



Programación  
**BASE 2023**

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

**Planeación Estratégica Marco**

Misión	Contribuir a la construcción de una ciudad innovadora con una infraestructura fortalecida a través de la implementación de políticas urbanas y de movilidad de acuerdo con las necesidades de la población, 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 transporte no motorizado.
Visión	Ser una institución valorada en materia de movilidad y transporte que garantice la creación de infraestructura segura que genere certeza de los sistemas y proyectos que aumentan la accesibilidad y disminuyan los tiempos de traslado con la garantía de viaje seguro.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km <sup>2</sup> y cuenta con una población que asciende a 9,209,744 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

**Programa Presupuestario y su Alineación**

Programa Presupuestario	E167		SERVICIOS INTEGRALES DE MOVILIDAD PÚBLICA Y PRIVADA								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	264	Planeación integral del sistema de movilidad
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

**Planeación Operativa**

Problema Definido	Ineficiencia en la operación de los distintos sistemas de transporte público particular de la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Eficiencia en la operación de los distintos sistemas de transporte público y particular de la Ciudad de México.
Población Objetivo o de Enfoque	Concesionarios, permisionarios y público en general.
Objetivos Operativos	1 Promover el correcto ordenamiento y funcionamiento de los sistemas de movilidad en la Ciudad de México. 2. Evaluar y supervisar la planeación e implementación de estacionamientos destinados a carga y descarga, ascenso y descenso, así como cualquier uso de estacionamiento en la vía pública. 3. Realizar acciones de educación, prevención y atención de políticas de seguridad vial.



Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Valor Público Generado	La población mejora su movilidad contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial 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 que mide el grado de avance en los Servicios Integrales de Movilidad considerando los avances en las acciones para la integración del transporte público; gestión y regulación de sistemas de movilidad, transporte y estacionamientos; acciones de educación, prevención y atención de políticas de seguridad vial; y control, ordenamiento y Sistematización del Transporte.	((Difusión en el Sistema Integrado de Transporte Público de la imagen única de movilidad integrada realizado/ Difusión en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Imagen Única de movilidad integrada programado)* 20%) + ((Diseño del sistema central maestro del Sistema Integrado de Transporte Público realizado/ Diseño del sistema central maestro del Sistema Integrado de Transporte Público programado)* 20%) + ((Capacitación y promoción en temas de seguridad vial realizado/ Capacitación y promoción en temas de seguridad vial programado)* 20%) + ((Realizar obras de mejoramiento de la infraestructura urbana en zonas de parquímetros por medio de convenios con entidades ejecutoras de obra de la administración pública realizado/ Realizar obras de mejoramiento de la infraestructura urbana en zonas de parquímetros por medio de convenios con entidades ejecutoras de obra de la administración pública programado)* 20%) + ((Brindar servicios de control vehicular y actualización de los registros vehiculares realizado/ Brindar servicios de control vehicular y actualización de los registros vehiculares programado)* 20%)	Índice	Información disponible en: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia</a> . Medios físicos y electrónicos en las áreas responsables de las acciones.
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre	Meta Programada al 3er Trimestre	Meta Programada al 4to Trimestre
9%		28%	53%	100%
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Al año 2024, los servicios de movilidad continúan operando correctamente, de manera integrada, regulada y ordenada. Asimismo, los sistemas de movilidad y estacionamiento cuentan con adecuada gestión y regulación.			Al año 2024, los usuarios del transporte público de la Ciudad de México cuentan con un servicio de movilidad seguro, eficiente, accesible y que contribuye a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial.	
Número de Acciones a Desarrollar			5 Acciones	
Acción 1			Responsable(s)	
Difusión en el Sistema Integrado de Transporte Público de la Imagen Única de Movilidad Integrada.			Nombre (s)	Vianney Almee Rosales Rodríguez
			Cargo	Directora de Coordinación Estratégica
Acción 2			Responsable(s)	
Diseño del sistema central maestro del Sistema Integrado de Transporte Público.			Nombre (s)	Patricia Pérez Sandoval
			Cargo	Directora de Información y Seguimiento de la Movilidad
Acción 3			Responsable(s)	
Capacitación y promoción en temas de seguridad vial.			Nombre (s)	Arq. Constanza Jimena Delón Córdoba
			Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información
Acción 4			Responsable(s)	
Realizar obras de mejoramiento de la infraestructura urbana en zonas de parquímetros por medio de convenios con entidades ejecutoras de obra de la administración pública.			Nombre (s)	Lic. Diana Rocío Vaquera López
			Cargo	Directora Ejecutiva de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable
Acción 5			Responsable(s)	
Brindar servicios de control vehicular y actualización de los registros vehiculares.			Nombre (s)	Lic. María Fernanda Rivera Flores / Lic. Luis Enrique Ramos Torres
			Cargo	Directora General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular / Director General de Registro Público del Transporte

LABORÓ  
  
CLAUDIA SÁNCHEZ IBARRA  
COORDINADORA DE FINANZAS

AUTORIZO  
  
LIC. ARTURO RODRÍGUEZ MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Programación  
**BASE 2023**

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

**Planeación Estratégica Marco**

Misión	Contribuir a la construcción de una ciudad innovadora con una infraestructura fortalecida a través de la implementación de políticas urbanas y de movilidad de acuerdo con las necesidades de la población, 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 transporte no motorizado.
Visión	Ser una institución valorada en materia de movilidad y transporte que garantice la creación de infraestructura segura que genere certeza de los sistemas y proyectos que aumentan la accesibilidad y disminuyan los tiempos de traslado con la garantía de viaje seguro.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km <sup>2</sup> y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

**Programa Presupuestario y su Alineación**

Programa Presupuestario	E196		SERVICIOS INTEGRALES DE MOVILIDAD PARA CICLISTAS Y PEATONES								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	3	Proteger								
	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	270	Desarrollo de Infraestructura peatonal y ciclista
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

**Planeación Operativa**

Problema Definido	Inaccesibilidad de traslado a pie o en bicicleta en la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Accesibilidad de traslado a pie o en bicicleta en la Ciudad de México.
Población Objetivo o de Enfoque	Alededor de 300,000 ciclistas que circulan por la Ciudad de México diariamente y 30,901 personas que se trasladan a pie.
Objetivos Operativos	1. Mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, 2. Autorización de las adquisiciones de las contrataciones de obra pública, bienes, de prestaciones de servicios, que sean necesarias para mejorar la movilidad peatonal y para ciclistas.



Programación  
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Valor Público Generado	La población utiliza Infraestructura peatonal y ciclista segura, que reduce el número de incidentes viales, las emisiones contaminantes y el tránsito vehicular.	

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 grado de cumplimiento en las acciones para mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, asimismo, autorizar las adquisiciones, contrataciones de obra pública y prestaciones de servicios relacionados para la mejora del servicio.	((Elaboración y evaluación de proyectos de infraestructura peatonal y ciclista realizado/ Elaboración y evaluación de proyectos de infraestructura peatonal y ciclista programado)* 25%) + ((Implementación y operación de bicicletacionamientos Masivos realizado/ Implementación y operación de bicicletacionamientos Masivos programado)* 25%) + ((Renovación, expansión y operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI realizado/ Renovación, expansión y operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI programado)* 25%) + ((Realización de paseos dominicales, nocturnos y biciescuelas para promoción del uso de la bicicleta realizado/ Realización de paseos dominicales, nocturnos y biciescuelas para promoción del uso de la bicicleta programado)* 25%)	Índice	Información disponible en: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia</a>
Meta Programada al 1er Trimestre	Meta Programada al 2do Trimestre	Meta Programada al 3er Trimestre	Meta Programada al 4to Trimestre	
24%	49%	74%	100%	
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
Al año 2024, la infraestructura y los servicios para peatones y ciclistas incrementan en un 10%.		Al año 2024, la población utiliza infraestructura peatonal y ciclista segura, eficiente, integrada a otros servicios de movilidad, lo que reduce el número de incidentes viales, las emisiones contaminantes y el tránsito vehicular.		
Número de Acciones a Desarrollar		4 Acciones		
Acción 1		Responsable(s)		
Elaboración y evaluación de proyectos de infraestructura peatonal y ciclista.		Nombre (s)	Ing. Karla Portales Rufz	
		Cargo	Directora de Gestión de Proyectos de la Movilidad	
Acción 2		Responsable(s)		
Implementación y operación de bicicletacionamientos masivos.		Nombre (s)	Lic. Diana Rocío Vaquera López	
		Cargo	Directora Ejecutiva de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable.	
Acción 3		Responsable(s)		
Renovación, expansión y operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI.		Nombre (s)	Lic. Diana Rocío Vaquera López	
		Cargo	Directora Ejecutiva de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable	
Acción 4		Responsable(s)		
Realización de paseos dominicales, nocturnos y biciescuelas para promoción del uso de la bicicleta.		Nombre (s)	Arq. Constanza Jimena Delón Córdoba	
		Cargo	Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información	

ELABORÓ  
  
CLAUDIA SÁNCHEZ IBARRA  
COORDINADORA DE FINANZAS

AUTORIZO  
  
LIC. ARTURO CRUZ ALTA MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

M  
A

B

Programación  
**BASE 2023**

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

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Contribuir a la construcción de una ciudad innovadora con una infraestructura fortalecida a través de la implementación de políticas urbanas y de movilidad de acuerdo con las necesidades de la población, 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 transporte no motorizado.
Visión	Ser una institución valorada en materia de movilidad y transporte que garantice la creación de infraestructura segura que genere certeza de los sistemas y proyectos que aumentan la accesibilidad y disminuyan los tiempos de traslado con la garantía de viaje seguro.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km <sup>2</sup> y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario	M001		ACTIVIDADES DE APOYO ADMINISTRATIVO								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	313	Acciones para mejorar la eficiencia institucional
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

Planeación Operativa	
Problema Definido	Deficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación del Ente Público de la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Eficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación del Ente Público de la Ciudad de México.
Población Objetivo o de Enfoque	Áreas administrativas y operativas del Ente Público de la Ciudad de México (Direcciones Generales, Direcciones Ejecutivas, Direcciones de área, Coordinaciones y Gerencias).
Objetivos Operativos	1. Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de operación. 2. Dotar de los recursos materiales, tecnológicos e infraestructura adecuada para el desempeño de sus actividades.



Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Valor Público Generado	La SEMOVI cuenta con los recursos necesarios para el buen desarrollo de sus funciones.	

**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 avance en la adquisición de materiales, insumos y suministros requeridos para el desempeño de las actividades administrativas y del pago de servicios generales, servicios profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble, así como servicios de difusión.	((Total adquisiciones de materiales, insumos y suministros realizados/ Total adquisiciones de materiales, insumos y suministros programados) * 0.5) + (Pago de servicios generales, profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble y de difusión realizados/ Pago de servicios generales, profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble, y de difusión programados) * 0.5))	Índice	Información disponible en: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre	Meta Programada al 3er Trimestre	Meta Programada al 4to Trimestre
10%		30%	80%	100%
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Proseguir con una programación y presupuestación adecuada para la correcta operación de SEMOVI.			La SEMOVI continúa con el desempeño de sus funciones de manera adecuada.	
Número de Acciones a Desarrollar		2 Acciones		
Acción 1		Responsable(s)		
Adquisición de materiales, insumos y suministros requeridos para el desempeño de las actividades administrativas.		Nombre (s)	Lic. Pablo Lorenzo Aguilar	
		Cargo	Coordinador de Recursos Materiales, Abastecimiento y Servicios	
Acción 2		Responsable(s)		
Pago de servicios generales, servicios profesionales, conservación y mantenimiento del Inmueble, así como servicios de difusión.		Nombre (s)	Lic. Pablo Lorenzo Aguilar	
		Cargo	Coordinador de Recursos Materiales, Abastecimiento y Servicios	

ELABORÓ

CLAUDIA SÁNCHEZ IBARRA  
COORDINADORA DE FINANZAS

AUTORIZO

LIC. ARTURO CRUZ COTA MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Programación  
**BASE 2023**

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

**Planeación Estratégica Marco**

Misión	Contribuir a la construcción de una ciudad innovadora con una infraestructura fortalecida a través de la implementación de políticas urbanas y de movilidad de acuerdo con las necesidades de la población, 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 transporte no motorizado.
--------	---

Visión	Ser una institución valorada en materia de movilidad y transporte que garantice la creación de infraestructura segura que genere certeza de los sistemas y proyectos que aumentan la accesibilidad y disminuyan los tiempos de traslado con la garantía de viaje seguro.
--------	--

Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km <sup>2</sup> y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestamiento vial en la Ciudad de México.
---------------------	---

Objetivo Estratégico	Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.
----------------------	---

**Programa Presupuestario y su Alineación**

Programa Presupuestario	M002		PROVISIONES PARA CONTINGENCIAS								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	298	Eventos fortuitos administrativos
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

**Planeación Operativa**

Problema Definido	Insuficientes recursos para el pago de los laudos laborales.
Objetivo del programa presupuestario	Suficiente recursos para el pago de los laudos laborales.
Población Objetivo o de Enfoque	La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.
Objetivos Operativos	Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de laudos.



Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10C001	SECRETARÍA DE MOVILIDAD
Valor Público Generado	La SEMOVI cuenta con los recursos necesarios para cubrir con las obligaciones judiciales sin riesgos para su operación.	

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 que mide el avance del cumplimiento del pago de laudos.	(Total de laudos pagados/Total de laudos emitidos por la Junta de Conciliación y Arbitraje) * 100	Porcentaje	Información disponible en: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre
0%		25%		50%
Meta Programada al 4to Trimestre		100%		
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la Intervención gubernamental	
Continuar con una presupuestación adecuada que permita cumplir con el pago de las obligaciones judiciales.			La SEMOVI tiene las previsiones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de las obligaciones judiciales que se presenten.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Entrega de apoyos compensatorios por situaciones emergentes que vulneren a los trabajadores de la SEMOVI.			Nombre (s)	Claudia Sánchez Ibarra
			Cargo	Coordinadora de Finanzas

ELABORÓ

CLAUDIA SÁNCHEZ IBARRA  
COORDINADORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ

LIC. ARTURO CRUZALTA MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS





Programación  
**BASE 2023**

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

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Contribuir a la construcción de una ciudad innovadora con una infraestructura fortalecida a través de la implementación de políticas urbanas y de movilidad de acuerdo con las necesidades de la población, 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 transporte no motorizado.
Visión	Ser una institución valorada en materia de movilidad y transporte que garantice la creación de infraestructura segura que genere certeza de los sistemas y proyectos que aumentan la accesibilidad y disminuyan los tiempos de traslado con la garantía de viaje seguro.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km <sup>2</sup> y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FININTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestionamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad de México, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		N001		CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN CIVIL							
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024		EJE	5	Cero Agresión y Más Seguridad							
		SUB EJE	3	Protección civil							
		SUBSUB EJE	3	Evitar nuevos riesgos							
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
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.5	De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad						

Planeación Operativa	
Problema Definido	Insuficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas de la SEMOVI.
Objetivo del programa presupuestario	Suficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas de la SEMOVI.
Población Objetivo o de Enfoque	Personas servidoras públicas y población flotante que ocupan las instalaciones de la SEMOVI.
Objetivos Operativos	Preparar al personal mediante las actividades pertinentes, así como contar con los materiales, herramientas e insumos necesarios con la intención reducir progresivamente los tiempos de desalojo de los inmuebles de la Secretaría de Movilidad en caso de una contingencia.



Programación  
**BASE 2023**

<b>Unidad Responsable del Gasto</b>	<b>10C001</b>	<b>SECRETARÍA DE MOVILIDAD</b>
<b>Valor Público Generado</b>	Personal de la SEMOVI, cuentan con las medidas de seguridad, protección y atención oportuna que garantiza su integridad física en las instalaciones de la SEMOVI ante cualquier siniestro.	

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 de cumplimiento de las actividades en materia de Protección Civil realizadas en la SEMOVI.	(Total acciones realizadas en materia de protección civil/Total de acciones programadas en materia de protección civil) * 100	Porcentaje	Información disponible en: <a href="https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia">https://www.semovi.cdmx.gob.mx/transparencia</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
15%		40%		100%
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Al cierre del 2024, derivado de la atención y seguimiento que se llevó a cabo en las actividades en materia de protección civil, se espera tener un aumento en las acciones de un 10% con respecto a lo realizado en el 2023.			El personal y población en general que se encuentra dentro de la SEMOVI cuenta con instalaciones seguras y preparadas ante cualquier emergencia y/o siniestro.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Implementar señalética, realizar simulacros, instalar Comité Interno de Protección Civil, capacitar, equipar en materia de protección civil y desarrollar contenidos del programa interno de protección civil.			Nombre (s)	Lic. Pablo Lorenzo Aguilar
			Cargo	Coordinador de Recursos Materiales, Abastecimiento y Servicios

ELABORÓ  
  
CLAUDIA RIEZE TRARRA  
COORDINADORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ  
  
LIC. ARTURO CRUZ ACUÑA MARTÍNEZ  
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

M  
D