

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10P0TP</b>	<b>FIDEICOMISO PARA EL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO</b>
---------------------------	---------------	---

## Planeación Estratégica Marco

<b>Misión</b>	Coadyuvar como agente de cambio institucional para el Gobierno de la Ciudad de México, de tal manera que el Comité Técnico, con criterios de equidad social, eficacia y transparencia en el ejercicio de los recursos, defina e implemente las acciones necesarias para garantizar, eficientar y mejorar el servicio de transporte público concesionado, renovar el parque vehicular e infraestructura del servicio de conformidad con la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y el Primer Convenio Modificatorio del Contrato del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.
<b>Diagnóstico General</b>	49.8% de los viajes se realizan en transporte público, lo que pone en evidencia la necesidad de contar con un parque vehicular y servicio adecuado y de calidad para sus usuarios. Por su parte, el Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado realiza 67% de los viajes en transporte público de la Ciudad y 82% de la Metrópoli; sin embargo, opera sin planeación formal, cuenta con flota insegura y contaminante que en su mayoría superó su vida útil, lo que se traduce en una baja calidad del servicio. Asimismo, alrededor de 10% de los viajes en transporte público que se llevan a cabo en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) son realizados en Transporte Individual Concesionado (Taxi); de forma similar al Transporte Colectivo Concesionado la flota que presta el servicio de Taxi es ineficiente y contaminante, dado que en buena parte ha superado su vida útil. El envejecimiento del parque vehicular que presta este servicio se traduce en una mala calidad del servicio brindado a los usuarios. El envejecimiento de la flota que presta el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado de la Ciudad de México y la mala calidad del servicio están ligados estrechamente con los problemas financieros de los concesionarios. Los concesionarios no suelen tener ni los recursos suficientes, ni el acceso al financiamiento necesario para llevar a cabo la sustitución de los vehículos con los que prestan el servicio en tiempo y forma. Cuando los concesionarios brindan el servicio con unidades cuya vida útil ha terminado disminuyen la calidad del servicio prestado a los usuarios y aumentan sus costos de operación, porque las unidades obsoletas tienen averías más frecuentes, gastan más combustible, y necesitan más mantenimiento. Se trata, en pocas palabras, de un círculo vicioso, que inicia y termina en la incapacidad de los concesionarios de llevar a cabo la sustitución oportuna de sus unidades obsoletas, por unidades nuevas, eficientes, accesibles y ajustadas a la demanda. A su vez, el modelo de negocio que rige al Transporte Público Colectivo Concesionado de la Ciudad de México, donde las ganancias son individuales y exclusivamente por pasajero transportado, incentiva la competencia en las calles por usuarios, lo que da como resultado el ascenso y descenso de pasajeros en lugares no autorizados, el aumento del tránsito vehicular y un gran número de incidentes de tránsito cada año. En otras palabras, el sector que presta este servicio no está profesionalizado y es insuficientemente supervisado. Las unidades obsoletas y contaminantes, junto con la falta de profesionalización y supervisión del sector derivan en un parque vehicular del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado de la Ciudad de México ineficiente y operado inadecuadamente, asimismo, la ineficiencia y deficiencia del servicio que reciben los usuarios del Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México afecta a la mayoría de los usuarios del Transporte Público, y especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La mejora del Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado implica la extensión de la supervisión y regulación del sector, así como la modernización de la infraestructura asociada, particularmente, los vehículos con los que se presta el servicio.
<b>Visión</b>	Contar con un Servicio de Transporte Público Concesionado, profesionalizado, eficiente y de calidad, con unidades renovadas con accesibilidad universal que prestan el servicio en condiciones de seguridad y comodidad para los habitantes de la Ciudad de México en 2024.
<b>Objetivo Estratégico</b>	Contribuir al rescate y la mejora del Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado mediante la renovación del parque vehicular y su supervisión, para brindar un mejor servicio a los usuarios en la Ciudad de México

## Programa Presupuestario y su Alineación

<b>Programa Presupuestario</b>	<b>U022</b>	<b>ACCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ASÍ COMO LA INFRAESTRUCTURA ASOCIADA</b>									
<b>Objetivo</b>	El parque vehicular del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado es eficiente y operado adecuadamente en la Ciudad de México										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	EJE	<b>3</b>	<b>Más y Mejor Movilidad</b>		<b>11</b> Ciudades y comunidades sostenibles						
	SUB EJE	<b>2</b>	<b>Mejorar</b>								
	SUBSUB EJE	<b>1</b>	<b>Rescate y mejora del transporte público Programa de Gobierno 2019 - 2024</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>3</b>	<b>Desarrollo Económico</b>	<b>Función</b>	<b>5</b>	<b>Transporte</b>	<b>Subfunción</b>	<b>6</b>	<b>Otros Relacionados Con Transporte</b>	<b>Actividad Institucional</b>	<b>271</b>	<b>ACCIONES DE MEJORA PARA EL SERVICIO TRANSPORTE PÚBLICO</b>

## Planeación Operativa

<b>Problema Definido</b>	Parque vehicular del servicio de transporte público colectivo concesionado de la Ciudad de México es ineficiente y operado inadecuadamente en la Ciudad de México
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Las más de 18,000 unidades de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México, en particular aquellos con unidades ineficientes y/u operadas inadecuadamente
<b>Objetivos Operativos</b>	1. Renovación del parque vehicular que presta el servicio de transporte público concesionado. 2. Profesionalización de las personas conductoras que prestan el servicio de transporte público concesionado clasificado como Ruta. 3. Entrega de apoyos económicos al combustible para garantizar la prestación del servicio y reducir costos de operación.
<b>Valor Público Generado</b>	Los habitantes de la Ciudad de México realizan sus viajes en transporte público colectivo concesionado en unidades renovadas, eficientes, con accesibilidad universal y que son operadas adecuadamente.

## Plan de Acción del Programa Presupuestario

<b>Meta Física Proyectada</b>	<b>Definición de la Meta</b>	<b>Indicador de la Meta</b>	<b>Unidad de Medida</b>	<b>Medios de Verificación</b>
-------------------------------	------------------------------	-----------------------------	-------------------------	-------------------------------



# Programación BASE 2022

Unidad Responsable		10P0TP	FIDEICOMISO PARA EL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
100% del índice	Índice de avance en la sustitución del 70% de las unidades proyectadas con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de transporte público son sustituidas por unidades nuevas y eficientes con accesibilidad universal		Índice: (A1*.10)+(A2*.50)+(A3*.15)+(A4*.25)	Porcentaje
				Revista del Transporte Público Colectivo Concesionado
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
11.5%		41.0%		88.5%
4to Trimestre Meta Programada		100.0%		
<b>Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo</b>				
6000 unidades con unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de transporte público son sustituidas al finalizar 2024			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
			Los habitantes de la Ciudad de México realizan sus viajes en transporte público colectivo concesionado en unidades renovadas, eficientes, con accesibilidad universal y que son operadas adecuadamente.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			<b>4 Acciones</b>	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Financiamiento del Programa de Profesionalización de las personas conductoras que prestan el servicio de transporte público concesionado clasificado como Ruta.			Nombre (s)	Lidice Rocha Marengo
			Cargo	Directora Técnica y de Órganos Colegiados
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Aprobación de los distintos programas de sustitución de unidades con 10 o más años de vida útil que prestan el servicio de transporte público concesionado			Nombre (s)	Lidice Rocha Marengo
			Cargo	Directora Técnica y de Órganos Colegiados
<b>Acción 3</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Elaboración de Lineamientos de Operación de los distintos programas aprobados por el Comité Técnico para dar cumplimiento con los fines del Fideicomiso			Nombre (s)	Lidice Rocha Marengo
			Cargo	Directora Técnica y de Órganos Colegiados
<b>Acción 4</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Cubrir los costos de los distintos programas aprobados por el Comité Técnico para dar cumplimiento con los fines del Fideicomiso			Nombre (s)	Lidice Rocha Marengo
			Cargo	Directora Técnica y de Órganos Colegiados

Lidice Rocha Marengo  
Directora Técnica y de Órganos Colegiados

Jorge Sosa Garcia  
Director General de Administración y Finanzas en la Secretaría de Movilidad