



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	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.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un sin fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía. Ante esto el Organismo ha reforzado el mantenimiento al parque vehicular, realizando revisiones exhaustivas a cada uno de los autobuses, para determinar el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlos a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudiza, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aún cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encontraban con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario	E088		E088_OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)								
Objetivo	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11			
	SUB EJE	1	Integrar					Ciudades y comunidades sostenibles			
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de 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

Planeación Operativa	
Problema Definido	No se proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante, dado el deterioro del parque vehicular operable que ha concluido su vida útil; lo que origina que no se de atención principalmente a la población ubicada en las zonas conurbadas y de escasos recursos, para que sea un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía, bajo la perspectiva de respeto a los derechos humanos y equidad de género.
Población Objetivo o de Enfoque	La población ubicada en las zonas conurbadas preferentemente y de escasos recursos.



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reparar la infraestructura del 100% de los Módulos; 2. Se prevé una mayor participación del parque vehicular en ruta a fin de alcanzar 90'309,228 de pasajeros anuales a través de una mayor eficiencia de un 80% de unidades en ruta en días hábiles y un 60% de este en días inhábiles; con lo cual se incrementarán los niveles de recaudación. 3. Continuar con la reasignación de rutas y número de unidades a fin de cubrir necesidades del usuario en lugares de mayor demanda y aumentar la frecuencia y reducir los tiempos de recorrido. 4. Dar mantenimiento preventivo y correctivo al parque vehicular operable. 5. Reducir frecuencias de paso, mayor y mejor señalización de paradas de unidades con el fin de aumentar el número de pasajeros transportados. 6. Coadyuvar con otro medio de transporte de la Ciudad de México, unificar la forma de pago con tarjetas inteligentes. 7. Continuar con la adquisición de autobuses nuevos, con unidades de tecnología de punta, con capacidad para atender el servicio en áreas periféricas en rutas planas, alta y mediana montaña. 8. Capacitación al personal operativo para una mayor atención al usuario, para un viaje confiable y seguro. 9. Continuar la capacitación del personal del Organismo en materia de igualdad de género y de derechos humanos para mejorar los servicios de transporte público de pasajeros que ofrece el Organismo, que permitan la reconstrucción de espacios de convivencia, la inclusión social, la no discriminación y el respeto de los derechos de la población usuaria y la comunicación de ésta con la Dirección de la entidad. 	
Valor Público Generado	La población ubicada en las zonas conurbadas y de escasos recursos, cuentan con un servicio de transporte de pasajeros rápido, seguro, confortable y de calidad a bajo costo.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
90,309,228	Otorgar servicios de transporte	Variación porcentual trimestral con respecto al trimestre del año anterior.	Variación Porcentual	Datos estadísticos de la Gerencia de Operación del Servicios de la Red de Transporte de Pasajeros, Informes trimestrales; Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
21399090		24017335		22376437
4to Trimestre Meta Programada		22516366		
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
543,425,032.00		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)		
Elaborar los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al parque vehicular operable		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento	
Acción 2		Responsable(s)		
Adquisición de 200 autobuses nuevos para sustituir aquellos que han sobrepasado su vida útil; adquisición de 4 grúas y 5 montacargas.		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento	
Acción 3		Responsable(s)		
Prestar el servicio de transportación en 103 rutas y realizar revisiones para su modificación, ampliación o nuevas rutas.		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento	
Acción 4		Responsable(s)		
Llevar a cabo la reconstrucción de partes del autobús internamente		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento	
Acción 5		Responsable(s)		
Rehabilitar la infraestructura modular e integración de un módulo operativo nuevo.		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento	
Acción 6		Responsable(s)		
Contar con los insumos necesarios como las refacciones necesarias para mantenimiento preventivo y correctivo a los autobuses, así como los combustibles y lubricantes para su operación.		Nombre (s)	Ing. Ramón Morales Zepeda y Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento y Director Ejecutivo de Administración y Finanzas.	
Acción 7		Responsable(s)		
Dar capacitación al personal operativo en materia de igualdad de género y derechos humanos, para mejorar el trato a los usuarios del servicio.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	

ELABORÓ
Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ
Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	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.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía. Ante esto el Organismo ha reforzado el mantenimiento al parque vehicular, realizando revisiones exhaustivas a cada uno de los autobuses, para determinar el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlos a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudizó, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aún cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encuentran con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	M001	M001_ACTIVIDADES DE APOYO ADMINISTRATIVO									
Objetivo	Contar con el personal operativo y administrativo que actúe con profesionalismo y con honradez para otorgar un servicio de transporte de pasajeros eficaz y eficiente.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad					Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	16		
	SUB EJE	1	Integrar						Paz, justicia e instituciones sólidas		
	SUBSUB EJE	1	Integración del sistema de transporte público								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	1	Transporte Por Carretera	Actividad Institucional	104	Administración de capital humano

Planeación Operativa

Problema Definido	Falta de personal capacitado que permita otorgar un servicio de transporte a los usuarios eficiente, dinámico, que sea amable y que respete la igualdad de género y los derechos humanos del usuario.
--------------------------	---



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Población Objetivo o de Enfoque	La plantilla de personal de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.	
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contar con el personal operativo (operadores), de mantenimiento (mecánicos en las diferentes ramas) y administrativo necesario y suficiente. 2. Capacitar al personal operativo y administrativo para una mayor atención al usuario, para un viaje confiable y seguro 3. Continuar la capacitación del personal del Organismo en materia de igualdad de género y de derechos humanos para mejorar los servicios de transporte público de pasajeros que ofrece la entidad, que permitan la reconstrucción de espacios de convivencia, la inclusión social, la no discriminación y el respeto de los derechos de la población usuaria y la comunicación de ésta con la Dirección de la entidad. 4. Otorgar el salario y prestaciones sociales al personal como los establece la Ley Federal del Trabajo y la Ley del Seguro Social (IMSS). 5. Cumplir con las disposiciones en materia de impuestos derivados de la relación laboral. 	
Valor Público Generado	Se cuenta con el personal necesario, suficiente, eficaz, eficiente que permite la prestación del servicio de transporte en las zonas conurbadas y de escasos recursos.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario

Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
4,626	Plantilla de personal autorizada	Variación del Personal ocupado con respecto al personal autorizado	Variación Porcentual	Datos estadísticos de la Gerencia de Administración de Capital Humano de la Red de Transporte de Pasajeros, Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
4626		4626		4626
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
5,050		Se cuenta con el personal capacitado necesario y suficiente para otorgar el servicios de transporte.		
Número de Acciones a Desarrollar		5 Acciones		
Acción 1		Responsable(s)		
Elaborar los programas de mantenimiento preventivo y correctivo al parque vehicular operable		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 2		Responsable(s)		
Dar capacitación al personal operativo en materia de igualdad de género y derechos humanos.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 3		Responsable(s)		
Pago de nóminas y prestaciones al personal operativo y administrativo.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 4		Responsable(s)		
Determinación de impuestos derivados de la relación laboral para su pago.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 5		Responsable(s)		
Realizar las pruebas antidumping a los operadores de autobús para el otorgamiento de licencias de manejo.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	

ELABORÓ

Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ

Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	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.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un sin fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlas a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudiza, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aún cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encontraban con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	N001	N001_CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN CIVIL									
Objetivo	Contar con la certificación oficial de los Programas de Protección Civil de todas las instalaciones de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	5	Cero Agresión y Más Seguridad		Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible						
	SUB EJE	3	Protección civil								
	SUBSUB EJE	1	Sistema de Gestión Integral de 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

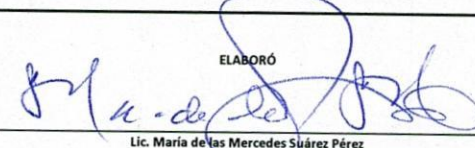
Planeación Operativa


Problema Definido	No se cuenta con un Programa de Protección Civil certificado que contenga todos los elementos necesarios para la Gestión Integral de Riesgos que permita responder de la mejor manera ante cualquier emergencia o siniestro.
--------------------------	--

Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Población Objetivo o de Enfoque	El personal del Organismo.	
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reducir la brecha de desigualdad de género en la Gestión Integral de Riesgos. 2. Validación del Programa Interno de Protección Civil. Capacitación en materia de protección civil. 3. 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 de este Organismo. 4. Capacitar a las personas servidoras públicas en materia de Gestión Integral de Riesgos que integran las brigadas de este Organismo. 5. Adquisición de materiales y equipos necesarios para el desarrollo de las actividades de los brigadistas de este Organismo. 	
Valor Público Generado	Se cuenta con los programas de protección civil de todas las instalaciones del Organismo, lo que permitirá tener certeza sobre el quehacer del personal ante fenómenos naturales o siniestros.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
13	Programas de Protección Civil Certificados actualizados.	Tener los programas de Protección Civil actualizados y certificados	Programa	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		4to Trimestre Meta Programada
0		0		13
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
14 Programas de Protección Civil			El Organismo cuenta con los programas necesarios de Protección Civil, que permiten tener certeza sobre la seguridad de las instalaciones de mismo.	
Número de Acciones a Desarrollar			4 Acciones	
Acción 1			Responsable(s)	
Validación del Programa de Protección Civil			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
Acción 2			Responsable(s)	
Capacitación en Materia de Protección Civil al personal que integra las brigadas del Organismo, a fin de que se difunda a todo el Organismo.			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
Acción 3			Responsable(s)	
Elaborar los Programas de Protección Civil internos, con el fin de realizar acciones preventivas y reactivas para la recuperación ante fenómenos naturales, en los módulos operativos de este Organismo.			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
Acción 4			Responsable(s)	
Adquisición de materiales y equipos necesarios para el desarrollo de las actividades de los brigadistas del Organismo.			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Operación y Mantenimiento

ELABORÓ

Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ

Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas



Programación BASE 2021

Unidad Responsable	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.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México, ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un sin fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía. Ante esto el Organismo ha reforzado el mantenimiento al parque vehicular, realizando revisiones exhaustivas a cada uno de los autobuses, para determinar el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlos a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudiza, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aun cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encontraban con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	0001	0001_ACTIVIDADES DE APOYO A LA FUNCIÓN PÚBLICA Y BUEN GOBIERNO									
Objetivo	Proporcionar los bienes y servicios necesarios para llevar a cabo la operación del servicio de transporte público de calidad, seguro, económico y amigable con el medio ambiente preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos en la Ciudad de México.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	6	Ciencia, Innovación y Transparencia				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	16			
	SUB EJE	3	Gobierno Abierto								
	SUBSUB EJE	2	Controles al ejercicio del gobierno						Paz, justicia e instituciones sólidas		
Finalidad	1	Gobierno	Función	3	Coordinación De La Política De Gobierno	Subfunción	4	Función Pública	Actividad Institucional	001	Función pública y buen gobierno

Planeación Operativa

Problema Definido	La escasa determinación de procesos administrativos en estricto apego a los criterios de legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, resultados, transparencia, control y rendición de cuentas, no permite tener con oportunidad los bienes y servicios que se requieren para el apoyo a la operación del transporte de pasajeros.
Población Objetivo o de Enfoque	La escasa determinación de procesos administrativos en estricto apego a los criterios de legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, resultados, transparencia, control y rendición de cuentas, no permite tener con oportunidad los bienes y servicios que se requieren para el apoyo a la operación del transporte de pasajeros.

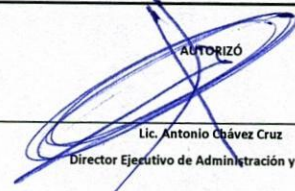
Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tener los procedimientos administrativos necesarios para llevar a cabo la administración de los recursos materiales y financieros que permitan la adquisición de bienes y servicios necesarios para el apoyo a la operación del servicio. 2. Establecer procedimientos organizacionales y administrativos que permitan mejorar y simplificar las tareas institucionales, así como la optimización de los recursos. 3. Fomentar la transversalidad de género en los procesos administrativos. 4. Llevar a cabo una adecuada gestión administrativa que contribuya a la Operación del Servicio. 5. Desarrollar los mecanismos institucionales que garanticen que en todo el ciclo de la política pública y la cultura institucional así como los programas, proyectos y servicios que impulsen los Entes públicos del Gobierno de la Ciudad de México hayan incorporado la perspectiva de género, con el fin de garantizar los Derechos Humanos de las mujeres y las niñas. 6. Llevar a cabo las actividades administrativas de la Red de Transporte de Pasajeros desde la perspectiva de Igualdad de Género y respeto a los Derechos Humanos. 	
Valor Público Generado	Se cuenta con los procesos administrativos necesarios que permiten actuar con estricto apego a los criterios de legalidad, honestidad, austeridad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, transferencia, control y redición de cuentas, para contar con los bienes y servicios oportunamente que contribuyen a la transportación de pasajeros.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
4	Acciones realizadas para mejorar el apoyo administrativo.	Variación entre los recursos asignados y el ejercicio real.	Variación Porcentual	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT). Integración de Expedientes de las Adquisiciones realizadas bajo el Programa de Adquisiciones
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
0		1		1
4to Trimestre Meta Programada		Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
2		Se cuenta con los procedimientos administrativos necesarios que permiten una gestión transparente.		
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo		Número de Acciones a Desarrollar		
4		4 Acciones		
Acción 1		Responsable(s)		
Actualizar el Manual de Organización del Organismo, mejorando los procedimientos para una buena gestión administrativa.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 2		Responsable(s)		
Elaborar un Programa de Adquisiciones conforme lo requiere la operación del Servicio.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 3		Responsable(s)		
Pago Efectuar estudios de mercado para obtener los mejores precios y calidad de los bienes y servicio que se requieren.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	
Acción 4		Responsable(s)		
Por sobre otro proceso, llevar a cabo Licitaciones Públicas para la adquisición de bienes y servicios.		Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz	
		Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas	

ELABORÓ

Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ

Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

Programación BASE 2021

Unidad Responsable	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.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un sin fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía. Ante esto el Organismo ha reforzado el mantenimiento al parque vehicular, realizando revisiones exhaustivas a cada uno de los autobuses, para determinar el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlos a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudizó, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aún cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encontraban con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	P001	P001_PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LAS NIÑAS Y MUJERES									
Objetivo	Que el personal de Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México tenga conocimiento de los Derechos Humanos de las niñas y mujeres.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019-2024	EJE	1	Igualdad y Derechos				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	5			
	SUB EJE	5	Derechos de las mujeres					Igualdad de género			
	SUBSUB EJE	0	Derechos de las mujeres								
Finalidad	1	Gobierno	Función	2	Justicia	Subfunción	4	Derechos Humanos	Actividad Institucional	003	Transversalización de la perspectiva de género

Planeación Operativa

1 de 2

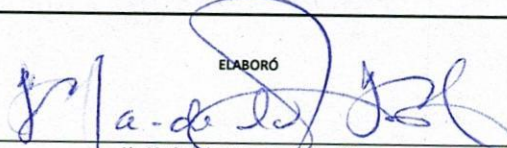


Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Problema Definido	Existen brechas que aún no se han logrado erradicar para una vida libre sin violencia por el escaso conocimiento de los Derechos Humanos y la no discriminación entre hombres y mujeres.	
Población Objetivo o de Enfoque	El personal del Organismo tiene conocimiento amplio y preciso sobre derechos humanos e igualdad de género.	
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar el conocimiento de los Derechos Humanos y la no discriminación entre hombres y mujeres del Organismo. 2. Promover mediante la capacitación y difusión continua que los usuarios y personas servidoras públicas de la RTP, incorporen en sus actividades diarias el ejercicio del respeto a los Derechos Humanos. 3. Brindar la capacitación y difusión al interior del Organismo en materia de Igualdad de Género y no discriminación. 	
Valor Público Generado	El Personal del Organismo tiene conocimiento pleno sobre los Derechos Humanos y la Igualdad de Género.	

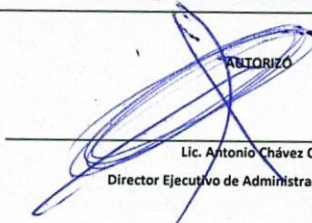
Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
2	Cursos de capacitación en materia de derechos humanos e igualdad de género	El Personal del Organismo conoce los derechos humanos e igualdad de género.	Curso	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
0		0		0
4to Trimestre Meta Programada		2		
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Dos Cursos de capacitación al personal del Organismo en Materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género.			El Organismo cuenta con personal que conoce los derechos humanos y la igualdad de género.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Capacitación en materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género y no discriminación a los servidores públicos del Organismo.			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZO



Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

Programación BASE 2021

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

Planeación Estratégica Marco

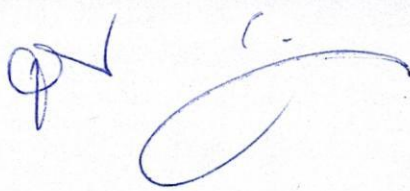
Misión	Proporcionar servicios de transporte público de calidad, que sea seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente, dirigido principalmente para la población de escasos recursos y zonas periféricas, que permitan optimizar los tiempos de traslado y mejorar la movilidad y el bienestar de los habitantes de la Ciudad de México, bajo una perspectiva de respeto a los derechos humanos y la equidad de género.
Diagnóstico General	<p>La movilidad en la Ciudad de México se hace cada vez más difícil. El aumento en los tiempos de traslado no solo provoca pérdida de horas que podrían ser destinadas a otra actividad, sino que también afecta el desarrollo económico; aunado a ello, severas ineficiencias y abandono de la infraestructura y el transporte público operado por el Gobierno de la Ciudad de México ha ofrecido un servicio deficiente e insuficiente para la población que afecta a la mayoría de las personas especialmente a los sectores de menores ingresos que viven en zonas periféricas. Ante esta situación, este Organismo se encuentra sumando esfuerzos para cumplir con la Estrategia 1.1 Integración del sistema de transporte público del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México el cual tiene como meta "100% del transporte público administrado por la Ciudad de México integrado a un sistema único de prepago. Es por ello que el Organismo en 2019 adquirió el equipo de peaje y parte del ejercicio 2020 se efectúa la instalación y configuración de equipos Validadores de Tarjetas Inteligentes sin contacto en todas las unidades que se operan.</p> <p>Uno de los principales retos a los que se enfrenta la Red de Transporte de Pasajeros, es proporcionar un servicio de transporte eficiente, dinámico, accesible y no contaminante; con principal atención a la población ubicada en las zonas conurbadas, y para un sin fin de usuarios se ha convertido en un enlace con otros medios de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC-Metro), reduciendo tiempos de traslado en beneficio de la ciudadanía. Ante esto el Organismo ha reforzado el mantenimiento al parque vehicular, realizando revisiones exhaustivas a cada uno de los autobuses, para determinar el grado de deterioro y el posterior rescate para incorporarlos a ruta; lo que originó que se alcanzara hasta 800 autobuses en ruta; sin embargo, no fue posible sostener ese nivel constantemente, dado el deterioro por obsolescencia de los autobuses, además de que en el mercado no se tuvieron los refacciones necesarias para su reparación, aun cuando se llevó a cabo la recuperación de partes, reconstrucción de componentes en su centro de Reconstrucción y Distribución con los que cuenta el Organismo, no fue suficiente; aunado a ello, se buscaron alternativas como la de mantener un fondo especialmente para adquisición de refacciones para dichos autobuses, fue difícil encontrarlas en el mercado. En el ejercicio 2020 la problemática se agudiza, por la pandemia a nivel mundial del SARS COV2, COVID19, que aún cuando este Organismo cuenta con un parque vehicular operable (incluye autobuses adquiridos recientemente 297 en 2019-2020) de 1,389 autobuses distribuidos en toda la zona metropolitana para otorgar los siguientes servicios: 622 autobuses en servicio ordinario; 340 en servicio expreso, 151 servicio Atenea (exclusivo para mujeres y grupos vulnerables); 101 autobuses servicio Ecobus; 23 expreso directo; 99 autobuses servicio escolar; y metrobús 53 autobuses (40 articulados y 13 biarticulados); no ha sido posible tener en circulación el 80% en ruta en días hábiles y el 65% de éste en días inhábiles, por la disminución de las actividades económicas, la demanda ha disminuido drásticamente y en consecuencia la recaudación.</p> <p>Ante la situación descrita y dado que dentro de las políticas de movilidad urbana de la Ciudad de México, y rescate, los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientan a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía, es que en 2019 se inicia la adquisición de autobuses nuevos en este Organismo para iniciar la sustitución del parque vehicular obsoleto, es por ello que se han adquirido de 297 autobuses en 2019-2020, con diferentes tipos de unidades para dar servicio en rutas planas, de media y alta montaña con aditamentos especiales para personas con discapacidad, con la finalidad de sustituir las unidades que han cumplido su vida útil y generan emisiones de contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad y regreso constante a talleres modulares para su reparación y suspensión del servicio.</p> <p>Por otra parte, también el Organismo ha efectuado acciones para la rehabilitación de la infraestructura modular, sin embargo el deterioro por el abandono que han tenido, todavía se tienen rezagos importantes, agudizándose por la pandemia, que no han permitido continuar con estas actividades, es un reto para continuar teniendo infraestructura para que los Módulos Operativos cumplan las tareas de operatividad de los empleados así como la seguridad de los mismos. Aún es necesario seguir realizando dichas acciones, pues estos se encontraban con una infraestructura deficiente para cubrir las funciones para los cuales fueron creados. Es necesario continuar con la reparación de techumbres así como de infraestructura en general, adquirir equipamiento y herramientas necesarias para los trabajos de mantenimiento del parque vehicular.</p>
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.
Objetivo Estratégico	La Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal, se encuentra considerado como parte de las políticas de movilidad urbana, por lo que los sistemas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, preferentemente en zonas periféricas y de difícil acceso; disminuir los tiempos de traslado, incrementando la frecuencia de paso; y garantizar viajes cómodos y seguros con autobuses con tecnología de punta no contaminantes.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	P002	P002_PROMOCIÓN INTEGRAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS HUMANOS									
Objetivo	Que el personal del Organismo tenga el conocimiento preciso sobre derechos humanos e igualdad de derechos.										
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	1	Igualdad y Derechos				Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	10			
	SUB EJE	6	Derecho a la igualdad e inclusión					Reducción de las desigualdades			
	SUBSUB EJE	0	Derecho a la igualdad e inclusión								
Finalidad	1	Gobierno	Función	2	Justicia	Subfunción	4	Derechos Humanos	Actividad Institucional	004	Transversalización del enfoque de derechos humanos

Planeación Operativa

1 de 2




Programación BASE 2021

Unidad Responsable	10PDRT	RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS (RTP)
Problema Definido	No se tiene pleno conocimiento sobre los Derechos Humanos incorporado la perspectiva de género, con el fin de garantizar los Derechos Humanos de las mujeres y las niñas y la no discriminación entre hombres y mujeres.	
Población Objetivo o de Enfoque	El personal del Organismo tiene conocimiento amplio y preciso de los derechos humanos con perspectiva de igualdad de género.	
Objetivos Operativos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollar los mecanismos institucionales que garanticen que se haya incorporado la perspectiva de género en programas y proyectos del Organismo, con el fin de garantizar los Derechos Humanos de las mujeres y las niñas. 2. Promover la formación continua al personal del Organismo sobre Derechos Humanos, violencia contra las mujeres, lenguaje incluyente, perspectiva de género y no discriminación. 3. Llevar a cabo cursos de capacitación para los servidores públicos en materia de Derechos humanos y promoción de programas integrales para eliminar las desigualdades de género. 	
Valor Público Generado	Los funcionarios públicos de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México, conocen los derechos humanos que garantizan la igualdad de género y la no discriminación.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario


Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
2	Cursos de capacitación en materia de derechos humanos e igualdad de género y no discriminación.	Capacitación a los funcionarios públicos del Organismo sobre los derechos humanos en materia igualdad de género y no discriminación	Curso	Sistema de Portales de Obligaciones de Transparencia (SIPOT).
1er Trimestre Meta Programada		2do Trimestre Meta Programada		3er Trimestre Meta Programada
0		0		2
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Dos Cursos de capacitación al personal del Organismo en Materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género.			El Organismo cuenta con personal que conoce los derechos humanos y la perspectiva de género que se traduce en comportamiento adecuado en la prestación del servicio que se presta.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Capacitación en materia de Derechos Humanos e Igualdad de Género y no discriminación a los servidores públicos del Organismo.			Nombre (s)	Lic. Antonio Chávez Cruz
			Cargo	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas

ELABORÓ



Lic. María de las Mercedes Suárez Pérez
Gerente de Finanzas

AUTORIZÓ



Lic. Antonio Chávez Cruz
Director Ejecutivo de Administración y Finanzas