 2022**

Unidad Responsable	10PDR	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>		<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>
Total de pasajeros a transportar a Mediano y Largo Plazo: 543,445,527		Los usuarios de las zonas periféricas de la Ciudad de México cuentan con un servicio de transporte a bajo costo que los transporta a su destino en el menor tiempo posible, seguro, confortable y de calidad.
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		<b>17 Acciones</b>
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>
Elaborar los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al parque vehicular operable, para cumplir con el 95% de los servicios preventivos programados para la flota vehicular.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 2</b>		<b>Responsable(s)</b>
Adquisición de 168 autobuses nuevos (112 unidades para su asignación a las Modalidades Ordinario y Expreso (rutas planas, media y alta montaña); 50 unidades tipo escolar para prestar servicios especiales, servicios PROTE; y 6 autobuses tipo articulado al servicio de Metrobús).	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 3</b>		<b>Responsable(s)</b>
Adquisición de 11 motocicletas cilíndrica 250 para la Supervisión en ruta; y adquisición de 6 grúas para arrastre de las unidades por descomposturas en ruta principalmente.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 4</b>		<b>Responsable(s)</b>
Adquisición de la herramienta y equipo especializados para dar mantenimiento tanto preventivo como correctivo a los sistemas de inyección diésel con fuel común; así como, a los sistemas tratamiento de gases de escape que cumplen con la normatividad Euro VI en el Centro de Control Ambiental; así como equipo para el lavado de autobuses (lavadoras).	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 5</b>		<b>Responsable(s)</b>
Llevar a cabo la reconstrucción de partes del autobús internamente	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento.
<b>Acción 6</b>		<b>Responsable(s)</b>
Realizar servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a todas estaciones de auto consumo, ubicadas en los 7 Módulos Operativos.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 7</b>		<b>Responsable(s)</b>
Rehabilitar y mantener infraestructura y equipo de los talleres de mantenimiento.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 8</b>		<b>Responsable(s)</b>
Rehabilitar los centros de lavado de 5 Módulos Operativos y automatizar el lavado de unidades en dos Módulos Operativos.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 9</b>		<b>Responsable(s)</b>
Realizar 142,952 servicios de desinfección a unidades en los 7 Módulos Operativos.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 10</b>		<b>Responsable(s)</b>
Reasignación del Parque vehicular necesarios para cubrir todas las rutas de la Red en los horarios de servicio completos.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 11</b>		<b>Responsable(s)</b>
Brindar capacitación a personal operativo para hacer eficiente la programación de los servicios incluyendo el número de operador para hacer eficiente la programación de los servicios incluyendo el número de operadores y unidades disponibles.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 12</b>		<b>Responsable(s)</b>
Homologar la programación de unidades y operadores en todos los Módulos Operativos.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 13</b>		<b>Responsable(s)</b>
Incrementar las corridas en L1 con unidades biarticuladas de Metrobús y (al menos 2 más), y cumplir el km programado por Metrobús en todas las líneas.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 14</b>		<b>Responsable(s)</b>
Reactivar el Sistema de Rastreo Satelital, con la adquisición de cámaras de vigilancia y comunicación por radio en las unidades que comprenden el parque vehicular de este Organismo, de acuerdo a las necesidades de cada tipo de servicio.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 15</b>		<b>Responsable(s)</b>
Elaborar un programa para la adecuada señalización que permita a las personas usuarios dar orientación sobre el tipo de servicio, la ubicación, el ascenso o descenso, los destinos, etc., para facilitar la acertada toma de decisiones sobre su viaje.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
<b>Acción 16</b>		<b>Responsable(s)</b>
Contar con los insumos necesarios como las refacciones necesarias para mantenimiento preventivo y correctivo a los autobuses, así como los combustibles y lubricantes para su operación.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 17</b>		<b>Responsable(s)</b>
Adquisición de Validadores (Peaje) para su instalación en los autobuses nuevos que se comprarán.	Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
	Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento; y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para la elaboración de Programación Base 2022

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	<p>La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar y adquirir de 18 articuladas y 10 biarticuladas para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor; es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de las partes que se reconstruyen en los centros especializados hacia su módulo y auxiliar en la supervisión cotidiana en sus rutas para ser más eficientes en el servicio que se brinda a la ciudadanía. En el caso de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieren atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo los servicios Metrobús y Escolar, para</p>
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>	M001		ACTIVIDADES DE APOYO ADMINISTRATIVO								
<b>Objetivo</b>	Contar con el personal operativo y administrativo que actúe con profesionalismo con honradez para otorgar un servicio de transporte de pasajeros eficaz y eficiente.										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024</b>	EJE	3	Más y Mejor Movilidad				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		16		
	SUB EJE	1	Integrar				Paz, justicia e instituciones sólidas				
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público								
<b>Finalidad</b>	3	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	5	Transporte	<b>Subfunción</b>	1	Transporte Por Carretera	<b>Actividad Institucional</b>	104	ADMINISTRACIÓN DE CAPITAL HUMANO

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	Falta de personal capacitado que permita otorgar un servicio de transporte a los usuarios eficiente, dinámico, que sea amable y que respete la igualdad de género y los derechos humanos del usuario.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	La plantilla personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.
<b>Objetivos Operativos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Contar con el personal operativo (operadores y operadoras de autobuses), de mantenimiento (mecánicos en las diferentes ramas) y administrativo necesario y suficiente.</li> <li>2. Capacitar al personal operativo y administrativo para una mayor atención al usuario, para un viaje confiable y seguro</li> <li>3. Continuar la capacitación del personal del Organismo en materia de igualdad de género y de derechos humanos para mejorar los servicios de transporte público de pasajeros que ofrece la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, que permita la reconstrucción de espacios de convivencia, la inclusión social, la no discriminación y el respeto de los derechos de la población usuaria y la comunicación de ésta con la Dirección de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.</li> <li>4. Otorgar el salario y prestaciones sociales al personal como lo establecen la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social (IMSS).</li> <li>5. Cumplir con las disposiciones en materia de impuestos derivados de la relación laboral.</li> </ol>



Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
<b>Valor Público Generado</b>	Se cuenta con el personal necesario, suficiente, eficaz, eficiente que permite la prestación del servicio de transporte en las zonas conurbadas y de escasos recursos	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
91%	Porcentaje de la plantilla de personal autorizada con pagos y prestaciones cumplidas por parte del RTP	((Total de personal con pagos y prestaciones cumplidas)/(total de plantilla autorizada 4675))*100	Porcentaje	Datos estadísticos de la Gerencia de Administración de Capital Humano de la Red de Transporte de Pasajeros, Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
93%		91%		91%
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		91%		
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>			<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>	
4675 empleados que representaría el 100% de la plantilla autorizada			Se cuenta con el personal capacitado necesario y suficiente para otorgar el servicios de transporte.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		<b>7 Acciones</b>		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Llevar a cabo la contratación del personal capaz y necesario conforme a la plantilla autorizada, reduciendo las brechas entre hombres y mujeres.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 2</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Llevar a cabo la revisión salarial y otorgamiento de prestaciones conforme a las Condiciones Generales de Trabajo que rigen en la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 3</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Dar capacitación al personal operativo y administrativo en materia de operación de autobuses y en materia administrativa.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 4</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Efectuar el Pago de nóminas y prestaciones al personal operativo y administrativo.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 5</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Realizar las pruebas antidoping a los operadores de autobús para el otorgamiento de licencias de manejo.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 6</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Realizar la Convocatoria de Becas Educativas a Hijos de Trabajadores Sindicalizados (Promedio de 9.0); otorgar el apoyo para la celebración del Evento Conmemorativo del Día del Niño para los Hijos de los Trabajadores Sindicalizados (Actividades Recreativas, Entretenimiento y Alimentos); y realizar la Convocatoria para Apoyo Económico de Compra de Útiles Escolares para Hijos de Trabajadores de Base y		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 7</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Efectuar las estimaciones necesarias que solicite el Área Jurídica de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México para pago de Laudos Laborales y retenciones correspondientes		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez y Mtro. José Ricardo Trujillo Herrera	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas; y Director Ejecutivo Jurídico y Normativo.	

ELABORÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para atender la Programación Base 2022



Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19: 1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar que haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluye la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor; es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieran atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo los servicios Metrobús y Escolar, para ello es indispensable
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		N001		CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN CIVIL							
Objetivo		Contar con la certificación oficial de los Programas de Protección Civil de todas las instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.									
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024		EJE	3	Más y Mejor Movilidad				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		16	
		SUB EJE	3	Proteger							
		SUBSUB EJE	1	Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta							
Finalidad	1	Gobierno	Función	7	Asuntos De Orden Público Y De Seguridad Interior	Subfunción	2	Protección Civil	Actividad Institucional	002	GESTIÓN INTEGRAL DE RIESGOS EN MATERIA DE PROTECCIÓN CIVIL

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	Los Programas de Protección Civil no están actualizados con los elementos necesarios para la Gestión Integral de Riesgos para su certificación, por lo que no se tiene certeza en la seguridad de las instalaciones y las acciones a seguir ante cualquier emergencia o siniestro, lo que pone en riesgo la integridad de las personas.



Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	El personal del Organismo tiene conocimiento amplio y preciso de los programas de protección civil que se tienen y por consiguiente el actuar ante emergencias o siniestros.	
<b>Objetivos Operativos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reducir la brecha de desigualdad de género en la Gestión Integral de Riesgos.</li> <li>2. Validación del Programa Interno de Protección Civil. Capacitación en materia de protección civil.</li> <li>3. Llevar a cabo los "Programas Internos de Protección Civil", con el fin de realizar acciones preventivas y reactivas para la recuperación ante fenómenos naturales, en los módulos operativos y áreas de oficinas centrales de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.</li> <li>4. Capacitar a las personas servidoras públicas en materia de Gestión Integral de Riesgos que integran las brigadas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.</li> <li>5. Adquisición de materiales y equipos necesarios para el desarrollo de las actividades de los brigadistas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.</li> </ol>	
<b>Valor Público Generado</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con los programas necesarios de Protección Civil, que permiten tener certeza sobre la seguridad de las instalaciones de mismo y protección del personal.	

**Plan de Acción del Programa Presupuestario**

Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Índice que mide el avance en los Programas de Protección Civil de RTP certificados (21)	(Índice General de Acciones*MetaProgramada para certificar los programas de Protección Civil actualizados=Programas Certificados	Porcentaje	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT). Controles estadísticos de la Gerencia de Servicios de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
25%		56%		94%
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		100%		
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>			<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>	
21 Programas de Protección Civil Certificados actualizados			La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, cuenta con los programas necesarios de Protección Civil, que permiten tener certeza sobre la seguridad de las instalaciones de mismo y protección del personal.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			4 Acciones	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Elaborar los Programas de Protección Civil internos, con el fin de realizar acciones preventivas y reactivas para la recuperación ante fenómenos naturales, en los módulos operativos y áreas de oficinas centrales de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Presentación ante las instancias normativas el Programa de Protección Civil para su validación y certificación.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 3</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Capacitación en Materia de Protección Civil al personal que integra las brigadas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, a fin de que se difunda a todo el personal.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Acción 4</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Adquisición de materiales y equipos necesarios para el desarrollo de las actividades de los brigadistas del Organismo.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para atender la elaboración de Programación Base 2022

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	<p>La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar que haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluye la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor, es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas, actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieren atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo los servicios Metrobús y Escolar, para ello es indispensable contar</p>
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>	<b>0001 ACTIVIDADES DE APOYO A LA FUNCIÓN PÚBLICA Y BUEN GOBIERNO</b>										
<b>Objetivo</b>	Tener el Manual Administrativo y Procedimientos administrativos adecuados permitirán llevar a cabo una administración de los recursos con eficiencia y eficacia para adquirir los bienes y servicios necesarios para la operación del servicio de transporte público.										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024</b>	EJE	3	<b>Más y Mejor Movilidad</b>				<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>		<b>11</b>		
	SUB EJE	2	<b>Mejorar</b>						Ciudades y comunidades sostenibles		
	SUBSUB EJE	6	<b>Mejora en la atención ciudadana</b>								
<b>Finalidad</b>	3	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	5	Transporte	<b>Subfunción</b>	1	Transporte Por Carretera	<b>Actividad Institucional</b>	001	<b>FUNCIÓN PÚBLICA Y BUEN GOBIERNO</b>

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	La falta de procedimientos administrativos adecuados que ayuden a evitar riesgos, no permiten el actuar de los servidores públicos con legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, transparencia, control y rendición de cuentas, no permite tener con oportunidad los bienes y servicios que se requieren para operación del transporte de pasajeros.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	La escasa determinación de procesos administrativos en estricto apego a los criterios de legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, resultados, transparencia, control y rendición de cuentas, no permite tener con oportunidad los bienes y servicios que se requieren para el apoyo a la operación del transporte de pasajeros.
<b>Objetivos Operativos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tener los procedimientos administrativos necesarios para llevar a cabo la administración de los recursos materiales y financieros que permitan la adquisición de bienes y servicios necesarios para el apoyo a la operación del servicio.</li> <li>2. Establecer procedimientos organizacionales y administrativos que permitan mejorar y simplificar las tareas institucionales, así como la optimización de los recursos.</li> <li>3. Fomentar la transversalidad de género en los procesos administrativos.</li> <li>4. Llevar a cabo una adecuada gestión administrativa que contribuya a la Operación del Servicio.</li> <li>5. Desarrollar los mecanismos institucionales que garanticen que en todo el ciclo de la política pública y la cultura institucional así como los programas, proyectos y servicios que impulsen los Entes públicos del Gobierno de la Ciudad de México hayan incorporado la perspectiva de género, con el fin de garantizar los Derechos Humanos de las mujeres y las niñas.</li> <li>6. Llevar a cabo las actividades administrativas de la Red de Transporte de Pasajeros desde la perspectiva de Igualdad de Género y respeto a los Derechos Humanos.</li> </ol>

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
<b>Valor Público Generado</b>	Se cuenta con los procesos administrativos necesarios que permiten actuar con estricto apego a los criterios de legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, transferencia, control y redición de cuentas, para contar con los bienes y servicios oportunamente que contribuyen a la transportación de pasajeros.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Índice de Avance de acciones para eficientar la administración de RTP	Índice ((A1+ A2) *15%) + ((A3+A4+A5)*50%) + (A6*10%)+(A7*15%)+(A8*10%)	Porcentaje	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT). Integración de Expedientes de las Adquisiciones realizadas bajo el Programa de Adquisiciones
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
25%		55%		70%
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		
100%		100%		
<b>Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo</b>		<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>		
Acciones que se llevarán a cabo para eficientar la administración de RTP 16		Se cuenta con los procedimientos administrativos necesarios que permiten una gestión transparente.		
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		<b>8 Acciones</b>		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Actualizar el Manual de Organización del Organismo, mejorando los procedimientos para una buena gestión administrativa, solicitar autorización ante las instancias respectivas y llevar a cabo su difusión al interior del la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 2</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Participación en la determinación de la Matriz de Riesgos y dar seguimiento.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 3</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Elaborar el Programa de Adquisiciones de bienes y servicios, conforme lo requiere la operación del Servicio.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 4</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Efectuar estudios de mercado para obtener los mejores precios y calidad de los bienes y servicio que se requieren.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 5</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Por sobre otro proceso, llevar a cabo Licitaciones Públicas para la adquisición de bienes y servicios.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 6</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Llevar a cabo dos veces al año el levantamiento del inventario de bienes	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 7</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Llevar a cabo los procesos de Licitación Pública de bienes en desuso y materiales de desecho.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
<b>Acción 8</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Llevar a cabo la adquisición de equipo de cómputo necesario y aditamentos especiales para sustituir todo el equipo que está obsoleto.	Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
	Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		

ELABORÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para atender la elaboración de Programación Base 2022

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

## Planeación Estratégica Marco

<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	<p>La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar que haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluye la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor: es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de las partes que se reconstruyen en los centros especializados hacia su módulo y auxiliar en la supervisión cotidiana en sus rutas para ser más eficientes en el servicio que se brinda a la ciudadanía. En el caso de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieren atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo</p>
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

## Programa Presupuestario y su Alineación

<b>Programa Presupuestario</b>	<b>P001</b>	<b>PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS NIÑAS Y MUJERES</b>									
<b>Objetivo</b>	Dar a conocer los derechos humanos al personal de Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México permitirá evitar la no discriminación y violencia hacia las niñas y las mujeres en el servicio de transporte que se presta										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	<b>EJE</b>	<b>3</b>	<b>Más y Mejor Movilidad</b>				<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>	<b>5</b>			
	<b>SUB EJE</b>	<b>2</b>	<b>Mejorar</b>					Igualdad de género			
	<b>SUBSUB EJE</b>	<b>6</b>	<b>Mejora en la atención ciudadana</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>1</b>	Gobierno	<b>Función</b>	<b>2</b>	Justicia	<b>Subfunción</b>	<b>4</b>	Derechos Humanos	<b>Actividad Institucional</b>	<b>003</b>	TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

## Planeación Operativa



1 de 2

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
<b>Problema Definido</b>	Insuficiente conocimiento sobre los Derechos Humanos y la no discriminación origina que aún no se haya logrado erradicar la violencia contra las niñas y las mujeres.	
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Las Operadoras y Operadores de autobuses de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México tienen conocimiento amplio y preciso sobre derechos humanos e igualdad de género.	
<b>Objetivos Operativos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fomentar el conocimiento de los Derechos Humanos y la no discriminación entre hombres y mujeres del Organismo.</li> <li>2. Promover mediante la capacitación y difusión continua que los usuarios y personas servidoras públicas de la RTP, incorporen en sus actividades diarias el ejercicio del respeto a los Derechos Humanos.</li> <li>3. Brindar la capacitación y difusión al interior del Organismo en materia de Igualdad de Género y no discriminación.</li> </ol>	
<b>Valor Público Generado</b>	El Personal del Organismo tiene conocimiento pleno sobre los Derechos Humanos y la Igualdad de Género.	

## Plan de Acción del Programa Presupuestario

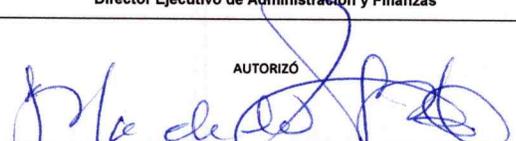
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación	
100%	Medición de los cursos de Capacitación en Materia de Derechos Humanos de las Mujeres y de Atención de Calidad con Perspectiva de Género	$((A1 + A2)/3 \text{ cursos programados}) * 100$	Porcentaje	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT): así como estadísticas de la Gerencia de Administración de Capital Humano de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.	
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>	
0%		67%		100%	
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>				100%	
<b>Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo</b>			<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>		
Tres Cursos de capacitación al personal del Organismo en Materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género y de Atención de Calidad con Perspectiva de Género.			El personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México conoce plenamente los Derechos Humanos de las Mujeres e Igualdad de Género.		
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			2 Acciones		
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Capacitar al personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (Operadoras y Operadores) sobre Derechos Humanos de las Mujeres.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Capacitar a las Personas Servidoras Públicas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México en Materia de Atención de Calidad con Perspectiva de Género			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	

ELABORÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para atender la elaboración de Programación Base 2022

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

## Planeación Estratégica Marco

<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	<p>La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar que haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluye la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor; es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de las partes que se reconstruyen en los centros especializados hacia su módulo y auxiliar en la supervisión cotidiana en sus rutas para ser más eficientes en el servicio que se brinda a la ciudadanía. En el caso de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieren atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo</p>
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

## Programa Presupuestario y su Alineación

<b>Programa Presupuestario</b>	<b>P002</b>	<b>PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS</b>									
<b>Objetivo</b>	Que el personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México tenga el conocimiento preciso sobre derechos humanos e igualdad de derechos para otorgar el servicio de transporte de pasajeros con calidad y trato igualitario a mujeres y hombres.										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	<b>EJE</b>	<b>3</b>	<b>Más y Mejor Movilidad</b>					<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>	<b>10</b>		
	<b>SUB EJE</b>	<b>2</b>	<b>Mejorar</b>						Reducción de las desigualdades		
	<b>SUBSUB EJE</b>	<b>6</b>	<b>Mejora en la atención ciudadana</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>1</b>	Gobierno	<b>Función</b>	<b>2</b>	Justicia	<b>Subfunción</b>	<b>4</b>	Derechos Humanos	<b>Actividad Institucional</b>	<b>004</b>	TRANSVERSALIZACIÓN DEL ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS

## Planeación Operativa



Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
<b>Problema Definido</b>	Insuficiente conocimiento sobre los Derechos Humanos incorporando la perspectiva de género, origina discriminación entre mujeres y hombres y por consecuencia incita a la violencia.	
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	El personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México tiene conocimiento amplio y preciso de los derechos humanos con perspectiva de igualdad de género.	
<b>Objetivos Operativos</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Desarrollar los mecanismos institucionales que garanticen que se haya incorporado la perspectiva de género en programas y proyectos del Organismo, con el fin de garantizar los Derechos Humanos de las mujeres y las niñas.</li> <li>2. Promover la formación continua al personal del Organismo sobre Derechos Humanos, violencia contra las mujeres, lenguaje incluyente, perspectiva de género y no discriminación.</li> <li>3. Llevar a cabo cursos de capacitación para los servidores públicos en materia de Derechos humanos y promoción de programas integrales para eliminar las desigualdades de género.</li> </ol>	
<b>Valor Público Generado</b>	Los funcionarios públicos de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, conocen los derechos humanos que garantizan la igualdad de género y la no discriminación.	

**Plan de Acción del Programa Presupuestario**

Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Medición del avance en los cursos de capacitación en materia de derechos humanos e igualdad de derechos	(A1/2 Total de cursos programados)*100	Porcentaje	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT). Estadísticas de la Gerencia de Administración de Capital Humano de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
0%		50%		100%
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>		
100%		El Organismo cuenta con personal que conoce los derechos humanos y la perspectiva de género que se traduce en comportamiento adecuado en la prestación del servicio que se presta.		
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>		<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		
Dos Cursos de capacitación al personal la Red de Transporte de Pasajeor de la Ciudad de México en Materia de Derechos Humanos e Igualdad de Derechos		1 Acción		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Capacitar en materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género y no discriminación a los servidores públicos Red de Transporte de Pasajeor de la Ciudad de México.		Nombre (s) Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
		Cargo Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		

ELABORÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ  
  
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para para atender la elaboración de Programación-Base 2022

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10PDRT</b>	<b>RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)</b>
---------------------------	---------------	---

**Planeación Estratégica Marco**

<b>Misión</b>	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
<b>Diagnóstico General</b>	<p>La prestación del servicio público de transportación de pasajeros en la Ciudad de México, corresponde de origen al Gobierno, dicho servicio se presta mediante actividades organizadas tendientes a satisfacer las necesidades de traslado de la población, en forma obligatoria, regular, continua y uniforme, para que los habitantes de la Ciudad de México tengan acceso a los beneficios del desarrollo urbano. Ante la necesidad de satisfacer el interés general en la materia, se creó una Red de Transporte Público de pasajeros con autobuses para las zonas periféricas de la Ciudad, con la finalidad de atender preferentemente a la población vulnerable, así como de articular su conexión con otros sistemas de transporte, bajo los principios de seguridad, confort y calidad. Es así que se crea la Red de Transporte de Pasajeros que inició operaciones a partir del día uno de marzo del año 2000, con 2,600 trabajadores, 860 autobuses distribuidos en 75 rutas, 7 módulos operativos y 3 talleres especializados. Sin embargo, la operación actual del Organismo no cumple completamente con sus objetivos, enmarcados en la misión y visión del mismo, respecto a prestar un servicio seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente a población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad. El principal reto que enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible, seguro y con bajos niveles de contaminantes; con el objetivo principal de dar atención a la población ubicada en las zonas periféricas de la Ciudad de México, para lo cual se deben atender las siguientes dificultades, incrementadas aún más por la emergencia sanitaria por el SARS COV2, COVID-19:</p> <p>1. Obsolescencia del Parque vehicular: A la fecha, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con un Parque Vehicular total de 1,459 unidades para el servicio de transporte de pasajeros, de los cuales 63 unidades están consideradas como CHATARRA ya no prestan servicio y se encuentran en proceso de baja, por lo que las unidades asignadas al servicio Parque Vehicular Operable es de 1,254 unidades para la atención de las 104 rutas autorizadas (no considera unidades articuladas y biarticuladas que prestan servicio en corredores de Metrobús), de éstas 514 unidades han superado su vida útil al tener una antigüedad en promedio de 15 años, lo que representa más del 40.98% del total de parque vehicular que aún presta servicio. Con la creciente demanda de la ciudadanía es necesario modernizar e incrementar los modos accesibles, cómodos y seguros en el ámbito del transporte, a pesar de haber comenzado esta modernización a partir de 2019-2020 con la adquisición de 297 autobuses nuevos incluye la adquisición de 18 articulados y 10 biarticulados para Metrobús, de última tecnología, equipados con aditamentos para hacer accesible el traslado de todos los usuarios que lo requieran, priorizando a personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas y niños; programa de adquisición que se suspendió en 2021, ante la caída de ingresos a nivel Nacional. De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad 2019-2024 provisional, RTP tiene como meta la compra de 800 unidades nuevas y el Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad en la Ciudad de México presentado el 03 de junio de 2019, que dentro de sus objetivos incluye que en el año 2024 el 100% de la flota de transporte público debe tener 12 años o menos, así como 80% de la flota de organismos públicos con Euro V o mayor, es necesaria la compra de al menos 503 unidades adicionales, para poder sustituir el parque vehicular que ha cumplido su vida útil. Cabe señalar que adicional, se requiere la renovación de las 99 unidades Escolares, las cuales ya cumplieron su vida útil y no pueden continuar brindando el servicio de transporte escolar, así mismo se requieren unidades tipo pick up a cada módulo operativo para realizar el traslado de refacciones de los almacenes o de las partes que se reconstruyen en los centros especializados hacia su módulo y auxiliar en la supervisión cotidiana en sus rutas para ser más eficientes en el servicio que se brinda a la ciudadanía. En el caso de Metrobús, actualmente se cuenta con 63 unidades de las cuales 23 son biarticuladas y 40 articuladas; actualmente se requiere de un parque vehicular de seis unidades articuladas adicionales a las ya mencionadas para poder cubrir adecuadamente el servicio. Por otro lado, la obsolescencia de la flota también afecta los vehículos de supervisión y utilitarios, en particular motocicletas para la Supervisión en ruta y grúas para la atención de incidentes así como pipas para la transportación de agua. La Supervisión en ruta, además de contar con elementos que realizan recorridos sobre las unidades y en paradas estratégicas, cuenta con personal que se transporta en motocicleta para llegar rápidamente a los puntos críticos que requieran atención, tales como bloqueos viales, accidentes, Servicios Emergentes, etc., para ello se cuenta con 11 motocicletas de 150cc que no cuentan con las características necesarias para la supervisión de los 18 supervisores, por lo que es necesaria su renovación, dado que su mantenimiento resulta muy costoso, además de que se pueden ocasionar accidentes, debido a que este Organismo cuenta con rutas que circulan sobre vialidades de alta velocidad, además de ser necesarias para agilizar los tiempos de recorrido, ya que de acuerdo con el Artículo 21 del Reglamento de Tránsito, se prohíbe a los conductores de motocicletas circular por los carriles centrales de las vías de acceso controlado cuando utilicen vehículos menores a 250 cc. Por otra parte, el Organismo cuenta con 7 módulos operativos y autobuses de diferentes características, de tamaño y peso vehicular, incluyendo</p>
<b>Visión</b>	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
<b>Objetivo Estratégico</b>	La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

**Programa Presupuestario y su Alineación**

<b>Programa Presupuestario</b>	<b>P004</b>	<b>PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LA NIÑEZ Y DE LA ADOLESCENCIA</b>									
<b>Objetivo</b>	Fortalecer las acciones transversales que erradiquen la discriminación y la violencia hacia las niñas, niños y adolescentes.										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	<b>EJE</b>	<b>3</b>	<b>Más y Mejor Movilidad</b>		<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>						
	<b>SUB EJE</b>	<b>3</b>	<b>Proteger</b>								
	<b>SUBSUB EJE</b>	<b>2</b>	<b>Política de seguridad vial orientada al cambio de conducta</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>2</b>	<b>Desarrollo Social</b>	<b>Función</b>	<b>6</b>	<b>Protección Social</b>	<b>Subfunción</b>	<b>8</b>	<b>Otros Grupos Vulnerables</b>	<b>Actividad Institucional</b>	<b>294</b>	<b>TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE LOS DERECHOS DE LA NIÑEZ Y DE LA ADOLESCENCIA</b>

**Planeación Operativa**

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
<b>Problema Definido</b>	Escaso conocimiento de los Derechos de la niñez y de la adolescencia provocan discriminación y violencia hacia las niñas, niños y adolescentes.	
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Niños, niñas y adolescentes que habitan y transitan en la Ciudad de México.	
<b>Objetivos Operativos</b>	Promoción integral de los derechos de los niños, niñas y adolescentes. Implementación acciones de sensibilización, para los servidores públicos en el cumplimiento de los derechos de los niños, niñas y adolescentes.	
<b>Valor Público Generado</b>	Niños, niñas y adolescentes, con una vida libre de violencia.	

## Plan de Acción del Programa Presupuestario

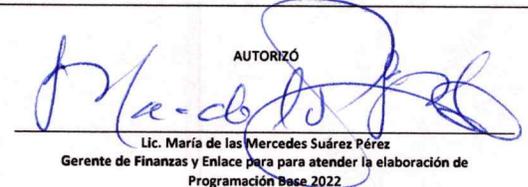
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Índice de avance en actividades para concientizar sobre los derechos de las niñas, niños y adolescentes a los servidores públicos de la institución.	$(A1+A2/\text{Total de acciones programadas}) * 100$	Porcentaje	Información operativa en resguardo de la Dirección Ejecutiva de Operación y Mantenimiento.
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
0%		25%		75%
<b>4to Trimestre Meta Programada</b>		<b>100%</b>		
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>		<b>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</b>		
100		Los derechos de las niñas, niños y adolescentes son respetados y cuidados por la población de la Ciudad de México a efecto de una mayor concientización derivada de las actividades realizadas por la institución.		
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		<b>2 Acciones</b>		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Cursos y actividades de concientización y difusión.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez e Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas; y Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento.	
<b>Acción 2</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Se dará continuidad al apoyo que se brinda a las niñas, niños y adolescentes a los servidores públicos con los Programas: Servicio de transporte especial programado (PROTE); y Programa Sendero Seguro (costo del servicio \$2.00)		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento.	

ELABORÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez  
Gerente de Finanzas y Enlace para para atender la elaboración de Programación Base 2022