



Programación  
**BASE** 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	---------------	--------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnostico General</b>	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar políticas públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>	<b>E112</b>		<b>OPERACIÓN Y PROMOCIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE</b>								
<b>Objetivo</b>	Los habitantes y visitantes de la Ciudad de México utilizan modos de transporte eficiente en trayectos cortos o en su primer y último tramo de viaje										
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	EJE	3	Más y Mejor Movilidad				<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>	<b>11</b>			
	SUB EJE	1	Integrar					Ciudades y comunidades sostenibles			
	SUBSUB EJE	4	Integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad								
<b>Finalidad</b>	3	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	5	Transporte	<b>Subfunción</b>	6	Otros Relacionados Con Transporte	<b>Actividad Institucional</b>	265	ACCIONES PARA LA OPERACIÓN Y PROMOCIÓN DE SISTEMAS DE MOVILIDAD

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	Las y los habitantes de la Ciudad de México relegan el uso de la bicicleta como modo de transporte.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Aproximadamente 269,000 habitantes de la Ciudad de México, que deben moverse por cuestiones de trabajo, educación y recreación.

*MP*

<b>Objetivos Operativos</b>	Implementar acciones para fomentar el uso de la bicicleta como modo de transporte.
<b>Valor Público Generado</b>	Fomentar en la ciudadanía el uso de la bicicleta como modo alternativo de transporte por la ciudad, ya sea un viaje origen-destino o un viaje intermodal, que permitirá mejorar sus condiciones de movilidad en la ciudad.

**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 de las acciones realizadas para fomentar el uso de la bicicleta en los habitantes de la Ciudad de México	(Número de acciones(A1+A2+A3+A4) realizadas en el periodo/Número de acciones programadas en el periodo)* 100	Porcentaje	Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en el piso 7 del Edificio Álvaro Obregón 269
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
25%		50%		75%
4to Trimestre Meta Programada		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>	
Meta proyectada a mediano plazo 24, logrando a largo plazo 36 acciones sumando así las acciones que se han realizado			Las y los habitantes eligen la bicicleta como modo de transporte para desplazarse en la Ciudad, mejorando su experiencia de movilidad, ayudando a reducir los efectos negativos por el uso del transporte motorizado.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			<b>4 Acciones</b>	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Implementación y Operación del Sistema de Bicicletas Públicas de la Ciudad de México			Nombre (s)	Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz
			Cargo	Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Implementación y Operación de Biciestacionamientos Masivos y Semimasivos			Nombre (s)	Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz
			Cargo	Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Acción 3</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Operación del Programa Muévete en Bici			Nombre (s)	Ana Valentina Delgado Sánchez
			Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información
<b>Acción 4</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Operación del Programa Biciescuela CDMX			Nombre (s)	Ana Valentina Delgado Sánchez
			Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información

ELABORÓ



Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz

Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable

AUTORIZÓ



María Fernanda Rivera Flores

Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable



Ana Valentina Delgado Sánchez

Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información



Programación  
**BASE** 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado-no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar política pública que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		F024		ACCIONES DE EDUCACIÓN, PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL							
Objetivo		Habitantes de la Ciudad de México presenten una baja tasa de mortalidad y lesiones graves por hechos de tránsito									
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024		EJE	3	Más y Mejor Movilidad				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11		
		SUB EJE	3	Proteger							
		SUBSUB EJE	2	Política de seguridad vial orientada al cambio de conducta				Ciudades y comunidades sostenibles			
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	267	EDUCACIÓN PREVENCIÓN Y ATENCIÓN DE POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL

Planeación Operativa	
Problema Definido	Alto número de hechos de tránsito en la Ciudad de México, así como cifras elevadas de víctimas por hechos de tránsito
Población Objetivo o de Enfoque	Habitantes de la Ciudad de México presentan una baja tasa de mortalidad y lesiones graves por hechos de tránsito

MPA

<b>Objetivos Operativos</b>	Desarrollar, gestionar, evaluar y difundir acciones de monitoreo y apoyo vial a través de mecanismos de comunicación e información así como promover programas de capacitación en educación vial, que fortalezcan las condiciones de seguridad vial entre los habitantes de la Ciudad de México
<b>Valor Público Generado</b>	Reducción de hechos de tránsito con personas fallecidas en la Ciudad de México

**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 la elaboración de reportes trimestrales de seguridad vial	Seguimiento (A1*.33) + (A2*.33) + (A3*.33) *100	Porcentaje	Reportes Trimestrales de Seguridad Vial <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/reportes-e-informes/hechos-de-transito</a>
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>	<b>2do Trimestre Meta Programada</b>	<b>3er Trimestre Meta Programada</b>	<b>4to Trimestre Meta Programada</b>	
25%	50%	75%	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>		
Mediano plazo: 4 metas Largo plazo: 12 metas		Reducción del porcentaje de hechos de tránsito con personas fallecidas en la Ciudad de México		
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>		<b>3 Acciones</b>		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Desarrollo e integración del Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial		Nombre (s)	Ana Valentina Delgado Sánchez	
		Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información	
<b>Acción 2</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Operativos de apoyo vial en las vialidades con mayor presencia de hechos de tránsito y atención a los usuarios más vulnerables de la vía		Nombre (s)	Ana Valentina Delgado Sánchez	
		Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información	
<b>Acción 3</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Implementación y operación de acciones educativas y capacitaciones de seguridad vial		Nombre (s)	Ana Valentina Delgado Sánchez	
		Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información	

  
 ELABORÓ  
 Ana Valentina Delgado Sánchez  
 Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información

  
 AUTORIZÓ  
 María Fernanda Rivera Flores  
 Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable



Programación  
**BASE** | 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	---------------	--------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnóstico General</b>	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado-no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar política pública que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>	<b>G018</b>		<b>GESTIÓN Y REGULACIÓN DE SISTEMAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE, Y ESTACIONAMIENTOS</b>								
<b>Objetivo</b>	Población flotante y residente de la Ciudad de México beneficiada por la regulación de sistema de transporte individual sustentable y espacio público en zonas de alta afluencia.										
<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>1</b>	<b>Rescate y mejora del transporte público Programa de Gobierno 2019 - 2024</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>3</b>	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	<b>5</b>	Transporte	<b>Subfunción</b>	<b>6</b>	Otros Relacionados Con Transporte	<b>Actividad Institucional</b>	<b>266</b>	<b>GESTIÓN DE SISTEMAS DE MOVILIDAD</b>

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	Deficiencias en la Gestión y Regulación del uso del espacio público para sistemas de movilidad, transporte y estacionamiento.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Población residente de las alcaldías Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Álvaro Obregón

*Handwritten signature*

<b>Objetivos Operativos</b>	Supervisar que los operadores presten sus servicios en estricto apego a lo establecido en la normatividad aplicable para temas de regulación y gestión del espacio público, así como evaluar y supervisar la planeación e implementación de estacionamiento destinados a carga y descarga, ascenso y descenso, así como cualquier uso de estacionamiento en la vía pública.
<b>Valor Público Generado</b>	Espacios Públicos recuperados y elección del transporte público para desplazarse en la Ciudad, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación, congestión vial y apropiación ilegal del espacio público.

**Plan de Acción del Programa Presupuestario**

Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Porcentaje de avance en las gestiones realizadas	(Número de gestiones realizadas en el periodo/Número de gestiones programadas en el periodo) Gestión de proyectos de estacionamiento* 50 + Regulación de Sistemas de Movilidad sin anclaje privados *50	Porcentaje	Archivo de la Dirección Ejecutiva de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en el piso 7 del Edificio ubicado en Álvaro Obregón 269
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
12.50%		25%		50%
4to Trimestre Meta Programada		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>	
se espera tener a mediano plazo debido a que los proyectos se van sumando los proyectos de ejercicios anteriores para manjar tres veces más que al inicio de ...3 veces mas			Contribuir a fortalecer el uso de transporte público y la recuperación de espacios, limitando la congestión en las calles mediante la implementación de regulación de estacionamiento en la vía pública y la regulación de Sistemas de Movilidad sin anclaje privados.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			<b>2 Acciones</b>	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Gestión de proyectos de estacionamiento			Nombre (s)	Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz
			Cargo	Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Regulación de Sistemas de Movilidad sin anclaje privados			Nombre (s)	Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz
			Cargo	Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable

ELABORÓ

  
 Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz  
 Director Ejecutivo de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable

AUTORIZÓ

  
 María Fernanda Rivera Flores  
 Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	---------------	--------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Fomentar y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnóstico General</b>	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas de manera integral, como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse. La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse. La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse. La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse. La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación, así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>	<b>6019</b>		<b>CONTROL, ORDENAMIENTO Y SISTEMATIZACIÓN DEL TRANSPORTE</b>								
<b>Objetivo</b>	Los habitantes de la Ciudad de México, requieren de un transporte en todas sus modalidades, ordenado, regulado y normado, así como actualizado en el Registro Público del Transporte.										
<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>11</b> Ciudades y comunidades sostenibles			
	<b>SUB EJE</b>	<b>2</b>	<b>Mejorar</b>								
	<b>SUBSUB EJE</b>	<b>6</b>	<b>Mejora en la atención ciudadana</b>								
<b>Finalidad</b>	<b>3</b>	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	<b>5</b>	Transporte	<b>Subfunción</b>	<b>6</b>	Otros Relacionados Con Transporte	<b>Actividad Institucional</b>	<b>268</b>	APLICACIÓN DEL MARCO NORMATIVO EN MATERIA DE TRANSPORTE

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	Los Concesionarios, Permisionarios y Público en General de la Ciudad de México, deben realizar trámites de control vehicular, licencias y de actualización en el Registro Público del Transporte, que son complejos y extensos.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Concesionarios, Permisionarios y Público en General.
<b>Objetivos Operativos</b>	Generar una estrategia conjunta que permita la mejora continua en los procesos de control vehicular, expedición de licencias, revista vehicular, actualización de registros y atención a requerimientos de información documental registral, enfocados a una calidad y calidez para el ciudadano usuario de estos servicios.
<b>Valor Público Generado</b>	Mejora en la atención ciudadana durante procesos de control, ordenamiento y sistematización del transporte, buscando siempre una mayor y mejor movilidad.

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Mide el avance de los trámites realizados contra los programados (2,129,829)	(Trámites realizados A1+A2+A3+A4+A5+A6+A7) / Trámites programados A1+A2+A3+A4+A5+A6+A7*100	Porcentaje	Soporte documental y registro electrónico en resguardo de la Dirección General de Registro Público del Transporte, ubicada en Goethe 15, colonia Nueva Anzures, Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11500, Ciudad de México
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
				4to Trimestre Meta Programada

Programación BASE 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
24%	48%	73%	100%
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Mediano plazo 973,262 Largo Plazo 2,129,829		Eficientar los procesos administrativos de control vehicular y licencias, a fin de que la ciudadanía realice trámites de manera ágil y transparente, así mismo, contar con un padrón vehicular y de conductores confiable y eficaz, que brinde certeza documental a la ciudadanía.	
Número de Acciones a Desarrollar		1 Acción	
Acción 1		Responsable(s)	
Trámites de control vehicular de transporte particular, público concesionado individual y colectivo, de carga, de personal, privado y especializado		Nombre(s)	Mtra. Nadjeli Valentine Babinet Rojas (responsable general); Lic. Edgar Doroteo García; Mtra. Guadalupe Alejandra Tapia Álvarez; (responsables particulares) Ing. Victor Hugo Arellano Jiménez; Mtra. Aline Aguilar Luna
		Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular; Director de Operación y Licencias en Transporte de Ruta y Especializado; Directora de Control Vehicular, Licencias y Permisos de Particulares; Director Operativo de Transporte Público Individual; Directora de Transporte de Carga y Especializado
Acción 2		Responsable(s)	
Expedición, renovación y reposición de Licencias Tipos "A", "B", "C", "D" y "E" (en todas sus modalidades)		Nombre(s)	Mtra. Nadjeli Valentine Babinet Rojas (responsable general); Lic. Edgar Doroteo García; Mtra. Guadalupe Alejandra Tapia Álvarez; (responsables particulares) Ing. Victor Hugo Arellano Jiménez; Mtra. Aline Aguilar Luna
		Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular; Director de Operación y Licencias en Transporte de Ruta y Especializado; Directora de Control Vehicular, Licencias y Permisos de Particulares; Director Operativo de Transporte Público Individual; Directora de Transporte de Carga y Especializado
Acción 3		Responsable(s)	
Revisitas Vehiculares para Taxi, Ruta y Carga		Nombre(s)	Mtra. Nadjeli Valentine Babinet Rojas (responsable general); Lic. Edgar Doroteo García; Ing. Victor Hugo Arellano Jiménez; Mtra. Aline Aguilar Luna
		Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular; Director de Operación y Licencias en Transporte de Ruta y Especializado; Director Operativo de Transporte Público Individual; Directora de Transporte de Carga y Especializado
Acción 4		Responsable(s)	
Digitalización de trámites, mejora de atención y combate a la corrupción		Nombre(s)	Mtra. Nadjeli Valentine Babinet Rojas y Mtra. Guadalupe Alejandra Tapia Álvarez
		Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular y Directora de Control Vehicular, Licencias y Permisos de Particulares
Acción 5		Responsable(s)	
Proceso de diagnóstico, ordenamiento y regulación de la Movilidad de Barrio.		Nombre(s)	Mtra. Nadjeli Valentine Babinet Rojas y Ing. Victor Hugo Arellano Jiménez
		Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular y Director Operativo de Transporte Público Individual
Acción 6		Responsable(s)	
Atención a requerimientos de información registral.		Nombre(s)	Margarito Rojas Salas
		Cargo	Director General de Registro Público del Transporte
Acción 7		Responsable(s)	
Actualización de registros.		Nombre(s)	Margarito Rojas Salas
		Cargo	Director General de Registro Público del Transporte

ELABORÓ

GUADALUPE ALEJANDRA TAPIA ALVÁREZ  
DIRECTORA DE CONTROL VEHICULAR, LICENCIAS Y PERMISOS DE PARTICULARES

Encargada de la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular en suplencia por ausencia temporal, mediante el oficio SM/SST/DGLYOTV/D/610/2021 de fecha nueve de agosto de dos mil veintiuno.

ELABORÓ

MARGARITO ROJAS SALAS  
DIRECTOR GENERAL DEL REGISTRO PÚBLICO DEL TRANSPORTE

AUTORIZÓ

LUIS RUIZ HERNÁNDEZ  
SUBSECRETARIO DEL TRANSPORTE



# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	---------------	--------------------------------

## Planeación Estratégica Marco

<b>Misión</b>	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnóstico General</b>	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar política públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de la mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

## Programa Presupuestario y su Alineación

<b>Programa Presupuestario</b>	<b>M001</b>	<b>ACTIVIDADES DE APOYO ADMINISTRATIVO</b>									
<b>Objetivo</b>	Contribuir en una transformación al Interior de la Secretaría de Movilidad orientada hacia el logro de resultados con eficiencia y eficacia, transformación que implica modificaciones, actualización de procesos, trámites y el fortalecimiento de capacidades, de las y los Servidores Públicos que integran la Secretaría de Movilidad, mediante un Programa Anual de Capacitación incluyente con un diseño universal que permita generar la accesibilidad para todas las personas trabajadoras públicas y con el fin de mejorar conductas y desempeño, que influye directamente en la calidad y optimización de los servicios en materia de movilidad que se brindan, para la Secretaría de Movilidad y la Administración pública es importante contar con personal calificado y productivo, y la capacitación se concibe como un medio a través del cual se potenciará la productividad y desempeño laboral.										
<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>	16				
	SUB EJE	1	<b>Integrar</b>				Paz, justicia e instituciones sólidas				
	SUBSUB EJE	1	<b>Integración del sistema de transporte público</b>								
<b>Finalidad</b>	3	Desarrollo Económico	<b>Función</b>	1	Asuntos Económicos, Comerciales Y Laborales En General	<b>Subfunción</b>	2	Asuntos Laborales Generales	<b>Actividad Institucional</b>	104	ADMINISTRACIÓN DE CAPITAL HUMANO

## Planeación Operativa

# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
<b>Problema Definido</b>	Impulsar una transformación en la Administración que coadyuve a generar mejoras de procesos, tramites, requisitos hacia el exterior y al interior de la Secretaría de Movilidad.	
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	Personal de Estructura y Técnico Operativo de la Secretaría de Movilidad.	
<b>Objetivos Operativos</b>	Profesionalización de los Servidores Públicos en tema de capacitación donde adquieran mejores competencias de Atención a la Ciudadanía. Minimizar costos de operación y administración a través de actualizaciones de procesos, Evaluación integral de los Servidores Públicos, y su respectivo seguimiento en las competencias a desarrollar resultado de las evaluaciones.	
<b>Valor Público Generado</b>	Eficacia, control, y mejora en tiempos de respuesta, Servidores Públicos más eficientes en la prestación de servicios.	

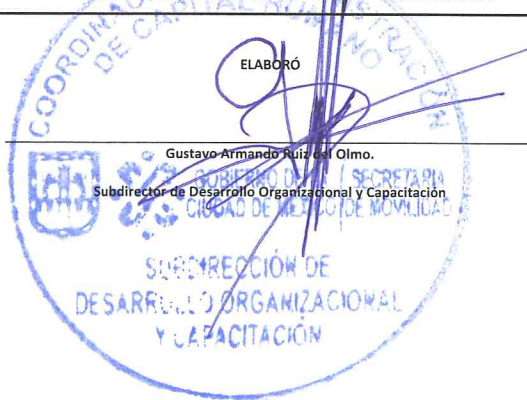
## Plan de Acción del Programa Presupuestario

Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Mide el avance en referencia al logro y ejecución del Programa Anual de Capacitación de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, entorno a los eventos logrados, la captación, el aprovechamientos y los resultados (30)	IM= (Autorizados y Ejecutados/Número de eventos programados(30))*100	Porcentaje	Sesiones del Subcomité Mixto de Capacitación.(En posesión de la Subdirección de Desarrollo Organizacional y Capacitación)
<b>1er Trimestre Meta Programada</b>		<b>2do Trimestre Meta Programada</b>		<b>3er Trimestre Meta Programada</b>
10%		40%		70%
<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>	
Facilitan la capacitación y adiestramiento del personal. Especificar las capacidades y responsabilidades de cada puesto de trabajo, área dentro de la Estructura orgánica de la Dirección General de Administración y Finanzas en la Secretaría de Movilidad. Proporcionan una visión integral de los procesos que componen las labores de la Dirección y de la Secretaría en General.			N/A	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			1 Acción	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Mediante una administración eficiente y transparente, se aplicarán políticas de calidad, racionalidad y disciplina en los procesos que se realizan al interior de la Secretaría de Movilidad, a través de la Detención de Necesidades de Capacitación orientadas a una Vertiente Genérica.			Nombre (s)	Gustavo Armando Ruiz Del Olmo
			Cargo	Subdirector de Desarrollo Organizacional y Capacitación

ELABORÓ

Gustavo Armando Ruiz del Olmo.

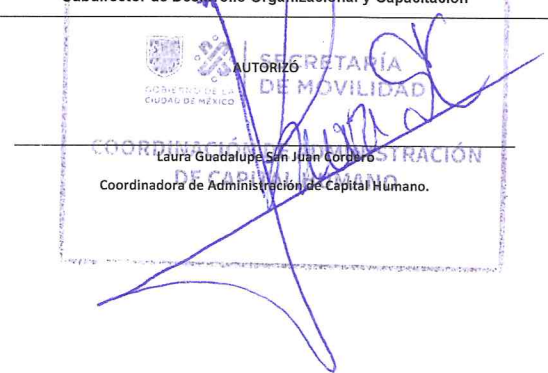
Subdirector de Desarrollo Organizacional y Capacitación



AUTORIZÓ

Laura Guadalupe San Juan Corbero

Coordinadora de Administración de Capital Humano.



# Programación BASE 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

## Planeación Estratégica Marco

Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar políticas públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

## Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	N001	CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN CIVIL									
Objetivo	Implementar el Programa Interno de Protección Civil 2022 de la Secretaría de Movilidad.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	16				
	SUB EJE	3	Proteger				Paz, justicia e instituciones sólidas				
	SUBSUB EJE	2	Política de seguridad vial orientada al cambio de conducta								
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

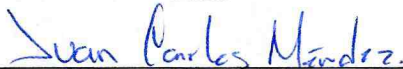
## Planeación Operativa

Problema Definido	Falta de equipamiento, capacitación y participación en las acciones de Protección Civil de la Secretaría de Movilidad.
Población Objetivo o de Enfoque	Servidores públicos adscritos a la Secretaría de Movilidad y público en general que acude a las instalaciones a cargo de la Dependencia.
Objetivos Operativos	Contar con el personal capacitado, así como con las herramientas e insumos mínimos necesarios para estar preparados ante una eventual situación perturbadora que pudiera presentarse.
Valor Público Generado	Evitar que las contingencias se materialicen en desastres, para con ello, salvaguardar la vida y los bienes de la población ante el impacto de fenómenos de origen natural o antrópico.

# Programación BASE 2022

Unidad Responsable		10C001		SECRETARÍA DE MOVILIDAD	
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 el programa Interno de Protección Civil	Indicador de la Meta= (Metas alcanzadas (A1+A2+A3)) x 100/ Metas Programadas	Porcentaje	Simulacros realizados Sesiones del Comité Interno de Protección Civil realizadas Personal adscrito a la Secretaría de Movilidad capacitado	
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada	
12.50%		37.50%		62.50%	
4to Trimestre Meta Programada		100.00%			
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
Contribuir a construir una ciudad más segura, más humana, sostenible y resiliente ante el riesgo de desastres.			Evitar que las contingencias se materialicen en desastres para, con ello, salvaguardar la vida y los bienes de la población ante el impacto de fenómenos de origen natural o antrópico.		
Número de Acciones a Desarrollar			3 Acciones		
Acción 1			Responsable(s)		
Difundir y realizar, en el transcurso de 2022 cuando menos 3 simulacros con diversas hipótesis en las instalaciones a cargo de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.			Nombre (s)	Lic. Daniela Pantoja Villanueva	
			Cargo	Subdirectora de Abastecimientos y Servicios	
Acción 2			Responsable(s)		
Instalar el Comité Interno de Protección Civil 2022 de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, así como llevar a cabo las Sesiones Ordinarias y Extraordinarias con los respectivos seguimientos de los acuerdos tomados en dichas sesiones.			Nombre (s)	Lic. Daniela Pantoja Villanueva	
			Cargo	Subdirectora de Abastecimientos y Servicios	
Acción 3			Responsable(s)		
Capacitar, equipar y coordinar a los integrantes del Comité Interno de Protección Civil así como a las brigadas de evacuación, de primeros auxilios, de combate de incendios y de comunicación, de igual manera a los jefes de piso y todo el personal de la Secretaría de Movilidad interesado en recibir capacitación.			Nombre (s)	Lic. Daniela Pantoja Villanueva	
			Cargo	Subdirectora de Abastecimientos y Servicios	

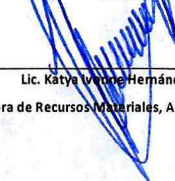
ELABORÓ



Lic. Juan Carlos Méndez Pérez

JUD de Control de Compras y Materiales

AUTORIZÓ



Lic. Katya Ivonne Hernández Aguilar

Coordinadora de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios

Programación **BASE 2022**

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

Planeación Estratégica Marco

Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar política públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autorizan a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	O001	ACTIVIDADES DE APOYO A LA FUNCIÓN PÚBLICA Y BUEN GOBIERNO									
Objetivo	Fortalecer las relaciones del Gobierno con la Sociedad										
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	16 Paz, justicia e instituciones sólidas				
	SUB EJE	3	Proteger								
	SUBSUB EJE	2	Política de seguridad vial orientada al cambio de conducta								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	001	FUNCIÓN PÚBLICA Y BUEN GOBIERNO

Planeación Operativa

Problema Definido	Percepción ciudadana negativa relativa al desempeño gubernamental, transparencia y rendición de cuentas.
Población Objetivo o de Enfoque	Servidores públicos adscritos a la Secretaría de Movilidad.
Objetivos Operativos	Cumplir en tiempo y forma con las disposiciones regulatorias y de transparencia aplicables a la Coordinación de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios, Coordinación de Administración de Capital Humano y Coordinación de Finanzas.
Valor Público Generado	Tanto la ciudadanía como los órganos reguladores tienen acceso a información clara y oportuna aplicable a la Coordinación de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios, Coordinación de Administración de Capital Humano y Coordinación de Finanzas.



Programación  
**BASE** 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

**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 que mide el cumplimiento en tiempo y forma con las disposiciones regulatorias y de transparencia aplicable a la Coordinación de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios, Coordinación de Administración de Capital Humano y Coordinación de Finanzas. (90)	Documentos tramitados en tiempo y forma A1 + A2+ A3+ A4 / documentos que se deben entregar en tiempo y forma A1+A2+A3+A4	Porcentaje	<p><b>Coordinación de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios:</b> Publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México del Programa Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios, acuses de oficios entregados en tiempo y forma de modificaciones trimestrales al PAAAPS, Informes mensuales de adjudicaciones, Informe de Vehículos Siniestrados, seguimiento y validación de servicios consolidados y de Informes de almacenes e inventarios, actas firmadas de las Sesiones del Subcomité de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios y de las Sesiones del Comité de Administración de Riesgos y Evaluación de Control Interno, Contratos firmados.</p> <p><b>Coordinación de Administración de Capital Humano:</b> Publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Informe de Recomendaciones, Procesos de Personalización, Trámites a Servidores Públicos y Pago de Nomina</p> <p><b>Coordinación de Finanzas:</b> Publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, de los Informes Normados por la Secretaría de Administración y Finanzas, sobre la planeación, movimientos y gasto del los recursos asignados, así como los resultados, Verificación por los Órganos de Control.</p>

1er Trimestre Meta Programada	2do Trimestre Meta Programada	3er Trimestre Meta Programada	4to Trimestre Meta Programada
23%	27%	24%	26%

**Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo**

Que los Coordinaciones adscritas a la Dirección General de Administración y Finanzas, mantengan actualizados sus respectivos controles internos y cumplan en tiempo y forma con las disposiciones regulatorias y de transparencia aplicable en el desempeño de sus atribuciones, acciones enfocadas en la mejora continua de los procesos derivados de auditorías, manual y lineamientos para el fortalecimiento de las capacidades al interior de las Coordinaciones que permitan dar cumplimiento a las metas y objetivos institucionales.	<p>Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental</p> <p>Mejor desempeño a través de cambios y estrategias, que permitan maximizar la eficiencia, y que todo momento se encuentre orientados al alcance de mejores resultados.</p>
--	--

**Número de Acciones a Desarrollar**

	4 Acciones
<b>Acción 1</b>	<b>Responsable(s)</b>
Elevar estándares de eficiencia y eficacia a través de la sistematización y digitalización de trámites administrativos, Profesionalización de los servidores públicos en vertientes genéricas, seguimiento a recomendaciones y planes de trabajo para atender y mejorar puntos débiles a procesos administrativos.	Nombre (s)
	Cargo
<b>Acción 2</b>	<b>Responsable(s)</b>
Mantener actualizados los respectivos controles internos y cumplir en tiempo y forma con las disposiciones regulatorias y de transparencia aplicables en el desempeño de las atribuciones aplicables a la Coordinación de Recursos Materiales, Abastecimientos y Servicios.	Nombre (s)
	Cargo
<b>Acción 3</b>	<b>Responsable(s)</b>
Dar puntual seguimiento a los acuerdos tomados en las sesiones del Comité de Administración de Riesgos y Evaluación de Control Interno Institucional de la Secretaría de Movilidad, con el objeto de regular las acciones y procedimientos para asegurar la eficacia en la gestión y el logro de los objetivos y funciones en materia de administración de riesgos y control interno en su cumplimiento desde la planeación programación, ejecución, resultados y conclusión.	Nombre (s)
	Cargo
<b>Acción 4</b>	<b>Responsable(s)</b>
Dar atención a lo dispuesto en la Normatividad aplicable, para los informes correspondientes a la Planeación, Manejo, Movimientos y Gasto del presupuesto asignado a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.	Nombre (s)
	Cargo

ELABORÓ

Ramón Alberto Núñez Estrada  
Subdirector de Control Presupuestal

AUTORIZÓ

Jorge Sosa García  
Director General de Administración y Finanzas



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS  
SUBSECRETARÍA DE EGRESOS



PbR

# Programación BASE 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Además a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar políticas públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autorizan a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario	P001 PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS NIÑAS Y MUJERES										
Objetivo	Las Niñas y Mujeres usuarias del Sistema Integrado de Transporte Público cuentan con una movilidad libre, segura y accesible durante sus trayectos de viaje.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	5				
	SUB EJE	3	Proteger				Igualdad de género				
	SUBSUB EJE	1	Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta								
	EJE										
Finalidad	1	Gobierno	Función	2	Justicia	Subfunción	4	Derechos Humanos	Actividad Institucional	003	TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO

Planeación Operativa	
Problema Definido	Las Niñas y Mujeres enfrentan violencias sexuales al moverse por los distintos modos del Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, esto genera amplias desigualdades que impiden el ejercicio pleno a una movilidad libre y segura. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público, se deben a la falta de estrategias y de política pública transversales, de forma coordinada y con visión a largo plazo.
Población Objetivo o de Enfoque	Mujeres y niñas usuarias del Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México y las mujeres que laboran en el sector transporte.
Objetivos Operativos	Fortalecer la coordinación interinstitucional con los organismos de transporte para desarrollar acciones afirmativas y así lograr la implementación de políticas públicas transversales que permitan atender de forma integral la problemática de de desigualdad y de violencias en el transporte público, para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura para las niñas y mujeres. Así mismo, la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Valor Público Generado	Ponderar el derecho a una movilidad libre, segura y accesible para las niñas y mujeres durante sus trayectos de viaje en los distintos modos del Sistema Integrados de Transporte Público de la Ciudad de México.

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 del avance de las acciones implementadas por la Secretaría para potenciar el derecho a una movilidad libre, segura y accesible para las niñas y mujeres, así como su inclusión en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.	((Seguimiento e implementación de protocolo)*50%)+((Campañas de difusión)*50%)	Porcentaje	Registros administrativos de la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación, así mismo a través del Informe Anual de la Secretaría de Movilidad mismo que se puede consultar en el siguiente link: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/REPORTES-DE-INFORMES">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/REPORTES-DE-INFORMES</a>
	1er Trimestre Meta Programada	2do Trimestre Meta Programada	3er Trimestre Meta Programada	4to Trimestre Meta Programada
	0.00%	30.00%	60.00%	100.00%
	Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
	80%			
	Se da continuidad a implementación de acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre, segura y accesible para las mujeres y niñas, sin embargo la meta proyectada a largo plazo no llega al 100% debido a la naturaleza de la problemática de la violencia en el transporte público, misma que no se puede erradicar en su totalidad.		A 2024 se logrará sensibilización en temas transversales, la inclusión de la paridad de género en el sector y la implementación de proyectos de movilidad orientados a que las niñas y mujeres realicen sus viajes con accesibilidad, comodidad, seguridad y con menores tiempos de traslado.	
	Número de Acciones a Desarrollar		2 Acciones	
	Acción 1		Responsable(s)	
	Implementación y seguimiento del Protocolo de Actuación para Primeros Respondientes en casos de Violencia Sexual en el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.		Vianney Aimee Rosales Rodríguez	
			Cargo	
			Directora de Coordinación Estratégica	
	Acción 2		Responsable(s)	
	Campañas de difusión homologadas en los Organismos del Sistema Integrado de Transporte Público, para la prevención y detección de situaciones de violencias sexuales y paridad de género en el sector.		Vianney Aimee Rosales Rodríguez	
			Cargo	
			Directora de Coordinación Estratégica	

ELABORÓ  
  
VIANNEY AIMEE ROSALES RODRÍGUEZ  
DIRECTORA DE COORDINACIÓN ESTRATÉGICA

AUTORIZÓ  
  
RODRIGO DÍAZ GONZÁLEZ  
SUBSECRETARIO DE PLANEACIÓN, POLÍTICAS Y REGULACIÓN



# Programación BASE 2022

<b>Unidad Responsable</b>	10C001	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	--------	--------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
<b>Misión</b>	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnóstico General</b>	Enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidad del actual sistema de movilidad de la Ciudad de México. Además, se busca mejorar el estado de abandono y deterioro de la infraestructura y servicios de transporte existentes, con el objeto de aumentar las condiciones de accesibilidad de la ciudadanía, disminuir tiempos de traslado, mejorar condiciones de viaje, transparentar el funcionamiento de los distintos sistemas de movilidad de la ciudad, y hacer más eficiente el transporte de mercancías.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	Las personas estarán en el centro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México. Bajo esta premisa, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía.

Programa Presupuestario y su Alineación											
<b>Programa Presupuestario</b>		P002		<b>PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS</b>							
<b>Objetivo</b>		Garantizar el derecho a la movilidad de los usuarios con discapacidad, adultos mayores y movilidad limitada, en el Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México.									
<b>Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024</b>	EJE	1	<b>Igualdad y Derechos</b>				<b>Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible</b>	10			
	SUB EJE	6	<b>Derecho a la igualdad e inclusión</b>					Reducción de las desigualdades			
	SUBSUB EJE	0	<b>Alineación inexistente</b>								
<b>Finalidad</b>	1	Gobierno	<b>Función</b>	2	Justicia	<b>Subfunción</b>	4	Derechos Humanos	<b>Actividad Institucional</b>	004	Transversalización del enfoque de derechos humanos

Planeación Operativa	
<b>Problema Definido</b>	En la Ciudad de México habitan un total de 481 mil 847 personas con discapacidad, lo que representa un 5.5% del total de habitantes, población la falta de reconocimiento y ejercicio pleno del derecho a la movilidad en el Sistema Integrado de Transporte, dificulta a ese sector de la población y sus familias el ejercicio pleno de sus derechos y libertades fundamentales.
<b>Población Objetivo o de Enfoque</b>	La población con Discapacidad, adultos mayores y personas con movilidad limitada, que vive o transita por la Ciudad de México.
<b>Objetivos Operativos</b>	Fortalecer el pleno reconocimiento y ejercicio del derecho a la movilidad de los usuarios con Discapacidad, adultos mayores y personas con movilidad
<b>Valor Público Generado</b>	Contribuir con acciones afirmativas que permitan garantizar el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, ofreciendo mejores condiciones en el servicio del Sistema Integral de Transporte, para los usuarios vulnerables, y población en general.

*Handwritten signature*





Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
---------------------------	---------------	--------------------------------

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100	Mide el avance de las acciones de difusión homologadas de cultura de movilidad en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos los usuarios con discapacidad, adultos mayores y personas con movilidad limitada.	Porcentaje de cumplimiento de las acciones de difusión homologadas de cultura de movilidad en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos los usuarios con discapacidad, adultos mayores y personas con movilidad limitada.	porcentaje	Información está disponible en los archivos de la Dirección General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
0		0		0
4to Trimestre Meta Programada		1		
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
100%			Garantizar el ejercicio pleno del derecho a la movilidad, ofreciendo mejores condiciones en el servicio del Sistema Integral de Transporte, para los usuarios vulnerables, y población en general.	
Número de Acciones a Desarrollar		1 Acción		
<b>Acción 1</b>		<b>Responsable(s)</b>		
Proponer campañas de difusión homologadas de cultura de movilidad en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Ciudad de México, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos los usuarios con discapacidad, adultos mayores y personas con movilidad limitada.		Nombre (s)	Lic. Norma Karina Aguilar Villanueva	
		Cargo	Subdirectora de Enlace Legislativo y Gestión de Proyectos Gubernamentales	

ELABORÓ

Lic. Norma Karina Aguilar Villanueva

Subdirectora de Enlace Legislativo y Gestión de Proyectos Gubernamentales

AUTORIZÓ

Lic. Jessica Hazel Martínez Torres.

Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad

Programación **BASE 2022**

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

**Planeación Estratégica Marco**

<b>Misión</b>	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
<b>Diagnóstico General</b>	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas que la mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar políticas públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
<b>Visión</b>	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
<b>Objetivo Estratégico</b>	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 5. Regular conductores para conceder los permisos respectivos que los autorizan a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

**Programa Presupuestario y su Alineación**

Programa Presupuestario	P004	PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS DE LA NIÑEZ Y DE LA ADOLESCENCIA									
Objetivo	Contribuir a fortalecer las acciones transversales para garantizar el cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes en la Ciudad de México.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad			Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	10 Reducción de las desigualdades				
	SUB EJE	3	Proteger								
	SUBSUB EJE	1	Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta								
Finalidad	2	Desarrollo Social	Función	6	Protección Social	Subfunción	8	Otros Grupos Vulnerables	Actividad Institucional	294	TRANSVERSALIZACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE LOS DERECHOS DE LA NIÑEZ Y DE LA ADOLESCENCIA

**Planeación Operativa**

<b>Problema Definido</b>	En años recientes, la pobreza y desigualdad en la Ciudad de México se agravaron por la ejecución de una política social desarticulada, poco transparente, corporativista y discrecional. Se multiplicaron los programas sociales con una lógica clientelar, con poca coordinación de acciones en el territorio, bajo un trato desigual y a veces discriminatorio para la población, además de poco eficiente en el uso de los recursos públicos. Como resultado de lo anterior, no ha sido posible garantizar los derechos de las personas de manera universal y, en especial, de aquellas personas, grupos o comunidades que por cuestión de género, etnicidad, edad, orientación sexual, territorio o cualquier otro factor, se encuentran en una situación de desventaja, vulnerabilidad, exclusión e injusticia, como es el caso de las niñas, niños y adolescentes. Debido a la desigualdad estructural, los grupos de atención prioritaria entre los que se encuentran las mujeres, los niños, las niñas y adolescentes de la Ciudad de México enfrentan discriminación, exclusión, maltrato, abuso, violencia y mayores obstáculos para el pleno ejercicio de sus derechos y libertades fundamentales.
<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 difusión y sensibilización para los servidores públicos, respecto del cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes en la Ciudad de México.
<b>Valor Público Generado</b>	Contribuir a garantizar el pleno ejercicio de los Derechos de niños, niñas y adolescentes que habitan y transitan en la Ciudad de México.

*MANA*

Programación  
**BASE 2022**

<b>Unidad Responsable</b>		<b>10C001</b>		<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>	
Plan de Acción del Programa Presupuestario					
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación	
100%	Mide el avance de las acciones de promoción, difusión y sensibilización para los servidores públicos, respecto de los derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México.	Porcentaje de acciones de promoción, difusión y sensibilización, para los servidores públicos, respecto del cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México. (Acciones realizadas de promoción, difusión y sensibilización para los servidores públicos, respecto del cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México / 1 Acción programada de promoción, difusión y sensibilización, para los servidores públicos, respecto del cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México)*100	Porcentaje	Información está disponible en los archivos de la Dirección General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México	
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada	
0		0		0	
4to Trimestre Meta Programada		1			
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
100%			Garantizar el ejercicio del derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México.		
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción		
Acción 1			Responsable(s)		
Implementación de acciones de promoción, difusión y sensibilización para los servidores públicos, respecto del cumplimiento de los Derechos de niños, niñas y adolescentes que habiten y transiten en la Ciudad de México			Nombre (s)	Norma Karina Aguilar Villanueva	
			Cargo	Subdirectora de Enlace Legislativo y Gestión de Proyectos Gubernamentales	

ELABORÓ  
*[Firma]*  
Lic. Norma Karina Aguilar Villanueva  
Subdirectora de Enlace Legislativo y Gestión de Proyectos Gubernamentales

AUTORIZÓ

Lic. Jessica Itzel Martínez Torres.  
Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad

En ausencia de la Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 19, fracciones V y VI del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

**Lic. Norma Karina Aguilar Villanueva.**  
**Subdirectora de Enlace Legislativo y Gestión de**  
**Proyectos Gubernamentales**



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS  
SUBSECRETARÍA DE EGRESOS



PbR

# Programación BASE 2022

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

## Planeación Estratégica Marco

Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado -no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar políticas públicas que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de la mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura val con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autoricen a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		ACCIONES PARA LA INTEGRACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO									
Objetivo	Los usuarios del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México (Metro, Metrobús, STE y RTP) cuenten con un sistema de transporte público integrado.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad						11		
	SUB-EJE	1	Integrar						Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible		
	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	264	PLANEACIÓN INTEGRAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

## Planeación Operativa

Problema Definido	Desintegración del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México, de manera física, operacional y tarifaria (Metro, Metrobús, STE y RTP) que afecta la movilidad de los usuarios.
Población Objetivo o de Enfoque	Pasajeros del transporte público administrado por la Ciudad de México: Metro, Metrobús, RTP y STE.
Objetivos Operativos	1.- Diseño del Sistema Central del Sistema Integrado de Transporte Público. 2.- Contar con una cámara de compensación que considere la trazabilidad de las tarjetas. 3.- Contar con equipo de peaje en el Laboratorio para realizar pruebas que permitan detectar vulnerabilidades y asegurar el correcto funcionamiento. 4.- Unificación de la señalética y homologación en la imagen y mapas integrados, de los Organismos Públicos de Transporte.
Valor Público Generado	Contribuir al desarrollo de la movilidad y transporte mediante la integración del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México para optimizar su eficiencia, favorecer la intermodalidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía.

## Plan de Acción del Programa Presupuestario

Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación			
25%	Mide el avance en la integración del Sistema de Transporte Público considerando los avances en la implementación de un Sistema Central Maestro, así como un módulo para la cámara de compensación, implementación de equipamiento en el laboratorio del Sistema de Peaje de la Ciudad de México y avances en la homologación en la imagen y señalética de los Organismos.	Índice de Integración de la Movilidad (IIM)	Índice	Registros Administrativos de la Dirección General de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos. Informes de Gobierno.			
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada		4to Trimestre Meta Programada	
0.00%		5.60%		17.50%		25.00%	
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo				Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental			
80%				A 2024 se logrará una integración operacional, de modo de pago y de imagen, de los distintos sistemas de transporte de la Ciudad de México, facilitando a los usuarios sus traslados diarios al contar con mapas unificados de las interconexiones entre los diversos sistemas y utilizar un medio de pago único e intermodal, con opciones de recarga diversificadas.			
Número de Acciones a Desarrollar			4 Acciones				
Acción 1			Responsable(s)				
Asesoría Técnica para el Diseño del Sistema Central del Sistema Integrado de Transporte Público			Nombre (s)		Josué Lobsang Pichardo Méndez		
			Cargo		Director Ejecutivo de Tecnologías de Recaudo		
Acción 2			Responsable(s)				
Cámara de Compensación del Sistema Integrado de Transporte Público			Nombre (s)		Josué Lobsang Pichardo Méndez		
			Cargo		Director Ejecutivo de Tecnologías de Recaudo		
Acción 3			Responsable(s)				
Adquisición de equipo para el funcionamiento del laboratorio del Sistema de Peaje de la Ciudad de México			Nombre (s)		Josué Lobsang Pichardo Méndez		
			Cargo		Director Ejecutivo de Tecnologías de Recaudo		
Acción 4			Responsable(s)				
Promoción de la Imagen Única de Movilidad Integrada en el Sistema Integrado de Transporte Público			Nombre (s)		Vianney Aimee Rosales Rodríguez		
			Cargo		Directora de Coordinación Estratégica		

ELABORÓ

MARÍA DEL ROSARIO CASTRO ESCORCIA

DIRECTORA GENERAL DE COORDINACIÓN DE ORGANISMOS PÚBLICOS Y PROYECTOS  
ESTRATÉGICOS

AUTORIZÓ

RODRIGO DÍAZ GONZÁLEZ

SUBSECRETARIO DE PLANEACIÓN, POLÍTICAS Y PLANEACIÓN

Programación **2022**  
BASE

Unidad Responsable	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
--------------------	--------	-------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo con las necesidades de la Ciudad de México mediante la integración de los sistemas de transporte, el mejoramiento de la infraestructura existente y la protección de las personas mediante la provisión de servicios incluyentes, dignos y seguros, procurando la redistribución de los recursos y de los modos para favorecer el transporte público y no motorizado.
Diagnóstico General	El transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ofrece un servicio deficiente e insuficiente que afecta a la población que en su mayoría son los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. La crisis del sistema de movilidad en la Ciudad de México tiene un fuerte componente de desigualdad, ya que los tiempos promedio de traslado son mayores en el transporte público, el cual es utilizado en su mayoría por los sectores de menores ingresos y en el que se realizan el 50% de los viajes de la Ciudad, en comparación con los realizados en automóvil. Este patrón es una muestra de los largos tiempos de traslado en transporte público, del centro a la periferia y viceversa, mismas que las personas realizan a diario atravesando distintas problemáticas para poder llegar a sus destinos a tiempo, lo cual también implica altos costos personales y sociales. La inequidad de género, el acoso y otras formas de violencia contra las mujeres en el transporte y en los espacios públicos deben ser comprendidos como problemas públicos, que requieren ser atendidos de forma prioritaria por parte del Gobierno de la Ciudad de México. El acoso, el abuso y la agresión sexual que enfrentan las mujeres al moverse por la Ciudad en los diferentes modos de transporte es una realidad cotidiana, lo que genera amplias desigualdades entre la población y se traduce en múltiples barreras que impiden el ejercicio pleno de derechos de las mujeres. En este sentido, gran parte de las situaciones de violencia de género y acoso en el transporte público se deben a la falta de estrategias de política pública transversales, coordinadas, congruentes y con visión de largo plazo que atiendan estas problemáticas de manera integral, a partir de políticas, campañas, información, infraestructura, normatividad y sanciones que incluyan de manera sistemática la perspectiva de género. Aunado a lo anterior, existen otras problemáticas que las mujeres enfrentan como los viajes múltiples de distancias cortas, o bien, un viaje con varias paradas, conocido como "viajes encadenados". La necesidad de realizar viajes con múltiples paradas, así como el acompañamiento de otras personas con las que realizan los viajes aumenta los costos de las mujeres para transportarse, lo cual les genera una carga económica adicional por el trabajo de cuidado-no remunerado- que realizan. En tanto que la paridad de género y la cultura institucional en el sector transporte, la desigualdad en el acceso y goce de los derechos de las mujeres proviene principalmente del arraigo de un conjunto de conductas, estereotipos y valores establecidos socialmente al hecho de ser mujer. Estas conductas, estereotipos y creencias constituyen el sistema de valores de los individuos que laboran al interior de las instituciones públicas contribuyendo a la configuración de las mismas instituciones. Es por ello, que se requiere desarrollar política pública que permitan implementar acciones para potenciar el derecho a una movilidad libre y segura de las mujeres, así como la inclusión de las mujeres en el desempeño de actividades dentro del sector transporte.
Visión	Colocar a las personas en el centro de las políticas de movilidad urbana, logrando que los sistemas, programas y proyectos aumenten la accesibilidad, disminuyan los tiempos de traslado y garanticen viajes cómodos y seguros para todas las personas.
Objetivo Estratégico	1. Establecer la rectoría de la dependencia en materia de movilidad, mediante la planeación estratégica institucional, el diseño e implantación de políticas públicas en materia de transporte, el impulso a proyectos de mejora de la movilidad y la concertación de acciones con los Estados, organizaciones de la sociedad civil e instituciones públicas y privadas en materia de movilidad en la zona metropolitana. 2. Estructurar e integrar las redes de transporte público y de medios de transporte individual, para mejorar la conectividad y facilitar las opciones de traslado de las personas y los bienes en la Ciudad de México y zona metropolitana. 3. Impulsar transformaciones a la infraestructura vial con el fin de facilitar el traslado de personas que empleen medios de transporte no motorizados. 4. Regular los medios de transporte en la Ciudad de México mediante la emisión y la aplicación de la normatividad y los reglamentos respectivos. 5. Registrar, revisar, verificar y monitorear vehículos, equipos y conductores para conceder los permisos respectivos que los autorizan a transitar en la Ciudad de México. 6. Lograr la creación y regular los corredores de transporte colectivo de pasajeros, promoviendo la participación de la iniciativa privada para coadyuvar al financiamiento de su infraestructura, equipamiento y mantenimiento. 7. Desarrollar una cultura de la movilidad para favorecer primordialmente al peatón como eje del sistema de movilidad, así como el uso de medios de transporte colectivo o no motorizado, mediante la aplicación de programas educativos dirigidos a la población de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana. 8. Promover el cumplimiento de acciones en favor de la movilidad, con la implementación de un sistema de monitoreo en tiempo real del traslado de personas y vehículos, que permita realizar adecuaciones a su circulación; así como a desarrollar una inteligencia de la movilidad basada en estadísticas y estudios sobre el empleo de vías y modos de transporte.

Programa Presupuestario		P045		DISEÑO INTEGRAL DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA							
Objetivo	Contribuir a garantizar la seguridad vial de las personas que se mueven a pie o en bicicleta en la Ciudad de México mediante el desarrollo de infraestructura peatonal y ciclista.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad	11							
	SUB EJE	3	Proteger	Ciudades y comunidades sostenibles							
	SUBSUB EJE	1	Infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	2/0	DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA PEATONAL Y CICLISTA

Planeación Operativa	
Problema Definido	La infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista es deficiente e inadecuada.
Población Objetivo o de Enfoque	Personas ciclistas y peatones en la Ciudad de México, cuyos viajes diarios se estiman en 252 mil 359 y 4 millones 537 mil 771, respectivamente.
Objetivos Operativos	Elaborar los estudios de movilidad necesarios para el desarrollo de infraestructura eficiente que garantice la seguridad a las personas usuarias de la vía.
Valor Público Generado	Infraestructura vial peatonal y ciclista segura para todas las personas usuarias de la vía, que promueva una mayor adopción de modos sostenibles de movilidad.

Plan de Acción del Programa Presupuestario			
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Medios de Verificación
100%	Porcentaje del avance en el total de estudios de movilidad elaborados al periodo (9)	(Número de estudios de movilidad realizados/ Total de estudios de movilidad programados al periodo)*100	Información disponible en el archivo de la Dirección General de Planeación y Políticas
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada	3er Trimestre Meta Programada
0%		22%	56%
4to Trimestre Meta Programada		100%	
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
400%		Infraestructura vial peatonal y ciclista segura para todas las personas usuarias de la vía, que promueva una mayor adopción de modos sostenibles de movilidad.	
Número de Acciones a Desarrollar		1 Acción	
Acción 1		Responsable(s)	
Mejora en el diseño y gestión de la infraestructura peatonal deficiente que permita la armonía vial de los usuarios de la vía.		Nombre (s)	Ing. Adriana Cardona Acosta
		Cargo	Directora de Gestión de Proyectos de la Movilidad

ELABORÓ  
  
Lic. Victor Ernesto Ascencio López  
JUD de Integración de Indicadores de Programas

AUTORIZÓ  
  
Mtro. Salvador Medina Ramírez  
Director General de Planeación y Políticas