

Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
------------------------------	--------	---------------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.
Visión	Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
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 congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	La operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		E042		OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO, CONCESIONADO Y ALTERNO							
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024		EJE	3	Más y Mejor Movilidad							
		SUB EJE	2	Mejorar							
		SUBSUB EJE	1	Rescate y mejora del transporte público							
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	052	Operación y mantenimiento 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	Los habitantes de la Ciudad de México padecen de transporte público de baja calidad.
Objetivo del programa presupuestario	Los habitantes de la Ciudad de México disfrutan de transporte público de alta calidad.
Población Objetivo o de Enfoque	Los habitantes de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana del Valle de México, que son aproximadamente 19, 239,000.
Objetivos Operativos	Servicios de transporte asequible y eficiente a la población usuaria del Servicio de Transporte Colectivo Metro.
Valor Público Generado	Los habitantes de la Ciudad de México se desplazan de manera asequible, segura y rápida. Reducción de contaminantes en la Ciudad por la disminución de la utilización de vehículos particulares.

Handwritten signatures and initials in blue and red ink, including a large blue signature and several smaller initials.

Programación  
**BASE | 2023**

Unidad Responsable del Gasto		IOPDME SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO			
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 porcentaje de avance en los servicios de transporte público ofrecidos	((Prestación de servicio de transporte realizado/ Prestación de servicio de transporte programado)* 12) + ((Mantenimiento y reparación de instalaciones realizado/ Mantenimiento y reparación de instalaciones programado)* 11%) + ((Realizar mantenimiento a trenes realizado/ Realizar mantenimiento a trenes programado)* 11%) + ((Proporcionar servicio de vigilancia realizado/ Proporcionar servicio de vigilancia programado)* 11%) + ((Modernización de trenes de diversos modelos del STC realizado/ Modernización de trenes de diversos modelos del STC programado)* 11%) + ((Desarrollo e implementación proyectos de innovación tecnológica realizado/ Desarrollo e implementación proyectos de innovación tecnológica programado)* 11%) + ((Pago de indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio realizado/ Pago de indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio programado)* 11%) + ((Continuar con la liberación del derecho de vía para ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio realizado/ Continuar con la liberación del derecho de vía para ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio programado)* 11%) + ((Obras para el Mantenimiento de la Infraestructura realizado/ Obras para el Mantenimiento de la Infraestructura programado)* 11%)	Índice	Información disponible en: <a href="https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro">https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro</a>  <a href="https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/indicadores-de-operacion">https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/indicadores-de-operacion</a>	
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre	
22%		46%		72%	
Meta Programada al 4to Trimestre		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>		
Al año 2024, continúa el servicio de transporte público no contaminante, de calidad, seguro, eficiente y accesible.			Al año 2024, el público usuario cuenta con un servicio de transporte público no contaminante, de calidad, seguro, eficiente y accesible.		
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			<b>9 Acciones</b>		
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Prestación de servicio de transporte en función de la demanda			Nombre (s)	Ing. Rafael Lino Ascencio Flores	
			Cargo	Director de Transportación	
<b>Acción 2</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Mantenimiento y reparación de instalaciones electrónicas, eléctricas, mecánicas, hidráulicas, de vías de la red de servicio, pilotaje automático, mando centralizado, peaje, telecomunicaciones y la red de comunicaciones y servicios.			Nombre (s)	Ing. Omar Moya Rodríguez/Ing. José Ramón Vázquez del Mercado Reynoso	
			Cargo	Encargado del Despacho de la Dirección de Instalaciones Fijas/Encargado de Despacho de las Instalaciones Electrónicas	
<b>Acción 3</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Realizar mantenimiento a trenes conforme a su kilometraje de servicio, mantenimiento mayor, sistemático y cíclico.			Nombre (s)	Ing. José Alberto González López	
			Cargo	Director de Mantenimiento de Material Rodante	
<b>Acción 4</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Proporcionar servicio de vigilancia en Líneas, instalaciones y áreas adyacentes del STC			Nombre (s)	C. Luis Aranda Terrones	
			Cargo	Encargado de Despacho de la Gerencia De Seguridad Institucional	
<b>Acción 5</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Modernización de trenes de diversos modelos del STC.			Nombre (s)	Ing. José Alberto González López	
			Cargo	Director de Mantenimiento de Material Rodante	
<b>Acción 6</b>			<b>Responsable(s)</b>		
Desarrollo e implementación proyectos de innovación tecnológica para el correcto funcionamiento del STC.			Nombre (s)	Lic. Jorge Rocha Sánchez	
			Cargo	Encargado de Despacho de la Dirección de Ingeniería y Desarrollo Tecnológico	



Programación  
**BASE | 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO	
Acción 7		Responsable(s)	
Realizar el pago de indemnización de los predios que resultaron afectados por la construcción de la Línea 12.	Nombre (s)	Mtro. Fernando Israel Aguas Bracho	
	Cargo	Gerente Jurídico	
Acción 8		Responsable(s)	
Continuar con la liberación del derecho de vía (pago de los derechos, trámites administrativos y legales para la integración de las carpetas y pago de afectaciones de predios) para el Proyecto Integral para la Ampliación de la Línea 12 Mixcoac-Observatorio.	Nombre (s)	Mtro. Fernando Israel Aguas Bracho	
	Cargo	Gerente Jurídico	
Acción 9		Responsable(s)	
Obras para el Mantenimiento de la Infraestructura.	Nombre (s)	Ing. Manuel Fernando Galindo Altamirano / Ing. David Reynaga Serrato	
	Cargo	Gerente de Obras y Mantenimiento / Subgerente de Obras y Mantenimiento	

ELABORÓ

L.A.F. BLANCA ESTELA MARTÍNEZ BENAVIDES

DIRECTORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ

LIC. FIDEL RODRÍGUEZ MALDONADO

SUBDIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Programación  
**BASE | 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
------------------------------	--------	---------------------------------------

Planeación Estratégica Marco

Misión	Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.
Visión	Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
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 congestionamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	La operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

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	2	Mejorar								
	SUBSUB EJE	1	Rescate y mejora del 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 Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Eficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación del Sistema de Transporte Colectivo Metro 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	Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de operación. Dotar de los recursos materiales, tecnológicos e infraestructura adecuada para el desempeño de sus actividades.

Handwritten signatures and initials in blue and red ink.

Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
Valor Público Generado	El Sistema de Transporte Colectivo Metro cuenta con los recursos necesarios para el buen desarrollo de sus funciones.	

**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 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.	((Impresión de boleto univaje y tarjeta de movilidad integrada para acceso al servicio de transporte realizado/ Impresión de boleto univaje y tarjeta de movilidad integrada para acceso al servicio de transporte programado)* 25%) + ((Gastos inherentes a la recaudación (traslado de valores) realizado/ Gastos inherentes a la recaudación (traslado de valores) programado)* 25%) + ((Servicios de atención médica a (40,000) derechohabientes del Metro (15,395 trabajadores activos y el resto se constituyen con jubilados, padres, madres, hijos, esposas y/o concubinas) y aplicación de exámenes del programa médico realizado/ Servicios de atención médica a (40,000) derechohabientes del Metro (15,395 trabajadores activos y el resto se constituyen con jubilados, padres, madres, hijos, esposas y/o concubinas) y aplicación de exámenes del programa médico programado)* 25%) + ((Proporcionar alimentación a niños inscritos al CENDI realizado/ Proporcionar alimentación a niños inscritos al CENDI programado)* 25%)	Índice	Información disponible en: <a href="https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro">https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro</a>

Meta Programada al 1er Trimestre	Meta Programada al 2do Trimestre	Meta Programada al 3er Trimestre	Meta Programada al 4to Trimestre
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>
--	---

Proseguir con una programación y presupuestación adecuada para la correcta operación del Sistema de Transporte Colectivo Metro

El Sistema de Transporte Colectivo Metro continúan con el desempeño de sus funciones de manera adecuada

<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>	<b>4 Acciones</b>
---	-------------------

Acción	Responsable(s)
Impresión de boleto univaje y tarjeta de movilidad integrada para acceso al servicio de transporte.	Mtra. Devir Fernando Islas Zambrano
Gastos inherentes a la recaudación (traslado de valores)	Mtra. Devir Fernando Islas Zambrano
Servicios de atención médica a (40,000) derechohabientes del Sistema de Transporte Colectivo (15,395 trabajadores activos y el resto se constituyen con jubilados, padres, madres, hijos, esposas y/o concubinas) y aplicación de exámenes del programa médico.	L.M.C Eduardo Antonio Rodríguez Becerril
Proporcionar alimentación a niños inscritos al Centro de Desarrollo Infantil (CENDI)	L.M.C Eduardo Antonio Rodríguez Becerril

ELABORÓ  
  
L.A.F BLANCA ESTELA MARTÍNEZ BENAVIDES  
DIRECTORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ  
  
LIC. FIDEL RODRÍGUEZ MALDONADO  
SUBDIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



# Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
------------------------------	--------	---------------------------------------

## Planeación Estratégica Marco

Misión	Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.
Visión	Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
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 de Movilidad, el FONAPIE, 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 congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	La operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

## 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	2	Mejorar								
	SUBSUB EJE	1	Rescate y mejora del 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	Suficientes recursos para el pago de los laudos laborales.
Población Objetivo o de Enfoque	El Sistema de Transporte Colectivo Metro 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	TOPDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
Valor Público Generado	El Sistema de Transporte Colectivo Metro 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.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro">https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre
25%		50%		75%
Meta Programada al 4to Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre		
100%		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>	
Continuar con una presupuestación adecuada que permita cumplir con el pago de las obligaciones judiciales.			El Sistema de Transporte Colectivo Metro tiene las previsiones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de las obligaciones judiciales que se presenten.	
<b>Número de Acciones a Desarrollar</b>			<b>1 Acción</b>	
<b>Acción 1</b>			<b>Responsable(s)</b>	
Entrega de apoyos compensatorios por situaciones emergentes que vulneren a los trabajadores del Sistema de Transporte Colectivo Metro.			Nombre (s)	Lic. Martha Quintero Covarrubias / Mtro. Fernando Israel Aguas Bracho
			Cargo	Encargada de Despacho de la Coordinación de Movimientos Jurídicos Internos/Gerente Jurídico

ELABORÓ  
  
L.A.F. BLANCA ESTELA MARTÍNEZ BENAVIDES  
DIRECTORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ  
  
LIC. FIDEL RODRÍGUEZ MALDONADO  
SUBDIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
------------------------------	--------	---------------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.
Visión	Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
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 congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	La operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

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 del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Objetivo del programa presupuestario	Suficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Población Objetivo o de Enfoque	Personas servidoras públicas y población flotante que ocupan las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
Objetivos Operativos	Garantizar la integridad física de las personas usuarias, empleados y patrimonio del Sistema de Transporte Colectivo, mediante la organización, supervisión y control de los servicios de protección civil, permitiendo prevenir y atender oportunamente los fenómenos perturbadores que se suscitan dentro de las instalaciones de la Red y en los espacios públicos adyacentes.



Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
Valor Público Generado	Personal del STC, cuentan con las medidas de seguridad, protección y atención oportuna que garantiza su integridad física en las instalaciones del Sistema de Transporte Colectivo Metro.	

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 el Sistema de Transporte Colectivo Metro.	(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.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro">https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
25%		50%		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 del Sistema de Transporte Colectivo Metro 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 y equipar en materia de protección civil.			Nombre (s)	Lic. Edgar Alfredo Abarca Pérez
			Cargo	Coordinador de Protección Civil

ELABORÓ

L.A.F. BLANCA ESTELA MARTÍNEZ BENAVIDES  
DIRECTORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ

LIC. FIDEL RODRÍGUEZ MALDONADO  
SUBDIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS



# Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
------------------------------	--------	---------------------------------------

## Planeación Estratégica Marco

Misión	Proveer un servicio de transporte público masivo, seguro, confiable y tecnológicamente limpio. Con una tarifa accesible, que satisfaga las expectativas de calidad, accesibilidad, frecuencia y cobertura de los usuarios y se desempeñe con transparencia, equidad y eficiencia logrando niveles competitivos a nivel mundial.
Visión	Lograr un servicio de transporte de excelencia, que coadyuve al logro de los objetivos de transporte sustentable en la Zona Metropolitana del Valle de México, con un alto grado de avance tecnológico nacional, con cultura, vocación industrial y de servicio a favor del interés general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km2 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 congestionamiento vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	La operación y explotación de un tren rápido, movido por energía eléctrica, con recorrido subterráneo, de superficie y elevado para dar movilidad principalmente a usuarios de la Ciudad de México y la zona Metropolitana del Valle de México.

## Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	U039		CONVENIOS PARA LA MODERNIZACIÓN DE SISTEMAS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	2	Mejorar								
	SUBSUB EJE	1	Rescate y mejora del transporte público								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	245	Ampliación de infraestructura para el transporte público
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

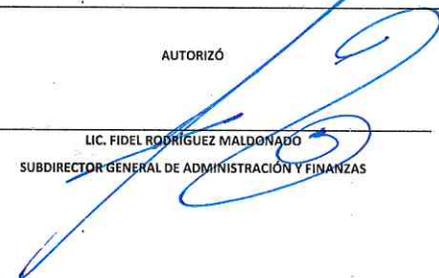
Problema Definido	Insuficiencia de conocimiento técnico para la modernización de rutas de transporte.
Objetivo del programa presupuestario	Suficiente conocimiento técnico para la modernización de rutas de transporte.
Población Objetivo o de Enfoque	Los sistemas de transporte público de la Ciudad de México.
Objetivos Operativos	Generar estudios para gestionar nuevas y mejores rutas de servicio.

Programación  
**BASE 2023**

Unidad Responsable del Gasto	10PDME	SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO METRO
Valor Público Generado	Usuarios disfrutaron de tiempos de traslado más rápidos y con confort derivado de asesoría técnica recibida tras las suscripción de Convenios para la modernización del sistema de movilidad y de transporte.	

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 logro de los objetivos establecidos en la Prestación de Servicios para la Línea 1 (PPSL-1).	((Servicios de modernización para la línea 1 del metro derivados de la asesoría técnica recibida tras la firma de Convenios realizado/ Servicios de modernización para la línea 1 del metro derivados de la asesoría técnica recibida tras la firma de Convenios programado)* 100)	Porcentaje	Información disponible en: <a href="https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro">https://www.transparencia.cdmx.gob.mx/sistema-de-transporte-colectivo-metro</a>
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre
25%		50%		75%
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	
Al año 2024, se mejorarán obras civiles, vías, pilotajes automáticos y trenes de la Línea 1.			Al año 2024, usuarios disfrutaron de tiempos de traslado más rápidos y con confort derivado de asesoría técnica recibida tras las suscripción de Convenios para la modernización del sistema de movilidad, de transporte, de la obra civil, vías, pilotaje automático y trenes de la Línea 1.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Servicios de modernización para la línea 1 del metro derivados de la asesoría técnica recibida tras la firma de Convenios.			Nombre (s)	Ing. Omar Moya Rodríguez
			Cargo	Encargado de Despacho de la Dirección de Instalaciones Fijas

ELABORÓ  
  
L.A.F. BLANCA ESTELA-MARTÍNEZ BENAVIDES  
DIRECTORA DE FINANZAS

AUTORIZÓ  
  
LIC. FIDEL RODRÍGUEZ MALDONADO  
SUBDIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS