



Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10POAC	FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y AL PEATÓN
------------------------------	--------	---

Planeación Estratégica Marco

Misión	Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como desarrollar acciones para reducir los accidentes a peatones y ciclistas.
Visión	Proporcionar mecanismos sustentables para que la movilidad en la Ciudad de México sea de primer nivel y generar un ambiente en el que todos los sistemas de transporte público y privado, convivan de una manera armónica con el transporte no motorizado y el peatón.
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	Fomentar más y mejor movilidad a través del desarrollo de infraestructura segura y con accesibilidad universal para caminar y moverse en bicicleta.

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	196	Proyectos para la modernización de la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal
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	Alrededor 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. 3. Autorizar y determinar los actos jurídicos y materiales que se requieran para la conservación y mantenimiento de infraestructura.

(Handwritten signatures and initials in blue and red ink)

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10POAC	FONDO PÚBLICO DE ATENCIÓN AL CICLISTA Y AL PEATÓN
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 cumplimiento del 100% del financiamiento de los proyectos aprobados, sobre la adecuación de infraestructura para confinar una ciclovia de hasta 2 km.	((Aprobación de proyecto de ciclovia confinada realizado/ Aprobación de proyecto de ciclovia confinada programado)* 34%) + ((Aprobación de convenios de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios, la Secretaría de Movilidad y el FONACIPE realizado/ Aprobación de convenios de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios, la Secretaría de Movilidad y el FONACIPE programado)* 33%) + ((Cubrir costos de ejecución de las obras para el proyecto de ciclovia confinada realizado/ Cubrir costos de ejecución de las obras para el proyecto de ciclovia confinada programado)* 33%)	Índice	Información disponible en https://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/mi-bici/mapa-ciclista-cdmx
Meta Programada al 1er Trimestre	Meta Programada al 2do Trimestre	Meta Programada al 3er Trimestre	Meta Programada al 4to Trimestre	
0%	50%	75%	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 población de la Ciudad de México contará con 1 Ciclovia confinada y segura para realizar viajes en condiciones óptimas, la cual tendrá kilometrajes proyectados por año.		Al año 2024, la Ciudad de México cuenta con una red de infraestructura ciclista y peatonal segura para realizar sus viajes en condiciones óptimas.		
Número de Acciones a Desarrollar		3 Acciones		
Acción 1		Responsable(s)		
Aprobación de proyecto de ciclovia confinada.		Nombre (s)	Lídice Rocha Marengo	
		Cargo	Asesora "B" de la Secretaría de Movilidad	
Acción 2		Responsable(s)		
Aprobación de convenios de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios, la Secretaría de Movilidad y el FONACIPE.		Nombre (s)	Lídice Rocha Marengo	
		Cargo	Asesora "B" de la Secretaría de Movilidad	
Acción 3		Responsable(s)		
Cubrir costos de ejecución de las obras para el proyecto de ciclovia confinada.		Nombre (s)	Lídice Rocha Marengo	
		Cargo	Asesora "B" de la Secretaría de Movilidad	

ELABORÓ


LÍDICE ROCHA MARENGO
ASESORA "B" DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

AUTORIZÓ


EMILIANO ZEPEDA STOZZI
COORDINADOR DEL FIDEICOMISO

