

Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	IOPDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
------------------------------	--------	--------------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Visión	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² 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	Brindar un servicio de transporte público de pasajeros que se caracterice por su calidad, efectividad, seguridad, accesibilidad, innovación, sustentabilidad e inclusión social, dirigidos principalmente a la población de escasos recursos y de zonas periféricas de la ciudad. Modernizar gradualmente el parque vehicular con autobuses ecológicos y equipados con tecnología de punta, que permita hacer eficientes los tiempos de traslado de las personas usuarias y reducir la contaminación que actualmente generan. Transitar a un modelo único de pago mediante el uso de tarjeta universal que facilite a los usuarios su traslado en las diversas modalidades de transporte público de pasajeros que ofrece la Ciudad de México. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros. Implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque vehicular.

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 de la Red de Transporte de Pasajeros.
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 en circulación.

[Handwritten signatures and initials]

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto		10PDRT				RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)			
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 porcentaje de avance en los servicios ofrecidos de transporte público, la adquisición de unidades y mantenimiento		((Prestación de servicio de transporte realizado/ Prestación de servicio de transporte programado)* 16%) + ((Programa de Mantenimiento Preventivo y Correctivo realizado/ Programa de Mantenimiento Preventivo y Correctivo programado)* 14%) + ((Adquisición de 332 autobuses realizado/ Adquisición de 332 autobuses programado)* 14%) + ((Adquisición de equipo para mantenimiento preventivo realizado/ Adquisición de equipo para mantenimiento preventivo programado)* 14%) + ((Servicios de reconstrucción de partes internas del autobús. realizado/ Servicios de reconstrucción de partes internas del autobús. programado)* 14%) + ((Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a todas estaciones de auto consumo realizado/ Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a todas estaciones de auto consumo programado)* 14%) + ((Adquisición de equipos de validación de Tarjetas de Movilidad Integrada con su kit de instalación, de conformidad al número de autobuses que se adquieren realizado/ Adquisición de equipos de validación de Tarjetas de Movilidad Integrada con su kit de instalación, de conformidad al número de autobuses que se adquieren programado)* 14%)		Índice	Información disponible en: https://www.rtp.cdmx.gob.mx/transparencia			
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre			
24%		51%		76%		100%			
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo					Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental				
Para los años 2023 y 2024, está previsto transportar aproximadamente a 543,445,527 usuarios de la Red de Transporte de Pasajeros.					Para el año 2024, los usuarios de las zonas periféricas de la Ciudad de México cuentan con un servicio de transporte a bajo costo que los transporta a su destino en el menor tiempo posible, seguro, confortable y de calidad.				
Número de Acciones a Desarrollar					7 Acciones				
Acción 1					Responsable(s)				
Prestación de servicio de transporte (Ordinario, expreso, especiales Programa de Transporte Escolar y Metrobús)					Nombre (s)		Ing. Ramón Morales Zepeda		
					Cargo		Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento		
Acción 2					Responsable(s)				
Programa de Mantenimiento Preventivo y Correctivo al total de la flota vehicular.					Nombre (s)		Ing. Ramón Morales Zepeda		
					Cargo		Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento		
Acción 3					Responsable(s)				
Adquisición de 332 autobuses nuevos para su asignación a las modalidades ordinario, Expreso, servicios especiales PROTE y Metrobús. 7 grúas de arrastre y 7 estaciones de autolavado.					Nombre (s)		Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
					Cargo		Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
Acción 4					Responsable(s)				
Adquisición de equipo para mantenimiento preventivo y/o correctivo de los sistemas de control de emisiones que cumplan la normatividad Euro V y VI.					Nombre (s)		Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez		
					Cargo		Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas		
Acción 5					Responsable(s)				
Servicios de reconstrucción de partes internas del autobús.					Nombre (s)		Ing. Ramón Morales Zepeda		
					Cargo		Director de Operación y Mantenimiento		

[Handwritten signatures and initials]

[Handwritten initials and a red mark]



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)	
Acción 6		Responsable(s)	
Servicio de mantenimiento preventivo y correctivo a todas estaciones de auto consumo, ubicadas en los 7 Módulos Operativos.		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento
Acción 7		Responsable(s)	
Adquisición de equipos de validación de Tarjetas de Movilidad Integrada con su kit de instalación, de conformidad al número de autobuses que se adquieran en el ejercicio 2023.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ

LIC. MARÍA DE LAS MERCEDES SUÁREZ PÉREZ
GERENTE DE FINANZAS

AUTORIZO

MTRO. SERGIO BENITO OSORIO ROMERO
DIRECTOR GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Programación
BASE 2023

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

Planeación Estratégica Marco

Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Visión	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² 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 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 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	Brindar un servicio de transporte público de pasajeros que se caracterice por su calidad, efectividad, seguridad, accesibilidad, innovación, sustentabilidad e inclusión social, dirigidos principalmente a la población de escasos recursos y de zonas periféricas de la ciudad. Modernizar gradualmente el parque vehicular con autobuses ecológicos y equipados con tecnología de punta, que permita hacer eficientes los tiempos de traslado de las personas usuarias y reducir la contaminación que actualmente generan. Transitar a un modelo único de pago mediante el uso de tarjeta universal que facilite a los usuarios su traslado en las diversas modalidades de transporte público de pasajeros que ofrece la Ciudad de México. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros. Implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque vehicular.

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

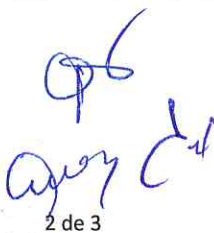
Problema Definido	Deficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación de RTP de la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Eficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación de RTP de la Ciudad de México.
Población Objetivo 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.
Valor Público Generado	RTP cuenta con los recursos necesarios para el buen desarrollo de sus funciones.

Handwritten signatures and initials in blue ink.

Handwritten signature and initials in blue ink.

Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto		10PDRT		RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)	
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.	((Capacitación al personal operativo y administrativo realizado/ Capacitación al personal operativo y administrativo programado)* 12.5%) + ((Realizar las pruebas antidoping realizado/ Realizar las pruebas antidoping programado)* 12.5%) + ((Elaboración del Programa de Adquisiciones realizado/ Elaboración del Programa de Adquisiciones programado)* 12.5%) + ((Contratación de Servicios de Aseguramiento realizado/ Contratación de Servicios de Aseguramiento programado)* 12.5%) + ((Adquisición de materiales para señalización realizado/ Adquisición de materiales para señalización programado)* 12.5%) + ((Adquisición o contratación de software realizado/ Adquisición o contratación de software programado)* 12.5%) + ((Contratación de servicios en materia de TIC y servicios realizado/ Contratación de servicios en materia de TIC y servicios programado)* 12.5%) + ((Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo realizado/ Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo programado)* 12.5%)	Índice	Información disponible en: https://www.rtp.cdmx.gob.mx/transparencia	
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre	
10%		40%		70%	
Meta Programada al 4to Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre	
100%		100%		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 RTP.			RTP continúa con el desempeño de sus funciones de manera adecuada		
Número de Acciones a Desarrollar			8 Acciones		
Acción 1			Responsable(s)		
Capacitación al personal operativo y administrativo en materia de operación de autobuses, temas administrativos, en sensibilización del servicio, en materia de derechos humanos, así como para actualización en conocimientos para su desempeño laboral.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 2			Responsable(s)		
Realizar las pruebas antidoping a los operadores de autobús para el otorgamiento de licencias de manejo.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 3			Responsable(s)		
Elaboración del Programa de Adquisiciones para todos los bienes y servicios.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 4			Responsable(s)		
Contratación de Servicios de Aseguramiento del equipo rodante y de responsabilidad civil, administración de pérdidas de vehículos y/o motocicletas y múltiple empresarial; asimismo contratación del seguro de vida para el personal.			Nombre (s)	Mtro. Sergio Coria Gómez y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo Jurídico y Normativo y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 5			Responsable(s)		
Adquisición de materiales para señalización de orientación para las personas usuarias sobre el tipo de servicio, la ubicación, el ascenso o descenso; y destinos.			Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 6			Responsable(s)		
Adquisición o contratación de software y/o desarrollos para la Red de Transporte de Pasajeros.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez	
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	



 2 de 3





Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)	
Acción 7		Responsable(s)	
Contratación de servicios en materia de TIC, energía eléctrica, agua, el arrendamiento, traslado de valores, para adquisición de sellos de seguridad, de envases de polietileno, de boletos, por arrendamiento de casetas sanitarias para los cierres de circuito y limpieza de sanitarios fijos.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
Acción 8		Responsable(s)	
Realizar el mantenimiento preventivo y correctivo a la Infraestructura a Oficinas Centrales, Módulos Operativos, Almacén Central, Centros de Reconstrucción, Centro de Moneda y a las máquinas del Centro de Moneda.		Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ

LIC. MARÍA DE LAS MERCEDES SUÁREZ PÉREZ

GERENTE DE FINANZAS

AUTORIZO

MTRO. SERGIO BENITO OSORIO ROMERO
DIRECTOR GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Programación
BASE 2023

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

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Visión	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² 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	Brindar un servicio de transporte público de pasajeros que se caracterice por su calidad, efectividad, seguridad, accesibilidad, innovación, sustentabilidad e inclusión social, dirigidos principalmente a la población de escasos recursos y de zonas periféricas de la ciudad. Modernizar gradualmente el parque vehicular con autobuses ecológicos y equipados con tecnología de punta, que permita hacer eficientes los tiempos de traslado de las personas usuarias y reducir la contaminación que actualmente generan. Transitar a un modelo único de pago mediante el uso de tarjeta universal que facilite a los usuarios su traslado en las diversas modalidades de transporte público de pasajeros que ofrece la Ciudad de México. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros. Implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque vehicular.

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	RTP de la Ciudad de México.
Objetivos Operativos	Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de laudos.

[Handwritten signature]

[Handwritten initials]



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Valor Público Generado	RTP 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: https://www.rtp.cdmx.gob.mx/transparencia
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
20%		50%		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.			RTP 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 Red de Transporte de Pasajeros.			Nombre (s)	Mtro. Sergio Coria Gómez / Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo Jurídico y Normativo / Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ

LIC. MARÍA DE LAS MERCEDES SUÁREZ PÉREZ
GERENTE DE FINANZAS

AUTORIZÓ

MTRO. SÉRGIO BENITO OSORIO ROMERO
DIRECTOR GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	TOPDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
------------------------------	--------	--------------------------------------

Planeación Estratégica Marco

Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Visión	Que la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, sea reconocida como la instancia que proporciona servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente, a través del uso de nuevas tecnologías, la modernización de su parque vehicular y establecimiento de mecanismos de participación ciudadana.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² 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 transporte 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	Brindar un servicio de transporte público de pasajeros que se caracterice por su calidad, efectividad, seguridad, accesibilidad, innovación, sustentabilidad e inclusión social, dirigidos principalmente a la población de escasos recursos y de zonas periféricas de la ciudad. Modernizar gradualmente el parque vehicular con autobuses ecológicos y equipados con tecnología de punta, que permita hacer eficientes los tiempos de traslado de las personas usuarias y reducir la contaminación que actualmente generan. Transitar a un modelo único de pago mediante el uso de tarjeta universal que facilite a los usuarios su traslado en las diversas modalidades de transporte público de pasajeros que ofrece la Ciudad de México. Aumentar la cobertura del transporte público de pasajeros. Implementar un programa de mantenimiento preventivo y correctivo para el parque vehicular.

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 Red de Transporte de Pasajeros.
Objetivo del programa presupuestario	Suficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas de la Red de Transporte de Pasajeros.
Población Objetivo o de Enfoque	Personas servidoras públicas y población flotante que ocupan las instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros.
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> Validación del Programa Interno de Protección Civil. Llevar a cabo los "Programas Internos de Protección Civil", con el fin de realizar acciones preventivas y reactivas para la recuperación ante fenómenos naturales, en los módulos operativos y áreas de oficinas centrales de la Red de Transporte de Pasajeros. Capacitar a las personas servidoras públicas en materia de Protección Civil y Gestión Integral de Riesgos. Adquisición de materiales y equipos necesarios para el desarrollo de las actividades de los brigadistas de la Red de Transporte de Pasajeros.

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Valor Público Generado	Personal del RTP, cuentan con las medidas de seguridad, protección y atención oportuna que garantiza su integridad física en las instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros 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 Red de Transporte de Pasajeros.	(Total acciones realizadas en materia de protección civil/Total de acciones programadas en materia de protección civil) * 100.	Porcentaje	Información disponible en: https://www.rtp.cdmx.gob.mx/transparencia
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
25%		56%		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.			Al año 2024, la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México cuenta con los programas necesarios de Protección Civil, que permiten tener certeza sobre la seguridad de las instalaciones de mismo y protección del personal.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Implementar señalética, realizar simulacros, elaborar programa de protección civil interno, adquirir material para el desarrollo de actividades de los brigadistas y capacitar en materia de protección civil.			Nombre (s)	Mtro. Daniel Arcos Rodríguez
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ

LIC. MARÍA DE LAS MERCEDES SUÁREZ PÉREZ
GERENTE DE FINANZAS

AUTORIZO

MTRO. SERGIO BENITO OSORIO ROMERO
DIRECTOR GENERAL DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO







