



CDMX
CIUDAD DE MÉXICO

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA ÉPOCA

3 DE JULIO DE 2017

No. 102

Í N D I C E

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Secretaría de Movilidad

- ♦ Aviso por el cual se da a conocer el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018 3
- ♦ Aviso por el que se da a conocer el Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México 53

Secretaría de Educación

- ♦ Aviso mediante el cual se dan a conocer los Lineamientos Generales para la Operación del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México 72

Oficialía Mayor

- ♦ Aviso por el que se modifica el Programa Institucional 2014 – 2018 de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México, antes del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, Tomo I, del 7 de septiembre de 2016 90

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

- ♦ **Delegación Azcapotzalco.-** Licitación Pública Nacional (Local) Número 30001058-012-17.- Convocatoria No. DAZCA/DGODU/005-2017.- Rehabilitación de la red secundaria de agua potable 92
- ♦ **Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México.-** Licitación Pública Internacional Número LPN/HCBGCDMX/005/2017.- Convocatoria 003/2017.- Adquisición de botas para bombero y botas para misiones de bombero 95
- ♦ **Edictos** 97
- ♦ **Aviso** 102



**GACETA OFICIAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

Héctor Serrano Cortés, Secretario de Movilidad, con fundamento en el Artículo 122 inciso C de la Constitución Política; 12, 87 y 91 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 1, 2, 6, 15 fracción IX, 16 fracciones III, IV y VII, 17 y 31 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 11 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal; 23, 24, 25 y 31 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal; 10 fracción II, 32, 35, 37, 47 fracción III, 48, 49 y 50 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, 1, 2, 7 fracción IX del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal; así como en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, publicado el 11 de septiembre de 2013 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México; y

CONSIDERANDO

Que el Jefe de Gobierno ejercerá la facultad de conducir y coordinar la planeación del desarrollo de la Ciudad de México a través del Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México.

Que mediante Acuerdo publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de septiembre de 2013, se aprobó el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, mismo que establece los objetivos, metas y líneas de acción que servirán de base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el año 2018.

Que los programas institucionales son los documentos que desagregan a mediano y corto plazo los objetivos y metas de los programas sectoriales, mismos que regirán sus actividades en el ámbito de sus competencias y atribuciones; conteniendo las políticas públicas necesarias para lograr lo dispuesto en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 y en los programas sectoriales.

Que con base en los artículos 47 fracción III y 48 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, los programas institucionales deberán ser presentados ante el Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, por los titulares de las dependencias o de los órganos de gobierno de la entidad de que se trate para su validación.

Que mediante acuerdo COPLADE/SE/I/03/2017 emitido por el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México en la Primera Sesión Extraordinaria de fecha 18 de abril de 2017, se aprobó el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, acorde con lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

Por lo anterior, he tenido a bien publicar el siguiente:

AVISO POR EL CUAL SE DA A CONOCER EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD 2013-2018

PRIMERO.- A través del presente Aviso se da a conocer el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, así como los indicadores mediante los cuales se darán a conocer los resultados obtenidos.

SEGUNDO.- La Secretaría de Movilidad, los órganos desconcentrados y entidades agrupadas en el ámbito coordinado por ella, elaborarán sus respectivos programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto. Estos últimos deberán destinar los recursos presupuestarios correspondientes para el eficaz cumplimiento de los objetivos y metas del Programa General de Desarrollo y del presente Programa.

TERCERO.- Los alcances establecidos en el presente Programa estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno de la Ciudad de México, por lo que las Unidades Responsables del Gasto determinarán las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa y presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos.

CUARTO.- La Secretaría de Movilidad, con la participación de la Secretaría de Finanzas, Contraloría General y Oficialía Mayor, conforme a sus atribuciones, en los términos de las disposiciones aplicables, dará seguimiento a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, y reportará los resultados obtenidos con base en las metas e indicadores correspondientes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente Aviso en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Aviso entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en la Ciudad de México a los 05 días del mes de mayo de 2017.

(Firma)

HÉCTOR SERRANO CORTÉS
SECRETARIO DE MOVILIDAD

PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD 2013-2018

ÍNDICE

I. Introducción

II. Antecedentes

III. Marco normativo

IV. Alineación a las áreas de oportunidad y objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

V. Objetivo del Programa

VI. Diagnóstico

VII. Programa Institucional de la SEMOVI

Tema 1.

Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 2.

Actividad Institucional Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y años anteriores (Taxi Híbrido).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 3.

Sustitución de topes por reductores de velocidad (REVOS).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 4.

Pasos Seguros.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 5.

Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 6.

Emisión de dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad (balizamiento).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 7.

Revista Vehicular (Transporte Colectivo, de Carga y Especializado).
Metas y Políticas Públicas.

Tema 8.

Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 9.

Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.
Metas y Políticas Públicas.

Tema 10.

Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad De México.
Metas y Políticas Públicas

VIII. Indicadores**IX. Siglas y acrónimos****X. Glosario****XI. Referencias****I. Introducción**

La movilidad urbana sustentable, se ha convertido en uno de los temas prioritarios en la agenda pública del Gobierno de la Ciudad de México, toda vez que es factor de desarrollo humano, económico, político y social. Por ello se ha advertido particular interés en garantizar que los desplazamientos de sus habitantes sean seguros, accesibles, eficientes, sustentables y confortables.

Lo anterior consiste en una acertada estrategia implementada por la Administración Pública de esta Entidad Federativa, misma que busca dinamizar personas y no sólo vehículos automotores, esfuerzo en el que además, la participación de la sociedad civil organizada, la academia y las autoridades ciudadanas involucradas, son consideradas parte integral en la elaboración de las políticas públicas. En nuestra urbe, la eficiencia de las vías se define en razón del número de personas que mueven y no la cantidad de vehículos.

El Nuevo Modelo de Movilidad está descrito en la Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada el 14 de julio de 2014, en ella, se establecen las estrategias de acción para implementar la integración de los sistemas de transporte y movilidad, la desaparición de la concesión individual en el transporte público (microbús), así como el reconocimiento prioritario de la seguridad vial.

Cabe hacer mención que, ante este paradigma, nuestra Ciudad se encuentra en un proceso de transición hacia este nuevo modelo de movilidad. Es por ello que como Gobierno estamos obligados a implementar una serie de cambios de tipo administrativo, de planeación y presupuestal, que deberán responder a las necesidades actuales de movilidad de la población,

pero también a las exigencias del futuro, mismo que apuntale una mejor movilidad, donde la seguridad sea el eje rector, y la sustentabilidad y la accesibilidad sus sellos distintivos; garantizando así el uso eficiente de las calles de nuestra Ciudad.

A través del precisado marco jurídico, la transición de nuestra Capital Social hacia el Nuevo Modelo de Movilidad se basa en una nueva estrategia de planeación, integrada por dos programas trascendentes y rectores que consisten en: 1) el Programa Integral de Movilidad (PIM) y 2) el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI).

El primero, PIM 2013-2018, publicado el 15 de octubre de 2014, se refiere a un instrumento de planeación que reconoce por primera vez a la movilidad como un derecho inalienable; beneficiando al peatón como centro de la toma de decisiones; al transporte público como eje rector de la misma, así como a la bicicleta y caminata como formas no motorizadas de movilidad.

De igual forma, esta Administración instrumenta el PISVI, mismo que tiene por objeto, garantizar la seguridad vial de las y los usuarios en la vía pública, lo anterior con el propósito de salvar vidas. El PISVI contendrá la política pública de Visión Cero Accidentes, cuyo principal instrumento para su ejecución será el Reglamento de Tránsito vigente desde el 15 de diciembre de 2015.

Nuestra Capital Social está comprometida con la planeación y el diseño de estrategias de Movilidad Inteligente, aspectos en los que se aplica la tecnología y los datos abiertos para eficientar la movilidad de las y los ciudadanos de esta Entidad Federativa.

II. Antecedentes

El modelo anterior al año 2013, refería un esquema de transporte y vialidad con una tendencia que privilegiaba al automóvil, lo que evidenció sus externalidades negativas en la congestión vial, la contaminación ambiental, la pérdida de tiempo en horas – hombre y el incremento de accidentes de tránsito, que afectan la calidad de vida de las personas.

Desde el inicio de la administración, se ha venido trabajando en transformar el paradigma de movilidad, ubicando a la persona al centro de la toma de decisiones a través de la jerarquía que otorga al peatón, la bicicleta y al transporte público prioridad sobre el automóvil, lo que se identifica como una pirámide invertida que refleja este nuevo modelo de movilidad y el cambio de paradigma.

Esta transformación, requirió reformar, modificar y adecuar en lo general y en lo particular, diversos instrumentos administrativos, jurídicos y técnicos, es así que, el 14 de julio de 2014, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el decreto por el que se reforma la fracción IX del artículo 15 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, con el que se creó la Secretaría de Movilidad, a la que corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación de la movilidad y operación de las vialidades.

En esa misma fecha, se publicó el decreto por el que se expide la Ley de Movilidad del Distrito Federal cuyo objetivo es establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

El 15 de octubre de ese mismo año, se publica en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el Programa Integral de Movilidad 2013 – 2018 del Distrito Federal, documento rector que funge como instrumento de planeación, coordinación, monitoreo y evaluación de la movilidad y su infraestructura.

El 15 de enero de 2016, se publica en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, mediante el cual se establece la nueva estructura orgánica de la Secretaría de Movilidad, a efecto de hacerla consistente a la Ley, y se definen tres Subsecretarías: de Planeación; Desarrollo de Movilidad; y del Transporte, adicionalmente de la Dirección General Jurídica y de Regulación y de la Dirección Ejecutiva de Sistemas de Información y Comunicación, estableciendo las atribuciones para cada una de estas y de las Direcciones Generales adscritas a cada Subsecretaría.

Con base a lo que establece la Ley de Planeación de Desarrollo del Distrito Federal y atendiendo las atribuciones de esta Secretaría, se elaboró el presente Programa Institucional, mismo que guarda congruencia con el Programa General de

Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de septiembre de 2013, con el Programa Sectorial denominado: Programa Integral de Movilidad 2013-2018 del Distrito Federal y con la estrategia de seguridad vial que desarrolla esta Secretaría, que contendrá el Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) actualmente en proceso de elaboración.

III. Marco normativo

En términos de lo dispuesto en el artículo 67 fracción XVI del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal tiene la potestad para formular el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal.

De acuerdo al artículo 9 fracción II, V y IX, 10 fracción II de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, son atribuciones de los titulares de los órganos de gobierno de las entidades, elaborar, controlar y evaluar su respectivo Programa Institucional atendiendo a las previsiones contenidas en programa sectorial correspondiente; así mismo el artículo 13 refiere que el rector del sistema de la planeación local es el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, del cual se derivarán los programas sectoriales, obligatorios para la administración pública local en el ámbito de sus respectivas competencias, siendo uno de ellos el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, constituido como programa sectorial y del cual se desprende el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, en términos de lo establecido en el artículo 35 de la misma Ley.

La Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal establece en su artículo 31 que el Programa Operativo se basará en el contenido de los programas sectoriales, delegacionales, institucionales y especiales que deban ser elaborados conforme a la Ley de Planeación.

El artículo 34 Bis A fracción II del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, señala que, corresponde a las atribuciones de la Subsecretaría de Planeación de la Secretaría de Movilidad, promover el desarrollo de los programas sectoriales e institucional relacionados con la movilidad, la seguridad vial y la regulación del transporte.

El artículo 5 de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal señala que entre las acciones prioritarias se incluyan los programas de accesibilidad universal que les garanticen el acceso en igualdad de condiciones con las demás personas, al entorno físico, el transporte y las comunicaciones; el artículo 8 estipula que todas las Autoridades de la Administración Pública del Distrito Federal, están obligadas a programar y ejecutar acciones específicas a favor de las personas con discapacidad, y el artículo 33 determina las acciones que debe considerar la SEMOVI para las unidades de transporte público.

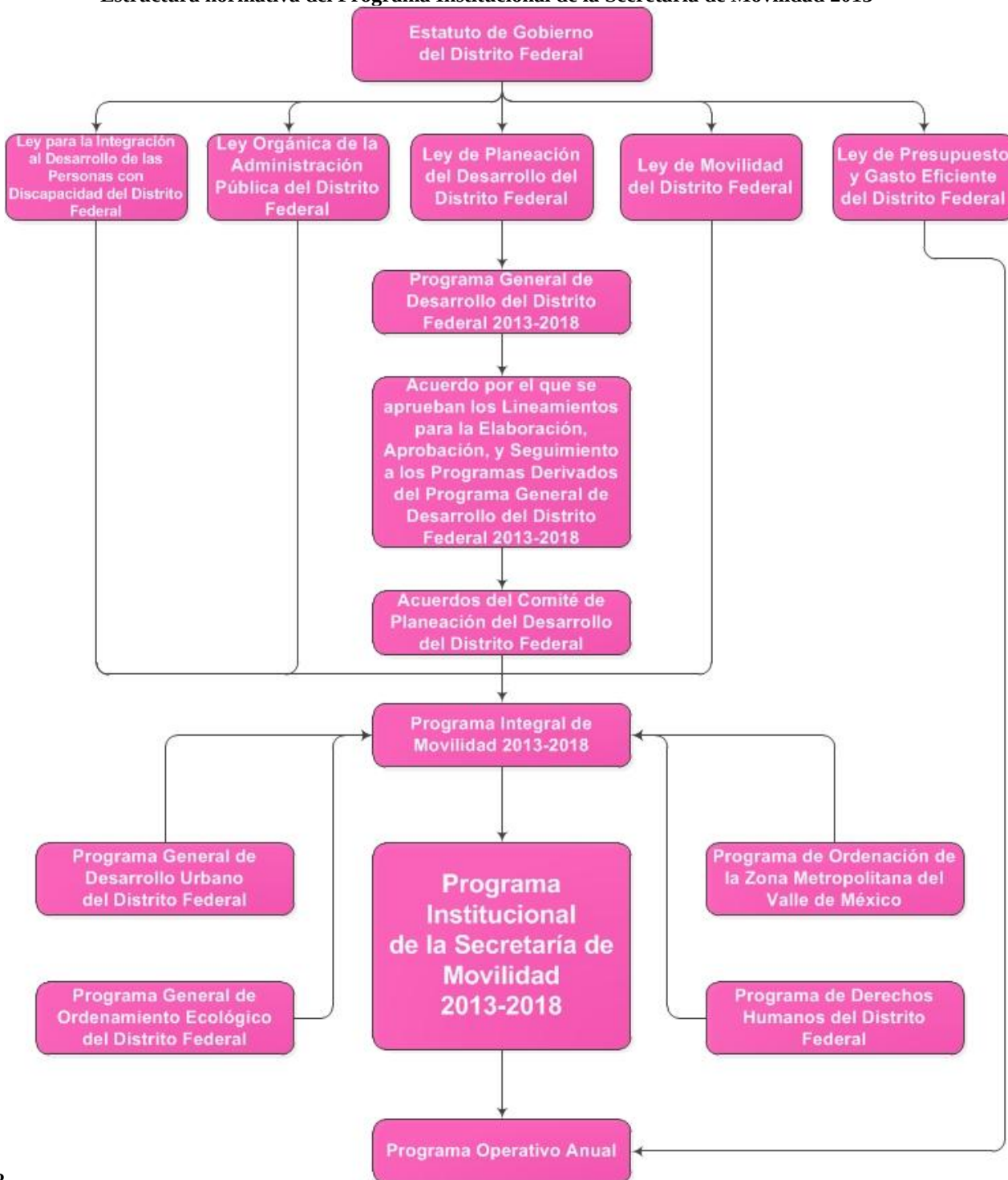
El Acuerdo por el que se establece la obligatoriedad del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades del Distrito Federal indica que será de observancia obligatoria para las dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal centralizada y desconcentrada, en el ámbito de sus respectivas competencias; asimismo para la elaboración del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad se tomaron en consideración lo establecido en los capítulos de Derecho a un medio ambiente sano, Derechos de las personas adultas mayores, Derechos de las personas con discapacidad, entre otros inherentes a la movilidad de dicho programa.

De igual forma, el ordinal Tercero del Acuerdo por el que se Aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de septiembre de 2013, establece que las dependencias llevarán a cabo las acciones necesarias, en los términos de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, a efecto de someter oportunamente a consideración y aprobación del Jefe de Gobierno los programas sectoriales, institucionales y especiales, en este caso, el Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018.

Igualmente, el Acuerdo por el que se aprueban los Lineamientos para la Elaboración, Aprobación, y Seguimiento a los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, tiene como objeto establecer el procedimiento general que deberán observar las dependencias, incluyendo sus órganos desconcentrados, y entidades de la Administración Pública del Distrito Federal en la elaboración de los programas que deriven del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, así como los elementos y características que deberán contener.

Por último, Se hace referencia al Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, aprobado por el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México en su Primera Sesión Extraordinaria celebrada el 18 de abril de 2017, mediante el acuerdo número: COPLADE/SE/I/03/2017.

Estructura normativa del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-



IV. Alineación a las áreas de oportunidad y objetivos del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

La movilidad urbana impacta directamente en la manera que se vive la ciudad, así como en su potencial competitivo. Ésta puede entenderse como un catalizador de desarrollo económico, equidad e inclusión social, así como de calidad ambiental. Por ello, la movilidad y la seguridad vial juegan un rol transversal y estratégico dentro del proyecto de ciudad que se estipula desde el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018.

El PGDDF 2013-2018 establece los objetivos, metas y líneas de acción que sirven como base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el 2018. A partir de él, se elaboran los programas sectoriales, institucionales, parciales y especiales, y se desarrolla su programación, presupuestación y evaluación, como lo establece la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

El PGDDF instituye cinco ejes para un gobierno ciudadano, los cuales regulan la actuación de las diversas instancias públicas. El eje 4 «Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura» vincula directamente el quehacer del programa sectorial (Programa Integral de Movilidad 2013-2018) para hacer frente a los retos relacionados con la planeación del territorio urbano y natural; la recuperación de espacios públicos; la articulación del transporte público; el uso del transporte automotor y de carga; el mantenimiento de la infraestructura hidráulica; la oferta de vivienda; y la gestión integral de residuos sólidos.

Cinco ejes para un gobierno ciudadano (PGDDF 2013-2018)

Eje 1	Equidad e inclusión social para el desarrollo humano
Eje 2	Gobernabilidad, seguridad y protección ciudadana
Eje 3	Desarrollo económico sustentable
Eje 4	Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura
Eje 5	Efectividad, rendición de cuentas y combate a la corrupción

Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de GODF (2013). Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

En el eje 4 del PGDDF se establecen cuatro áreas de oportunidad, cada una con objetivos determinados, que inciden directamente en la política de movilidad y seguridad vial de la actual administración del Distrito Federal. Con base en estas áreas de oportunidad y objetivos, la Secretaría de Movilidad delineó, en conjunto con diversos actores de la sociedad y demás dependencias gubernamentales, la política integral de movilidad que enmarca este programa sectorial, bajo seis ejes estratégicos – políticas públicas.

El Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018 también incorpora y se fundamenta en las tendencias identificadas en el Diagnóstico y Proyecciones de la Movilidad del Distrito Federal 2013-2018 elaborado por el Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad de la Universidad Nacional Autónoma de México, así como en las necesidades sociales y acuerdos ciudadanos referidos en el documento «Ciudadanos con Visión. Acuerdos para la movilidad», los cuales fueron entregados y retomados por el Jefe de Gobierno. Los seis ejes estratégicos – políticas públicas del PIM y las áreas de oportunidad del PGDDF se vinculan directamente para dar respuesta a las necesidades de movilidad, sociales, ambientales y de desarrollo que plantea el proyecto de ciudad que se estipula desde el PGDDF 2013-2018.

Áreas de oportunidad y objetivos dentro del PGDDF 2013–2018 relativos a la política de movilidad y seguridad vial.

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura	1. Patrón de ocupación territorial. El territorio de la Ciudad de México presenta un patrón de ocupación ineficiente, desarticulado e inequitativo que provoca un consumo de recursos excesivo, una distribución desigual de los equipamientos, infraestructura y servicios urbanos, así como la subutilización y deterioro de los mismos.	Objetivo 1. Orientar el desarrollo urbano hacia una ciudad compacta, dinámica, policéntrica y equitativa, que potencie las vocaciones productivas y que fomente la inversión, para alcanzar un patrón de ocupación eficiente que induzca la redistribución de la población a zonas que combinen los diversos usos del suelo, mejore la infraestructura pública, aproxime el empleo y los hogares a las redes de transporte público y propicie la equidad territorial. Objetivo 2. Regenerar y redensificar zonas localizadas tanto en áreas centrales con potencial de reciclamiento, como en las áreas que pueden captar población adicional, tener un uso más intenso y diverso del suelo y ofrecer condiciones de sustentabilidad y rentabilidad. Objetivo 3. Impulsar la coordinación interinstitucional que, con una visión interdisciplinaria y metropolitana, consolide la funcionalidad administrativa de la relación entre las dependencias y entidades vinculadas al desarrollo territorial, para ofrecer un servicio eficiente, transparente y expedito al ciudadano, sustentado en un marco normativo congruente que inhiba la corrupción y potencie el desarrollo de la Ciudad.
	2. Espacio público. La insuficiencia y deterioro del espacio público en la Ciudad de México, aunado a la falta de integración en su forma, función, uso y accesibilidad, inciden en la ruptura y debilitamiento de circuitos económicos, tejido social, imagen urbana y seguridad pública en los entornos donde éstos se encuentran.	Objetivo 1. Crear, recuperar y mantener los espacios públicos emblemáticos, las áreas verdes urbanas a diferentes escalas y en diferentes zonas de la Ciudad y las calles como elementos articuladores del espacio público, a fin de generar encuentros, lazos de convivencia, apropiación social, sentido de pertenencia y ambientes de seguridad para los habitantes y visitantes. Objetivo 2. Establecer un sistema coordinado de la gestión del espacio público que integre a todas las dependencias y entidades de la administración central, a las delegaciones políticas, a las instituciones académicas y culturales, así como a los organismos de la sociedad civil, para potenciar los esfuerzos bajo la misma perspectiva del derecho a la ciudad. Objetivo 3. Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de «Calles completas» en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.

Eje	Áreas de oportunidad	Objetivos
4. Habitabilidad y servicios, espacio público e infraestructura	3. Transporte público. Persisten desarticulaciones, inaccesibilidad e ineficiencia en el transporte público, lo que genera excesivos tiempos de traslado, una mala experiencia de viaje, contaminación ambiental, exclusión social y un impacto negativo en la economía familiar y en la competitividad urbana.	Objetivo 1. Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
		Objetivo 2. Impulsar una transformación del transporte público concesionado que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, privilegiando la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.
		Objetivo 3. Adecuar los instrumentos normativos de control y de planeación integral para garantizar la calidad en la prestación del servicio público de transporte, así como estructurar y poner en funcionamiento las instancias institucionales necesarias para la planeación, gestión y control del Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.
	4. Transporte automotor. Prevalece un rápido crecimiento del transporte automotor individual y de carga en la capital y la Zona Metropolitana del Valle de México, aunado a la falta de controles efectivos sobre su uso y gestión racional y de otras alternativas de transporte.	Objetivo 1. Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
		Objetivo 2. Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.
		Objetivo 3. Desarrollar una gestión eficiente del transporte de carga, así como de la distribución de bienes y mercancías al interior de la capital.

Fuente: Elaboración propia. Datos obtenidos de la GODF (2013). Acuerdo por el que se aprueba el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

V. Objetivo del programa

Objetivo General

Planear, diseñar, normar y regular el desarrollo integral de la movilidad y la seguridad vial, para avanzar en la transformación al nuevo modelo de movilidad, acorde a la jerarquía y principios establecidos en la Ley de Movilidad.

Objetivos específicos

1.- Promover la reestructuración del transporte público de pasajeros mediante la constitución de empresas y la gestión de estímulos para la sustitución de unidades, que contribuyan a elevar la calidad del servicio y la reducción de impactos negativos al medio ambiente.

2.- Impulsar proyectos que incluyan la aplicación de tecnologías de punta, vehículos híbridos, no motorizados y modos alternativos, que consoliden la movilidad sustentable y eficiente, que permitan la convivencia de distintos modos de transporte y favorezcan la intermodalidad.

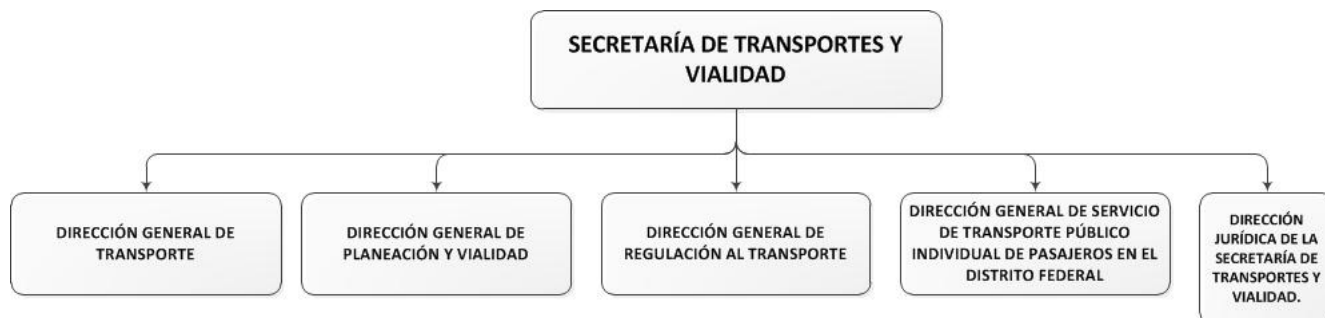
3.- Garantizar la integridad física de los usuarios de la vía mediante acciones que propicien la seguridad vial, dando prioridad a los peatones, en especial a grupos vulnerables, regulando la velocidad de los vehículos y la intervención de cruceros peligrosos.

4.- Ejecutar acciones de seguridad ciudadana en los Centro de Transferencia Modal que incidan en la prevención del delito y la disminución de los riesgos en materia de protección civil, para el mejoramiento de la operación de estos equipamientos auxiliares del transporte público.

VI. Diagnóstico

El cambio de paradigma de movilidad que establece la Ley de Movilidad publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014, otorga prioridad en la utilización del espacio vial a los peatones, ciclistas y al transporte público de pasajeros sobre el transporte particular automotor. Este cambio trajo consigo, una modificación radical a la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) que, como Dependencia de la Administración Pública Centralizada del Gobierno del Distrito Federal, era responsable del despacho en materias relativas al desarrollo integral del transporte, el control del autotransporte urbano de pasajeros y operación de las vialidades.

Para la atención de los asuntos de su competencia, la SETRAVI tenía autorizado y registrado por la Oficialía Mayor, su funcionamiento mediante el Dictamen No. 21/2002 vigente a partir del 1 de junio de 2002, con el siguiente organograma general:



El mismo 14 de junio de 2014, se publicó el Decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Local del Distrito Federal, específicamente la fracción IX del artículo 15 y el artículo 31 fracciones I y II, en los que se modifica la denominación de la entonces SETRAVI a Secretaría de Movilidad (SEMOVI), así como la asignación de atribuciones de esta última, para quedar de la siguiente manera:

IX. Secretaría de Movilidad;

Artículo 31.- A la Secretaría de Movilidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral de la movilidad, el transporte, control de autotransporte urbano, así como la planeación de la movilidad y operación de las vialidades.

Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad y transporte, de acuerdo a las necesidades del Distrito Federal;
- II. Elaborar y mantener actualizado el programa integral de movilidad, transporte y vialidad del Distrito Federal.

El 15 de enero de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el Decreto por el que se reforman, adicionan y

derogan diversas disposiciones del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, entre otros, la reforma de la fracción IX del artículo 7, en el que se describen las Unidades Administrativas y los Órganos Desconcentrados que se asignan a la SEMOVI para el despacho de los asuntos de su competencia, quedando de la siguiente manera:

Artículo 7º

IX. A la Secretaría de Movilidad:

A) La Subsecretaría de Planeación.

- 1.- Dirección General de Planeación y Evaluación.
- 2.- Dirección General de Registro Público de Transporte.

B) La Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad.

- 1.- Dirección General de Investigación y Desarrollo de Movilidad.
- 2.- Dirección General de Inteligencia y Cultura de Movilidad.

C) La Subsecretaría del Transporte.

- 1.- Dirección General de Transporte Particular.
- 2.- Dirección General de Transporte de Ruta y Especializado.
- 3.- Dirección General del Servicio de Transporte Público Individual.

D) Dirección General Jurídica y de Regulación.

E) Dirección Ejecutiva de Sistemas de Información y Comunicación.

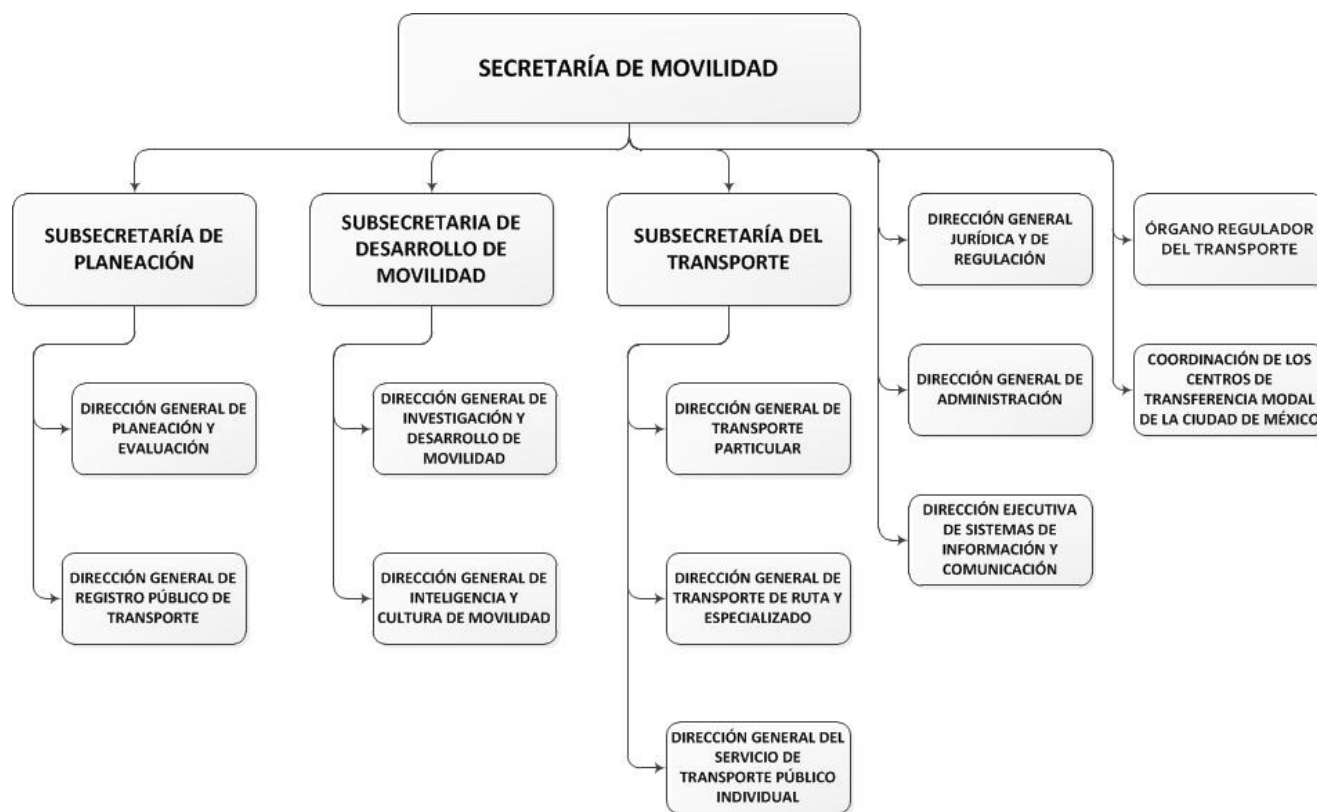
Asimismo, se le adscribe el Órgano Desconcentrado denominado Órgano Regulador del Transporte.

De igual manera, se adicionan el artículo 34 Bis A, el artículo 35 Bis B y el artículo 34 Bis C, relativos a las atribuciones de las Subsecretarías mencionadas en la citada fracción IX, así como los artículos 93, 94, 95, 95 Bis, 95 Ter, 95 Quater, 95 Quinquies, 95 Sexies, 95 Septies y artículo 101 G Bis, correspondientes a las atribuciones de las Direcciones Generales que igualmente se indican en la fracción IX; y finalmente la SECCIÓN VIII BIS, ADSCRITO A LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, AL CAPÍTULO VI, DEL OBJETO Y ATRIBUCIONES DE LOS ÓRGANOS DESCONCENTRADOS, DEL TÍTULO TERCERO, DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DESCONCENTRADA, y el artículo 216 Bis; y se derogan las fracciones XI al XVI, del artículo 93, las fracciones IX a la XIII, del artículo 94, la fracción IX del artículo 95, la fracción XIII del artículo 95 Bis, todos del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal.

Finalmente, el 31 de marzo de 2016, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Decreto por el que se reforma el diverso por el que se crea la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, quedando adscrita a la Secretaría de Movilidad.

La Coordinación de los Centros de Transferencia Modal tiene como objetivo optimizar la administración, operación, supervisión y vigilancia en los espacios físicos de interconexión para permitir a los usuarios del sistema integrado del transporte público, una intermodalidad accesible, incluyente, igualitaria y segura que facilite su movilidad urbana y metropolitana.

Con base en todo lo anterior, el organograma actual de la Secretaría de Movilidad es el siguiente:



VII. Programa Institucional de la SEMOVI

Tema 1.

Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado.

Descripción

La presente Administración impulsa la estrategia del Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público Concesionado, con el objetivo de mejorar las unidades, reducir el impacto ambiental y ofrecer a la ciudadanía un transporte eficiente, seguro y de calidad.

El proceso de transformación del modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, contempla las siguientes estrategias:

- Reestructuración de la Red de Servicio
- Facilidades de Financiamiento y Sustitución, Normativa que consiste en definir un nuevo esquema de concesión
- Profesionalización
- Seguridad para el usuario
- Mejora en la experiencia de viaje e
- Institucionalidad.

Diagnóstico

A partir de la implementación de los corredores concesionados de transporte público colectivo de pasajeros, se ha realizado la sustitución de 1 mil 417 microbuses y autobuses obsoletos. La Ciudad de México cuenta con 568 autobuses que operan en corredores urbanos.

De 2013 a 2016, se constituyeron e iniciaron operación los corredores de Transporte Público Concesionado siguientes:

Corredor de Transporte Martín Carrera – Carmen Serdán

Fue inaugurado en el año 2013, comprende un recorrido de: Martín Carrera – Carmen Serdán, tiene una longitud de 38.1 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 106 mil 000 pasajeros diarios.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 46 unidades, que sustituyeron los 110 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Tacubaya – La Valenciana

Inicio operaciones en el año 2014 con una longitud de 164.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 65 mil 800 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Metro Tepalcates – Metro Tacubaya (por Campeche), la Valenciana - Metro Tacubaya (por Queretaro), la Valenciana - Metro Tacubaya (Saltillo contra flujo Eje 3 Sur), la Valenciana – Metro Puebla (por Sur 8) y la Valenciana – Metro Puebla (por Sur 20).

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 69 unidades, que sustituyeron los 105 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Chapultepec - Palmas

En el año 2014 inicio operaciones con una longitud de 105.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 76 mil 625 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Chapultepec – Bosques de las Lomas, Chapultepec - Palmas, Chapultepec – Tecamachalco y Chapultepec – Bosques de Duraznos.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 85 unidades, que sustituyeron los 103 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Peñón – Panteón San Isidro

Inicio operaciones en el año 2015 con una longitud de 143.9 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 103 mil 100 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Peñón – Panteón San Isidro, Peñón – Metro Camarones, Peñón – Metro Refinería, Peñón – Teléfonos de México, Metro Oceanía – Panteón San Isidro y Manchuria – Metro Camarones.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 80 unidades, que sustituyeron los 207 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Sevilla-Defensa

El 13 de noviembre del 2015 inicio operaciones con una longitud total de 102.58 km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 62 mil 359 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro Chapultepec – Defensa por Ejercito Nacional, Metro Chapultepec – Blas Pascal por Horacio, Metro Polanco-Blas Pascal por Horacio, Metro Sevilla – Moliere por Av. Ejército Nacional, Metro Sevilla – Blas Pascal por Horacio, Metro Sevilla – Defensa por Ejercito Nacional y Metro San Antonio Abad – Blas Pascal por Horacio

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 53 unidades, que sustituyeron los 136 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Toreo-Buenavista

El 13 de noviembre de 2015 inicio operaciones con una longitud total de 77.71 km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 56 mil 958 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro San Cosme - Lomas de Sotelo, Buenavista - Metro Cuatro Caminos (Toreo), Buenavista - Lomas de Sotelo y Metro San Cosme - Metro Cuatro Caminos (Toreo).

Con la implementación de este corredor se tiene una reducción de emisiones contaminantes de 4 mil 300 toneladas anuales de gases de efecto invernadero, acción que deriva en una mejora en la calidad del aire. Esto se logró gracias al parque vehicular integrado por 58 unidades tipo LINNER de DINA, que sustituyeron a los 108 microbuses de transporte público colectivo.

Corredor de Transporte Pantitlán - Cuatro Caminos

Inicio operaciones en marzo de 2016, con una longitud de 216.4 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 87 mil 016 pasajeros por día, con recorridos en los ramales: Metro Pantitlán - Metro Cuatro Caminos, Metro Aeropuerto - Metro Cuatro Caminos por Mina, Metro Aeropuerto - Metro Cuatro Caminos por Flores Magón, Calle 7 - Metro Normal, Metro Pantitlán - Metro Normal y Metro Pantitlán - Metro Normal por Costa Rica.

Asimismo, se sustituyeron 296 microbuses por 86 nuevas unidades (autobuses marca Dina, Linner G, motor cummins de 6 cilindros a gas natural).

Corredor de Transporte Eje 4 Norte-Talismán

De igual manera en marzo de 2016, inicio operaciones con una longitud de 25 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 52 mil 296 pasajeros diarios, con recorridos en los ramales: Metro Potrero – Av. 608, Av. Central – Ceylan Fortuna, Pradera – Metro Basílica y Bosques de Aragón - Metro Potrero

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 55 unidades, que sustituyeron los 208 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Corredor de Transporte Tepalcates-San Antonio Abad

En el mes de marzo del año 2016, inicio operaciones con una longitud de 16 Km, con una demanda de servicio que en promedio atiende 21 mil 500 pasajeros diarios.

Para atender esta demanda se cuenta con un parque vehicular integrado por 36 unidades tipo LINNER de DINA, que sustituyeron los 144 microbuses de transporte público colectivo que prestaban el servicio.

Nuestro objetivo

Con el fin de afrontar las problemáticas que enfrenta la Ciudad de México en materia de transporte público y como parte del proceso de la transformación del modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, se trabaja en la estructuración de empresas sostenibles y la eliminación del modelo tradicional hombre-camión.

Para avanzar hacia un solo sistema de transporte, se lleva a cabo como acción prioritaria la realización de estudios que identifican la manera de estructurarlos e integrarlos de forma gradual con las mejores condiciones de operación y servicio.

Lo anterior obedece a la necesidad de asegurar los desplazamientos de forma segura, accesible, sustentable y cómoda.

En ese contexto, hacia finales de la administración se tienen contemplados 7 nuevos Corredores con una longitud de 370 Km, además de 252 unidades que sustituirán a microbuses que actualmente operan y atendiendo una demanda de 150,346 usuarios.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio. Transformar el modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, estructurar empresas sostenibles, sustituir unidades obsoletas y brindar capacitación integral a los operadores, para contar con un servicio ordenado, profesionalizado, limpio y seguro.
META INSTITUCIONAL	INDICADORES
Avanzar en el Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público mediante la implementación de 16 corredores del transporte público colectivo concesionado con nuevas unidades que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la experiencia de viaje de los usuarios al 2018.	1. Corredores de Transporte Público Concesionado implementados.

Políticas Públicas

- Promover e impulsar entre los concesionarios de transporte público colectivo las ventajas de integrarse y constituir empresas para la operación de corredores de transporte.
- Llevar a cabo la elaboración de estudios de oferta y demanda de los corredores a implementar, mediante los cuales se establezcan los derroteros de líneas troncales y derivaciones a intervenir y en su caso, redistribuir, modificar y adecuar itinerarios; así mismo conocer el número de unidades que se requieren, la frecuencia de paso y carga y las estaciones de ascenso y descenso.
- Evaluar el tipo de unidades a incorporar en los proyectos de corredores que mejoren la prestación del servicio en beneficio de los usuarios y la reducción de emisiones contaminantes.
- Llevar a cabo la selección y capacitación de los operadores, así como las pruebas en vacío de las unidades a lo largo del recorrido de los corredores.
- Realizar los procesos para sacar de circulación los vehículos obsoletos, mediante el otorgamiento de bonos de chatarrización, procediendo a la destrucción de los mismos.
- Publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México las declaratorias de necesidad y los estudios demanda de corredores de transporte público concesionado, para su implementación de acuerdo a las características analizadas.
- Poner en operación el corredor de transporte público concesionado haciendo la difusión respectiva a los usuarios.

Tema 2.

Actividad Institucional Otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y años anteriores (Taxi Híbrido).

Descripción

Con el propósito de posicionar al servicio de transporte público individual como uno de los pioneros en la inclusión de nuevas

tecnologías como la electromovilidad, modernización de la flota vehicular, ser amigable con el medio ambiente y con el objeto de continuar con la renovación de unidades vehiculares del transporte público individual que superó su vida útil, se da a conocer la Convocatoria para la inscripción a la “Actividad Institucional otorgamiento de apoyo para la sustitución obligatoria de los vehículos modelo 2006 y de años anteriores, así como de los demás modelos, con los que prestan el servicio los Concesionarios de Transporte Público Individual de Pasajeros “Taxi” en 2016.

Diagnóstico

En nuestra Capital Social, considerando que un vehículo en regulares condiciones realice un promedio de 1.5 viajes por hora, laborando 10 horas al día, se tendría un promedio de 1'350 000 viajes diarios realizados por los 90 000 taxis activos en circulación. Es decir que en un día laboral promedio en la Ciudad de México son trasladados más de 1 millón de pasajeras y pasajeros a través del Servicio de Transporte Público Individual (Taxi). Durante el periodo 2013-2015, este servicio registra un aproximado de 132,538 mil concesiones, de los cuales se presentan en promedio a la revista vehicular anual 90 000 vehículos, siendo en un 95% vehículos con combustión a gasolina y el 5% restante eléctricos, y se sustituyen por año más de 16 mil unidades vehiculares, de ellas, 280 personas concesionarias recibieron apoyo para la sustitución de sus vehículos, mediante el “Programa de Apoyo para la sustitución de unidades modelo 2005 y años anteriores que prestan el servicio de transporte público individual Taxi”.

Aunado a la finalidad de modernizar y dar impulso a la prestación de este servicio, se coadyuva a la destrucción y reciclaje de vehículos obsoletos, lo que mejora con ello su desempeño, brinda tecnología de punta, combustibles limpios, conservar, mantener y cumplir las especificaciones técnicas, fortaleciendo al mismo tiempo la seguridad, confort y eficiencia de los vehículos, así mismo, el Gobierno de la Ciudad de México a través de la SEMOVI ha actualizado el proceso para la inscripción a este programa de apoyo, logrando incrementar el monto de 25 a 45 mil pesos para los beneficiarios. Así mismo se mejoraron los convenios de colaboración con Nacional Financiera e instituciones participantes, así como el plazo de financiamiento a seis años, con una tasa de interés fija anual para la adquisición de vehículos híbridos, por parte de los concesionarios que, conforme a lo enunciado en el Artículo 97 de la Ley de Movilidad señala que: “Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en el Distrito Federal, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación...”, están obligados a sustituirlos; o bien de aquellos que deseen hacerlo de manera anticipada.

En este sentido para la adquisición de vehículos, exclusivamente híbridos y dando inicio a esta actividad a partir de 2016, se sustituyeron 95 vehículos, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto, como lo es el proceso de destrucción para reciclaje de sus componentes, colaborando con ello a evitar que permanezcan en circulación “vehículos chatarra”.

En el mes de julio de 2016, se efectuó la presentación ante medios de comunicación del prototipo de taxi híbrido, vehículo que estará en circulación en las principales vías de la ciudad.

Nuestro objetivo

Se considera realizar la sustitución de unidades de forma progresiva y controlada. Los concesionarios que se adhieran al programa contarán con algunos beneficios establecidos en las disposiciones fiscalizadoras federales y locales como son: la exención del Impuesto sobre Autos Nuevos (ISAN), Tenencia Vehicular, Pago de Verificaciones Vehiculares y, la No participación en el Programa Hoy No Circula (aún en contingencias ambientales).

Al respecto, y contando con la participación activa de los concesionarios, se sustituyen por año más de 16 mil unidades vehiculares, dentro de los cuales se encuentran los beneficiados por la implementación de la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo que otorga el gobierno de la ciudad, se proyecta incorporar alrededor de 400 vehículos híbridos al parque vehicular del servicio de transporte de pasajeros público individual para el año 2018.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
META PGDDF	M2: Impulsar el cambio a modos de transporte más eficientes que los vehículos automotores particulares.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestionamiento vial y emisiones contaminantes.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Otorgar 495 apoyos económicos para la sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi) por unidades híbridas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio y reducir la contaminación del medio ambiente al 2018.	2. Apoyos otorgados para la sustitución de vehículos.

Políticas Públicas

- Incluir en el Proyecto del Programa Operativo Anual de la Secretaría de Movilidad, la partida presupuestal para solicitar la aprobación de recursos.
- Publicar anualmente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la convocatoria para la inscripción a la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo para la Sustitución Obligatoria de los Vehículos con una antigüedad de 10 años o más, con los que prestan el servicio los Concesionarios de Transporte Público Individual de Pasajeros "Taxi".
- Difundir en la página web de la Secretaría de Movilidad la convocatoria para la inscripción de los concesionarios a la Actividad Institucional Otorgamiento de Apoyo para la Sustitución Obligatoria de los Vehículos con una antigüedad de 10 años o más.
- Simplificar el proceso de inscripción al Programa de Apoyo para sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi).
- Realizar los procesos para sacar de circulación y/o chatarrizar los vehículos obsoletos.

Tema 3.

Sustitución de topes por reductores de velocidad (REVOS).

Descripción

Los reductores de velocidad (REVOS) son dispositivos para el control de tránsito cuyo objetivo es regular las velocidades de los vehículos motorizados, que evitan la exposición a daños a sus ocupantes y a los transeúntes, al circular a velocidades superiores a aquellas para las que está diseñada la vía; con ello, se propicia la circulación de vehículos a una velocidad moderada, se amplía la visión del conductor y proporciona mayor seguridad, especialmente en los cruces peatonales.

Diagnostico

La velocidad juega un papel muy importante en los hechos de tránsito y su severidad en las lesiones, mediante la implementación de REVOS en vías primarias se busca reducir los hechos de tránsito y su gravedad, sin provocar congestión vehicular y contaminación al ambiente. De igual manera, la regulación de la velocidad es un elemento primordial para lograr

que las calles sean espacios seguros y confortables que incentiven la convivencia entre la población y permitan el desplazamiento autónomo de las personas más vulnerables a sufrir un atropellamiento, como lo son: niños, ancianos, personas con discapacidad y usuarios con movilidad limitada.

El diseño de los reductores de velocidad evita que los vehículos tengan que frenar para reiniciar su marcha (maniobra que provoca contaminación), permite que los vehículos circulen a una velocidad constante, pero sobre todo dentro de los límites establecidos por el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

La Secretaría de Movilidad desarrolla lineamientos para el retiro y sustitución de topes en la red vial. Se tiene presente que cada tope que existe en nuestras calles es producto de una demanda ciudadana derivada de la percepción de inseguridad que provocan los vehículos que circulan a velocidades inadecuadas para el entorno urbano.

Hasta el momento se ha llevado a cabo la sustitución de 26 topes por REVOS: 2 trapezoidales en la zona de Santa Fe, 16 en Tezontle y ocho en La Viga, que abarcan las delegaciones Cuajimalpa, Iztapalapa, Iztacalco y Coyoacán.

Dependiendo de la situación que se presente en la vía se puede optar por utilizar los siguientes reductores, cuya colocación es en forma transversal al eje de la superficie de rodadura, en vías urbanas primarias o secundarias.

a. Sinusoidal: De forma general se deben utilizar este tipo de reductores de velocidad en vías con velocidad permitida de hasta 50 km/h;

b. Trapezoidal: Cuando existe un cruce peatonal o ciclista se debe optar por el tipo trapezoidal, para permitir que los usuarios realicen el cruce sobre una plataforma plana siempre a al nivel de acera;

c. Vado: Tiene la misma función que el tipo sinusoidal, pero es conveniente usarlo en vías que tienen una pendiente pronunciada; y

d. Circular: El uso de este tipo sólo se justifica en sitios en los que se requiere que los conductores de vehículos hagan alto total en un punto. Son adecuados en puntos de control o en accesos a predios.

Nuestro objetivo

El objetivo es contar con dispositivos que controlen la velocidad de los vehículos y favorezcan la seguridad de transeúntes primordialmente en sus desplazamientos en los entornos de centros educativos y hospitales, identificando los cruces y pasos peatonales que requieren intervención, sin que esto represente un aumento en los índices de contaminación derivado del proceso de frenado total que generalmente se produce cuando los vehículos pasan sobre un tope.

De la evaluación en vías primarias, se tiene determinado rediseñar un total de 278 para el 2018 regulando la velocidad acorde al Reglamento de Tránsito; así mismo, de manera adicional, se está determinando el señalamiento vertical y horizontal que se instalará en conjunto con los reductores de velocidad para permitir que los conductores de vehículos puedan realizar una reducción de velocidad gradual al transitar por los puntos donde se coloquen dichos dispositivos.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M3: Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Regular la velocidad de los vehículos en vías primarias mediante la sustitución de 304 topes por REVOS (reductores de velocidad) que se ubican principalmente en el entorno de escuelas y hospitales, favoreciendo pasos y cruces seguros de los usuarios de la vía al 2018.	3. Topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad).

Políticas Públicas

- Diseñar dispositivos (REVOS) que dependiendo de las características de la vía controlen la velocidad para 20, 30, 40 y 50 km/h en puntos en los que se identifique que existen cruces peatonales principalmente en el entorno de escuelas y hospitales.
- Implementar los nuevos reductores de velocidad (REVOS), mismos que evitarán que los vehículos tengan que frenar para reiniciar su marcha (maniobra que provoca contaminación), lo que permite que los vehículos circulen a una velocidad constante, pero sobre todo dentro de los límites establecidos por el Reglamento de tránsito.
- Dictaminar la procedencia, sustitución, retiro o colocación de los REVOS en vías primarias y secundarias, a través de: la solicitud por parte de la autoridad, por petición ciudadana, o cuando se presente un proyecto derivado del estudio o auditoria de movilidad donde se justifique controlar la velocidad de los vehículos en una vía.
- Colocar señalamiento vertical y horizontal en conjunto con los reductores de velocidad para permitir que los conductores de vehículos puedan realizar una reducción de velocidad gradual al transitar por los puntos donde se coloquen dichos dispositivos.

Tema 4.

Pasos Seguros.

Es un esfuerzo interinstitucional donde participan SEMOVI, SOBSE, SSP y AEP para intervenir cruceos de alta peligrosidad, donde se reforzará la seguridad vial a través de un nuevo diseño geométrico, aplicación de señalización vial y otros dispositivos para el control del tránsito; se realizan trayectorias predecibles tanto de vehículos como de peatones, ganancia de área peatonal y en los cruceos más peligrosos áreas de resguardo, control de velocidad a lo largo del corredor.

Diagnostico

La experiencia internacional ha demostrado que los hechos de tránsito pueden prevenirse a través de un diseño vial eficiente que regule el tránsito a velocidades seguras en los puntos más conflictivos.

Los hechos de tránsito son la segunda causa de muerte de niños, la quinta de personas en edad productiva y el 15% de las

causas de discapacidad en los jóvenes en la Ciudad de México.

Con el Programa Pasos Seguros seguimos consolidando el nuevo paradigma de movilidad y nuestros objetivos de seguridad vial.

En 2015 se intervinieron 54 intersecciones con alta peligrosidad en seis corredores, los cuales fueron:

No.	Corredor	Tramo	Delegación	Número de intersecciones
1	Marina Nacional	Laguna Mayrán –Felipe Carrillo Puerto	Miguel Hidalgo	6
2	Mariano Escobedo	Lago Alberto – México Tacuba	Miguel Hidalgo	9
3	San Antonio Abad	Izazaga – Chimalpopoca	Cuauhtémoc	4
4	Eje 1 Oriente La Vega	Calzada del Hueso – Zoquipa	Cuauhtémoc – Venustiano Carranza – Tlalpan	6
5	Eje 2 Oriente Congreso de la Unión – La Vega	Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa – Aluminio	Cuauhtémoc - Venustiano Carranza – Iztapalapa – Iztacalco	13
6	Eje 8 Sur Ermita Iztapalapa	Vía Láctea – Eje 6 Sur de las Torres	Iztapalapa – Coyoacán	16
Total de Intersecciones				54

Para el año de 2016 se contó con la inversión de \$119,830,000.00 pesos, para la intervención de 42 intersecciones en cuatro corredores, mismos que se encuentran en proceso de culminación, los cuales son:

Eje 6 Sur, ubicado en la delegación Iztapalapa, en su tramo Camino a Hualquilla a Sur 27, se intervienen 11 cruceros en un tramo de 4.3 km, dando beneficio a 95 mil habitantes, de los cuales 21 mil 300 son niños en edad entre 0 a 14 años; y 9 mil 900 adultos mayores de 60 años. En el tramo de la Central de Abasto se considera el cruce peatonal a nivel para beneficio de los habitantes, comerciantes y visitantes de la misma, ya que podrán cruzar con carros de mano y triciclos. El área de resguardo permite en las mañanas una mejor operación del reversible implementado por la SSP.

Calzada las Bombas, ubicado en la delegación Coyoacán en su tramo de Av. Canal Nacional hasta la intersección de Calzada del Hueso y División del Norte, donde se intervienen 12 cruceros en un tramo de 4.5 km, dando beneficio a 53 mil 926 habitantes, de los cuales 7 mil 900 son niños en edad entre 0 a 14 años; y 8 mil 600 adultos mayores de 60 años.

Eje 1 Sur Río de la Loza - Fray Servando, ubicado en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza el tramo Dr. Lucio a San Ciprian, se intervienen 11 cruceros, de los cuales seis corresponden al listado de las 100 más peligrosas de acuerdo con el PIM. El corredor abarca un tramo de 4.3 km.

Av. Canal de Tezontle, en el tramo Eje 3 Oriente Francisco del Paso al Eje 4 Oriente Canal de Churubusco, en la delegación Iztacalco; se intervienen 8 cruceros, de los cuales uno es parte de las 100 intersecciones del PIM. El corredor abarca un tramo de 2 km.

Nuestro objetivo

Pasos Seguros tiene el objetivo primordial de hacer más seguras las intersecciones para peatones a través de adecuaciones geométricas, marcas en el pavimento y pintura en los cruceros, colocación de señalamiento horizontal y vertical, reconfiguración de carriles y ampliación de áreas de resguardo peatonal, disminuyendo la longitud de cruce de acera a acera.

Bajo estos criterios se contempla intervenir 80 puntos conflictivos al 2018, adicionales a los 96 ya mencionados en el periodo 2015-2016, arrojándonos un total de 176 intersecciones atendidas al final de la presente administración.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M3: Reducir la discriminación, inequidad y los accidentes de tránsito en el uso del espacio público de calles y banquetas mediante intervenciones que contemplen el mantenimiento general con criterios de accesibilidad universal y seguridad vial.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.
METAS INSTITUCIONAL	INDICADOR
Impulsar la estrategia de seguridad vial a través del programa “Pasos Seguros” con la intervención de 176 intersecciones que refieren pasos y cruces de alta peligrosidad en vías primarias, con criterios de accesibilidad y seguridad a los peatones al 2018.	4. Intersecciones intervenidas.

Políticas Públicas

- Coordinar acciones interinstitucionales con SOBSE, SSP, AGU y AEP para intervenir cruceros identificados como de alta peligrosidad.
- Diseñar y generar adecuaciones geométricas y de accesibilidad en intersecciones viales, consolidando el nuevo paradigma de movilidad que otorga prioridad al peatón y personas con discapacidad, así como grupos en situación de vulnerabilidad, sobre el transporte automotor.
- Aplicación de señalamiento horizontal y vertical tanto peatonal como vehicular y otros dispositivos para el control del tránsito, que reforzarán la seguridad vial.

Tema 5.

Carriles compartidos entre Trolebús y Bicicletas.

Descripción

El concepto de calle completa, incluye entre otros, el diseño de calles multimodales bajo un esquema en el cual conviven buses y bicicletas, bajo el criterio de carril compartido, interviniendo la vialidad con la infraestructura dedicada a facilitar este tipo de traslados y su integración con otros modos de transporte público masivo y semimasivo.

Diagnostico

Las calles de la ciudad deben ser seguras, funcionales, accesibles y cómodas para todas las personas usuarias, siempre respetando la jerarquía de movilidad. Como espacio prioritario de tránsito y convivencia, la ciudad debe brindarte una buena experiencia de viaje, ya sea que elijas caminar, andar en bicicleta, usar el transporte público o circular en tu automóvil.

Durante las últimas décadas, el diseño de las calles de la Ciudad de México ha tenido como enfoque principal el movilizar automóviles. La normatividad para el diseño vial ha priorizado la uniformidad y velocidad de las calles por encima de la habitabilidad, seguridad y sentido de pertenencia de la diversidad de las personas usuarias, dejando a un lado a peatones,

ciclistas y personas usuarias del transporte público, quienes compiten por el espacio residual. El impacto generado por este diseño es palpable en toda la ciudad. Sin embargo, bajo el enfoque de carril compartido entre Buses y Bicicletas, se presenta

una gran oportunidad de brindar infraestructura ciclista, para este caso en viva convivencia con el transporte público a través del carril compartido, misma que servirá de intermodalidad para los ciclistas con líneas de Metro, Metrobús, trolebús y vías ciclistas.

La construcción de la Línea 12 del STC Tláhuac–Mixcoac, inaugurada en octubre de 2012, contempló en su diseño operativo de superficie, el concepto de carril compartido para la circulación de trolebuses de la Línea D Cero Emisiones del Servicio de Transportes Eléctricos con la bicicleta en el tramo de Av. Universidad a la Av. Revolución en 2.44 kilómetros, que favorecen la intermodalidad entre el transporte público masivo del metro; el semimasivo de los trolebuses y el individual de la bicicleta, que identifican a estos modos de transporte como sustentables por su connotación ambiental.

En el año 2016, esta Secretaría de Movilidad, constituyó el Fideicomiso del Fondo de Atención al Ciclista y Peatón, para el cual se obtuvieron recursos especiales por parte de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal por un monto de 150 millones de pesos; así mismo, dentro del Programa Operativo Anual 2017 de esta Secretaría, se autorizaron recursos para dicho fondo por 100 millones adicionales. La aplicación de los 250 millones de pesos, se tienen contemplados para la implementación del carril Trolebús-Bici en los 36.6 kilómetros del Corredor Cero Emisiones Eje Central que opera el Servicio de Transportes Eléctricos.

La CDMX junto con la Ciudad de Bogotá, fueron las ciudades ganadoras en el concurso C40 para mejores prácticas internacionales. A través de ésta red de apoyo, recibiremos el financiamiento de un millón de dólares para realizar el proyecto ejecutivo del corredor Eje 8 en su modalidad de transporte público con buses eléctricos, calle completa “Calle Verde”, sustentabilidad, seguridad vial y desarrollo orientado al transporte. A la fecha se encuentra en proceso de formalización el convenio de colaboración C40-CDMX, para el inmediato desarrollo del proyecto ejecutivo, esperando sea concluido para su posterior implementación. Este proyecto marca el inicio del Programa de Electromovilidad que ubica a la Ciudad de México a la vanguardia en América Latina.

El Grupo de Liderazgo Climático de Ciudades C40, está integrado por 83 de las mayores ciudades del mundo, su objetivo está centrado en la lucha contra el cambio climático y el impulso de acciones urbanas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos climáticos, al tiempo que se mejora la salud y el bienestar de la población.

Nuestro objetivo

Se diseñará un carril exclusivo de transporte público (Trolebús) compartido con ciclistas, en la Línea A del Servicio de Transportes Eléctricos (STE) que corre en el Eje Central operado actualmente, a través de un corredor Cero Emisiones. Se implementará un total de 36.6 km de infraestructura ciclista en esta vía, beneficiando a 314 mil 633 usuarios con la Línea A, lo que equivale a cerca del tres por ciento de la población de la Ciudad de México. Tendrá una conexión directa entre tres delegaciones y 41 colonias y abonará a la intermodalidad de la Ciudad, conectando Trolebús, Metrobús, Metro con la bicicleta (9 Líneas y 16 estaciones de Metro).

Adicionalmente, se tiene contemplado desarrollar el proyecto ejecutivo de un nuevo corredor Cero Emisiones, el cual correrá por el Eje 8 Sur bajo el esquema bus-bici desde la Glorieta de Mixcoac hasta Santa Martha Acatitla con un recorrido de 22 km. Conectarán con la estación de Metro Mixcoac (Línea 7), con la estación de Metrobús Río Churubusco (Línea 1), y con la estación de Metro Viveros (Línea 7). Dichas vías ciclistas conectarán y darán continuidad a las ya implementadas en Revolución y Patriotismo.

Por lo anterior, para el 2018 se tiene como meta la implementación de 58.6 km de carriles de transporte público compartido con bicicleta.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Diseñar obras viales incluyentes. Construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Incrementar a 39.04 kilómetros los carriles compartidos de transporte público de trolebús con bicicletas, mediante el diseño de calles multimodales con un esquema Bus-Bici que permita la circulación de ambos modos de transporte en un mismo carril, ampliando la conectividad con otros sistemas de transporte público al 2018.	5. Kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta.

Políticas Públicas

- Analizar la operación de ambos modos de transporte, con objeto de determinar las condiciones que permitan en un corredor de transporte eléctrico, la circulación eficiente y segura en un carril compartido, en beneficio de los usuarios de la bicicleta.
- Diseñar un carril trolebús-bici que promueva la multimodalidad de la vialidad y genere la conectividad con sistemas de transporte público masivo y semimasivo como el metro y Metrobús, ampliando la infraestructura ciclista de la ciudad.
- Determinar acciones en las intersecciones viales a lo largo del corredor seleccionado para realizar las adecuaciones necesarias que integren al usuario de la bicicleta conforme a la jerarquía de movilidad.
- Aplicación de señalamiento horizontal y vertical tanto peatonal, ciclista y vehicular, así como otros dispositivos para el control del tránsito, que reforzarán la seguridad vial.

Tema 6.

Emisión de dictámenes para el uso de espacios destinados al estacionamiento de personas con discapacidad (balizamiento).

Descripción

Atendiendo los derechos fundamentales de las personas con discapacidad que mandata el artículo 9 de la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 10 de septiembre de 2010, la fracción II dicta “El derecho de uso exclusivo: A los lugares y servicios que son de uso único y exclusivo para personas con discapacidad, los cuales en ningún momento pueden ser utilizados por otras personas, como es el caso de los **cajones de estacionamiento**, los baños públicos, entre otros. Dichos lugares deberán estar señalados con el logotipo de discapacidad, con base en lo dispuesto por esta Ley”.

Por lo anterior, esta Secretaría lleva a cabo el dictamen del uso de espacios destinados al estacionamiento en la vía pública para personas con discapacidad (balizamiento), en colaboración con otras instancias de gobierno, que busca favorecer a las personas que viven una situación de discapacidad brindando igualdad de oportunidades para su plena integración al desarrollo, con la participación activa y permanente de este grupo vulnerable en todos los ámbitos de la vida diaria en la Ciudad de México.

Diagnóstico

Atendiendo la necesidad de las personas con discapacidad para tener un espacio destinado al aparcamiento de vehículos en la vía pública cercano a su domicilio, la SEMOVI emite dictámenes que se realizan a partir del análisis de las condiciones particulares de cada ubicación, ya sea para casas habitación, vivienda, plurifamiliar o condominios, adicionalmente a las solicitudes que puedan presentarse por ciudadanos o instituciones para la marcación de este tipo de estacionamientos en usos del suelo no habitacionales para el desarrollo de sus actividades cotidianas. Es de señalar que, los dictámenes se emiten en vías secundarias de las delegaciones y colonias de la ciudad, incluyendo los polígonos en los que aplica el cobro de estacionamiento en vía pública denominadas ecoParq y zonas de parquímetro.

Mediante estos dictámenes, se les otorga el balizamiento oficial, que es la marcación a base de pintura en la superficie de circulación vehicular, con las características de la señalización de un cajón de estacionamiento con líneas divisoras y con el ícono de la discapacidad que estará próximo a su domicilio y que cuenta con un año de vigencia.

En el año 2013 se recibieron 288 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: 216 motoras; 44 mixtas; 18 intelectual; 5 visual; y 5 auditiva. A partir de su evaluación, se emitieron 187 dictámenes factibles.

En el año 2014 se recibieron 324 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: en las peticiones: 215 motoras; 50 mixtas; 20 intelectual; 7 visual; 4 auditiva; y 28 otras. A partir de su evaluación, se emitieron 166 dictámenes factibles

En el año 2015 se recibieron 468 solicitudes de balizamiento, identificando los siguientes tipos de discapacidad: 372 motoras; 53 mixtas; 24 intelectual; 14 visual; y 5 auditiva. A partir de su evaluación, se emitieron 254 dictámenes factibles

De enero a septiembre de 2016, se han emitido 195 dictámenes que autorizan los balizamientos para el uso de espacios públicos destinados al estacionamiento de personas con discapacidad.

Nuestro objetivo

Todos los sectores de la sociedad deberán participar activamente en crear las condiciones adecuadas para la plena integración al desarrollo de las personas con discapacidad, en este caso, la SEMOVI contribuye para otorgar el uso exclusivo de espacios públicos destinados al estacionamiento de personas con discapacidad tanto de vehículos particulares como para el estacionamiento momentáneo del servicio de taxis, con proximidad a su lugar de residencia o el acceso a servicios, con lo que este segmento de la población pueda realizar el desarrollo de sus actividades cotidianas de acuerdo a sus necesidades.

Se contempla que al final de la administración se emitan otras 800 autorizaciones de balizamientos de personas con discapacidad, con esto se contribuye a mejorar la calidad de vida de este sector poblacional.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 2: Espacio Público.	
OBJETIVO PGDDF	O3: Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, mediante el desarrollo de una red de “Calles Completas” en vialidades primarias, así como la pacificación del tránsito y ordenamiento de las calles secundarias, con mantenimiento y señalización adecuados.
META PGDDF	M1: Adecuar las vialidades primarias para permitir el acceso y tránsito cómodo y seguro de sus usuarios a través de la redistribución del espacio y su refuncionalización para potenciar la vida pública y la inversión en la Ciudad.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Completar nuestras calles. Garantizar que el diseño de todas las vialidades contemple los criterios de «Calle Completa», seguridad vial y accesibilidad, a través de normas y lineamientos técnicos.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Propiciar espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad a través de la emisión de 1,602 dictámenes favorables para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas en igualdad de condiciones y oportunidades al 2018.	6. Dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad.

Políticas Públicas

- Generar condiciones que permitan avanzar hacia una movilidad incluyente, con equidad para las personas con discapacidad en sus necesidades de aparcamiento.
- Definir lineamientos y criterios para la evaluación de solicitudes para la exclusividad de estacionamiento en vía pública para personas con discapacidad, cercanos a su vivienda, servicios o equipamientos.
- Coordinar acciones interinstitucionales que propicien la simplificación administrativa para la atención a solicitudes, dictaminación y balizamiento de estacionamiento en vía pública para personas con discapacidad.

Tema 7.

Revista Vehicular (Transporte Colectivo, de Carga y Especializado).

Descripción

El Programa de Revista Vehicular de los Servicios de Transporte de la Ciudad de México consiste en una revisión documental, física y mecánica de las unidades, así como de su equipamiento auxiliar tanto del transporte de pasajeros como de carga, con el fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, de las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

La periodicidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal para implementar la Revista es Anual.

Diagnostico

La implementación de corredores de transporte requiere no sólo la salida de circulación de unidades obsoletas, sino la incorporación de aquellas que promuevan la seguridad y modernización del servicio. El Programa de Revista Vehicular de los Servicios de Transporte Público de la Ciudad de México, funge como un instrumento de control para conseguirlo en las siguientes modalidades:

- Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Público Colectivo de Pasajeros (Microbuses, Vagonetas y/o Autobuses), con placa Local o Metropolitana expedida en la Ciudad de México, complementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la conformación de empresas, solventando los requerimientos necesarios para la migración de persona física a moral establecida por la Ley de Movilidad del Distrito Federal.

- Servicio de Transporte Público, Mercantil y Privado de Carga.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Público, Mercantil y Privado de Carga, implementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la correcta prestación del servicio a la ciudadanía en términos de garantizar la seguridad, eficacia y eficiencia del mismo.

- Servicio de Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros.

Es el Programa de Revista Vehicular del Transporte Mercantil y Privado de Pasajeros, implementando las bases para que las concesiones y/o permisos se encuentren en las condiciones jurídico administrativas para la correcta prestación del servicio a la ciudadanía en términos de garantizar la seguridad, eficacia y eficiencia del mismo.

Para aprobar la Inspección Físico – Mecánica, los vehículos que prestan el servicio, deberán cumplir con los requerimientos de seguridad, confort, calidad, eficacia y eficiencia. Por lo anterior, se someterán a la revisión y evaluación de los sistemas y componentes, tales como: llantas, carrocerías, sistema eléctrico, frenos, suspensión, sistema de dirección, cromática y equipo de seguridad.

El Programa de Revista Vehicular 2013 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 20,863 trámites, superando por mucho la meta anual de 1344, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 20,863 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2014 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 20,853 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 34,370, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 19,154 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2015 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 21,426 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 31,400, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 21,204 revisiones.

El Programa de Revista Vehicular 2016 concluyó de la siguiente manera: se efectuaron 17,080 trámites, quedando por debajo de la meta anual que fue de 21,000, en cuanto a la evaluación Físico-Mecánica se llevaron a cabo 16,998 revisiones.

Nuestro objetivo

Es política del Gobierno de la Ciudad de México emprender acciones a corto y mediano plazo tendientes a simplificar la regulación y mejorar los mecanismos de control para la prestación de los Servicios de Transporte, al amparo de un marco jurídico eficiente, dotado de legalidad y transparencia, pero sobre todo bajo los principios de confianza y buena fe.

Para el Programa de Revista Vehicular 2017 se planteó reducir la meta de trámites, misma que se estableció en 17,500, de igual manera, para el año 2018 se contempló una meta de 16,000 trámites.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O2: Impulsar una transformación del transporte público concesionado que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, privilegiando la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.
META PGDDF	M2: Impulsar el proceso de transformación del esquema “hombre-camión” en las empresas operadoras de transporte público que garanticen un nivel de servicio adecuado.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje. Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento y sustitución de unidades de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad, accesibilidad, y multimodalidad en vehículos y estaciones.
METAS INSTITUCIONAL	INDICADOR
Asegurar que las unidades que prestan el servicio transporte público de pasajeros y de carga, cumplan con las especificaciones físico-mecánicas y jurídico-administrativas, aumentando la calidad y seguridad de las unidades del transporte que mejore la experiencia de viaje de los usuarios y la distribución de mercancías.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Publicar anualmente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la convocatoria para la Revista Vehicular de Transporte Colectivo, de Carga y Especializado.
- Llevar a cabo la revisión documental de las unidades de Transporte Colectivo, de Carga y Especializado, que propicie la certeza jurídico-administrativa mediante su validación con respecto a la base de datos del Registro Público del Transporte, que evite la circulación de vehículos de forma irregular.
- Realizar la revisión físico-mecánica del transporte de pasajeros y de carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y en general, de las condiciones de operación y especificaciones técnicas, mejorando la experiencia de viaje de los usuarios y la óptima transportación de bienes y mercancías.

Tema 8.

Bicibús en el Centro Histórico de la Ciudad de México.

Descripción

Con la finalidad de prescindir de los servicios de transporte público de pasajeros con unidades tipo microbús que circulaban en el Centro Histórico, el gobierno de la Ciudad de México incorporó una estrategia para cambiar el modelo de prestación de servicio de transporte público motorizado a uno de tracción humana, incorporando el sistema de movilidad denominada bicibús que estará apoyado por ciclotaxis.

Diagnostico

Como programa piloto, los bicibuses o bicicletas tándem, son usadas para fines de esparcimiento, como inicio de un proceso de movilidad alterna para que a mediano plazo, se cierre a la circulación vehicular el primer cuadro de la Ciudad, como está planteado en el Plan Integral para el Manejo del Centro Histórico, en congruencia con la jerarquía de movilidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal y el Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

El proyecto de bicibuses contempla 4 recorridos con trayectorias en las siguientes vialidades:

Avenida 20 de Noviembre-Plaza de la Constitución-Brasil-Tacuba-Palma-Venustiano Carranza, al cruce con 20 de Noviembre.

Avenida Pino Suárez-Izazaga-20 de Noviembre-Plaza de la Constitución-Pino Suárez, al cruce con Izazaga.

5 de Febrero-Izazaga-Isabel La Católica-5 de Mayo-Plaza de la Constitución, hasta 5 de Febrero.

Empedradillo-Tacuba-Bolívar-5 de Mayo, hasta Empedradillo.

En un inicio se pusieron en operación 4 tándem o bicibuses y para finales de 2016 se cuenta con 8 unidades con capacidad para 11 personas cada una, que a la fecha, prestan el servicio de manera gratuita para visitantes del Centro Histórico y público en general. Los usuarios deben portar casco y chaleco que les son proporcionados en calidad de préstamo durante el recorrido.

Para la evaluación de este programa piloto, se realizan encuestas a las personas usuarias de este servicio de transporte, mismas que refieren una estadística desde su puesta en operación en septiembre de 2016 a diciembre del mismo año, un promedio mensual de 3,500 pasajeros transportados por recorrido, es decir en estos 4 meses de operación, este servicio ha tenido una cobertura total de 42,131 viajes realizados, y para fines de diseño se determinó una demanda de ponderada de 10,500 viajes por mes por recorrido.

Nuestro objetivo

El Centro Histórico de la Ciudad de México es uno de los espacios urbanos de mayor importancia de todo el país, por ello se busca el reordenamiento de la movilidad, a través de la reducción del número de vehículos automotores que llegan a la zona, y reducir las afectaciones en los inmuebles que se generan por la emisión de CO₂, implementando vialidades de tránsito calmado, mediante calles peatonales y semipeatonales, incentivando la circulación de vehículos no motorizados. Se estima que para el 2017 se realicen alrededor de 126,000 viajes, mientras que, para el 2018 se incremente a 138,600 viajes del servicio de Bicibús,

De igual manera se incorporaron 122 ciclotaxis para mejorar la movilidad en el Centro Histórico, mismos que cuentan con una imagen renovada y cuyas tarifas autorizadas son de 20 y 40 pesos por viaje; las unidades tienen una capacidad para dos pasajeros, operan mediante un sistema de tracción híbrido (humana y eléctrico) amigable con el medio ambiente, con una cromática similar a la de los taxis capitalinos, en rosa y blanco.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Establecer políticas públicas de reducción del uso del automóvil, para garantizar una mejor calidad de vida y reducir las externalidades negativas asociadas a su uso.
META PGDDF	M2: Impulsar el cambio a modos de transporte más eficientes que los vehículos automotores particulares.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestión vial y emisiones contaminantes.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Desalentar el uso de vehículos automotores en el Centro Histórico mediante el sistema Bicibús, con la sustitución de 306,731 viajes en el reparto modal, que contribuya a recuperar el espacio público con calles peatonales y semi peatonales al 2018.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Incentivar modos de transporte no motorizado, como una alternativa para el desplazamiento de las personas en el Centro Histórico, que atiendan distintos motivos de viaje.
- Contribuir a mejorar las condiciones ambientales en el Centro Histórico y la conservación del patrimonio histórico mediante el sistema de movilidad de tracción humana “Bicibus” y ciclotaxis híbridos.
- Integrar acciones de movilidad dentro del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México.

Tema 9.

Elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial.

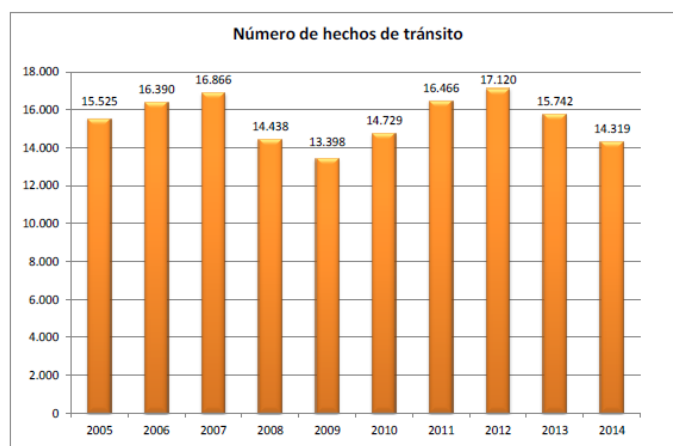
Descripción

La Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada el 14 de julio de 2014, establece en su artículo 12 fracción VIII, como atribución de la SEMOVI “Elaborar y someter a la aprobación del Jefe de Gobierno el Programa Integral de Movilidad y el **Programa Integral de Seguridad Vial**, los cuales deberán guardar congruencia con los objetivos, políticas, metas y previsiones establecidas en los Programas Generales: de Desarrollo del Distrito Federal, de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, de Ordenamiento Ecológico del Distrito Federal y del Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México”.

Adicionalmente de la congruencia con los programas mencionados, la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI), se vincula con la política Visión Cero de origen Sueco, así como los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 proclamado por las Naciones Unidas, y la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de reducir un 50% las muertes en hechos de tránsito, así como disminuir al máximo las lesiones y discapacidades producidos por estos.

Diagnostico

En el año 2014 se produjeron en la Ciudad de México 14,319 hechos de tránsito, lo que supone una reducción en la serie histórica durante los últimos tres periodos anuales superior al 16%, aunque ha habido oscilaciones en la tendencia a lo largo de la última década (INEGI, 2014).



Evolución histórica del número de hechos de tránsito en la Ciudad de México.

Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI

Cabe destacar que aunque el número de hechos de tránsito presenta una clara reducción en cualquiera de los parámetros analizados, la gravedad de éstos ha aumentado ya que presentan un mayor número de muertes por cada 100 víctimas.



Evolución histórica del número de muertes en hechos de tránsito en la Ciudad de México.

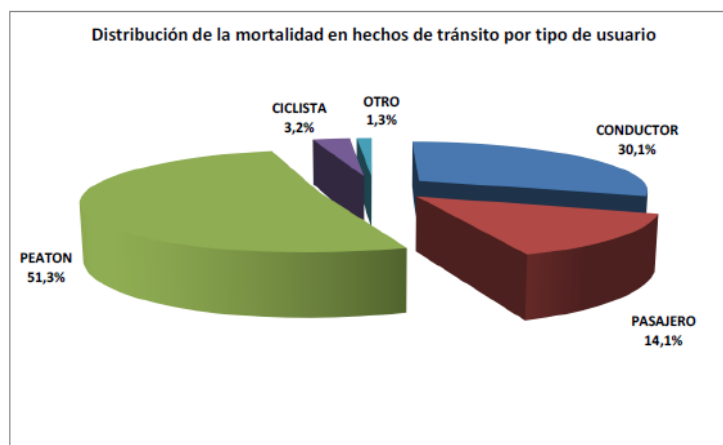
Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

La disminución en los indicadores de siniestralidad pudiera ser debida a la aplicación de las intervenciones llevadas a cabo por parte de los diferentes entes públicos sin una coordinación única, y que en primera instancia pueden generar resultados positivos. Sin embargo, el aumento de la gravedad de las lesiones pone de manifiesto un problema no resuelto por dichas actuaciones.

Peatones

Se observa una alta vulnerabilidad peatonal, ya que más de la mitad de las muertes en hechos de tránsito en la Ciudad de México durante 2014 fueron peatones.

Aunque los peatones están involucrados en un número reducido de hechos de tránsito, estos generan gran mortandad. En los últimos 5 años, han estado implicados sólo en el 7.5% de los incidentes totales (INEGI, 2014). Sin embargo, durante este período los peatones representan la mitad de las víctimas mortales, cifra que se ha mantenido con pequeñas variaciones.



Distribución de la mortalidad en hechos de tránsito por tipo de usuario en la Ciudad de México. Año 2014.

Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Un total de 160 peatones murieron en atropellamientos en 2014 en la Ciudad de México del total de 312 personas muertas en hechos de tránsito (INEGI, 2014).

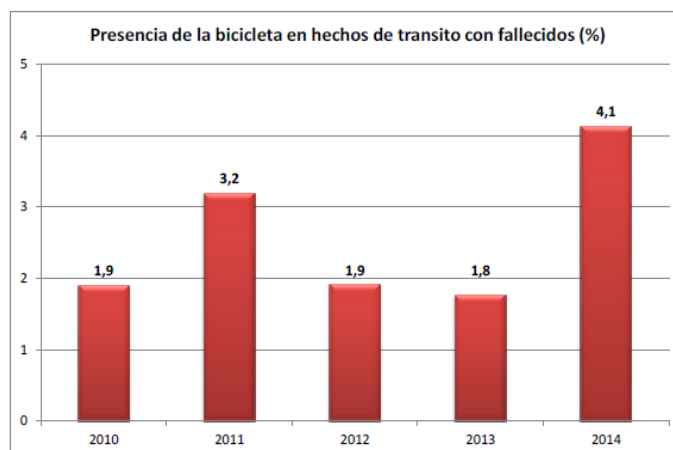
Estas cifras, como era de prever, varían notablemente al referirse a las víctimas. El porcentaje de peatones sobre el total de víctimas se reduce significativamente (28.1% en 2014) y el de conductores se incrementa (43.4% en 2014) (INEGI, 2014). Esta situación está alineada con el hecho de que el riesgo de fallecer para un peatón involucrado en un hecho de tránsito es mucho mayor que para un conductor.

Además, la tendencia en el período 2009 a 2014 fue de un incremento de la mortalidad peatonal relativa, lo que indica que la lesividad y mortandad de otros usuarios está reduciéndose mientras que la del peatón aumenta.

Estos datos manifiestan una clara necesidad de actuar en favor de la protección del peatón desde todos los ámbitos, como el usuario más vulnerable de la vía que es.

Ciclistas

Por lo que se refiere a la bicicleta, sucede un caso parecido a la motocicleta aunque con un menor volumen (10 muertes en hechos de tránsito en 2014): los incidentes mortales con bicicleta involucrada se duplicaron durante el período 2010 a 2014 (INEGI, 2014).



Porcentaje de hechos de tránsito mortales en los que se ha visto involucrada una bicicleta en la Ciudad de México. Años 2010 a 2014. Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Esta situación puede ser debida al incremento en el uso de este modo de transporte, que se encuentra muy promocionado por las intervenciones en materia de movilidad del Gobierno de la Ciudad de México. El fomento del uso de la bicicleta debe ir acompañado de las intervenciones necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios; un desfase entre el mensaje que se emite y la provisión de las condiciones adecuadas puede generar situaciones de riesgo y falta de credibilidad.

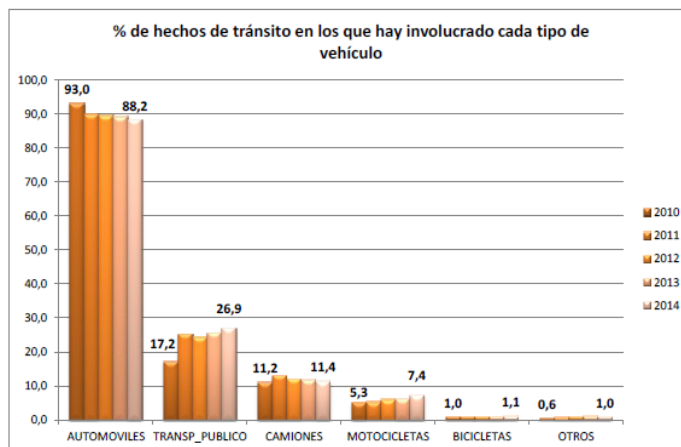
Motociclistas

También destaca la tendencia creciente de la presencia de la motocicleta en los hechos de tránsito durante los 5 años precedentes (2010-2014), con un incremento del 36% en el número de incidentes en el que se ha visto involucrada. Esta situación es más grave debido al aumento del 70% en lo que respecta al número hechos de tránsito con muertes en los que se ha visto involucrada una motocicleta durante el mismo periodo (INEGI, 2014).

Los datos recogidos en el Subsistema Automatizado de Egresos Hospitalarios de la SEDESA confirman una tendencia creciente en la mortandad de los motociclistas en el período 2010-2014 con un incremento del 33% (STCONAPRA, 2016).

Esta situación puede ser debida al incremento del parque de motocicletas que prácticamente se ha triplicado desde 2012 (INEGI, 2014). Además, la entrada en funcionamiento del Programa Hoy no circula ha generado un desplazamiento de conductores de automóvil hacia la motocicleta en usuarios sin experiencia en este tipo de vehículo y que podría traducirse en una mayor siniestralidad de este tipo de vehículo.

Los datos identifican al usuario de motocicleta como un factor importante sobre el que actuar, para su protección y la de otros usuarios más vulnerables (peatón y bicicleta).



Porcentaje de hechos de tránsito en los que se ha visto involucrado cada tipo de vehículo en la Ciudad de México. Años 2010 a 2014. Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI

Nuestro objetivo

Desarrollar un instrumento de planeación que establezca la estrategia de seguridad vial en el marco de la Visión Cero Accidentes, que reduzca las muertes por hechos de tránsito y disminuya al máximo las lesiones y discapacidades producidas por estos, determinando acciones de alto impacto coordinadas y concertadas interinstitucionalmente.

Implementar modificaciones al marco jurídico administrativo que posibiliten la creación de un organismo rector de la seguridad vial y la actualización de la normatividad aplicable, estableciendo los lineamientos de funcionamiento en la materia que consideren los tres factores básicos del tránsito: el ser humano, el vehículo y el entorno.

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 4: Transporte Automotor.	
OBJETIVO PGDDF	O2: Mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con la finalidad de incrementar el orden y la seguridad vial.
META PGDDF	M3: Incrementar la cultura vial y la movilidad eficiente con la finalidad de fomentar la legalidad, el orden público y los hábitos de movilidad más sanos, sustentables y seguros.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Fomentar una cultura de la legalidad con corresponsabilidad. Lograr una óptima coordinación entre las diferentes instituciones y ciudadanos, para garantizar la aplicación eficiente del Reglamento de Tránsito y fomentar la corresponsabilidad para mejorar la movilidad.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Elaborar un instrumento de planeación con un enfoque de derechos humanos para proteger la integridad física de las personas, elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y el cuidado de todos los actores de la vía, sean estos peatones, ciclistas, pasajeros, motociclistas o conductores.	Sin indicador

Políticas Públicas

- Elaborar los términos de referencia que establezcan los alcances de los servicios requeridos y entregables, acordes al cambio de paradigma, jerarquía y principios de movilidad que establece la Ley de Movilidad del Distrito Federal.
- Realizar los procesos de licitación para la selección de empresas con alta especialización y adjudicación de contratos para la elaboración del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI).
- Convocar a la participación a los entes públicos, sociales y privados para aportar información, análisis y propuestas que permitan una construcción participativa del programa.
- Hacer del conocimiento a los entes públicos, sociales y privados, la versión preliminar del programa para establecer la corresponsabilidad de las metas y acciones, acordes a los ejes estratégicos definidos.
- Realizar los procesos para la validación y aprobación del programa como lo establecen los ordenamientos aplicables.
- Publicación del PISVI en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y su difusión a través de diversos medios.

Tema 10.

Coordinación de los Centros de Transferencia Modal de la Ciudad De México.

Objetivo Estratégico

Contribuir al respeto y fortalecimiento del derecho a la movilidad que encabeza la Secretaría de la Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México (SEMOVI). Mediante acciones que garanticen el ejercicio del derecho a la movilidad mejorando las condiciones de seguridad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad en el sistema integrado y multimodal de transporte procurando en todo momento la preservación del medio ambiente y la seguridad de los usuarios.

Diagnóstico

En los CETRAM, los usuarios están expuestos a las inclemencias del clima y presentan grandes deficiencias para personas con discapacidad, de movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niñas y de ciclistas. Asimismo se carece de señalética para orientar la ubicación de las organizaciones, sus ramales y sus destinos finales, que les posibilite conocer las diferentes opciones de traslado, planear sus viajes y optimizar sus tiempos y transbordos.

En su operación, el crecimiento del parque vehicular para atender la demanda creciente de usuarios, principalmente de la Zona Metropolitana, generó descontrol que ocasionó la coexistencia de diferentes tipos de unidades y placas, la utilización de espacios con otro fin al destinado, roles internos de las organizaciones, unidades estacionadas por tiempos prolongados y la existencia de lanzaderas exclusivas, afectando la movilidad interna y entorpeciendo la circulación de vialidades contiguas.

Actualmente operan 42 Centros de Transferencia Modal en la Ciudad de México, que atienden diariamente un aproximado de 37,000 unidades de transporte público de pasajeros y 5.7 millones de usuarios que demandan más seguridad.

Hoy en día, solo en 15 CETRAM se cuenta de forma permanente con elementos de la Policía Bancaria e Industrial, los cuales brindan seguridad a 4.5 millones de usuarios. Esta estrategia de seguridad estará reforzada mediante la instalación de un sistema de monitoreo por medio de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM.

En el mismo sentido, la Coordinación ha realizado un esfuerzo para atender el rezago que existía en los CETRAM en materia de protección civil, pues se han logrado avances significativos con la instrumentación de medidas que permitirán responder oportunamente ante contingencias de fenómenos perturbadores.

Por otro lado, cabe destacar que la Coordinación tiene como uno de sus principales objetivos el transformar la imagen urbana de los CETRAM que administra, opera y vigila; para ello realizará obras de mejoramiento y modernización de las instalaciones

en 12 Centros de Transferencia Modal para aumentar la calidad del servicio del sistema integrado y multimodal de transporte y estar en condiciones físicas de recibir las futuras interconexiones con el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Sistema de Movilidad 1, Metrobús, Mexibús y los Corredores Concesionados.

Estrategia de Gestión de los Centros de Transferencia Modal

Metas

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Mantener la estrategia de seguridad ciudadana enfocada a incidir en la prevención del delito con la presencia de elementos de la Policía Bancaria e Industrial y la instalación de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM en el periodo 2015 - 2018	7. CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal gestionará la permanencia del programa “Seguridad en los CETRAM” que permita que 15 CETRAM cuenten con elementos de la Policía Bancaria e Industrial de forma permanente para salvaguardar la seguridad de los usuarios.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal reforzará la seguridad de los CETRAM instalado un sistema de monitoreo por medio de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM, considerando los niveles de incidencia delictiva, las dimensiones territoriales y la afluencia de usuarios.

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M1: Desarrollar la infraestructura y tecnología para la integración del transporte y los servicios de información y comunicación hacia los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
META INSTITUCIONAL	INDICADOR
Disminuir los riesgos en materia de protección civil en 25 CETRAM en beneficio de 5.2 millones de usuarios en el periodo 2015 - 2018.	8. CETRAM que han adoptado medidas de protección civil.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal implementará Programas de Protección Civil en 25 CETRAM que permita que dichas instalaciones cuenten con brigadas debidamente capacitadas, señalética informativa y restrictiva específica en la materia, puntos de reunión, equipos contra incendios, extintores, botiquines de primeros auxilios, y equipos del Sistema de Alerta Sísmica.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará y/o supervisará que las áreas de transferencia modal de los CETRAM cumplan con las adecuaciones y mejoras en beneficio de todos los usuarios y en especial a personas con discapacidad, de movilidad limitada, adultos mayores, mujeres y niñas y de ciclistas.

ALINEACIÓN	
Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura.	
Área de Oportunidad 3: Transporte Público.	
OBJETIVO PGDDF	O1: Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad.
META PGDDF	M2: Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno de la Ciudad de México, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios.
PROGRAMA SECTORIAL	Programa Integral de Movilidad 2013-2018.
META SECTORIAL	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.
META INSTITUCIONAL	INDICADORES
Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	9. CETRAM que han realizado obras de mejoramiento y modernización de sus instalaciones.
	10. CETRAM que han sido reordenados.

Políticas Públicas

- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará obras de mejoramiento de las instalaciones en 12 Centros de Transferencia Modal, buscando elevar la calidad del servicio público de interconexión que se presta en los CETRAM, mediante obras de sustitución de carpeta asfáltica por concreto hidráulico y en otros casos por asfalto, renovación de andenes, sustitución cobertizos, delimitación del polígono con reja acero e instalación de luminarias, entre otros.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal garantizará la movilidad de usuarios de manera cómoda, accesible, segura y eficiente invirtiendo en la modernización de las instalaciones de los CETRAM.
- La Secretaría de Movilidad a través de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal realizará acciones de reordenamiento y retiro del comercio informal así como de obstáculos que impidan la libre movilidad de los usuarios y el reacomodo logístico de las unidades de transporte público de pasajeros en 12 Centros de Transferencia Modal, buscando hacer más eficiente la movilidad en los Centros de Transferencia Modal en beneficio de aproximadamente 4. 2 millones de usuarios diarios.

VIII. Indicadores

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha Final	Área responsable	Tipo de Indicador
1	Reemplazar los microbuses e introducir un nuevo modelo de servicio. Transformar el modelo de prestación del servicio de transporte público colectivo concesionado, estructurar empresas sostenibles, sustituir unidades obsoletas y brindar capacitación integral a los operadores, para contar con un servicio ordenado, profesionalizado, limpio y seguro.	Avanzar en el Programa de Transformación y Modernización del Transporte Público mediante la implementación de 16 corredores del transporte público colectivo concesionado con nuevas unidades que reduzcan el impacto ambiental y mejoren la experiencia de viaje de los usuarios al 2018.	Corredores de Transporte Público Concesionados implementados	Numero de Corredores de Transporte Público Concesionados implementados al periodo.	Conocer el número de Corredores de Transporte Público Concesionados implementados	Número/Corredores	1 al 2013	16	Anual	2018	Subsecretaría del Transporte	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha Final	Área responsable	Tipo de Indicador
2	Reducir y regular el uso del automóvil. Implementar programas e incentivos para desalentar y controlar el uso de vehículos motorizados, con el objetivo de reducir accidentes, congestionamiento vial y emisiones contaminantes.	Otorgar 495 apoyos económicos para la sustitución de vehículos con una antigüedad de 10 o más años y que prestan el servicio de transporte público individual (taxi) por unidades híbridas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio y reducir la contaminación del medio ambiente al 2018.	Apoyos otorgados para la sustitución de vehículos	Número de apoyos otorgados para la sustitución de vehículos al periodo	Conocer el número de apoyos otorgados para la sustitución de vehículos	Número/Apoyo	0 del año 2015	495	Anual	2018	Subsecretaría del Transporte	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
3	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.	Regular la velocidad de los vehículos en vías primarias mediante la sustitución de 304 topes por REVOS (reductores de velocidad) que se ubican principalmente en el entorno de escuelas y hospitales, favoreciendo pasos y cruces seguros de los usuarios de la vía al 2018.	Topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad)	Número de topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad) al periodo	Conocer el número de topes sustituidos por REVOS (reductores de velocidad)	Número/Tope sustituido	0 del año 2015	304	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha Final	Área responsable	Tipo de Indicador
4	Garantizar cruces accesibles y seguros. Adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.	Impulsar la estrategia de seguridad vial a través del programa “Pasos Seguros” con la intervención de 176 intersecciones que refieren pasos y cruces de alta peligrosidad en vías primarias, con criterios de accesibilidad y seguridad a los peatones al 2018.	Intersecciones intervenidas	Número de intersecciones intervenidas al periodo	Conocer el número de intersecciones intervenidas	Número/Intersecciones	0 del 2014	176	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dici dad	Fe ch a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
5	Diseñar obras viales incluyentes. Construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.	Incrementar a 39.04 kilómetros los carriles compartidos de transporte público de trolebús con bicicletas, mediante el diseño de calles multimodales con un esquema Bus-Bici que permita la circulación de ambos modos de transporte en un mismo carril, ampliando la conectividad con otros sistemas de transporte público al 2018.	Kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta	Número de kilómetros de carril compartido de transporte público de trolebús con bicicleta al periodo	Conocer el número de kilómetros de carriles de transporte público del trolebús compartido con bicicleta	Número/Kilómetros	2.44 del 2013	39.04	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dici dad	Fe ch a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
6	Completar nuestras calles. Garantizar que el diseño de todas las vialidades contemple los criterios de «Calle Completa», seguridad vial y accesibilidad, a través de normas y lineamientos técnicos.	Propiciar espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad a través de la emisión de 1,602 dictámenes favorables para que puedan desarrollar sus actividades cotidianas en igualdad de condiciones y oportunidades al 2018.	Dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad	Número de dictámenes favorables emitidos para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad al periodo	Conocer el número de dictámenes favorables para el uso de espacios de estacionamiento en vía pública destinados a personas con discapacidad	Número/Dictamen favorable	187 del 2013	1,602	Anual	2018	Subsecretaría de Desarrollo de Movilidad	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha Final	Área responsable	Tipo de Indicador
7	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.	Mantener la estrategia de seguridad ciudadana enfocada a incidir en la prevención del delito con la presencia de elementos de la Policía Bancaria e Industrial y la instalación de cámaras de videovigilancia en 15 CETRAM en el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia.	Número de CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia al periodo	Conocer el número de CETRAM que han instalado cámaras de videovigilancia	Número/CETRAM	0 del año 2015	15	Semestral	2018	CETRAM	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dici dad	Fe ch a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
8	Potenciar los paraderos de transporte. Rediseñar y consolidar los Centros de Transferencia Modal y su entorno, garantizando la intermodalidad, seguridad y accesibilidad de peatones, personas con discapacidad y ciclistas.	Disminuir los riesgos en materia de protección civil en 25 CETRAM en beneficio de 5.2 millones de usuarios en el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han adoptado medidas de protección civil	Número de CETRAM que han adoptado medidas de protección civil al periodo	Conocer el número de CETRAM que han adoptado medidas de protección civil	Númer o/CET RAM	0 del año 2015	25	Anual	2018	CETRAM	Resultad os

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
9	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han realizado obras de mejoramiento y modernización de sus instalaciones.	Número de CETRAM que han realizado trabajos de mantenimiento y de modernización de las instalaciones al periodo	Conocer el número de CETRAM que han realizado trabajos de mantenimiento y de modernización de las instalaciones.	Número/CETRAM	0 del año 2015	12	Anual	2018	CETRAM	Resultados

N o	Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Meta Sectorial	Meta Institucional	Nombre Del Indicador	Fórmula	Objetivo Del Indicador	Unidad de Medid a	Línea Base del Indica dor	Meta del Indica dor	Perio dicid ad	Fech a Final	Área responsabl e	Tipo de Indicad or
10	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Contribuir al mejoramiento social del entorno urbano garantizando una movilidad cómoda, eficiente, accesible y segura a través de obras de mejoramiento y modernización; así como el reordenamiento de 12 CETRAM durante el periodo 2015 - 2018.	CETRAM que han sido reordenados.	Número de CETRAM que han sido reordenados al periodo	Conocer el número de CETRAM que han sido reordenados.	Número/CETRAM	0 del año 2015	12	Anual	2018	CETRAM	Resultados

IX. Siglas y acrónimos

AEP: Autoridad del Espacio Público.

CDMX: Ciudad de México.

CETRAM: Centro de Transferencia Modal.

COCETRAM: Coordinación de los Centros de Transferencia Modal.

COPLADE: Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal.

DIF: Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia.

ecoParq: Programa de recuperación de calles y banquetas a través del ordenamiento del estacionamiento en la vía pública

GCDMX: Gobierno de la Ciudad de México.

GODF: Gaceta Oficial del Distrito Federal.

GOCDMX: Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

INMUJERES: Instituto Nacional de las Mujeres.

LMDF: Ley de Movilidad del Distrito Federal.

Metrobús: Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús.

PGDDF: Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

PIM: Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

PISVI: Programa Integral de Seguridad Vial.

POA: Programa Operativo Anual.

REVOS: Reductores de velocidad.

RTDF: Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

SEMOVI: Secretaría de Movilidad.

SETRAVI: Secretaría de Transportes y Vialidad.

SIT: Sistema Integrado de Transporte.

SOBSE: Secretaría de Obras y Servicios.

Sistema M1: Sistema de Movilidad 1.

STC Metro: Sistema de Transporte Colectivo.

STE: Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

SSP: Secretaría de Seguridad Pública.

UNAM: Universidad Nacional Autónoma de México.

*** Organismos de transporte incluye a STC Metro, Metrobús, STE y SM1.**

X. Glosario

Para aplicación, interpretación y efectos del Programa Institucional de la Secretaría de Movilidad 2013-2018, se entiende por:

Accesibilidad universal: combinación de elementos contruidos y operativos que permiten a cualquier persona con discapacidad, entrar, desplazarse, salir, orientarse y comunicarse con el uso seguro, autónomo y cómodo en los espacios contruidos, el mobiliario y equipo, el transporte, la información y las comunicaciones.

Bicicleta: vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales.

Centro de Transferencia Modal: espacio físico con infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte, que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Ciclista: conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales; se considera ciclista a aquel que conduce una bicicleta asistida por un motor eléctrico, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones.

Concesión: acto administrativo por virtud del cual la Secretaría de Movilidad confiere a una persona física o moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros o de carga, mediante la utilización de bienes del dominio público o privado del Distrito Federal.

Concesionario: persona física o moral que es titular de una concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros y/o de carga.

Conductor: toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades.

Congestionamiento vial: la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, comúnmente en las horas de máxima demanda, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, recorridos y consumo excesivo de combustible.

Delegación: órgano político administrativo en cada una de las demarcaciones territoriales en que se divide el Distrito Federal.

Estacionamiento: espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado.

Externalidades: efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos; los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto.

Externalidades negativas: efectos indirectos de los desplazamientos que reducen el bienestar de las personas que realizan los viajes y/o a la sociedad en su conjunto; algunos de estos daños pueden ser: contaminación atmosférica y auditiva, congestionamiento vial, hechos de tránsito y sedentarismo, entre otros.

Grupos vulnerables: sectores de la población que, por cierta característica, pueden encontrar obstáculos para ejercer su derecho a la movilidad, tales como población de menores ingresos, población indígena, personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres y niños.

Hecho de tránsito: evento producido por el tránsito vehicular en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales.

Infraestructura: conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tienen una finalidad de beneficio general, y que permiten su mejor funcionamiento e imagen urbana.

Movilidad: conjunto de desplazamientos de personas y bienes que se realizan a través de diversos modos de transporte, y se llevan a cabo para que la sociedad pueda satisfacer sus necesidades y acceder a las oportunidades de trabajo, educación, salud, recreación y demás que ofrece la Ciudad.

Movilidad no motorizada: desplazamientos realizados a pie y a través de vehículos no motorizados.

Parque vehicular: conjunto de unidades vehiculares destinadas a la prestación de servicios de transporte.

Peatón: persona que transita la vialidad a pie y/o que utiliza de ayudas técnicas por su condición de movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores de doce años a bordo de una bicicleta.

Persona con Discapacidad: todo ser humano que presenta, temporal o permanentemente, alguna deficiencia parcial o total en sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales, que le limitan la capacidad de realizar una o más actividades de la vida diaria, y que puede ser agravada por el entorno económico o social.

Registro: acto administrativo mediante el cual la Secretaría de Movilidad inscribe la situación jurídica de los vehículos, los titulares y el transporte local de pasajeros y carga, así como los actos jurídicos que conforme a la Ley de Movilidad deban registrarse.

Revista vehicular: revisión documental e inspección física y mecánica de las unidades, equipamiento auxiliar de las unidades de transporte de pasajeros y carga, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de seguridad, equipo, aditamentos, sistemas y, en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio.

Seguridad Vial: conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito.

Servicio de Transporte Público: es la actividad a través de la cual la Administración Pública satisface las necesidades de transporte de pasajeros o carga, a través de entidades, concesionarios o mediante permisos en los casos que establece la Ley de Movilidad y que se ofrece en forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios.

Sistema de Movilidad: conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes, y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad.

Sistema Integrado de Transporte: conjunto de servicios de transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago.

Tarifa: pago unitario previamente autorizado que realizan los usuarios por la prestación de un servicio.

Taxi: vehículo destinado al servicio de transporte público individual de pasajeros.

Transferencia modal: cambio de un modo de transporte a otro que realiza una persona para continuar con un desplazamiento.

Unidad: todo vehículo autorizado para prestar el servicio de transporte en los términos de la Ley de Movilidad y sus reglamentos.

Usuario: todas las personas que realizan desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad.

Vehículo: todo medio autopropulsado que se usa para transportar personas o bienes.

Vehículo no motorizado: aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento; incluye bicicletas asistidas por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora.

Vía pública: todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano.

Vialidad: conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

XI. Referencias

Acuerdo por el que se establece la obligatoriedad del Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal para las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Delegaciones y Entidades del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/59521/1/1/1

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63940/14/2/0

Estatuto de Gobierno del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64037/22/1/1

Ley de Movilidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61249/31/1/1

Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/65225/30/1/0

Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64121/31/1/1

Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64530/31/1/1

Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/64764/31/1/1

Lineamientos para la Elaboración, Aprobación, y Seguimiento a los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61018/33/1/0

Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/62758/44/1/1

Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63732/44/1/0

Programa Integral de Movilidad 2013-2018. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/63790/44/1/1

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Recuperado de: http://www3.contraloriadf.gob.mx/prontuario/index.php/normativas/Template/ver_mas/61206/47/1/0

SECRETARÍA DE MOVILIDAD**AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DEL
SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

C. HÉCTOR SERRANO CORTÉS, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto en el artículo 71, fracción II de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; artículos 24 y 25 de la Ley de Presupuestos y Gasto Eficiente; artículos 10, fracción II; 20,35 y 40 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal; Artículo 2 de la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público del “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”; y

C O N S I D E R A N D O

Que el Jefe de Gobierno ejercerá la facultad de conducir y coordinar la planeación del desarrollo de la Ciudad de México a través del Comité de Planeación.

Que mediante Acuerdo publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 11 de septiembre de 2013, se aprobó el Programa General de Desarrollo 2013-2018, mismo que establece los objetivos, metas y líneas de acción que servirán de base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el año 2018.

Que los programas institucionales son los documentos que desagregan a mediano y corto plazo los objetivos y metas de los programas sectoriales, mismos que regirán sus actividades en el ámbito de sus competencias y atribuciones; conteniendo las políticas públicas necesarias para lograr lo dispuesto en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 y en los programas sectoriales.

Que los programas institucionales deberán ser presentados ante el Comité de Planeación del Desarrollo, por los titulares de las dependencias o de los órganos de gobierno de la entidad de que se trate para su validación.

Que mediante acuerdo del Comité de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, se aprobó el Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, acorde a lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, y por lo anterior se da a conocer el siguiente:

**AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DEL SERVICIO DE
TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2013-2018**

PRIMERO.- Se da a conocer el Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México 2013-2018.

SEGUNDO.- El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México elaborará sus respectivos programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto. Estos últimos deberán destinar los recursos presupuestarios correspondientes para el eficaz cumplimiento de los objetivos y metas planteados en el programa institucional mismos que derivan del Programa General de Desarrollo del DF 2013-2018.

TERCERO.- Los alcances establecidos en el presente Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México 2013-2018, estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno de la Ciudad de México, por lo que las Unidades Responsables del Gasto determinarán las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa y presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos.

CUARTO.- El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México con la participación que conforme a sus atribuciones le corresponde a la Contraloría General y Oficialía Mayor, en los términos de las disposiciones aplicables, darán seguimiento a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México 2013-2018, y reportarán los resultados obtenidos con base en las metas e indicadores correspondientes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Dado en la Ciudad de México, a los 29 días del mes de mayo de dos mil diecisiete.

(Firma)

C. Héctor Serrano Cortés
Secretario de Movilidad
de la Ciudad de México

**PROGRAMA INSTITUCIONAL
SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
2013 – 2018**

CONTENIDO

- I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS**
- II. OBJETIVO DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS**
- III. DIAGNÓSTICO**
- IV. ACCIONES RELEVANTES**
- V. OPERACIÓN ACTUAL**
- VI. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA**
- VII. PROYECTOS RELEVANTES A REALIZAR**

PROGRAMA INSTITUCIONAL 2013 – 2018

SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El objetivo del Programa Institucional durante el periodo 2013 – 2018, tiene el propósito de establecer las acciones que el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, deberá realizar para que a través de un marco de desarrollo sustentable, el Gobierno de la Ciudad de México, garantice la movilidad de los habitantes del Distrito Federal y facilite la accesibilidad a su entorno urbano en los modos de Transporte Trolebús, Tren Ligero y Taxis Eléctricos.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El 14 de abril de 1896, la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal solicitó permiso al Ayuntamiento para cambiar en algunas de sus líneas la tracción animal por eléctrica. Por ello se realizaron diversos estudios para determinar las ventajas e inconvenientes que a la Ciudad podría ocasionar el cambio de tracción, habiéndose encontrado que además de mejorar la conservación del pavimento y la limpieza de las calles, los viajes se efectuarían en menor tiempo y se programarían los trenes de modo que pudieran salir con más frecuencia, lo que representaba sin duda una gran ventaja para el público.

Así quedaron planteados los más firmes propósitos para adoptar la tracción eléctrica, sin embargo, fue hasta el día 15 de enero de 1900, cuando la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal inauguró la primera línea de tranvías eléctricos, del Centro de la Ciudad a Tacubaya, y el día 16 del mismo mes y año se inició el servicio al público.

A partir del 1º de marzo de 1901, la Compañía Limitada de Tranvías de México se hizo cargo de la explotación que en diversas rutas realizaba la Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, y extendió la red a toda la Ciudad de México.

Mediante decreto del 31 de diciembre de 1946, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 19 de abril de 1947, se creó la institución de servicio público descentralizado denominada “Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal”.

En el mes de octubre de 1952, el Departamento del Distrito Federal adquirió todos los bienes de las empresas Compañía de Tranvías de México, S.A., Compañía Limitada de Tranvías de México y Compañía de Ferrocarriles del Distrito Federal, los cuales se integraron al patrimonio del Servicio de Transportes Eléctricos del Distrito Federal.

El 30 de diciembre de 1955, el Congreso de la Unión decretó la Ley de la Institución Descentralizada de Servicio Público “Servicio de Transportes Eléctricos del D.F.”, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1956, abrogando el ordenamiento del año 1946.

II. OBJETIVO DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS

El Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, es un Organismo Público Descentralizado con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuya función principal es proporcionar a la ciudadanía el servicio de transportación en sus modos de transporte Trolebuses, Tren Ligero y Taxis Eléctricos, de una manera eficaz, oportuna y segura a un precio económico, para las familias de bajos recursos, que satisfaga sus necesidades de traslado en la Ciudad de México.

La Entidad ha planteado transformarse en una organización de transporte moderna y eficiente, con la habilidad de adaptarse continuamente a los nuevos retos de la Ciudad de México y mantener ventaja competitiva ante otros Organismos relacionados con el transporte público de pasajeros, mediante una planeación estratégica de cambio.

Visión

Transformar a la Entidad en un Organismo que proporcione un servicio de transportación con altos estándares de calidad y eficiencia, enfocado en consolidar una red de corredores Cero Emisiones en la modalidad de Trolebuses, y un servicio tecnológicamente avanzado en el Tren Ligero, coadyuvando a incrementar los índices de movilidad urbana en un marco de respeto al medio ambiente.

Misión

Brindar a nuestros usuarios una alternativa de transportación no contaminante, segura, confiable y oportuna, que satisfaga con eficiencia y de manera económica, las necesidades de traslado hacia los diversos puntos que cubre la red en operación de Trolebuses, Tren Ligero y Taxis Eléctricos, bajo los criterios de transparencia y honestidad, en un marco de respeto a la equidad de género.

III. DIAGNÓSTICO

La Red de Trolebuses del Servicio de Transportes Eléctricos, está conformada por 8 líneas de servicio, con una longitud de operación de 196.94 kilómetros, abarcando una cobertura en nueve Delegaciones de la Ciudad de México: Azcapotzalco, Benito Juárez, Coyoacán, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

El Tren Ligero presta su servicio sobre la calzada de Tlalpan, importante corredor del sur de la Ciudad. Es una de las alternativas de mayor viabilidad para los habitantes de esta zona, toda vez que se atiende a las usuarias y usuarios de las delegaciones de Coyoacán, Tlalpan y Xochimilco. La línea integrada por 16 estaciones de paso y las Terminales Tasqueña y Xochimilco, cuya longitud por ambas vías es de 25.52 km.

La Entidad es una empresa con más de 100 años de servicio, periodo durante el cual se han logrado desarrollar características como se describe a continuación y que lo distinguen de otros sistemas de transporte.

- 1.- Son transportes no contaminantes, económicos y seguros, porque operan en los principales Ejes Viales y Corredores de la Ciudad de México, beneficiando a la ciudadanía de bajos recursos, Estudiantes, Personas con Discapacidad y Adultos Mayores.
- 2.- Se cuenta con personal técnico y operativo especializado.
- 3.- Flota vehicular de 340 Trolebuses y 24 Trenes Ligeros.
- 4.- Actualización tecnológica de trolebuses por etapas, con los recursos humanos y materiales propios, realizando mejoras a los sistemas mecánico, eléctrico de alta tensión, eléctrico de baja tensión, neumático y carrocería.
- 5.- Ejecución de los programas de mantenimiento mayor a Trenes Ligeros, a los sistemas eléctrico, electrónico mecánico y neumático.

Factores que afectan la calidad del servicio en la Red de Trolebuses y Tren Ligero

Internos

1. Actualmente el 50% del parque vehicular de trolebuses ha cumplido con su vida de servicio y el otro 50% tiene más de 16 años de antigüedad.
2. El alambre trolley, utilizado como hilo de contacto en rutas explotadas por el trolebús, está llegando al final de su vida útil, lo que se puede reflejar en fallas constantes a dicha infraestructura por el tiempo de operación.
3. Disponibilidad limitada de refaccionamiento, debido a que los tiempos de entrega son muy amplios por tratarse de fabricaciones especiales o bien, por estar en condiciones de obsolescencia.
4. Los sistemas de operación de algunas subestaciones eléctricas rectificadoras que alimentan la red del servicio, requieren de una modernización tecnológica, ya que en promedio las subestaciones que integran la red de suministro eléctrico tienen en promedio 25 años de antigüedad.
5. Debido al tiempo de operación y uso de la catenaria de la Línea del Tren Ligero, correspondiente al tramo de la Terminal Tasqueña a Estadio Azteca, ésta se encuentra próxima al final de su vida útil, por lo que es necesario la sustitución de dicha infraestructura para evitar riesgos en la operación y fallas en el material rodante.
6. Los aparatos de vía ubicados entre la estación las Torres y Francisco Goitia, operan en forma manual, lo cual reduce los niveles de seguridad en la operación y maniobras de cambio de vía de los trenes.
7. Los rieles del tramo de la Terminal Tasqueña a la estación Estadio Azteca de la línea de Tren Ligero, datan de 1906 y debido a su trazo sobre la vía de los antiguos tranvías, no permiten alcanzar altas velocidades, por lo que es importante su sustitución.
8. La línea de Tren Ligero no está confinada, tiene nueve cruces vehiculares que representan un riesgo para la circulación de los trenes, peatones y automovilistas, en consecuencia no permite desarrollar altas velocidades en la operación.

Externos

1. Invasión a los corredores operados por nuestras líneas de trolebuses, por parte de rutas concesionadas no autorizadas, con mayor número de unidades en operación de las permitidas por la Secretaría de Movilidad.
2. Afectación parcial y suspensión en la operación de líneas de trolebuses por obras en vialidades y pasos interrumpidos en diversos puntos de la Ciudad de México por manifestaciones.
3. Invasión a los carriles de contraflujo por parte del transporte concesionado, del Gobierno de la Ciudad de México, vehículos particulares y el comercio informal.
4. Prácticas irregulares del transporte concesionado, al realizar paradas en cualquier punto de la vialidad, poniendo en riesgo al usuario y en consecuente desventaja competitiva con el transporte regulado.
5. Frecuentes conflictos viales del trolebús en los Centros de Transferencia Modal y Terminales de las líneas de la Red de Trolebuses, provocado por taxis sin itinerario fijo y unidades del servicio concesionado que realizan bases no autorizadas.

IV. ACCIONES RELEVANTES 2006-2012

Red de Trolebuses

- El 1° de agosto de 2009, se inauguró el primer corredor Cero Emisiones de la Ciudad de México “Eje Central”, con la puesta en servicio de 120 trolebuses remozados, operando de la Central de Autobuses del Norte a la Central de Autobuses del Sur.
- Estudio de reestructuración en la Red de Trolebuses, con la finalidad de mejorar los niveles de calidad y eficiencia en el servicio, permitiendo incrementar la afluencia de usuarios en este modo de transporte y los ingresos por la venta del servicio.

- El 21 de diciembre de 2010, entró en operación el segundo corredor Cero Emisiones de la Ciudad de México “Eje 2 Sur”, otorgando el servicio a la ciudadanía del Metro Velódromo al Metro Chapultepec.
- El 1° de noviembre de 2012, se inauguró el tercer Corredor Cero Emisiones “Eje 7 Sur”, de la colonia San Andrés Tetepilco al Metro Mixcoac.

Tren Ligero

- Entraron en operación las barreras automáticas de los cruceros vehiculares de “Tlalmanalco” y “Paseo de la Virgen”, para la seguridad en la circulación de los trenes y optimización de los tiempos de recorrido.
- En septiembre de 2008, se incorporaron a la operación cuatro trenes ligeros nuevos modelo TE-12 con números económicos 033, 034, 035 y 036, incrementándose la oferta del servicio en este modo de transporte.
- El 15 de diciembre de 2008, se inició la operación de la nueva terminal Xochimilco.
- Durante el Ejercicio 2011, se realizaron las acciones de obra civil para la readecuación de la Terminal Tasqueña de la línea del Tren Ligero, lo que permitió mejorar la operación y calidad del servicio, brindando a la vez el incremento de nivel de seguridad y confort para las usuarias y usuarios.
- A partir del 21 de enero del 2012, entró en funcionamiento el Sistema de Peaje de Tarjeta Electrónica sin Contacto en la línea del Tren Ligero, la cual forma parte del proyecto de Tarjeta Multimodal de la Ciudad de México.

IV. ACCIONES RELEVANTES 2013-2016

- En el marco del Programa de Redimensionamiento de la Red de Trolebuses, el 23 de enero de 2013, se realizó la reapertura de la línea de Trolebuses Ciudad Universitaria a San Francisco Culhuacán.
- Durante el Ejercicio 2013 entró en operación el Sistema de Regulación para el Control de Tráfico del Tren Ligero, para fortalecer y garantizar las acciones de control de tráfico de este modo de transporte.
- El 1° de julio de 2013, se realizó la reapertura de la línea de Trolebuses Metro El Rosario al Metro Chapultepec, con cobertura en las Delegaciones Azcapotzalco, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc.
- A partir del ejercicio 2013, se realizaron las acciones para proporcionar el servicio exclusivo para las mujeres con trolebuses en los corredores Cero Emisiones “Eje Central”, “Eje 2 Sur”, “Eje 7 Sur” y la línea Metro Boulevard Puerto Aéreo a Metro El Rosario.
- Derivado del incremento en la movilidad de la ciudadanía en la Ciudad de México en horario nocturno, principalmente con motivo de trabajo o esparcimiento; el Gobierno de la Ciudad implementó a través de la Entidad el Servicio de Transporte Público “Nochebús” en los tres corredores Cero Emisiones del Servicio de Transportes Eléctricos, proporcionando el servicio de transporte nocturno a 25 mil usuarias y usuarios promedio por mes.
- El 9 de julio de 2015, la Entidad realizó el evento protocolario relativo al banderazo de la puesta en operación del servicio de transporte público individual de pasajeros con 20 vehículos eléctricos, ofreciendo una nueva alternativa de transporte a la ciudadanía, a través de los vehículos eléctricos cero emisiones, amigables con el medio ambiente, para satisfacer las necesidades de desplazamiento de manera segura, rápida y oportuna en la Ciudad de México y Zona Metropolitana, fomentando el uso del servicio de vehículos eléctricos no contaminantes por parte de la ciudadanía, mejorando las condiciones de la calidad del medio ambiente de la Ciudad de México.
- Se realizó la construcción y adecuaciones a la infraestructura, en los accesos de las estaciones: Las Torres, Registro Federal y Estadio Azteca de la línea del Tren Ligero, para la instalación de elevadores, que permiten el acceso directo y con seguridad a las Personas con Discapacidad y Adultos Mayores.

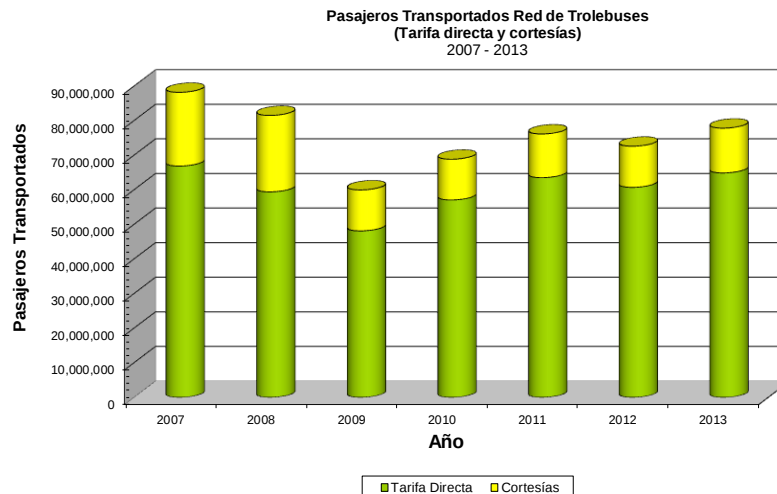
- Se realizaron las adecuaciones de espacios para el estacionamiento de bicicletas por parte de las usuarias y usuarios que utilizan el Tren Ligero, que arriban a las Terminales de Tasqueña y Xochimilco y las estaciones de La Noria y Huipulco, con ello se fomenta el uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía, reduciendo el uso de vehículos particulares de combustión interna, para el mejoramiento de la calidad del medio ambiente.

- Se pusieron en operación de cuatro trenes nuevos de rodadura férrea modelo TE-12, así como dos unidades modelo TE-90 y TE-95, respectivamente que se encontraban en mantenimiento mayor por siniestro, con ello se mejoró la atención a la demanda de transporte de la ciudadanía con la incorporación de 6 trenes ligeros, reduciendo los intervalos de paso, así como el incremento la disponibilidad del parque vehicular en operación.

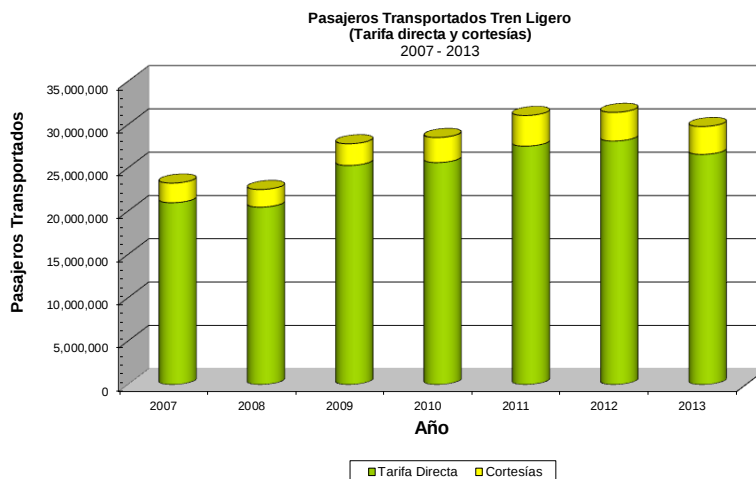
V. OPERACIÓN ACTUAL

Actualmente la Red de Trolebuses está integrada por 8 líneas en el servicio, incluyendo un circuito local, con una cobertura de servicio en nueve delegaciones políticas del Distrito Federal. La conformación de la Red permite atender parte de la demanda de transporte que se presenta en los principales corredores de la Ciudad de México, destacando las líneas del Corredor Cero Emisiones “Eje Central”, Metro Boulevard Puerto Aéreo Metro El Rosario, Corredor Cero Emisiones “Eje 7 Sur” y San Felipe de Jesús Metro Hidalgo. La longitud de operación explotada por las 8 líneas de servicio regular es de 196.94 km.

Durante el periodo del 2007 al 2013, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, transportó en la Red de Trolebuses la cantidad de 417.86 millones de usuarios con tarifa directa y 96.78 millones de usuarios del servicio especial para Personas con Discapacidad y Adultos Mayores.



En lo que corresponde al Tren Ligero se transportaron 102.67 millones de pasajeros con boleto pagado, así como la cantidad de 9.31 millones de usuarios con cortesías.



VI. ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

De conformidad con el proceso de planeación establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal y de acuerdo a los Programas Sectoriales y Especiales, la formulación del Programa Institucional de esta Entidad, se elabora en el marco del Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

El Programa Integral de Movilidad 2013-2018, tiene como meta general establecer en la Ciudad de México una movilidad más eficiente, segura, incluyente, accesible y sustentable; creando un nuevo paradigma enfocado en la movilidad de las personas y no sólo automóviles, otorgando prioridad al peatón, ciclista y personas usuarias del transporte público, por encima del transporte de mercancías y el automóvil particular.

La estrategia integral de movilidad está definida por seis Ejes Estratégicos:

1. Sistema Integrado de Transporte.
2. Calles para todos.
3. Más movilidad con menos autos.
4. Cultura de movilidad.
5. Distribución eficiente de mercancías.
6. Desarrollo Orientado al Transporte.

El Programa Institucional del Servicio de Transportes Eléctricos, se incorpora en el marco del Eje 1 “**Sistema Integrado de Transporte**”, el Eje 3 “**Más Movilidad con menos autos**” y el Eje 6 “**Desarrollo Orientado al Transporte**”.

Eje 1 “Sistema Integrado de Transporte” metas sectoriales:

- 1. Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias.** Realizar estudios de planeación para estructurar redes eficientes de transporte público y optimización operativa, con un enfoque de integración metropolitana.
- 2. Ampliar redes, y modernizar vías, estaciones y paraderos.** Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.
- 3. Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje.** Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento y sustitución de unidades de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad, accesibilidad, y multimodalidad en vehículos y estaciones
- 4. Contar con un medio único de pago.** Finalizar la integración de la tarjeta del Distrito Federal como medio único de pago de todos los servicios de transporte público de la ciudad.

Eje 3 “Más Movilidad con menos autos” meta sectorial:

1. Aumentar el uso de la bicicleta. Impulsar la bicicleta como una opción intermodal que resuelva trayectos cortos, y el primer y último tramo de los viajes

Eje 6 “Desarrollo Orientado al Transporte” meta sectorial:

1. Fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo. Conectar las zonas con altos niveles de desarrollo a través de transporte público masivo.

VII. PROYECTOS RELEVANTES POR REALIZAR

El creciente desarrollo habitacional y de población, requieren que la ciudad cuente con mejores servicios, destacando los sistemas de transporte y modelos de operación.

Por lo anterior, el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México, tiene previsto mejorar la operación de la Red de Trolebuses y Tren Ligero, durante el periodo del 2016 al 2018, a través de los proyectos mediante las metas que a continuación se indican.

Meta 1. Implementar la línea de Trolebús Corredor Cero Emisiones 4 “Eje 8 Sur”.

Descripción

Implementar la línea Eje 8 Sur como corredor Cero Emisiones 4 “Eje 8 Sur” Bus Bici de Insurgentes a Constitución de 1917 con Autobuses Eléctricos, en convivencia con los ciclistas, para ofrecer un servicio público de transporte de pasajeros operado exclusivamente con autobuses eléctricos, brindando una nueva alternativa a la ciudadanía durante sus desplazamientos por la zona sur de la ciudad, a través de un transporte seguro, cómodo, accesible y no contaminante.

Política pública

Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias, ampliar redes y modernizar vías, así como fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo, para la ciudadanía de las Delegaciones de Iztapalapa, Benito Juárez y Coyoacán. Con la implementación de este corredor se estima desplazar en promedio en día laborable la cantidad de 150,000 personas con las siguientes características: accesibilidad; tarifa preferente; reducción del ruido y la contaminación; disminución en los tiempos de traslado durante el viaje; interconexión con otros modos de transporte; mejoramiento del entorno urbano; incremento en la seguridad de las usuarias, usuarios y peatones, reducción de accidentes viales al confinar los carriles exclusivo y de contra flujo y carril compartido para la convivencia con ciclistas.

Meta 2. Implementar la línea de Trolebús Corredor Cero Emisiones 5 “Eje 3 Norte”

Descripción

Implementar la línea de trolebuses Metro Boulevard Puerto Aéreo a Metro El Rosario, como corredor Cero Emisiones 5 “Eje 3 Norte”, para fortalecer la cobertura de servicio en trolebuses, otorgando mejores alternativas para la ciudadanía durante sus desplazamientos por la zona norte de la ciudad, con un transporte seguro, cómodo, rápido, accesible y no contaminante, operando bajo el concepto de corredor Cero Emisiones, con trolebuses de nueva generación.

Política pública

Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias, ampliar redes y modernizar vías, así como fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo, para la ciudadanía perteneciente a las Delegaciones Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero y Azcapotzalco. Con la operación de este corredor, se estima desplazar en promedio en día laborable la cantidad de 95,000 personas con las siguientes características: accesibilidad; tarifa preferencial; reducción del

ruido y la contaminación; reducción en tiempos de traslado durante el viaje; interconexión con otros modos de transporte; mejoramiento del entorno urbano; incremento en la seguridad de los usuarios y peatones, reducción de accidentes viales al confinar los carriles exclusivo y de contra flujo, e incremento importante de la afluencia de usuarias y usuarios.

Meta 3 Implementar la línea de Trolebús Corredor Cero Emisiones 6 “Aguiles Serdán- Mariano Escobedo”

Descripción

Implementar la línea de trolebuses Metro El Rosario a Metro Chapultepec en corredor Cero Emisiones 6 “Aguiles Serdán Mariano Escobedo”, para fortalecer la cobertura de servicio en trolebuses, otorgando mejores alternativas para la ciudadanía durante sus desplazamientos por la zona poniente de la ciudad, con un transporte seguro, cómodo, rápido, accesible y no contaminante, operando bajo el concepto de corredor Cero Emisiones Bus - Bici, con trolebuses de nueva generación.

Política pública

Planear los servicios de acuerdo con las necesidades de las personas usuarias, ampliar redes y modernizar vías, así como fortalecer el transporte eficiente en polos de desarrollo, para la ciudadanía perteneciente a las Delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Azcapotzalco. Con la operación de este corredor, se estima desplazar en promedio en día laborable la cantidad de 40,000 personas. Este corredor tendrá las siguientes características: accesibilidad; tarifa preferencial; reducción del ruido y la contaminación; reducción en los tiempos de traslado durante el viaje; interconexión con otros modos de transporte; mejoramiento del entorno urbano; incremento en la seguridad de las usuarias, usuarios y peatones, reducción de accidentes viales al confinar los carriles exclusivo y de contra flujo, e incremento importante de la afluencia de usuarios.

Meta 4. Realizar el cambio de Vía y Catenaria para el primer tramo de la línea Tasqueña – Estadio Azteca

Descripción

Mejorar y conservar las condiciones de la infraestructura de apoyo a la operación, indispensable para la prestación el servicio en el Tren Ligero, con la finalidad de prevenir afectaciones por daños en la catenaria o vías, a consecuencia del desgaste que actualmente presenta la infraestructura electromecánica de este modo de transporte.

Política pública

Modernizar las vías y línea elevada del Tren Ligero para fortalecer la seguridad en la circulación de las unidades de transporte público de pasajeros, así como la fiabilidad y disponibilidad en el suministro de la energía eléctrica de tracción y la optimización de la infraestructura, para garantizar el servicio de transporte para los 110,000 personas usuarias, que en promedio en día laborable utilizan este modo de transporte

Meta 5. Realizar el Mantenimiento Mayor a 25.3 kilómetros de vía y Catenaria del Segundo Tramo de la línea, Huipulco – Xochimilco

Descripción

Mejorar y conservar las condiciones de la infraestructura de apoyo a la operación, indispensable para la prestación del servicio en el Tren Ligero, con la finalidad de prevenir afectaciones por daños en la catenaria o vías, a consecuencia del desgaste que actualmente presenta la infraestructura electromecánica de este modo de transporte.

Política pública

Modernizar las vías y línea elevada del Tren Ligero para fortalecer la seguridad en la circulación de las unidades de transporte público de pasajeros, así como la fiabilidad y disponibilidad en el suministro de la energía eléctrica de tracción y la optimización de la infraestructura, para garantizar el servicio de transporte para los 110,000 personas usuarias, que en promedio en día laborable utilizan este modo de transporte

Meta 6. Ampliar y modernizar la Terminal Tasqueña

Descripción

Llevar a cabo la construcción de la infraestructura electromecánica de vías, catenaria, así como la ampliación de los andenes, para mejorar la operación y la capacidad de la demanda en la terminal de Tasqueña.

Política pública

Modernizar las vías y la terminal Tasqueña del Tren Ligero para fortalecer la seguridad en la circulación de las unidades de transporte público de pasajeros, ofreciendo a los usuarios de este modo de transporte, una terminal con mayor capacidad y diseño logístico, que permita una eficiente circulación de trenes, así como las maniobras de ascenso y descenso personas usuarias, permitiendo la operación con trenes acoplados, mejorando la accesibilidad para Personas con Discapacidad y Adultos Mayores, beneficiando diariamente a los 110 mil usuarios que en promedio se transportan en día laborable.

Meta 7. Modernizar la superficie de andenes y línea de seguridad en 18 estaciones del Tren Ligero

Descripción

Realizar trabajos orientados a la mejora de los pisos de los andenes de la estaciones de la línea de tren ligero, que son de concreto y se encuentran deteriorados, así mismo modernizar la línea de seguridad y la inclusión de línea táctil para personas ciegas, de acuerdo a la normatividad aplicable.

Política pública

Modernizar las 16 estaciones y 2 terminales del Tren Ligero para fortalecer la seguridad y comodidad durante su estancia en el interior de las mismas, para beneficio de los 110,000 usuarios que en promedio en día laborable utilizan este modo de transporte.

Meta 8. Adquisición de 100 Trolebuses Nuevos

Descripción

Adquirir trolebuses de nueva generación, para la prestación del servicio público de pasajeros en los corredores Cero Emisiones 5 “Eje 3 Norte” y 6 “Águiles Serdán - Mariano Escobedo”, garantizando la disponibilidad del parque vehicular para la demanda de usuarias y usuarios en dichos corredores.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas, a través de la sustitución de unidades nuevas de Trolebús en las líneas de la Red que proporcionan el servicio de transporte público a la ciudadanía perteneciente a las Delegaciones Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Azcapotzalco, Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc. Con la operación de trolebuses nuevos en los corredores señalados, se estima desplazar en promedio en día laborable la cantidad de 135,000 personas. Este modo de transporte tendrá los siguientes beneficios: accesibilidad y confort; reducción en los tiempos de traslado durante el viaje; seguridad de los usuarios, así como un incremento importante de la demanda.

Meta 9. Adquisición de 150 Autobuses Eléctricos Nuevos

Descripción

Adquirir Autobuses Eléctricos de nueva generación, para la prestación del servicio público de pasajeros en el corredor Cero Emisiones “Eje 8 Sur”, garantizando la disponibilidad del parque vehicular para la demanda de usuarias y usuarios en la Delegación Iztapalapa.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas, a través de la incorporación de Autobuses Eléctricos nuevos en el Corredor Vial Eje 8 Sur, para proporcionar el servicio de transporte público a la ciudadanía perteneciente a las Delegaciones Benito Juárez e Iztapalapa. Con la operación de Autobuses Eléctricos se estima desplazar en promedio en día laborable, la cantidad de 140,000 personas. Este nuevo corredor tendrá los siguientes beneficios: accesibilidad y confort; reducción en los tiempos de traslado durante el viaje; así como la seguridad de la demanda.

Meta 10. Modernización de los Sistemas Colector, Neumático y Mecánico de 100 Trolebuses de la serie 4000 y 9000

Descripción

Prolongar el ciclo de vida útil de los Trolebuses, a través de la modernización de equipos y componentes de los sistemas que integran las unidades de las series 4000 y 9000, disminuyendo así los costos de mantenimiento por fallas.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los Trolebuses, garantizando la prestación del servicio con unidades repotenciadas en las líneas de la Red que tienen cobertura en las Delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero e Iztapalapa, incrementando la vida útil de las unidades, reflejando mayor disponibilidad, fiabilidad y disminuyendo los costos de mantenimiento.

Meta 11. Modernización de Convertidores Estáticos y Auxiliares de 100 Trolebuses de la serie 9000

Descripción

Actualizar y modernizar de los equipos y sistemas obsoletos por elementos de mayor comercialización, con la finalidad de ser adquiridos con mayor facilidad y a bajos costos, prolongando la vida útil de las unidades, garantizando la disponibilidad para la prestación del servicio.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los Trolebuses, garantizando la prestación del servicio con unidades repotenciadas en las líneas de la Red que tienen cobertura en las Delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero e Iztapalapa, incrementando la vida útil de las unidades, reflejando mayor disponibilidad, fiabilidad y disminuyendo los costos de mantenimiento.

Meta 12. Modernización del Equipo Electrónico de 100 Trolebuses de la serie 4000

Descripción

Actualizar y modernizar de los equipos y sistemas obsoletos por elementos de mayor comercialización, con la finalidad de ser adquiridos con mayor facilidad y a bajos costos, prolongando la vida útil de las unidades, garantizando la disponibilidad para la prestación del servicio.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los Trolebuses, garantizando la prestación del servicio con unidades repotenciadas en las líneas de la Red que tienen cobertura en las Delegaciones Azcapotzalco, Gustavo A. Madero e Iztapalapa, incrementando la vida útil de las unidades, reflejando mayor disponibilidad, fiabilidad y disminuyendo los costos de mantenimiento.

Meta 13. Modernización de Interruptores derivados para 14 Subestaciones Eléctricas Rectificadoras

Descripción

Garantizar la distribución de la energía eléctrica en las subestaciones para mantener la continuidad del servicio de Trolebuses, sustituyendo gradualmente los equipos que han agotado su vida útil y que por su tecnología ya son obsoletas, sin existir proveedores que suministren el refaccionamiento necesario para continuar con su funcionamiento.

Política pública

Modernizar la infraestructura actual para garantizar la fiabilidad en el suministro eléctrico de tracción a la infraestructura electromecánica de la línea elevada de los corredores Cero Emisiones, lo que incrementará en los niveles de seguridad en el suministro de energía eléctrica a la línea elevada para la operación de los Trolebuses, así como para las labores de mantenimiento a la infraestructura de la línea elevada y subestaciones eléctricas

Meta 14. Modernización del Sistema de Tracción de 16 Trenes Ligeros modelo TE-90 y TE-95

Descripción

Prolongar el ciclo de vida útil de las unidades, a través de la modernización de equipos y componentes del sistema de tracción de los trenes TE-90 y TE-95, disminuyendo los costos de mantenimiento por falla.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento a los sistemas de tracción de los Trenes Ligeros, para tener una mayor disponibilidad, fiabilidad y seguridad en la operación del material rodante, así mismo, contar con el suministro de refacciones a tiempo y con las características técnicas diseñadas, obteniendo ahorros para el Organismo al ser refacciones de fabricación actualizada, reflejándose en un mejor servicio a los 110 mil usuarios que utilizan este modo de transporte.

Meta 15. Modernización de Convertidores Estáticos y Auxiliares de 16 Trenes Ligeros modelo TE-90 y TE-95

Descripción

Actualizar y modernizar de los equipos y sistemas obsoletos por elementos de mayor comercialización, con la finalidad de ser adquiridos con mayor facilidad y a bajos costos, prolongando la vida útil de las unidades, garantizando la disponibilidad para la prestación del servicio.

Política pública

Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento a los sistemas de los convertidores estáticos auxiliares de los Trenes Ligeros, para tener una mayor disponibilidad, fiabilidad y seguridad en la operación del material rodante, así mismo, contar con el suministro de refacciones a tiempo y con las características técnicas diseñadas, obteniendo ahorros para el Organismo al ser refacciones de fabricación actualizada, reflejándose en un mejor servicio a los 110 mil usuarios que utilizan este modo de transporte.

Meta 16. Implementación de un Sistema de Peaje con Tarjeta Electrónica sin Contacto para los Corredores Cero Emisiones

Descripción

Incorporar la Tarjeta Electrónica sin Contacto, para mejorar el control de los ingresos y pasajeros que utilizan los trolebuses de los corredores Cero Emisiones "Eje Central", "Eje 2 Sur" y "Eje 7 Sur".

Política pública

Contar con un medio único de pago en todos los servicios de transporte público de la ciudad, implementando la Tarjeta electrónica Sin Contacto en los Trolebuses de los Corredores Cero Emisiones, beneficiando a las 142,000 personas usuarias con tarifa directa y cortesías de las Delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Coyoacán, Venustiano

Carranza e Iztapalapa, que utilizan este modo de transporte, lo que facilitará el intercambio modal a través de la incorporación del uso de la Tarjeta del Distrito Federal, además de eficientar e incrementar los ingresos por la venta del servicio y prevenir la evasión del pago.

Meta 17. Adaptar 100 Trolebuses para el Transporte de Bicicletas

Descripción

Ofrecer un espacio adecuado para el traslado de bicicletas de los ciclistas que usan como complemento de viaje los trolebuses, permitiéndoles desplazarse en la ciudad de manera rápida, económica y segura, fomentando el uso de la bicicleta por parte de la ciudadanía.

Política pública

Impulsar la bicicleta como una opción intermodal que resuelva trayectos cortos, ofreciendo a la ciudadanía, espacios en los trolebuses para el transporte de la misma, lo que fomentará el uso de este modo de transporte no motorizado, reduciendo el uso de vehículos particulares de combustión interna para el mejoramiento de la calidad del medio ambiente.

Se incorpora como **Anexo 1**, la Matriz de los Proyectos para su seguimiento, a través de los Indicadores propuestos por parte del Servicio de Transportes Eléctricos.

Es importante señalar que los Proyectos señalados con los numerales 1, 6, 8 y 9, requieren una fuerte inversión, por lo que para su ejecución se requerirá la aprobación de los recursos presupuestales por parte de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México y la Asamblea Legislativa del Distrito Federal.

(Firma)

C. Rubén Eduardo Venadero Medinilla
Director General del
Servicio de Transportes Eléctricos
de la Ciudad de México

NO.	PROGRAMA SECTORIAL	META SECTORIAL	META INSTITUCIONAL	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META	PERIODO	FECHA FINAL	RESPONSABLE	TIPO DE INDICADOR
1	Programa Integral de Movilidad	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Implementar nuevas líneas de Transporte cero Emisiones en los corredores "Eje 8 Sur", "Eje 3 Norte" y "Aguiles Serdán-Mariano Escobedo", que ofrezcan un modo de transporte seguro, cómodo, rápido, accesible y no contaminante en la Ciudad de México al 2018.	Nuevas líneas de Transporte Cero Emisiones implementadas	Número de nuevas líneas de Transporte Cero Emisiones implementadas al periodo	Número/Línea implementada	3 del año 2016	6	Anual	2018	Dirección de Transportación	Resultados
2	Programa Integral de Movilidad	Aumentar la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los sistemas actuales de los trolebuses y sustitución de unidades, incorporando elementos de confort, seguridad y accesibilidad	Adquirir 100 Trolebuses para transportar pasajeras y pasajeros en las líneas de Transporte "Eje 3 Norte" y "Aguiles Serdán-Mariano Escobedo", mediante un modo de transporte seguro, cómodo, rápido, accesible y no contaminante, bajo el concepto de Corredor Cero Emisiones al 2018.	Adquisición de Trolebuses	Número de Trolebuses adquiridos al periodo	Número/Trolebús adquirido	240 al 2016	340	Anual	2018	Dirección de Calidad e Ingeniería	Resultados

NO.	PROGRAMA SECTORIAL	META SECTORIAL	META INSTITUCIONAL	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META	PERIODO	FECHA FINAL	RESPONSABLE	TIPO DE INDICADOR
3	Programa Integral de Movilidad	Aumentar la calidad del transporte público de pasajeros a través de la incorporación de autobuses eléctricos para el "Eje 8 Sur", bajo el concepto de corredor Cero, incorporando elementos de confort, seguridad y accesibilidad	Adquirir 150 Autobuses Eléctricos para transportar pasajeras y pasajeros, en la vialidad "Eje 8 Sur", bajo el concepto de corredor Cero Emisiones al 2018.	Adquisición de Autobuses Eléctricos	Número de Autobuses Eléctricos adquiridos al periodo	Número/ Autobús adquirido	0 al 2016	150	Anual	2018	Dirección de Calidad e Ingeniería	Resultados
4	Programa Integral de Movilidad	Contar con un medio único de pago, para la integración de la tarjeta del Distrito Federal, como medio único de pago de todos los servicios de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México.	Implementar el Sistema de Peaje con Tarjeta Electrónica sin contacto, en los trolebuses de los Corredores Cero Emisiones "Eje Central", "Eje 2 Sur" y "Eje 7Sur" al 2018.	Corredores con el sistema de peaje de tarjeta electrónica sin contacto implementado	Número de corredores con el sistema de peaje de tarjeta electrónica sin contacto implementado al periodo	Número/ Corredores con sistema de peaje implementado	0 al 2016	3	Anual	2018	Dirección de Administración y Finanzas	Resultados

NO.	PROGRAMA SECTORIAL	META SECTORIAL	META INSTITUCIONAL	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META	PERIODO	FECHA FINAL	RESPONSABLE	TIPO DE INDICADOR
5	Programa Integral de Movilidad	Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje, aumentando la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad y accesibilidad	Prolongar el ciclo de vida útil de 100 Trolebuses, a través de la modernización de equipos y componentes de los sistemas que integran las unidades de las series 4000 y 9000, manteniendo la disponibilidad de parque vehicular para el servicio público de transporte a la ciudadanía al 2018	Trolebuses con sistemas y equipos modernizados	Número de trolebuses con sistemas y equipos modernizados al periodo	Número/Trolebús modernizado	140 al 2016	240	Anual	2018	Dirección de Mantenimiento	Resultados
6	Programa Integral de Movilidad	Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje, aumentando la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad	Garantizar la distribución de la energía eléctrica en 14 subestaciones eléctricas rectificadoras para mantener la continuidad del servicio de Trolebuses, sustituyendo gradualmente los equipos que han agotado su vida útil y que por su tecnología ya son obsoletas al 2018.	Subestaciones Eléctricas Rectificadoras con equipos sustituidos	Número de subestaciones Eléctricas Rectificadoras con equipos sustituidos al periodo	Número/Equipos sustituido	0 al 2016	14	Anual	2018	Dirección de Mantenimiento	Gestión

NO.	PROGRAMA SECTORIAL	META SECTORIAL	META INSTITUCIONAL	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META	PERIODO	FECHA FINAL	RESPONSABLE	TIPO DE INDICADOR
7	Programa Integral de Movilidad	Aumentar el uso de la bicicleta. Impulsar la bicicleta como una opción intermodal que resuelva trayectos cortos y el primer y último tramo de los viajes.	Adaptar 100 unidades de trolebuses con "portabicicletas" que ofrezcan un espacio adecuado para el traslado de bicicletas de las personas que usan como complemento de viaje los trolebuses, fomentando el uso de la misma al 2018.	Trolebuses adaptados para el transporte de bicicletas	Número de trolebuses adaptados para el transporte de bicicletas al periodo	Número/Trolebús adaptado	0 al 2016	100	Anual	2018	Dirección de Mantenimiento	Resultados
8	Programa Integral de Movilidad	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Dar mantenimiento mayor a 25.3 kilómetros de vía y catenaria de la línea del tren ligero, en los tramos comprendidos de "Tasqueña a Estadio azteca" y de "Huipulco a Xochimilco" con la finalidad de mejorar y conservar las condiciones de la infraestructura de apoyo a la operación al 2018.	Kilómetros de Vía y Catenaria del Tren Ligero que han recibido mantenimiento	Número de kilómetros de Vía y Catenaria del Tren Ligero que han recibido mantenimiento al periodo	Número/Kilómetro	0 al 2016	25.3	Anual	2018	Dirección de Mantenimiento	Resultados

NO.	PROGRAMA SECTORIAL	META SECTORIAL	META INSTITUCIONAL	NOMBRE DEL INDICADOR	FÓRMULA	UNIDAD DE MEDIDA	LÍNEA BASE	META	PERIODICIDAD	FECHA FINAL	RESPONSABLE	TIPO DE INDICADOR
9	Programa Integral de Movilidad	Acondicionar el sistema para mejorar la experiencia de viaje, aumentando la calidad de los viajes de todas las personas a través del mantenimiento de los sistemas actuales, incorporando elementos de información, confort, seguridad y accesibilidad	Prolongar el ciclo de vida útil de 16 unidades del tren ligero a través de la modernización de equipos y componentes del sistema de tracción de los trenes TE-90 y TE-95, manteniendo la disponibilidad de parque vehicular para el servicio público de transporte a la ciudadanía al 2018	Trenes Ligeros con sistemas y equipos modernizados	Número de Trenes Ligeros con sistemas y equipos modernizados al periodo	Número/Tren modernizado	0 al 2016	16	Anual	2018	Dirección de Mantenimiento	Resultados
10	Programa Integral de Movilidad	Ampliar redes y modernizar vías, estaciones y paraderos. Optimizar, renovar y ampliar la infraestructura actual, brindar mantenimiento mayor, contar con un sistema de señalización para las personas usuarias y reordenar los paraderos de transporte.	Realizar adecuaciones en los andenes de 18 estaciones de la línea de tren ligero, orientados a la mejora de los pisos que se encuentran deteriorados, así mismo modernizar la línea de seguridad y la inclusión de línea táctil para personas ciegas, de acuerdo a la normatividad aplicable al 2018.	Estaciones del Tren Ligero con adecuaciones	Número de estaciones del Tren Ligero con adecuaciones al periodo	Número/Estación con adecuaciones	0 al 2016	18	Anual	2018	Dirección de Administración y Finanzas	Resultados

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN

MAURICIO RODRÍGUEZ ALONSO, SECRETARIO DE EDUCACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO, con fundamento en los artículos 3o., de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1o., 10, fracción II, 11, fracción II, 14, fracción I y 32, 33, fracción IV de la Ley General de Educación; 87, 89 y 115, fracción III, del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 15 fracción XIX, 16 fracciones III y IV 17 y 23 QUATER, fracciones I, II y III de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; 1o., 6 fracción III, 7, fracción XVIII, del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal; 1o., 2, 5 y 13, fracciones II, III y V; 14, fracción I y 15, fracción III de la Ley de Educación del Distrito Federal y demás disposiciones legales aplicables, doy a conocer el siguiente:

“AVISO MEDIANTE EL CUAL SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA OPERACIÓN DEL BACHILLERATO DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO”

CONSIDERANDO

Que la reforma al párrafo primero del artículo 3o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de febrero de 2012, estableció la obligatoriedad de la educación media superior.

Que de conformidad con el artículo segundo transitorio del decreto de reforma señalado, la obligatoriedad de la educación media superior, debe realizarse de manera gradual y creciente a partir del ciclo escolar 2012-2013 y hasta lograr la cobertura total en sus diversas modalidades en el país a más tardar en el ciclo escolar 2021-2022.

Que los artículos 32 y 33 de la Ley General de Educación, prevén que las autoridades educativas tomarán medidas para establecer condiciones que permitan el acceso pleno a la educación de calidad de cada persona, una mayor equidad educativa, así como el logro de la efectiva igualdad de oportunidades de acceso y permanencia en los servicios educativos. Para esos efectos, las autoridades educativas establecerán y fortalecerán los sistemas de educación a distancia.

Que el artículo 37 de ésta Ley refiere en su segundo párrafo, que el tipo medio superior comprende el bachillerato o sus equivalentes; establece también que dicho tipo educativo se organizará, bajo el principio de respeto a la diversidad, a través de un sistema que establezca un marco curricular común a nivel nacional.

Que el Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, el Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa, asume el compromiso a través del Programa General de Desarrollo 2013-2018, al establecer como uno de sus objetivos el generar y expandir las capacidades para el uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) como herramientas para fortalecer las habilidades de aprendizaje presencial y a distancia, acceder y compartir información y producir conocimiento.

Que en cumplimiento a lo anterior, la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, ejecuta tal responsabilidad, proporcionando educación de nivel Medio Superior, a través de alternativas educativas para jóvenes y adultos que desean cursar un bachillerato basado en enfoques de trabajo académico y formación por competencias, y que al mismo tiempo aprovecha los beneficios de la tecnología bajo la modalidad no escolarizada y mixta.

Que la demanda de este tipo de educación difícilmente podrá ser atendida adecuadamente por los sistemas tradicionales o presenciales, por lo que la educación no escolarizada y mixta adquiere relevancia, debido a su diseño basado en nuevos modelos de interacción docente-estudiante, currículos menos cargados de horas clase, y sistemas de estudio que aprovechan los sistemas computarizados y redes virtuales entre otras innovaciones.

De esta manera la oferta de bachillerato que ofrece el gobierno de la Ciudad de México es una propuesta de calidad, eficiente, vanguardista y en concordancia con el Plan de Desarrollo del Sistema Educativo que responde a los requerimientos específicos de quienes habitan ésta ciudad mediante el acceso a un sistema educativo que promueve la formación hacia planes y programas de estudios que profundizan en el estudio de temas de interés de los estudiantes y pertinentes a sus necesidades, cuyas salidas derivan en la obtención y desarrollo de habilidades y capacidades útiles y prácticas para incorporarse a la sociedad y al desarrollo de una actividad productiva, sustentadas en conocimientos científicos, humanísticos y tecnológicos sólidos.

En relación con lo anteriormente expuesto se expide el siguiente:

“AVISO MEDIANTE EL CUAL SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS GENERALES PARA LA OPERACIÓN DEL BACHILLERATO DE LA SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DE LA CIUDAD DE MÉXICO”

**TÍTULO I
CAPÍTULO ÚNICO
DISPOSICIONES GENERALES**

Objeto

Primero. Los presentes lineamientos tienen por objeto regular los procesos de control escolar del Bachillerato de la Secretaría de Educación, en lo que se refiere, a:

- a) Inscripción: ingreso, inicio del historial académico y el control escolar del estudiantado;
- b) Reinscripción: permanencia y registro del estudiantado que continúa sus estudios dentro del sistema e incluso de aquéllos que reingresan después de haber suspendido sus estudios;
- c) Acreditación: reconocimiento del nivel de aprobación de una asignatura, módulo, semestre o nivel educativo, así como normar el registro de los resultados del estudiantado y actualizar su historial académico; y
- d) Certificación: entrega de un documento oficial, la acreditación total o parcial de las asignaturas, módulos, semestres o nivel educativo.

Ámbito de aplicación

Segundo. Los presentes lineamientos son de observancia obligatoria para las unidades administrativas de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México responsables de los procesos de control escolar descritos en el artículo anterior y en lo conducente, para los aspirantes y estudiantes del bachillerato objeto de los presentes lineamientos.

Protección de Datos Personales

Tercero. La información y datos personales recabados con motivo de los procedimientos previstos en los presentes lineamientos, sólo serán utilizados con fines académicos, de control escolar y estadísticos, y en ningún momento podrán ser transmitidos a otra instancia externa a la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, salvo aquellas excepciones previstas por la Ley y de los requerimientos que en ejercicio de sus atribuciones realicen instancias judiciales, de fiscalización, u organismos de Derechos Humanos. Asimismo, los datos personales recabados no podrán ser difundidos sin el consentimiento expreso de su titular, salvo las excepciones previstas en la Ley.

Glosario de términos y abreviaturas

Cuarto. Para los efectos de los presentes lineamientos se entenderá por:

- 1. Acreditación:** Reconocimiento por parte de la autoridad educativa de los créditos u otra unidad de aprendizaje, obtenidos por el estudiante en un nivel educativo, grado escolar o asignatura, previsto en normas de control escolar, Planes y Programas de estudio o en otros instrumentos aplicables.
- 2. Asesor(a):** Persona responsable del seguimiento al desarrollo de las actividades académicas y/o de investigación, de uno o más estudiantes.
- 3. B@D:** Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal.
- 4. B@Di:** Bachillerato Digital de la Ciudad de México.
- 5. Certificación:** Emisión de un documento oficial que registra la cualificación y la validación o acreditación, total o parcial, de asignaturas, módulos o niveles educativos.
- 6. Competencia:** Conjunto de conocimientos, actitudes y destrezas necesarias para desempeñar una ocupación o función dada. Las competencias, para ser demostradas, deben movilizar también en muchas ocasiones cualidades personales y de relación interpersonal que se ponen en acción frente a una tarea determinada.
- 7. Control escolar:** Contempla todo el esquema de información del estudiantado, asesoría, tutoría, tutoría docente y responsables académicos; así como los procesos de inscripción, trayectorias escolares, documentación, integración de grupos, asignación de asesores, tutores y tutores docentes. También contempla los sistemas de seguimiento de la

calidad, las evaluaciones, el registro de calificaciones y los diversos expedientes y estadísticas que se generen en el sistema.

8. Crédito: Valor numérico que se otorga a una asignatura, módulo, actividad académica o unidad de aprendizaje en función de las horas teóricas y/o prácticas que señala el Plan de estudios o que resultan estimadas para obtener un resultado de aprendizaje en particular.

9. Curso no ordinario (CNO): Periodo de recursamiento de una asignatura en la que no se obtuvo calificación aprobatoria en un curso anterior.

10. Curso ordinario (CO): Periodo en el que se cursa por primera vez una asignatura.

11. E@D: Educación a Distancia.

12. Equivalencia: Acto administrativo a través del cual la autoridad educativa declara equiparables entre sí, estudios cursados dentro del sistema educativo nacional.

13. Estudios cursados dentro del Sistema Educativo Nacional: Aquellos estudios que se realizan en instituciones educativas del Estado mexicano (Federación, entidades federativas y municipios), en sus organismos descentralizados y en instituciones de los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios.

14. Evaluación: Proceso sistemático y metódico, mediante el cual se recopila información cuantitativa y cualitativa a través de medios formales sobre un objeto determinado, con el fin de juzgar su mérito o valor y fundamentar decisiones específicas.

15. Examen parcial (EP): Tipo de evaluación mediante el cual un estudiante demuestra poseer las competencias genéricas, disciplinares y/o profesionales, correspondientes a una asignatura.

16. Inscripción: Trámite mediante el cual se formaliza el ingreso al programa educativo.

17. Matrícula: Identificador alfanumérico que otorga la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, a estudiantes inscritos en alguno de sus diferentes Planes de estudio de nivel medio superior, para efectos de control escolar.

18. Orientación pedagógica: Conjunto de actividades destinadas a estudiantes, padres, madres y asesores, con el objetivo de contribuir al desarrollo de sus tareas dentro del ámbito específico de los centros escolares.

19. Plan de estudios: Es la referencia sintética, esquematizada y estructurada de las asignaturas u otro tipo de unidades de aprendizaje, incluyendo los esquemas e instrumentos para la evaluación de los aprendizajes y para su propia evaluación, con el propósito de mantener su pertinencia y vigencia.

20. Plataforma educativa: Es el software instalado generalmente en un servidor web, que se emplea para crear, aprobar, administrar, almacenar, distribuir y gestionar las actividades de formación virtual.

21. Programa de estudio: Guía metodológica que contiene los objetivos de aprendizaje, métodos de enseñanza, desglose temático, bibliografía y medios de evaluación de un módulo.

22. Reprobación: No obtener una calificación satisfactoria; es decir, no alcanzar el nivel de desempeño necesario para considerar que se han logrado las competencias establecidas en una asignatura.

23. Revalidación: Resolución oficial emitida por una autoridad educativa competente, que otorga validez oficial a estudios cursados fuera del sistema educativo nacional. La revalidación podrá otorgarse por niveles educativos, por grados escolares, créditos académicos, por asignaturas u otras unidades de aprendizaje.

24. Secretaría: Secretaría de Educación de la Ciudad de México.

25. SIAEL: Sistema Integral de Administración Escolar en Línea.

26. Sistema Educativo Nacional: El sistema está conformado por los educandos, educadores y padres de familia; las autoridades educativas; el servicio profesional docente; los planes y programas, métodos y materiales educativos; las instituciones educativas del estado y de sus organismos descentralizados; las instituciones de los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios; las instituciones de educación superior a las que la ley otorga autonomía; la evaluación educativa; el Sistema de Información y Gestión Educativa y la infraestructura educativa.

27. Tutor: Guía y orientador, que brinda apoyo interpersonal a estudiantes, con competencias que garantizan la calidad de sus funciones.

28. Tutor docente: Especialista de un campo disciplinar que acompaña el proceso de formación de estudiantes del Bachillerato Digital de la Ciudad de México, y que además de orientar en su área de formación profesional, genera estrategias para fortalecer habilidades de autoestudio en estudiantes y resuelve dudas administrativas.

29. Tutoría: Actividad que tiene como propósito orientar y dirigir a los estudiantes en el desarrollo de su plan de estudios o en sus proyectos de investigación, así como una orientación psicosocial, tecnológica y administrativa.

Equidad y género

Quinto. Estos lineamientos han sido escritos en su totalidad con lenguaje incluyente.

Autoridades

Sexto. La determinación e interpretación de los presentes lineamientos y la resolución de los asuntos no previstos queda a cargo de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México a través de la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos y de la Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, cada una en el estricto ámbito de su competencia.

Requerimientos técnicos

Séptimo. Las personas aspirantes a ingresar a cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, deberán disponer, preferentemente, de equipo de cómputo o dispositivo móvil y acceso a internet, o bien, tener la posibilidad de acceder a espacios con internet o puntos de conectividad en bibliotecas, escuelas, espacios públicos, instituciones, entre otros. La plataforma educativa quedará a cargo de la Subdirección de Bachillerato a Distancia.

TÍTULO II

CAPÍTULO I

MODALIDADES DEL BACHILLERATO

Octavo. Para la prestación del servicio educativo de educación media superior la Secretaría de Educación de la Ciudad de México cuenta con las siguientes opciones:

A. Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal

1.- Generalidades de la opción. Con base en el Convenio General de Colaboración suscrito el 15 de febrero de 2007, entre el entonces Gobierno del Distrito Federal, a través de su Secretaría de Educación y la Universidad Nacional Autónoma de México, se formalizó el uso del Plan y Programa de estudios para el Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal, mismo que fue aprobado por el H. Consejo Universitario de la Universidad Nacional Autónoma de México en octubre de 2006.

Por lo anterior, la operación del Bachillerato a Distancia del Distrito Federal es responsabilidad, en su programa de formación propedéutica, de la Coordinación de Universidad Abierta y Educación a Distancia, de la UNAM, a través de su Dirección de Bachillerato a Distancia. Lo correspondiente al ingreso, permanencia y egreso de estudiantes es responsabilidad de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México a través de la Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, apoyada por la Subdirección de Bachillerato a Distancia; y el proceso de certificación de la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación.

Se trata de un bachillerato general sin especialización. Su orientación formativa, mediante el aprendizaje de todo lo esencial para la cultura de un bachiller, cumple las funciones sociales de preparar para la vida, para realizar nuevos estudios y para desarrollar habilidades y actitudes útiles en cualquier trabajo. Hace énfasis en el desarrollo de habilidades cognitivas y metacognitivas, así como el fortalecimiento de valores y actitudes útiles a la sociedad.

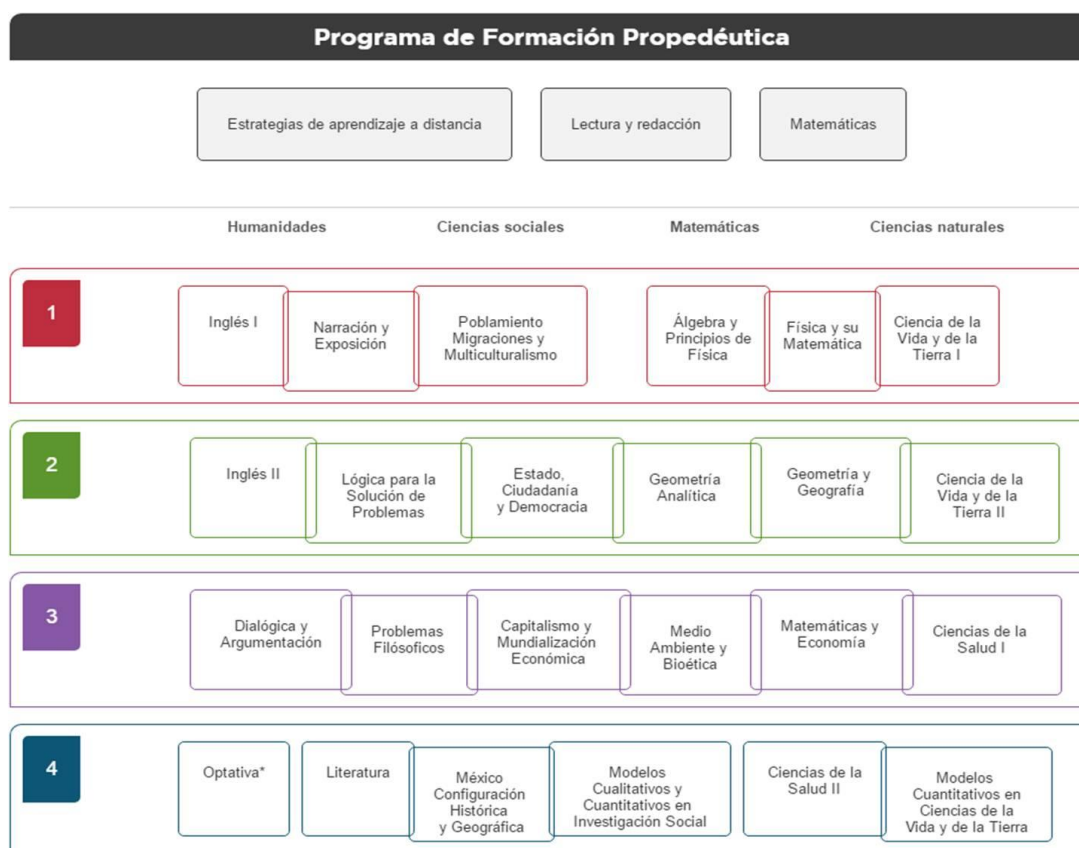
Cuenta con un enfoque pedagógico centrado en el aprendizaje del estudiante, con un acento decidido en el desarrollo de habilidades; la adaptabilidad al dominio del estudiante con recursos permanentes para cubrir áreas de oportunidad y materiales de enriquecimiento; la individualización del aprendizaje, para mantener al estudiante en su zona de desarrollo próximo y conservar su motivación para aprender; el desarrollo y aprovechamiento de la curiosidad intelectual; una atención personalizada; la construcción individual y grupal del conocimiento; estrategias y materiales didácticos diseñados ex profeso, para asegurar la adecuada comprensión de los temas; actividades de evaluación auténtica que incluyen conocimientos y habilidades, así como actividades de autoevaluación para que el estudiantado verifique sus avances en forma inmediata; mecanismos para amplificar lo aprendido que hagan consciente al estudiante de lo que ya domina y le será útil en la vida; y un empleo máximo de las posibilidades del medio.

El modelo promueve una interacción significativa mediante un grupo de asesores y tutores certificados en la formación a distancia. Su impartición fundamentalmente en línea, pero que mantiene abierta la posibilidad de aprovechar otros recursos de educación a distancia.

2.- Plan de estudios. Se estructura con 24 asignaturas, que consideran grandes temas de Ciencias Sociales, Humanidades, Ciencias Naturales y Matemáticas, y permiten, en un mismo momento, interconectar conocimientos y habilidades propias de cada disciplina. Cada módulo considera seis asignaturas que demandan cuatro semanas de trabajo, a razón de 20 horas semanales que incluyen trabajo con los contenidos y actividades de aprendizaje en línea, interacción en línea con la asesoría y estudiantes del mismo grupo mediante correo electrónico, foros, chats, portafolios electrónicos y otras herramientas, trabajo individual fuera de línea y realización de evaluaciones en línea, así como asesorías presenciales.

La malla curricular del Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal, está conformado por un programa de formación propedéutica y cuatro módulos que contemplan el total de asignaturas que incluyen las áreas de Humanidades, Ciencias Sociales, Matemáticas y Ciencias Naturales.

De conformidad con lo siguiente:



*Optativas: Apreciación estética, Bioquímica, Cálculo Diferencial e Integral, Informática, y Planeación y Gestión de Negocios.

B. Bachillerato Digital de la Ciudad de México

1.- Generalidades de la opción. El Bachillerato Digital de la Ciudad de México es una opción educativa desarrollada por especialistas académicos y pedagogos, de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, que, en el año 2011, unieron esfuerzos y experiencias en entornos virtuales de aprendizaje para conformar un bachillerato general que responde a la Reforma Integral de Educación Media Superior (RIEMS) a partir del desarrollo de competencias genéricas que incluye las

ciudadanas y psicoemocionales, competencias disciplinares que permite la continuidad de estudios universitarios y las competencias profesiones que se dirigen al autoempleo.

La operación del Bachillerato Digital de la Ciudad de México es responsabilidad de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México a través de la Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, apoyada por la Subdirección de Bachillerato a Distancia; y el proceso de certificación de su Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación.

El Bachillerato Digital de la Ciudad de México desarrolla el perfil de egreso del bachillerato que establece el Marco Curricular Común de la RIEMS, esto es, los conocimientos indispensables que debe cubrir el bachillerato.

La plantilla de tutores docentes cuenta con perfiles adecuados en diversos campos de estudio e investigación, son responsables de la actualización de los materiales digitales. La tutoría docente tiene capacidad y visión para diagnosticar necesidades de aprendizaje, dosificar conocimientos, elaborar contenidos y desarrollar estrategias de aprendizaje para contrarrestar problemas de desempeño en áreas de conocimiento específicas. Como parte del diagnóstico de los aprendizajes necesarios para el estudiantado se desarrollan proyectos que articulan los contenidos con usos prácticos que vinculan el conocimiento con la vida cotidiana.

Cuenta con un programa de academias que ha desarrollado diversas metodologías de trabajo interdisciplinario para atender los problemas de bajo rendimiento y deserción, donde se concibe el estudio de una determinada cuestión de la vida cotidiana desde múltiples aproximaciones; esta conjunción deriva de una serie de factores que, en su conjunto, evidencian la necesidad de analizar y conocer las relaciones que un objeto de estudio tiene, no solamente con otras disciplinas sino a la vez con el contexto del cual forma parte.

El Plan de estudios está basado en el desarrollo de una formación interdisciplinaria y por competencias a partir de una metodología de aplicación a través de proyectos que sitúan en los contextos de la ciudad y de la condición del estudiantado, atendiendo a la exigencia de resolución de problemas. A partir de esto, se pretende consolidar la formación de una ciudadanía responsable y con capacidad de elección, coadyuvando a la equidad y contribuyendo a la gestación de profesionales con mayor conciencia social que sean fuente de desarrollo de la Ciudad de México.

Desde la formación en competencias situados en contextos, se da fundamento al principio de equidad, cuestión que lo caracteriza y le permite extenderse a grupos de población específicos tales como: jefas y jefes de familia, trabajadores domésticos, madres solteras, personas privadas de la libertad, personas con discapacidad y mujeres en tareas de cuidados; entre otros.

2. Plan de estudios. La formación se desarrolla en 27 asignaturas orientadas a la formación disciplinaria. Su orientación formativa, cumple las funciones sociales de preparar sobre el Marco Curricular Común de Educación Media Superior.

La malla curricular se construyó identificando y estableciendo el cruce de competencias entre las distintas áreas de conocimiento, por lo que una misma asignatura contribuye al desarrollo de diferentes competencias. La propuesta considera los siguientes campos disciplinares: Matemáticas; Ciencias Experimentales; Ciencias Sociales; Humanidades; y Comunicación.

BACHILLERATO DIGITAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Campo disciplinar	Semestre I	Semestre II	Semestre III	Semestre IV
	Asignatura	Asignatura	Asignatura	Asignatura
Matemáticas	Las matemáticas en mi vida I	Las matemáticas en mi vida II	Formando cónicas	Estadística y probabilidad
	Habilidades operativas			
Ciencias experimentales	Viajando por las estrellas	La máquina del tiempo	Cuidando mi casa	
Ciencias sociales	Mi entorno social y cultural	Las ideas y las prácticas democráticas	México: acontecer y cotidianidad	Ser un ciudadano del mundo
Humanidades		Desarrollando mi pensamiento lógico	El Arte: diario oculto del mundo	Amantes del conocimiento Ética ciudadana
Comunicación	Argumento, dialogo y decido	Investigar y reportar hallazgos	Entendiendo al mundo I	Entendiendo al mundo II
	Leo, analizo y uso Internet			
	Reconociendo mis habilidades para el estudio	Herramientas de ofimática	Calidad en el servicio	Administración de negocios, PyMES Optativa I Optativa II
Componente de formación básica		Componente de formación para el trabajo	Componente de formación propedéutico	
Optativas				
Matemáticas	Ciencias experimentales	Ciencias Sociales	Comunicación	Humanidades
El Cálculo en mi vida diaria	Desarrollo sustentable	Políticas públicas, medio ambiente y desarrollo sustentable en México	Déjame que te cuente...	Construyendo mi proyecto de vida
Una mirada a la optimización económica	Plantas medicinales	Depredador y presa en mi entorno	Cuento de ciencia ficción	
	Aprendiendo a cuidarme			

C. Preparatoria José Guadalupe Posada.

1.- Generalidades de la opción. Con base en el Convenio General de Colaboración suscrito el 3 de septiembre de 2012, entre el entonces Gobierno del Distrito Federal, a través de su Secretaría de Educación y la Universidad Nacional Autónoma de México, se formalizó el uso del Plan y Programa de estudios para la Preparatoria José Guadalupe Posada, mismo que fue aprobado por el H. Consejo Universitario de la Universidad Nacional Autónoma de México en octubre de 2006.

La operación de la Preparatoria José Guadalupe Posada es responsabilidad, en lo correspondiente al ingreso, permanencia y egreso del estudiantado, de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México a través de su Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, apoyada por la Dirección de Educación Media Superior; y el proceso de certificación de su Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación.

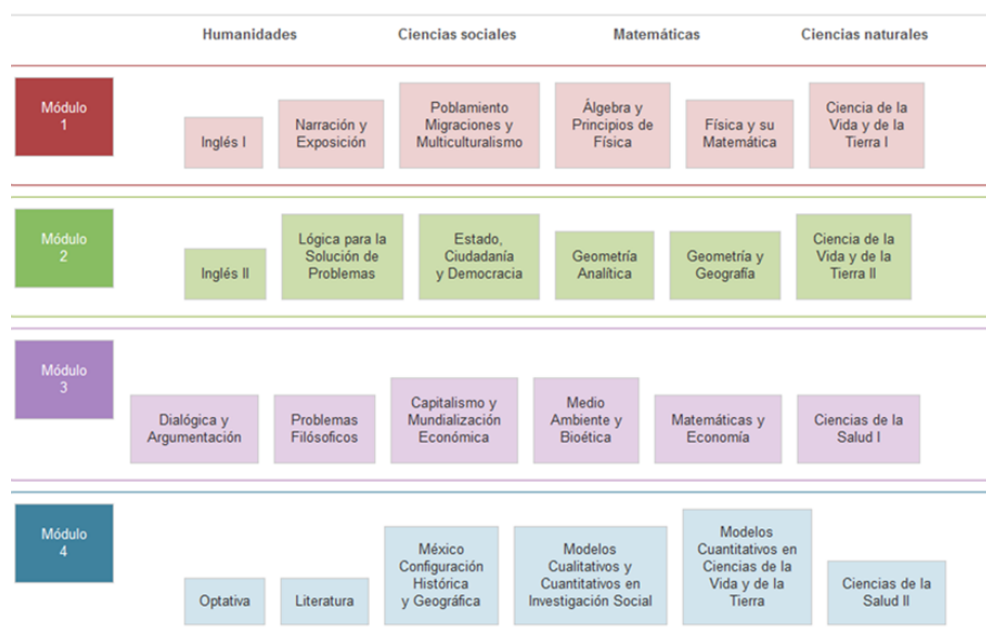
La Preparatoria José Guadalupe Posada, ofrece un bachillerato general actualizado, de calidad y que cumple con todas las funciones sociales de este nivel educativo, aprovechando al máximo la modalidad mixta, en donde intervienen la acción presencial y los apoyos en línea para promover en el estudiantado habilidades y aprendizajes significativos, contextualizados y relevantes para el mundo actual.

Esta opción cuenta con el apoyo de un esquema de tutoría presencial, cuyo propósito es brindar al estudiantado, durante su proceso de formación, una atención personalizada y orientación pedagógica a partir del conocimiento de sus problemas, sus necesidades académicas, sus inquietudes y aspiraciones, dando atención a las necesidades personales y académicas que se identifiquen.

Asimismo el Plan de estudios se fortalece con los componentes complementarios deportivos, artísticos y culturales, en apoyo a los objetivos del proyecto, al transferir los conocimientos, habilidades y actitudes socialmente adquiridos a la realidad inmediata del estudiantado, por medio de proyectos enfocados en la identificación de las principales problemáticas de la comunidad estudiantil, a fin de desarrollar consciencia crítica y compromiso social.

2.- Planes de estudio. La malla curricular está compuesta por 24 asignaturas y se fortalece con actividades deportivas a lo largo de la formación.

Este programa requiere que se utilicen los recursos de comunicación y de información de Internet para realizar las actividades de aprendizaje distribuidas en cada módulo, de acuerdo con el siguiente mapa curricular:



CAPÍTULO II

SEDES

Noveno. Para la prestación del servicio educativo de nivel medio superior, la Secretaría podrá celebrar convenios con las Delegaciones Políticas con el objeto de establecer Sedes Delegacionales (aulas de cómputo) a disposición del estudiantado. Las sedes que se establezcan contarán con el personal preparado para su operación y con equipos de cómputo conectados a Internet para su debido desempeño; lo anterior, con la única finalidad de que la persona que estudia acceda a sus asignaturas –si así lo desea– y realice oportunamente las evaluaciones presenciales de cada asignatura del Plan de estudios, correspondiente. Los términos para la aportación de los recursos humanos y materiales necesarios para el funcionamiento de las sedes serán fijados en los convenios que se celebren.

La Secretaría difundirá en su portal de Internet: <http://www.ead.cdmx.gob.mx/portal/>, las direcciones y horarios de las sedes activas por cada Delegación Política.

Décimo. Considerando que la modalidad de los estudios de bachillerato de la “Preparatoria José Guadalupe Posada” es una modalidad mixta, requiere de la presencia física en las instalaciones ubicadas en la calle de Jesús Carranza no. 32, Col. Morelos, C.P. 06200, Delegación Cuauhtémoc, en la Ciudad de México.

TÍTULO III

CONTROL ESCOLAR

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

Décimo primero. El control escolar del estudiantado inscrito en cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México se llevará a través de la Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, por conducto de la Subdirección de Bachillerato a Distancia.

Décimo segundo. La Subdirección de Bachillerato a Distancia estará a cargo del control escolar; de la documentación física que se presente; y del registro electrónico que se llevará a cabo mediante el Sistema Integral de Administración Escolar en Línea (SIAEL). Invariablemente en el SIAEL deberán registrarse los siguientes datos: datos generales, datos de localización y de comunicación y trayectoria escolar.

Décimo tercero. A través del SIAEL, se prestarán los siguientes servicios: preinscripción, inscripción, credencial de estudiante, cartas compromiso, bajas temporales, bajas definitivas, reincorporación, consulta de historial académico y solicitud de documentos por egreso.

Décimo cuarto. La ejecución, registro y control de los procedimientos de ingreso, inscripción, reinscripción, permanencia, formación, egreso y baja son responsabilidad de la Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior a través de la Subdirección de Bachillerato a Distancia.

Para efectos de lo anterior se contará con los siguientes formatos de apoyo:

- Solicitud de ingreso;
- Solicitud de inscripción;
- Acta de calificaciones;
- Historial académico;
- Constancias de estudios y de terminación de estudios;
- Carta compromiso;
- Baja temporal;
- Baja definitiva;
- Carta de reincorporación;
- Formato de permanencia;
- Devolución de documentos originales; y
- Credencial del estudiante.

Décimo quinto. Los procedimientos para la emisión, control y registro de los documentos oficiales que avalen los estudios realizados dentro del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, son responsabilidad de la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación.

Décimo sexto. El perfil de ingreso a los diferentes Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de educación de la Ciudad de México, requiere de personas que hayan concluido su educación básica dentro o fuera del Sistema Educativo Nacional y cuenten con el certificado de estudios correspondiente o bien, personas que estén por concluir su educación básica de acuerdo con la convocatoria que emita la Secretaría.

En el supuesto de que el estudiante haya realizado sus estudios de educación básica fuera del Sistema Educativo Nacional previamente se deberá realizar la revalidación de sus estudios ante la Secretaría de Educación Pública.

Si el aspirante careciere de documentación oficial que acredite su identidad o formación académica por encontrarse en situación de vulnerabilidad por circunstancias específicas de carácter socioeconómico, físico, de identidad cultural, origen étnico o nacional, situación migratoria o bien, relacionadas con aspectos de género, preferencia sexual, creencias religiosas o prácticas culturales, o cualquier otra, la Secretaría, en el ámbito de su competencia, ofrecerá opciones que faciliten la obtención de los documentos referidos.

CAPÍTULO II

INGRESO

Décimo séptimo. El ingreso a cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México será mediante convocatoria pública, en la cual se establecerán los requisitos, procedimientos y tiempos específicos para la inscripción en la opción educativa de que se trate.

La Secretaría podrá establecer en la convocatoria que emita, el número de vacantes para ingresar en cada ciclo, considerando la capacidad operativa óptima del bachillerato.

Para su mejor difusión la convocatoria se publicará en el portal electrónico de la Secretaría, en el portal del bachillerato y en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

La convocatoria invariablemente deberá establecer:

- Fundamento legal;
- Características del programa;
- Población a la que se dirige;
- Autoridad responsable y datos de contacto;
- Objetivos del programa;
- Número de lugares ofertados;
- Requisitos de ingreso;
- Documentación de identidad (identificación oficial vigente, sólo en el caso de mayores de edad), clave única de - registro de población (CURP), comprobante de domicilio y académica (certificado de estudios de secundaria, sin tachaduras ni enmendaduras, en su caso, boleta de calificaciones o constancia de estudios);
- Etapas y proceso de registro;
- Criterios para la selección de aspirantes;
- Calendario con la fecha y hora de las distintas actividades; y
- Procedimiento de queja o inconformidad ciudadana.

De la calidad de estudiante

Décimo octavo. Las personas aspirantes que reúnan los requisitos de ingreso y realicen los trámites de inscripción oportunamente adquieren la calidad de estudiante.

Décimo noveno. A quienes adquieran la calidad de estudiantes, la Subdirección de Bachillerato a Distancia les asignará su número de matrícula. No podrá asignarse más de un número de matrícula por estudiante, ni reasignarse un número de matrícula.

CAPÍTULO III INSCRIPCIÓN Y REINSCRIPCIÓN

Vigésimo. La inscripción a cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, se efectuará dentro de las fechas señaladas en la convocatoria correspondiente y conforme a los procesos y requisitos establecidos en la misma.

Vigésimo primero. La Subdirección de Bachillerato a Distancia, consultará la validez oficial del certificado de estudios de secundaria presentado por el estudiante.

En el supuesto de que el certificado presentado resulte apócrifo se hará del conocimiento del estudiante o de su padre, madre o tutor en el caso de menores de edad, a efecto de que éste aclare y regularice su situación.

Si el estudiante, padre, madre o tutor, en el caso de menores de edad, no aclara y regulariza su situación en el plazo que para tal efecto se le indique, se suspenderá el servicio educativo y se dará de baja definitiva del bachillerato, dejando a salvo su derecho para participar nuevamente en una convocatoria de ingreso, siempre y cuando haya previamente regularizado su situación.

Vigésimo segundo. Las personas aspirantes que al momento de la inscripción no cuenten con su certificado de terminación de estudios de secundaria, podrán inscribirse al primer ciclo del bachillerato que corresponda, siempre y cuando hayan acreditado todas las materias del plan de estudios de secundaria, debiendo, en todo caso, manifestar por escrito, bajo protesta de decir verdad, las razones por las cuales no cuenta con su certificado adjuntando al mismo la boleta de calificaciones del último grado de secundaria con todas las materias aprobadas o constancia de estudios que avale la conclusión de los estudios y comprometiéndose a presentar el certificado de estudios a más tardar a la conclusión del primer curso, módulo o semestre del plan de estudios correspondiente.

En el caso del resto de la documentación y atendiendo a lo establecido en el artículo 33 fracción XI bis de la Ley General de Educación, la Secretaría procurará ofrecer opciones a los aspirantes que faciliten la obtención de los documentos faltantes y su ingreso al servicio educativo.

Vigésimo tercero. La reinscripción al siguiente curso, módulo o semestre, en las distintas opciones de bachillerato, se llevará a cabo de manera automática, hasta cubrir la totalidad de asignaturas consideradas en cada uno de los Planes de estudio.

Las personas estudiantes que adeuden alguna asignatura podrán reinscribirse al siguiente módulo o semestre mediante escrito de solicitud de recuperación de asignatura y tendrán hasta dos oportunidades para acreditar dicha asignatura en los tiempos y horarios que se les informe.

En ningún caso se reinscribirá al siguiente curso, módulo o semestre al estudiante que se encuentre en el supuesto señalado en el lineamiento vigésimo segundo y que no haya presentado el certificado de terminación de estudios de secundaria en el plazo señalado.

Vigésimo cuarto. Para la reincorporación de las personas que se hayan dado de baja temporal o definitiva, se deberá verificar el cumplimiento previo de los siguientes requisitos:

1. Solicitud por escrito para reanudar sus estudios de bachillerato, presentada ante la Subdirección de Bachillerato a Distancia, área encargada del control escolar, con 15 días de anticipación al inicio del siguiente curso.
2. Análisis de su trayectoria escolar, con la intención de verificar sus antecedentes académicos.

CAPÍTULO IV PERMANENCIA Y EGRESO

Vigésimo quinto. Será considerada baja definitiva quien no concluya la totalidad de las asignaturas consideradas en el Plan de estudios correspondiente, en un plazo máximo de 3 años contados a partir de la formalización de su inscripción.

Vigésimo sexto. Será considerado como estudiante regular, aquel que haya aprobado cada asignatura en el término establecido en el lineamiento anterior.

Vigésimo séptimo. Será considerado como estudiante irregular, aquel que no haya acreditado una o más asignaturas o excedido el periodo ordinario de estudios de acuerdo con el Plan de estudios correspondiente, contado a partir de haber formalizado su inscripción.

Vigésimo octavo. Será considerado baja definitiva del Plan de estudios correspondiente quien interrumpa sus estudios por más de tres meses, sin tramitar una baja temporal, donde justifique su petición.

Vigésimo noveno. Será considerado egresado el estudiante que haya acreditado el total de las asignaturas contempladas en el Plan de estudios de la opción de bachillerato que le corresponda.

CAPÍTULO V BAJA

Trigésimo. La baja de un estudiante inscrito en cualquiera de los planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, podrá ser definitiva o temporal.

Será temporal cuando sea por un período no mayor de tres meses y definitiva cuando ya no continúe con sus estudios dentro de la opción en la que se encuentra.

Baja temporal

Trigésimo primero. No podrán solicitarse dos bajas temporales consecutivas, ni más de cuatro durante todo el periodo de duración del programa de estudios de la opción del bachillerato que corresponda al estudiante. En ningún supuesto se otorgarán bajas temporales mayores a tres meses.

Trigésimo segundo. El procedimiento de baja temporal sólo operará a solicitud personal, para lo cual deberán verificarse el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Que se solicite por escrito, señalando los motivos por los cuales requiere darse de baja.
- b) Verificar en el expediente si se trata de su primera o segunda baja temporal. En el supuesto de que sea su segunda baja, deberá revisarse que se cumpla con el término señalado en la primera baja.

Trigésimo tercero. Invariablemente, el documento donde se autorice una baja temporal a un estudiante, deberá contener la fecha de inicio y término del período de baja temporal y la indicación de que no realizar los trámites correspondientes para su reinscripción al bachillerato al vencimiento de la baja temporal, se procederá a su baja definitiva.

Trigésimo cuarto. Durante la baja temporal los derechos y beneficios otorgados al estudiantado en cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, quedarán suspendidos, reanudándose al vencimiento de la baja y una vez realizado el trámite de reinscripción correspondiente.

Trigésimo quinto. El procedimiento de baja definitiva del bachillerato procederá de oficio o a petición de parte de conformidad con lo siguiente:

- a) Cuando interrumpa sus estudios por más de tres meses, sin que haya tramitado su baja temporal.
- b) Cuando al vencimiento de la baja temporal no notifique por escrito con 15 días de anticipación al vencimiento de la baja, su intención de continuar con su formación académica.
- c) Cuando al vencimiento de la baja no realice en tiempo y forma los trámites para su reinscripción.
- d) Cuando haya agotado las oportunidades de regularizar su situación académica en términos de las disposiciones establecidas en los presentes lineamientos.
- e) Cuando no haya realizado actividad alguna en 6 asignaturas consecutivas de un módulo o semestre.
- f) Cuando cometa alguna infracción o falta en términos de los presentes lineamientos o de otras disposiciones que regulen o reglamenten las diferentes opciones de bachillerato.
- g) Cuando incurra en el supuesto señalado en el lineamiento vigésimo primero último párrafo.

Trigésimo sexto. La baja definitiva operará a petición personal mediante una solicitud por escrito, en donde indique los motivos por los cuales desea darse de baja del bachillerato.

Sera facultad de la autoridad aplicar baja definitiva cuando se encuentre en los supuestos mencionados en los presentes lineamientos.

Trigésimo séptimo. En cualquier supuesto de baja definitiva, se procurará proporcionar al estudiante la asesoría y apoyo de conducción para optar por otros medios alternos a efecto de no interrumpir su formación y conclusión de sus estudios de nivel medio superior.

CAPÍTULO VI TRAYECTORIA ACADÉMICA

A. Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal

Trigésimo octavo. El cumplimiento de la trayectoria académica se logra a través de cursar y acreditar un programa propedéutico y 24 asignaturas interdisciplinarias, cursadas totalmente en línea; en un tiempo regular máximo de tres años.

Trigésimo noveno. El estudiantado cursará cada asignatura en un periodo de cuatro semanas, bajo la guía de la asesoría, quien atenderá todas sus dudas sobre el contenido académico para el logro del aprendizaje. Es obligación del estudiante entregar sus actividades y presentar las evaluaciones finales en tiempo y forma. Todo incumplimiento incidirá en su evaluación y aprovechamiento.

El estudiantado también contará con tutoría quien lo acompañará durante su proceso educativo, lo orientará en las diversas dudas o problemas de índole académico-administrativas, y le proporcionará el apoyo psicopedagógico requerido para fortalecer su formación académica.

Cuadragésimo. Un estudiante podrá cursar más de una asignatura por curso, de manera ordinaria o no ordinaria, mediante solicitud escrita dirigida a la Subdirección de Bachillerato a Distancia en la cual exponga los motivos de su solicitud. La Subdirección de Bachillerato a Distancia tendrá un plazo de 15 días hábiles, posteriores a la fecha de recepción de la solicitud para su resolución, la cual será inapelable.

Cuadragésimo primero. Para la acreditación de cada asignatura se deberá cumplir con la entrega en tiempo y forma de las actividades consideradas en cada unidad, tales como trabajos académicos, investigaciones, participaciones en foros de discusión, exámenes de unidad, etcétera; las cuales corresponden a un 60% de la evaluación y el otro 40% se obtendrá mediante la presentación de un examen final presencial en las sedes delegacionales de estudio.

Cuadragésimo segundo. Al momento de la inscripción, el estudiante elegirá una Sede Delegacional donde, si así lo desea, curse el Plan de estudios del Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal; y en donde, además, presentará obligatoriamente los exámenes finales de acreditación de las asignaturas en el día y hora programados.

B. Bachillerato Digital de la Ciudad de México

Cuadragésimo tercero. El cumplimiento de la trayectoria académica se logra a través de acreditar 27 asignaturas interdisciplinarias, en un tiempo regular máximo de tres años. El estudiantado contará con la guía de tutoría docente, quien atiende todas sus dudas sobre el contenido académico para el logro del aprendizaje, así como también lo orienta en las diversas situaciones o problemas de índole académico-administrativas, proporcionándole el apoyo psicopedagógico requerido para fortalecer su formación académica.

Cuadragésimo cuarto. Para la acreditación de cada asignatura, a partir del Plan de estudios 2017, el estudiantado al momento de la inscripción, podrá optar por:

- a) Cursar totalmente en línea en periodos de seis semanas dos asignaturas de manera simultánea, cumpliendo con la entrega en tiempo y forma de las actividades consideradas en cada una de ellas, tales como trabajos académicos, investigaciones, participaciones en foros de discusión, exámenes de unidad, etcétera las cuales corresponden a un 60% de la evaluación y el otro 40% se obtendrá mediante la presentación de un examen final presencial en las sedes delegacionales de estudio. Un estudiante podrá cursar más de dos asignaturas por curso, de manera ordinaria o no ordinaria, mediante solicitud escrita dirigida a la Subdirección de Bachillerato a Distancia en la cual exponga los motivos de su solicitud. La Subdirección de Bachillerato a Distancia tendrá un plazo de 15 días hábiles, posteriores a la fecha de recepción de la solicitud para su resolución, la cual será inapelable.
- b) Presentar exámenes parciales (EP), por bloque semestral, con el apoyo de guías de estudio y materiales en línea, donde podrá demostrar sus saberes mediante la presentación de un examen presencial por cada asignatura; éstos evaluarán las competencias genéricas, disciplinares y/o profesionales, al semestre correspondiente. El resultado de esta evaluación corresponderá al 100% de la calificación de la asignatura.

Cuadragésimo quinto. El estudiantado inscrito en el Bachillerato Digital de la Ciudad de México, en un Plan de estudios anterior al 2017, que tengan interés por acreditar sus asignaturas mediante exámenes parciales, deberán responder a la convocatoria correspondiente.

Cuadragésimo sexto. Al momento de la inscripción, se elegirá una Sede Delegacional donde, si así lo desea, curse el Plan de estudios del Bachillerato Digital de la Ciudad de México. Si opta por la modalidad de exámenes parciales se presentará obligatoriamente en el día y hora programados para tal efecto, atendiendo a la convocatoria que se publique.

C. Preparatoria José Guadalupe Posada.

Cuadragésimo séptimo. La formación se imparte a través de cursar y acreditar un programa 24 asignaturas, teniendo como sede las instalaciones ubicadas en la calle de Jesús Carranza no. 32, Col. Morelos, C.P. 06200, Delegación Cuauhtémoc, en la Ciudad de México; en un tiempo regular de 2 años.

Cuadragésimo octavo. El estudiantado cursará cada asignatura en un periodo de cuatro semanas, bajo la guía de la asesoría, quien atenderá todas sus dudas sobre el contenido académico para el logro del aprendizaje. Es obligación del estudiante cumplir con la entrega en tiempo y forma de las actividades consideradas en cada una de ellas, tales como trabajos académicos, investigaciones, participaciones en foros de discusión, exámenes de unidad, entre otros; acciones que corresponderán cuando más a un 50% de la evaluación y el otro 50% se obtendrá mediante la presentación de un examen final presencial en las sedes de estudio.

Las personas estudiantes también contarán con tutores, quienes los acompañarán durante su proceso educativo, lo orientarán en las diversas dudas o problemas de índole académico-administrativas, y le proporcionará el apoyo psicopedagógico requerido para fortalecer su formación académica.

Cuadragésimo noveno Un estudiante podrá cursar más de una asignatura por curso, de manera ordinaria o no ordinaria, mediante solicitud escrita dirigida a la Subdirección de Bachillerato a Distancia en la cual exponga los motivos de su solicitud. La Subdirección de Bachillerato a Distancia tendrá un plazo de 15 días hábiles, posteriores a la fecha de recepción de la solicitud para su resolución, la cual será inapelable.

CAPÍTULO VII ACREDITACIÓN

Quincuagésimo. La acreditación es el reconocimiento por parte de la autoridad educativa de los créditos u otra unidad de aprendizaje, obtenidos por un estudiante en un nivel educativo, grado escolar o asignatura, previsto en normas de control escolar, Planes y Programas de estudio o en otros instrumentos aplicables.

Quincuagésimo primero. La escala de calificaciones a considerar será de 6 a 10 puntos, y la calificación mínima aprobatoria será de 6. Las calificaciones se registrarán en las Actas de calificaciones en números enteros.

Quincuagésimo segundo. Cuando estudiante inscrito en cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, no haya obtenido la calificación mínima aprobatoria en una asignatura o semestre, se le registrará **NA**, que significa No Acreditado, y en caso de que el estudiante no realice actividad académica alguna, se le registrará **NP** como calificación, que significa No Presentado.

Quincuagésimo tercero. Un estudiante acreditará una asignatura o semestre únicamente si cumple con la entrega en tiempo y forma de las actividades y/o evaluaciones consideradas en cada Plan de estudios y que el promedio de éstos sea aprobatorio. Ningún caso está exento de cumplir estos requisitos.

Quincuagésimo cuarto. El acta de calificaciones deberá ser suscrita por el titular de la Subdirección de Bachillerato a Distancia, y en los casos correspondientes, también validadas y suscritas por la asesoría o tutoría docente.

Quincuagésimo quinto. Cada asignatura aprobatoria equivale a 10 créditos, por lo que para cubrir la totalidad del Plan de estudios del Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal se debe contar con un total de 240; para el Bachillerato Digital de la Ciudad de México, 270; y para la Preparatoria José Guadalupe Posada, 240.

Quincuagésimo sexto. Cuando un estudiante del Bachillerato Digital de la Ciudad de México (estudios en línea) o del Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal, registre inactividad en su sesión en plataforma por dos semanas o más, se le bloqueará el acceso a la misma y sólo podrá reincorporarse una vez que aclare su situación académica mediante documento escrito, en el que se comprometa a mostrar constancia en sus acciones académicas.

Quincuagésimo séptimo. Un estudiante de la preparatoria José Guadalupe Posada, o del Bachillerato Digital de la Ciudad de México (estudios en línea) o del Bachillerato a Distancia del Gobierno del Distrito Federal tendrá derecho a dos cursos no ordinarios al término del módulo o semestre al que se encuentre inscrito, por cada asignatura no acreditada. Una vez inscrito a un curso no ordinario, adquiere la obligación de cumplir en tiempo y forma con las actividades, compromisos y evaluaciones que el mismo contemple.

Si un estudiante del Bachillerato Digital de la Ciudad de México (exámenes parciales), tuviera una evaluación no aprobatoria en una o dos asignaturas del semestre que esté presentando, tendrá la posibilidad de presentar una segunda vuelta por única ocasión, aplicando el o los exámenes parciales de las asignaturas no acreditadas. En caso de que no acredite una asignatura en una segunda vuelta, causará baja definitiva. Si, en cualquier semestre obtuviera tres o más asignaturas no acreditadas, automáticamente se dará de baja definitiva.

Quincuagésimo octavo. Si al término del curso no ordinario, un estudiante no obtiene una calificación aprobatoria, podrá presentar por única vez el examen extraordinario correspondiente. En caso de que no acredite una asignatura en una segunda vuelta, será dado de baja definitiva.

Si al término del curso no ordinario, un estudiante no obtuviera una calificación aprobatoria, podrá presentar por única vez el examen extraordinario correspondiente.

Quincuagésimo noveno. El estudiantado que acredite el total de créditos considerados en el Plan de estudios correspondiente obtendrá el estatus de egresado y será apto para la obtención del certificado de terminación de estudios.

CAPÍTULO VIII CERTIFICACIÓN

Sexagésimo. La certificación consiste en la emisión de un documento oficial que registra la cualificación y la validación o acreditación de asignaturas, módulos, semestres o nivel educativo obtenidos por un egresado de cualquiera de los Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México.

Sexagésimo primero. Los documentos para otorgar validez a los estudios de bachillerato realizados dentro del sistema educativo de la Secretaría serán el Certificado de terminación de estudios, la Certificación de estudios totales y la Certificación de estudios parciales.

Sexagésimo segundo. Los formatos de certificación y las especificaciones del sello oficial de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, serán determinados por la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, con base en la legislación aplicable, mismos que son insustituibles e inalterables y permiten el libre tránsito del estudiantado dentro del Sistema Educativo Nacional.

Sexagésimo tercero. El certificado de terminación de estudios se expide por única vez, exclusivamente a egresados cuya historia académica haya sido previamente validada por la Subdirección de Bachillerato a Distancia.

Sexagésimo cuarto. La certificación de estudios totales se expedirá a solicitud expresa de la persona egresada en caso de robo, extravío, deterioro, corrección o cambio de datos del certificado de terminación de estudios.

La certificación de estudios parciales se expedirá a solicitud expresa del estudiante por Baja definitiva del Bachillerato.

En ningún caso se emitirá duplicado del Certificado de terminación de estudios.

Sexagésimo quinto: El inicio del procedimiento para la expedición del certificado de terminación de estudios se realizará mediante convocatoria emitida por la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación, en la cual se señalarán los requisitos, fechas, horarios y matrículas de los egresados que son aptos para certificarse.

Sexagésimo sexto: Para la expedición del Certificado de terminación de estudios se deberán presentar en los términos, lugar, fechas y horarios que señale la convocatoria los siguientes documentos:

- a) 1 Copia certificada del acta de nacimiento, de expedición no mayor a un año anterior a la publicación de la convocatoria.
- b) 1 Clave Única de Registro de Población (CURP) de fecha de impresión del mes de publicación de la convocatoria.

c) 1 copia de identificación oficial vigente con la huella digital testada (tachada con marcador negro u otro que la oculte), en el caso de menores de edad, una copia de la credencial del bachillerato.

d) 3 fotografías tamaño infantil, blanco y negro.

Características de las fotografías: con retoque, en papel fotográfico en terminado mate, sin brillo, fondo blanco, - no escaneadas, no en papel cartulina, no elaboradas en casa, no brillosas, no fotografías instantáneas o de papel opalina. La imagen de la foto debe estar bien centrada y es indispensable que salgan los hombros. Sin piercing y sin lentes.

En el caso de mujeres: blusa formal con cuello, lisa - no playera, no tipo polo, - en tonos claros (rosa, azul, verde, gris, beige)- no estampados, ni rayas, no negra, no blanca, no saco, ni suéter en color oscuro, cabello recogido descubriendo frente y orejas, sin collares y/o aretes grandes y sin exceso de maquillaje.

En el caso de hombres: sin barba y sin bigote, cabello aplanado y/o bien peinado, camisa lisa - no playera, no tipo polo- en tonos claros (rosa, azul, verde, gris, beige)- no estampados, no negra, no blanca, no saco, ni suéter en color oscuro, no corbata.

En ambos casos, en la parte posterior de las fotografías, escribir con lápiz nombre completo empezando por apellido paterno, materno y nombre(s), sin remarcar para no traspasar la caligrafía en la fotografía.

A excepción de las fotografías, los documentos anteriormente mencionados, podrán ser presentados en archivo electrónico, en formato PDF en resolución de 600 ppp y 24 bits de color . Los documentos deberán ser escaneados por ambos lados.

Sexagésimo séptimo: Para la expedición de la Certificación de estudios totales o parciales se deberán entregar los siguientes documentos:

a) Solicitud escrita, señalando nombre completo, matrícula, motivo por el cual solicita la expedición de la certificación total de estudios, es decir si es por robo, extravío, deterioro, corrección o cambio de datos del certificado, así como los datos de contacto (teléfono particular y/o teléfono móvil, correo electrónico).

b) En caso de robo o extravío, adjuntar a la solicitud, acta levanta ante Ministerio Público en original,

c) En caso de deterioro, a la solicitud deberá adjuntarse, el certificado de terminación de estudios original.

d) En caso de corrección o cambio de datos del certificado, deberá adjuntarse el documento que acredite el dato correcto o el cambio del dato, así como el certificado de terminación de estudios a corregir en original.

e) En caso de estudios parciales, a la solicitud deberán adjuntarse los documentos señalados en el lineamiento sexagésimo cuarto, pudiendo ser presentados en archivo electrónico conforme a lo señalado en el mismo lineamiento.

f) 3 fotografías tamaño infantil, en blanco y negro, en todos los casos.

Sexagésimo octavo. La Subdirección de Bachillerato a Distancia, será la responsable de emitir el Historial académico final del egresado y gestionar ante la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos, a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación, la expedición del Certificado de terminación de estudios correspondiente.

Sexagésimo noveno. La Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México será la encargada del diseño, reproducción y administración anual de los formatos de certificación. Serán considerados como formatos de certificación los siguientes:

- Certificado de terminación de estudios.
- Certificación de estudios totales
- Certificado de estudios parciales

El uso indebido y la falsificación de los documentos de certificación y sellos oficiales de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México, deberán reportarse ante las instancias jurídicas correspondientes para que éstas ejerciten las acciones penales y administrativas a las que hubiere lugar.

Septuagésimo. La constancia de que el documento de certificación está en trámite, sólo podrá extenderse al egresado que haya acreditado el total de asignaturas contempladas en el Plan de estudios correspondiente y se encuentre en proceso de certificación. La constancia referida será emitida por la Dirección Ejecutiva de Asuntos Jurídicos a través de la Dirección de Acreditación, Certificación y Revalidación.

Septuagésimo primero. El término para la expedición de los certificados es de 90 días hábiles, contados a partir de que el egresado entrega en tiempo y forma toda la documentación.

En este sentido, la Secretaría no será responsable por trámites iniciados por los egresados ante otras instituciones que requieran el certificado de terminación de estudios del bachillerato antes de su expedición.

Septuagésimo segundo. De conformidad con el artículo 60 de la Ley General de Educación los certificados emitidos por la Secretaría de Educación de la Ciudad de México tendrán validez oficial en toda la República Mexicana.

CAPÍTULO IX

PORTABILIDAD DE ESTUDIOS Y TRÁNSITO DE ESTUDIANTES

Septuagésimo tercero. Los diferentes Planes de estudio del Bachillerato de la Secretaría de Educación de la Ciudad de México están diseñados para que estudiantes o aspirantes acrediten el 100% de los módulos o semestres escolares previstos; sin embargo, estudiantes o aspirantes que causen baja de estos bachilleratos, podrán continuar sus estudios en otras instituciones del sistema educativo nacional en los términos establecidos en los artículos 61 a 63 de la Ley General de Educación y demás normatividad aplicable.

TÍTULO IV

PROCEDIMIENTO DE QUEJA O INCONFORMIDAD CIUDADANA

CAPÍTULO ÚNICO

Procedimiento

Septuagésimo cuarto. Si las personas participantes consideran que han sido perjudicados en la aplicación de los presentes lineamientos, por acciones u omisiones de los servidores públicos responsables de los mismos, podrán presentar su inconformidad ante la propia Dirección Ejecutiva de Educación Media Superior y Superior, con domicilio en Avenida Chapultepec No. 49, segundo piso, Colonia Centro, Delegación Cuauhtémoc, de lunes a viernes, de 9:00 a 14:00 y de 16:00 a 18.00 horas; a través de escrito libre firmado, o bien, por correo electrónico en la dirección serafin.lopez@educacion.df.gob.mx.

Las inconformidades deberán contener como mínimo los siguientes datos: nombre, domicilio y número telefónico de quien interpone la queja o inconformidad, donde pueda ser localizado y una narración sucinta de los hechos que motivan la inconformidad. La respuesta a la inconformidad deberá ser expedita, conforme la naturaleza del caso lo amerite, de conformidad con las disposiciones legales aplicables y en el marco de los presentes lineamientos. En caso de que la unidad administrativa no resuelva la inconformidad, los participantes podrán interponer su queja ante la Contraloría Interna de la Secretaría de Educación, cuyo domicilio es Ave. José María Izazaga No. 89, quinto piso, Col. Centro, CP 06090, Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su debida observancia y aplicación.

SEGUNDO. El presente Aviso entrará en vigor el día de su publicación y estará vigente en tanto no se expida disposición que lo derogue o deje sin efectos, sin perjuicio de que su contenido pueda ser modificado en cualquier momento.

TERCERO. Se dejan sin efectos los Lineamientos Generales para la Operación del Bachillerato de la Secretaría de Educación del Distrito Federal, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 01 de septiembre de 2015; así como el Aviso mediante el cual se da a conocer las modificaciones a la denominación, así como a los lineamientos Vigésimo primero, Vigésimo sexto, Vigésimo octavo, Vigésimo noveno, Trigésimo tercero, inciso a) y Trigésimo cuarto de los Lineamientos Generales para la Operación del Bachillerato de la Secretaría de Educación del Distrito Federal, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 01 de septiembre de 2015, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México de fecha 14 de junio de 2016.

CUARTO. Los trámites y procedimientos iniciados o realizados bajo los Lineamientos Generales para la Operación del Bachillerato de la Secretaría de Educación del Distrito Federal, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 01 de septiembre de 2015, así como del Aviso mediante el cual se da a conocer la modificación a la denominación, así como a los Lineamientos Vigésimo primero, Vigésimo sexto, Vigésimo octavo, Vigésimo noveno, Trigésimo tercero, inciso a) y Trigésimo cuarto de los Lineamientos Generales para la Operación del Bachillerato de la Secretaría de Educación del Distrito Federal, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal de fecha 01 de septiembre de 2015, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México de fecha 14 de junio de 2016 seguirán tramitándose conforme a ellos hasta su conclusión.

QUINTO. La actualización en las modalidades de evaluación, descritas en el presente Aviso, sólo son aplicables al Bachillerato Digital de la Ciudad de México, por lo que los estudiantes inscritos en un plan de estudios anterior de éste mismo bachillerato, que tengan interés por acreditar sus asignaturas mediante exámenes parciales, deberán responder a la convocatoria que en su momento emita la Secretaría de Educación de la Ciudad de México. Lo anterior, no implica modificación al plan y programas de estudio en el cual fueron inscritos.

Ciudad de México, a los 26 días del mes de junio del año dos mil diecisiete.

(Firma)

LIC. MAURICIO RODRÍGUEZ ALONSO
SECRETARIO

OFICIALÍA MAYOR

JORGE SILVA MORALES, OFICIAL MAYOR DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, con fundamento en los artículos 12, fracción IV y 87 del Estatuto de Gobierno del Distrito Federal; 15, fracción XIV, 16 fracción IV y 33 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y 5, fracción I, 7, fracción XIII, 26, fracción II y 27, fracción II del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, y 1º, del Estatuto Orgánico de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva del Distrito Federal, y

CONSIDERANDO

Que el Jefe de Gobierno ejercerá la facultad de conducir y coordinar la planeación del desarrollo de la Ciudad de México, antes Distrito Federal, a través del Comité de Planeación.

Que los programas institucionales son los documentos que desagregan a mediano y corto plazo los objetivos y metas de los programas sectoriales, mismos que regirán sus actividades en el ámbito de sus competencias y atribuciones; conteniendo las políticas públicas necesarias para lograr lo dispuesto en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 y en los programas sectoriales

Que mediante Acuerdo publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 7 de septiembre de 2016, se aprobó el Programa Institucional de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México, mismo que establece los objetivos, metas y líneas de acción que servirán de base para la definición e implementación de las políticas públicas de la Ciudad de México hasta el año 2018.

Que mediante Acuerdo número COPLADE/SO/II/04/2016 el Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, aprobó las Modificaciones al Programa Institucional 2014-2018 de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México, acorde a lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, por ello, doy a conocer el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE MODIFICA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2014 – 2018 DE LA CAJA DE PREVISIÓN DE LA POLICÍA PREVENTIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ANTES DEL DISTRITO FEDERAL, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, TOMO I, DEL 7 DE SEPTIEMBRE DE 2016

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese el presente aviso de modificación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- El Programa Institucional 2014 – 2018 de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO.- La observancia del presente Programa Institucional 2014 – 2018 de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México, es de manera obligatoria para las Áreas que conforman la estructura Orgánica de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva de la Ciudad de México.

Ciudad de México a los 30 días de mayo de dos mil diecisiete.

EL OFICIAL MAYOR DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

(Firma)

JORGE SILVA MORALES

ÚNICO. - Derivado de la autorización del Acuerdo COPLADE/SO/II/04/2016, presentado en la Segunda Sesión Ordinaria del Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, celebrada el 8 de mayo de 2017, se modifica la Meta Sectorial, Meta Institucional 1, Indicador 1 y Objetivo del Indicador 1, como se describe a continuación:

Dice:

Meta Sectorial. Ampliar los servicios de cuidado otorgando pensiones por jubilación, retiro de edad, tiempo de servicio, por invalidez, por causas de muerte y por cesantía en edad avanzada, el cual se realizara sin distinción alguna, para la Policía Preventiva del Gobierno de la Ciudad de México.

Debe decir:

Meta Sectorial. Ampliar los servicios de cuidado otorgando pensiones por jubilación, retiro de edad, tiempo de servicio, por invalidez, por causas de muerte y por cesantía en edad avanzada, el cual se realizará sin distinción alguna, para la Policía Preventiva del Distrito Federal.

Dice:

Meta Institucional 1. Contribuir a ampliar los servicios de cuidado otorgando pensiones por jubilación, retiro de edad, tiempo de servicio, por invalidez, por causas de muerte y por cesantía en edad avanzada, el cual se realizara sin distinción alguna, para la Policía Preventiva del Gobierno de la Ciudad de México, que se prevé otorgar de acuerdo a la meta programada en un 100%, con relación al año anterior.

Debe decir:

Meta Institucional 1. Otorgar pensiones por jubilación, retiro de edad y tiempo de servicio, por invalidez, por causas de muerte y por cesantía en edad avanzada, a los elementos de la Policía Preventiva, Policía Bancaria e Industrial y del H. Cuerpo de Bomberos del Gobierno de la Ciudad de México, al 2018.

Indicador 1: Pensiones de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva.

Objetivo del Indicador 1: Supervisar el cumplimiento oportuno del otorgamiento de pensiones o jubilaciones a elementos de la Policía Preventiva, Policía Bancaria e Industrial y del Heroico Cuerpo de Bomberos, del Gobierno de la Ciudad de México, así como a los familiares derechohabientes, que les aseguren el acceso al régimen de seguridad social a que tienen derecho.

Nombre del Indicador	Fórmula	Línea Base	Meta	Periodicidad	Área Responsable	Fecha Final	Unidad de Medida	Tipo de Indicador
Pensiones de la Caja de Previsión de la Policía Preventiva	Sumatoria de pensiones entregadas	Año 2014						
		20,315	26,315	Anual	Gerencia de Prestaciones de la CAPREPOL	2018	Número/pensiones	Resultados

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

Administración Pública de la Ciudad de México
Delegación Azcapotzalco
Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano
CONVOCATORIA No. DAZCA/DGODU/005-2017
Licitación Pública Nacional (Local)

Ing. Eduardo Alfonso Esquivel Herrera Director General de Obras y Desarrollo Urbano de la Delegación Azcapotzalco en observancia a lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 134 y de conformidad con los artículos 3º apartado “a” fracción I y IV, 5, 23, 24 inciso A), 25 apartado “a” fracción I, 26, 28, 44 fracción I inciso a) de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal y artículo 26 de su Reglamento, convoca a las personas físicas y morales interesadas en participar en la licitación de carácter nacional para la contratación en la modalidad de Obra Pública a Base de Precios Unitarios por Unidad de Concepto de Trabajo Terminado, conforme a lo siguiente:

No. de Licitación	Descripción y Ubicación de las Obras			Fecha de Inicio	Fecha de Termino	Plazo de Ejecución	Capital Contable mínimo requerido
30001058-012-17	REHABILITACIÓN DE LA RED SECUNDARIA DE AGUA POTABLE EN 7 COLONIAS DE LA DELEGACIÓN AZCAPOTZALCO			31/07/17	31/12/17	154 D.N.	\$3'600,000.00
Costo de las Bases	Fecha límite para adquirir las bases	Visita al Lugar de la Obra	Junta de Aclaraciones	Acto de Presentación y Apertura del Sobre Único			
		Fecha y Hora	Fecha y Hora	Fecha y Hora			
\$1,000.00	05/07/17	11/07/17 11:00	17/07/17 11:00	21/07/17 11:00			

Los recursos fueron autorizados con Oficio de Inversión de la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México Número SFCDMX/SE/0072/2017 de fecha 05 de enero de 2017.

Las bases de licitación se encuentran disponibles para su adquisición en las oficinas de la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, sita Ferrocarriles Nacionales No.750, 2do. Piso, Col. Santo Domingo C.P. 02160, Ciudad de México., a partir de la fecha de publicación de la presente convocatoria de lunes a viernes de **10:00 a 14:00 horas**, en días hábiles.

Requisitos para adquirir las bases:

Se deberá entregar copia legible de los siguientes documentos, presentando los originales para cotejar:

- 1.- El comprobante de pago de bases de la adquisición directa en las oficinas de la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, así mismo deberá de elaborar en papel membretado de la empresa, escrito de interés en participar en la licitación (es) elegida (s).

- 1.1.- Constancia de registro de concursantes emitido por la Secretaría de Obras y Servicios, vigente.
- 1.2.- En caso de estar en trámite el registro:
Constancia de registro en trámite acompañado de:
Documentos comprobantes para el capital contable mínimo (mediante declaración fiscal del ejercicio del año inmediato anterior), donde se compruebe el capital contable mínimo requerido y los estados financieros (6 meses de antigüedad máxima), firmados por contador público, anexando copia de la cédula profesional del contador. Cabe señalar, que este documento únicamente servirá como comprobante para venta de bases. La constancia de registro de concursante deberá presentarse en la propuesta técnica del sobre único, de no presentarlo será motivo de descalificación de la propuesta.
- 2.- En caso de adquisición:
 - 2.1.- El comprobante de pago de bases, así como el documento indicado en el punto **1.1 y 1.2**, se anexarán en el sobre único dentro de la propuesta técnica como se indica en las bases de concurso, el no presentar estos documentos será motivo de descalificación.
 - 2.2.- Los planos, especificaciones y otros documentos, se entregarán a los interesados en las oficinas de la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones de esta Delegación, previa presentación del recibo de pago a más tardar en la Junta de Aclaraciones, siendo responsabilidad del interesado su adquisición oportuna.
- 3.- La forma de pago de bases se hará:
 - 3.1.- En el caso de adquisición directa en las oficinas de la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, **Mediante Cheque Certificado ó de Caja, Expedido a favor de GOB DEL DF SRA DE FINANZAS O TESORERIA** con cargo a una institución de crédito autorizado para operar en la Ciudad de México.
- 4.- El lugar de reunión para la visita de obra será en las oficinas de la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, sita Ferrocarriles Nacionales No.750, 2do. Piso, Col. Santo Domingo C.P. 02160, Ciudad de México, en el día y hora indicada anteriormente, asimismo deberá de elaborar en papel membretado de la empresa, escrito de presentación de la persona que asistirá a la visita de obra. Es obligatoria la asistencia de personal calificado (arquitecto, ingeniero o técnico en construcción), se acreditará tal calidad con cédula profesional, certificado técnico o carta de pasante (**presentar copia y original para cotejar**), **la asistencia a la visita de obra es obligatoria**.
- 5.- La(s) junta(s) de aclaraciones se llevará(n) a cabo en la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, sita Ferrocarriles Nacionales No.750, 2do. Piso, Col. Santo Domingo C.P. 02160, Ciudad de México, en el día y hora indicada anteriormente, asimismo deberá de elaborar en papel membretado de la empresa, escrito de presentación de la persona que asistirá a la(s) junta(s) de aclaraciones. Es obligatoria la asistencia de personal calificado (arquitecto, ingeniero o técnico en construcción), se acreditará tal calidad con cédula profesional, certificado técnico o carta de pasante (**presentar copia y original para cotejar**), **la asistencia a la junta de aclaraciones es obligatoria**.
- 6.- El acto de presentación y apertura de proposiciones técnicas y económicas del **sobre único** se llevará a cabo en la J.U.D. de Concursos, Contratos y Estimaciones, sita Ferrocarriles Nacionales No.750, 2do. Piso, Col. Santo Domingo C.P. 02160, Ciudad de México, en el día y hora indicados anteriormente.
- 7.- No se otorgarán anticipos del 0 % (cero por ciento) para inicio de obra y 0 % (cero por ciento) para compra de materiales y/o equipos de instalación permanente.
- 8.- Las proposiciones deberán presentarse en idioma español.
- 9.- La moneda en que deberán cotizarse las proposiciones será: unidades de moneda nacional.
- 10.- La contratista no podrá subcontratar ningún trabajo relacionado con esta licitación, de no ser indicado en las bases de la licitación o previa autorización por escrito de la convocante de acuerdo al Artículo 47 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal.
- 11.- Los interesados en la licitación deberán comprobar experiencia técnica, mediante la relación de contratos de obras relacionados con las mismas vigentes que tengan o hayan celebrado con la Administración Pública o con particulares para la ejecución de los trabajos similares a los concursados, comprobando documentalmente su cumplimiento a satisfacción de la contratante, tales como carátulas de contratos y actas de entrega-recepción; así como también currículum de la empresa y del personal técnico a su servicio relativo a las obras similares a las descritas en la licitación y capacidad financiera, administrativa y de control según la información que se solicita en las bases de la Licitación Pública Nacional.

- 12.- Los criterios generales para la adjudicación serán con base en los artículos 40 y 41 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal, efectuándose el análisis comparativo de las propuestas admitidas, se formulará el dictamen y se emitirá el fallo mediante el cual se adjudicará el contrato al concursante, que reuniendo las condiciones establecidas en la Ley y su Reglamento y solicitadas en las bases de la licitación, haya presentado la propuesta legal, técnica, económica financiera y administrativa que resulte ser la más conveniente y garantice satisfactoriamente el cumplimiento del contrato.
- 13.- El pago se hará mediante estimaciones de trabajos ejecutados, las cuales se presentarán por periodos máximos mensuales, acompañadas de la documentación que acredite la procedencia del pago.
- 14.- La forma de garantizar el cumplimiento del contrato será del 10% (diez por ciento) del monto total del contrato, incluye IVA, a favor de: Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México; mediante Póliza de Fianza expedida por Institución autorizada y de conformidad con la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal.
- 15.- Contra la resolución que contenga el fallo no procederá recurso alguno.

Ciudad de México a 27 de Junio de 2017.

(Firma)

**ING. EDUARDO ALFONSO ESQUIVEL HERRERA
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS
Y DESARROLLO URBANO
RESPONSABLE DE LA LICITACIÓN**

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
HEROICO CUERPO DE BOMBEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO
CONVOCATORIA 003/2017.

El Lic. Oscar Armando Peña Avendaño, Director Administrativo del Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente, en su Artículo 134, Artículo 20 Fracción V de La Ley del Heroico Cuerpo de Bomberos del Distrito Federal vigente y Artículos 27 Inciso a), 28, 30 fracción II, 32 de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal vigente, con la finalidad de conseguir mejores precios y condiciones de entrega por parte de los proveedores, convoca a los interesados en participar en la Licitación Pública Internacional para la Adquisición de **“Botas para Bombero ” y “Botas para misiones de Bombero”**, de conformidad con lo siguiente:

No. de licitación	Descripción		Costo de las bases	Fecha límite para adquirir bases	Junta de aclaraciones	Presentación de propuestas y apertura de sobres		Fallo
LPN/HCBCEMX/05/2017	“Botas para misiones de Bombero” y “Botas para Bombero”		\$2,500.00	05/07/2017 15:00 horas	05/07/2017 11:00 horas.	07/07/2017 11:00 horas.		12/07/2017 11:00 horas.
No. de requisición	Partida	Descripción				U.M.	Cantidad	
026/2017	01	Botas para misiones de Bombero				PAR	1200	
No. de requisición	Partida	Descripción				U.M.	Cantidad	
027/2017	02	Botas para Bombero				PAR	1560	

- No podrán participar los proveedores que se encuentren en cualquiera de los supuestos del artículo 39 de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal vigente.
- El importe de los bienes y servicios será cubierto con recursos fiscales, asignados para este propósito al Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México.
- Las bases de la licitación se encuentran disponibles para consulta en la Jefatura de la Unidad Departamental de Adquisiciones ubicada en Avenida San Antonio Abad, número 122, sexto piso, Colonia Tránsito, C.P. 06820, Delegación Cuauhtémoc, en la Ciudad de México, tel. 57-41-37-52, a partir del día de su publicación y hasta el día 05 de Julio de 2017, de las 10:00 a las 15:00 horas en días hábiles. La forma de pago es: en la convocante mediante cheque certificado o de caja, a favor del Heroico Cuerpo de Bomberos del Distrito Federal.
- Los eventos antes mencionados se llevarán a cabo en la sala de juntas de la Dirección General, ubicada en Avenida San Antonio Abad, número 122, sexto piso, Colonia Tránsito, C.P. 06820, Delegación Cuauhtémoc, en la Ciudad de México.
- El responsable de llevar a cabo la licitación es el C. **José Ángel Rodríguez Zúñiga**, Encargado del despacho de la Subdirección de Recursos Materiales y Servicios Generales del Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México.
- Los plazos señalados en esta convocatoria se computarán a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
- No se otorgará anticipo.

- Se convoca a fabricantes, comercializadores, distribuidores mayoristas, distribuidores, productores, empresas especializadas en el ramo de la confección de calzado, así como Sociedades Cooperativas constituidas legalmente.
- El idioma en que deberán presentarse las propuestas será: español.
- La moneda en que deberán cotizarse las propuestas será: pesos mexicanos.
- El calzado se entregarán en el almacén general del Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México, ubicado en Fray Servando Teresa de Mier Sin Número, Colonia Merced Balbuena, C.P. 15810, Delegación Venustiano Carranza, de lunes a viernes en horario de 09:00 a 18:00 horas.
- Plazo de entrega: Los bienes serán entregados como máximo al 31 de Diciembre de 2017.
- Ninguna de las condiciones contenidas en las Bases de Licitación, así como las propuestas presentadas por los licitantes, podrán ser negociadas.
- Las condiciones de pago son: 20 días naturales posteriores a la fecha de presentación de las facturas debidamente requisitadas.

Ciudad de México, a 26 de Junio de 2017

(Firma)

Lic. Oscar Armando Peña Avendaño.
Director Administrativo del Heroico Cuerpo de Bomberos de la Ciudad de México.

EDICTOS

“Año del Centenario de la Promulgación de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”

EDICTO

EN LOS AUTOS DEL **PROCEDIMIENTO DE INMATRICULACIÓN JUDICIAL**, promovido por **ALVARADO PÉREZ ROMÁN**, en contra de **MANUEL ALVARADO HERNÁNDEZ Y OTROS**, expediente **380/2017**. OBRA ENTRE OTRA LA SIGUIENTE CONSTANCIA QUE A LA LETRA DICE: -----

....**CIUDAD DE MÉXICO, DOCE DE MAYO DE DOS MIL DIECISIETE**....se provee el escrito inicial en los términos siguientes: Se tiene presentada a **ALVARADO PÉREZ ROMÁN**, por su propio derecho....Promoviendo el presente **PROCEDIMIENTO DE INMATRICULACIÓN JUDICIAL** del predio que refiere, con fundamento en los artículos 122 fracción III, el cual establece lo siguiente:...Así como con fundamento en los artículos 255 y 256 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, con relación con el 3047 del Código Civil, **se admite la demanda en la vía y forma propuesta.** Se ordena la elaboración del edicto a que se refiere el primer precepto invocado, debiendo de publicarse por **una sola vez en el Diario Oficial de la Federación, en el Boletín Judicial, en la Gaceta Oficial del Gobierno de la Ciudad de México, Sección Boletín Registral y en el Diario de México.** Constitúyase el C. Secretario Actuario adscrito a este Juzgado al domicilio materia del presente juicio, a efecto de verificar que se fijó el anuncio de proporciones visibles en la parte externa del inmueble de que se trata en el que se informe a las personas que puedan considerarse perjudicadas, a los vecinos y al público en general, la existencia del procedimiento de inmatriculación judicial en este órgano jurisdiccional respecto a ese inmueble. Haciendo de su conocimiento que además deberá contener el nombre del promovente y permanecer en el inmueble durante todo el trámite judicial, **apercibido que de no hacerlo se le impondrá una medida de apremio por desacato a un mandato judicial**....Se hace del conocimiento de las partes que el Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México, motivado por el interés de que las personas que tienen algún litigio cuenten con otra opción para solucionar su conflicto, proporciona los servicios de mediación a través de su Centro de Justicia Alternativa, dónde se les atenderá en forma gratuita, la mediación no es una asesoría jurídica. El Centro se encuentra ubicado en Av. Niños Héroes, Colonia Doctores, Delegación Cuauhtémoc, D.F. Código Postal 06500, con el teléfono 5134-1100 ext. 1460 y 2362. Servicio de Mediación Civil Mercantil: 5207-2584 y 5208-3349. mediación.civil.mercantil@tsjdf.gob.mx. Se hace del conocimiento de las partes que en un término de NOVENTA DIAS NATURALES contados a partir del auto que así lo ordene, serán destruidos los documentos base o prueba, así como del expediente con sus cuadernos que se hayan formado con motivo de la acción ejercitada, por lo que dentro del plazo concedido deberán solicitar su devolución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento del Sistema Institucional de Archivos del Poder Judicial de la Ciudad de México, aprobado por el Pleno del Consejo de la Judicatura de la Ciudad de México en Acuerdo General 22-02/2012. **Notifíquese.- Lo proveyó y firma el C. Juez Quincuagésimo de lo Civil de la Ciudad de México licenciado Alejandro Hernández Tlecuitl ante la C. Secretaria de Acuerdos “B” licenciada Adriana Catalina Casillas Montes, con quien actúa y da fe.-DOY FE.**-----

CIUDAD DE MÉXICO A 12 DE JUNIO DE 2017.

LA C. SECRETARIA DE ACUERDOS “B”

(Firma)

LIC. ADRIANA CATALINA CASILLAS MONTES.

EDICTOS

EDICTO

Que en los autos del juicio EJECUTIVO MERCANTIL, seguido por CSI LEASING MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V. en contra de GRUPO COMERCIALIZADOR PRODUCTIVO, S.A. DE C.V. Y OTRO, expediente número 1044/2015, el C. Juez Décimo Quinto de lo Civil, dicto los siguientes autos que a la letra dicen: - - - - -

México, Distrito Federal, a veintiséis de noviembre de dos mil quince. - - - - -

Con el escrito de cuenta y anexos que se acompañan, fórmese expediente y regístrese en el Libro de Gobierno bajo el número de partida que le corresponda y proceda la C. Secretaria de Acuerdos a guardar bajo su custodia en el Seguro del Juzgado el documento exhibido como base de la acción. Se tiene por presentado al C. JORGE IGNACIO CENICEROS HERNANDEZ en su carácter de apoderado legal de CSI LEASING MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V., personalidad que acredita y se le reconoce en términos de la copia certificada del testimonio 37,974.- DEMANDANDO EN LA VÍA EJECUTIVA MERCANTIL DE GRUPO COMERCIALIZADOR PRODUCTIVO, S.A. DE C.V. y del C. EURISACES IBARRA MERCADO.- El pago de la cantidad de \$102,743,048.46 (CIENTO DOS MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y TRES MIL CUARENTA Y OCHO PESOS 46/100 M.N.) por concepto de suerte principal más los accesorios legales que mencionan, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 150, 165, 170, 174 y demás relativos de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, y 1391, 1392, 1393, y demás relativos del Código de Comercio; 432 y demás relativos del Código Federal de Procedimientos Civiles, de aplicación supletoria a la materia mercantil, se admite la demanda a tramite en la vía y forma propuesta, en consecuencia, requiérase a la parte demandada por el pago inmediato de lo reclamado más accesorios legales, que se señalan en las prestaciones de la demanda y no haciéndolo procédase, al embargo de los bienes propiedad de la parte demandada, suficientes a garantizar la suerte principal y los accesorios legales correspondientes, poniendo estos en deposito de la persona que bajo su responsabilidad designe la parte actora en el acto de la diligencia. Hecho que sea el embargo emplácese al deudor en los términos del artículo 1396 del Código de Comercio, haciéndole entrega de las copias simples exhibidas de la demanda y de sus anexos correspondientes, debidamente selladas y cotejadas, y hágasele saber a la parte demandada que para contestar la demanda tiene OCHO DÍAS los que se computaran en términos del Artículo 1076 de este Código, para que comparezca el deudor ante este Juzgado a hacer paga llana de la cantidad demandada y las costas, o a oponer excepciones que tuviere para ello. Se tiene a los promoventes señalando como domicilio para oír y recibir toda clase de notificaciones, valores y documentos aún los de carácter personal, el que indican, y autorizando para los mismos efectos a los profesionistas que menciona.- Así mismo se le tiene autorizando en términos de lo dispuesto por el artículo 1069 párrafo tercero, del Código de Comercio, al profesionista: Licenciados KARLA LORENA GUEDEA PIÑA, a quien se le previene para que acredite ante éste Juzgado que se encuentra legalmente autorizado para ejercer la profesión de licenciado en derecho, debiendo exhibir su cédula profesional en las diligencias en que intervengan, y anotarse en el Libro de Registro de Cédulas Profesionales de éste Juzgado, en el entendido que el autorizado que no cumpla con lo anterior, perderá la facultad a que se refiere éste artículo en perjuicio de la parte que lo designó, y únicamente tendrá las que se indican en el penúltimo párrafo de éste artículo. Se tiene a los promoventes exhibiendo la documental en términos de su escrito inicial, de conformidad a lo dispuesto por el artículo 1061 de la fracción II a la V del Código de Comercio. Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 1401 del Ordenamiento legal multicitado, se les tiene ofreciendo las pruebas que precisan en el capitulo respectivo de su demanda, y su admisión correspondiente se reserva de acuerdo para el momento procesal oportuno. Como lo solicita el promovente se habilitan días y horas inhábiles de las seis a las siete horas y de las diecinueve a las veintidós horas de lunes a viernes y de las siete a las diecinueve horas sábados y domingos, para el efecto de que lleve a cabo el requerimiento ordenado en el presente auto- Y tomando en consideración que el domicilio del codemandado FISICO se encuentran fuera del ámbito competencial de este juzgado, con los insertos necesarios librese atento exhorto al C. JUEZ COMPETENTE EN HUIXQUILUCAN, ESTADO DE MÉXICO, para que en auxilio de las labores de éste Juzgado se sirva a cumplimentar el presente proveído, facultándose al C. Juez exhortado para que haga uso de los medios de apremio que estimen necesarios, bajo su más estricta responsabilidad y tengan por señalados nuevos domicilios, ordenen la inscripción del embargo en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, correspondiente de esas entidades, expidan copias certificadas y prevengan a los demandados para que señalen domicilio en ésta Ciudad de México, para oír y recibir notificaciones con el apercibimiento de Ley. Así mismo se faculta al C. Juez exhortado para que gire oficios, acuerde todo tipo de promociones, habilite días y horas inhábiles. Se otorga plenitud de jurisdicción al C. Juez exhortado, para el cumplimiento de lo ordenado y disponer que se practiquen cuantas diligencias

sean necesarias para el desahogo de lo solicitado, y que lo devuelvan directamente al exhortante una vez cumplimentado, por los conductos legales correspondientes, en términos del artículo 1072 párrafo séptimo, del Código de Comercio. Con la finalidad de evitar dilaciones en el trámite de exhortos y agilizar su diligencia, se solicitará a los órganos jurisdiccionales exhortantes que en el acuerdo que ordene la remisión de un exhorto, en todos los casos, se autorice al juez exhortado para que, de resultar necesario incompetente por razón de territorio o cuantía, pueda emitir los proveídos necesarios a fin de remitir la comunicación procesal al órgano jurisdiccional competente; lo anterior en razón del CONVENIO DE COLABORACIÓN QUE CELEBRAN, POR UNA PARTE EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL Y POR OTRA EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL ESTADO DE MÉXICO.- En términos de lo ordenado en el acuerdo plenario V-15/2008, emitido por el Consejo de la Judicatura del Distrito Federal, requiérase a las partes para que den cumplimiento a lo siguiente: “Con fundamento en lo dispuesto en los artículos 17 fracción I, inciso g), 38 y 39, segundo párrafo, de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Distrito Federal, se requiere al la parte actora para que en el término de TRES DÍAS, contados a partir de que surta efectos el presente proveído, y a la parte demandada en el mismo termino a partir de la fecha del emplazamiento, manifiesten su conformidad para publicar sus nombres y datos personales, en el entendido de que su omisión a desahogar dicho requerimiento, establecerá su negativa para que dicha información sea pública.”- Para los Juzgados civiles, familiares y de paz civil: “Se hace del conocimiento de las partes que el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, motivado por el interés de que las personas que tienen algún litigio cuenten con otra opción para solucionar su conflicto, proporciona los servicios de mediación a través de su Centro de Justicia Alternativa, donde se les atenderá en forma gratuita, la mediación no es asesoría jurídica.- El centro se encuentra ubicado en Av. Niños Héroes 133, Colonia Doctores delegación Cuauhtémoc, D.F. Código postal 06500, con el teléfono 5134-11-00 exts. 1460 y 2362.- Servicio de Mediación Civil Mercantil: 5207-25-84 y 5208-33-49. mediación.civil.mercanti@tsjdf.gob.mx. - Lo anterior con fundamento en lo dispuesto en los artículos 2, 5, 6 párrafos primero y segundo y 9 fracción VII de la Ley De Justicia Alternativa del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal”.- Atento a lo dispuesto por el REGLAMENTO DEL SISTEMA INSTITUCIONAL DE ARCHIVOS DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA Y DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA DEL DISTRITO FEDERAL, se hace del conocimiento de las partes el contenido del artículo 28, que a la letra dice: “En asuntos nuevos el juzgador, en el auto admisorio que se sirva dictar, en el expediente, hará del conocimiento de las partes que una vez que concluya el asunto, se procederá a la destrucción del mismo, en el termino que señala en el tercer párrafo de este artículo.” –“Las partes interesadas que hayan presentado pruebas, muestras y documentos en los juicios ya concluidos y se ordene su destrucción deberán acudir al juzgado en el que se radico el juicio a solicitar la devolución de sus documentos, dentro del termino de seis meses contados a partir de la respectiva modificación.” y en términos de lo dispuesto por el artículo 30 del ordenamiento mencionado: “los juzgadores tendrán la obligación de resguardar copia certificada de la resolución que se sirvan emitir con relación al expediente a destruir.”.-Notifíquese.- Lo proveyó y firma el C. Juez Décimo Quinto de lo Civil Maestro Alejandro Rivera Rodríguez, ante la C. Secretaria Conciliadora Maestra Rosario Ballesteros Uribe, en funciones de Secretaria de Acuerdos “B” por Ministerio de Ley, con quien actúa y da fe. -----

----- DOS FIRMAS -----

Ciudad de México, a veinticuatro de noviembre de dos mil dieciséis. -----

Agréguese a sus autos el escrito de cuenta de la parte actora, y como lo solicita con fundamento en lo dispuesto por el artículo 1070 Código de Comercio, se ordena emplazar al codemandado GRUPO COMERCIALIZADOR PRODUCTIVO, S.A. DE C.V., y EURISACES IBARRA MERCADO, por medio de EDICTOS, en términos del auto de exequendo de fecha veintinueve de octubre de dos mil nueve, los que deberán publicarse por TRES VECES CONSECUTIVAS en el periódico DIARIO IMAGEN y en la GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL, haciéndole saber que deberá presentarse dentro del término de SESENTA DÍAS a contestar la demanda instaurada en su contra y que se encuentran a su disposición las copias de traslados correspondientes en la Secretaria “B”, dejando sin efecto el término que se señaló en el auto exequendo antes citado. Notifíquese. Lo proveyó y firma el C. Juez Décimo Quinto de lo Civil Maestro Alejandro Rivera Rodríguez, ante la C. Secretaria Conciliadora Maestro Rosario Ballesteros Uribe, en funciones de Secretaria de Acuerdos “B” por Ministerio de Ley, quien autoriza y da fe. -----

----- DOS FIRMAS -----

Ciudad de México, a veintiuno de febrero de dos mil diecisiete. -----

Agréguese a sus autos el escrito de cuenta de la parte actora, y como lo solicita se aclara que, el emplazamiento por edictos ordenado por fecha veinticuatro de noviembre del año pasado, es en cumplimiento al auto de exequendo de fecha veintiséis de noviembre de dos mil quince, y no como erróneamente se dijo, veintinueve de octubre de dos mil nueve, aclaración que se hace para los efectos legales a que haya lugar.- Notifíquese. Lo proveyó y firma el C. Juez Décimo Quinto de lo Civil Maestro Alejandro Rivera Rodríguez, ante la C. Secretaria Conciliadora Maestra Rosario Ballesteros Uribe, en funciones de Secretaria de Acuerdos “B” por Ministerio de Ley, quien autoriza y da fe. Doy fe. -----

-----DOS FIRMAS-----

Ciudad de México, a 28 de febrero de 2017.

LA C. SECRETARIA CONCILIADORA EN FUNCIONES DE SECRETARRIA

DE ACUERDOS “B” POR MINISTERIO DE LEY

(Firma)

MTRA. ROSARIO BALLESTEROS URIBE

EMPLAZAMIENTO POR EDICTO

En el Juicio de Nulidad promovido por Formadora de Equipos, S.A. de C. V., en contra de la autoridad denominada **COORDINADOR JURÍDICO DEL INSTITUTO DE VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO**, bajo el número de expediente V-55515/2015, se demandó la nulidad de la resolución de fecha tres de junio de dos mil quince, en relación al inmueble ubicado en Boulevard Adolfo Ruiz Cortines, número 3351, Colonia San Jerónimo Lídice, Delegación Magdalena Contreras; mediante acuerdo de fecha once de mayo de dos mil diecisiete, se ordenó emplazar por edictos a **SALUD Y FUERZA, S.A. DE C.V.**, Tercero Interesado en el presente juicio, por tanto con apoyo en lo dispuesto en el artículo 122 fracción II del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, de aplicación supletoria a la Ley Orgánica del Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal de conformidad con su artículo 39, se procede a **EMPLAZAR** al citado tercer perjudicado por medio de edictos, mismos que deberán publicarse por **TRES VECES DE TRES EN TRES DÍAS** en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, Tesorería y en el periódico “El Diario de México”, haciéndole saber al tercero interesado, que tienen un término de **TREINTA DÍAS**, para contestar la demanda de nulidad, mismos que se contarán a partir de la última publicación, quedando a su disposición las copias simples para el traslado correspondiente, en esta Quinta Sala Ponencia Quince.

CDMX, A 16 DE JUNIO DE 2017

ATENTAMENTE

(Firma)

LIC. LAURA GARCÍA BAUTISTA

SECRETARIA DE ACUERDOS DE LA QUINTA

SALA ORDINARIA PONENCIA QUINCE DEL TRIBUNAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO



**GACETA OFICIAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

AVISO

PRIMERO. Se da a conocer a la Administración Pública de la Ciudad de México; Tribunal Superior de Justicia y Asamblea Legislativa; Órganos Autónomos en la Ciudad de México; Dependencias y Órganos Federales; así como al público en general, los requisitos que habrán de contener los documentos para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, siendo los siguientes:.

1. El documento a publicar deberá presentarse ante la Unidad Departamental de Publicaciones para su revisión, autorización y según el caso, cotización **con un mínimo de 4 días hábiles de anticipación a la fecha en que se requiera sea publicado, esto para el caso de las publicaciones ordinarias, si se tratase de las inserciones urgentes a que hace referencia el Código Fiscal del Distrito Federal, estas se sujetarán a la disposición de espacios que determine la citada Unidad Departamental**, esto en el horario de 9:00 a 13:30 horas, acompañado de la solicitud de inserción dirigida al titular de la Dirección General Jurídica y de Estudios Legislativos.

El documento a publicar tendrá que presentarse en original legible y debidamente firmado, señalando el nombre y cargo de quien lo suscribe, asimismo, deberá ser rubricado en todas las fojas que lo integren.

2. Tratándose de documentos que requieran publicación consecutiva, se anexarán tantos originales o copias certificadas como publicaciones se requieran.

3. La información a publicar deberá ser grabada en disco compacto, siendo un archivo generado en procesador de texto Microsoft Word en cualquiera de sus versiones, con las siguientes especificaciones:

- I. Página tamaño carta;
- II. Márgenes en página vertical: Superior 3, inferior 2, izquierdo 2 y derecho 2;
- III. Márgenes en página horizontal: Superior 2, inferior 2, izquierdo 2 y derecho 3;
- IV. Tipo de letra Times New Roman, tamaño 10;
- V. Dejar un renglón como espacio entre cada párrafo, teniendo interlineado sencillo;
- VI. No incluir ningún elemento en el encabezado o pie de página del documento;
- VII. Presentar los Estados Financieros o las Tablas Numéricas en tablas generadas en Word;
- VIII. Rotular el disco con el título del documento;
- IX. No utilizar la función de Revisión o control de cambios, ya que al insertar el documento en la Gaceta Oficial, se generarán cuadros de dialogo que interfieren con la elaboración del ejemplar;
- X. No utilizar numeración o incisos automáticos, así como cualquier función automática en el documento; y
- XI. La fecha de firma del documento a insertar deberá ser anterior a la fecha de publicación

Es importante destacar que la ortografía y contenido de los documentos publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México son de estricta responsabilidad de los solicitantes.

4. La cancelación de publicaciones en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, deberá solicitarse por escrito, con 3 días hábiles de anticipación a la fecha de publicación, para el caso de publicaciones ordinarias, si se trata de publicaciones urgentes, será con al menos un día de antelación a la publicación, en el horario establecido en el segundo numeral de este aviso.

SEGUNDO. Se hace del conocimiento de la Administración Pública de la Ciudad de México; Tribunal Superior de Justicia y Asamblea Legislativa; Órganos Autónomos en la Ciudad de México; Dependencias y Órganos Federales; así como al público en general, que a partir de la primera emisión que se efectuó a partir del 2 de febrero de 2016, de este Órgano de Difusión Oficial, la Época inserta en el Índice será la Décima Novena.

TERCERO. Se hace del conocimiento de la Administración Pública de la Ciudad de México; Tribunal Superior de Justicia y Asamblea Legislativa; Órganos Autónomos en la Ciudad de México; Dependencias y Órganos Federales; así como al público en general, que la publicación de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México se realizará de lunes a viernes, en días hábiles, pudiéndose habilitar, a juicio de esta Dirección General Jurídica y de Estudios Legislativos, tantos números extraordinarios como se requieran, así como emitir publicaciones en días inhábiles para satisfacer las necesidades del servicio.

AVISO IMPORTANTE

Las publicaciones que aparecen en la presente edición son tomadas de las fuentes (documentos originales), proporcionadas por los interesados, por lo que la ortografía y contenido de los mismos son de estricta responsabilidad de los solicitantes.



**GACETA OFICIAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**



GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DIRECTORIO

Jefe de Gobierno de la Ciudad de México
MIGUEL ÁNGEL MANCERA ESPINOSA

Consejero Jurídico y de Servicios Legales
MANUEL GRANADOS COVARRUBIAS

Directora General Jurídica y de Estudios Legislativos
CLAUDIA LUENGAS ESCUDERO

Director de Legislación y Trámites Inmobiliarios
FLAVIO MARTÍNEZ ZAVALA

Subdirector de Estudios Legislativos y Publicaciones
EDGAR OSORIO PLAZA

Unidad Departamental de Publicaciones y Trámites Funerarios

INSERCIONES

Plana entera.....	\$ 1,824.00
Media plana.....	981.00
Un cuarto de plana	610.70

Para adquirir ejemplares, acudir a la Unidad de Publicaciones, sita en la Calle Candelaria de los Patos s/n, Col. 10 de Mayo, C.P. 15290, Delegación Venustiano Carranza.

Consulta en Internet
www.consejeria.cdmx.gob.mx

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
IMPRESA POR “CORPORACIÓN MEXICANA DE IMPRESIÓN”, S.A. DE C.V.,
CALLE GENERAL VICTORIANO ZEPEDA Núm. 22, COL. OBSERVATORIO C.P. 11860.
TELS. 55-16-85-86 y 55-16-81-80

(Costo por ejemplar \$42.00)