

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018

EDGAR OSWALDO TUNGÜÍ RODRÍGUEZ, Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 6, 15, fracción V; 16, fracciones III, IV y VII; de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal; artículos 24 y 25 de la Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente; y artículos 10, fracción II; 20, 35, y 37 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal; y

CONSIDERANDO

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

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 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 de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, acorde a lo establecido en la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, y por lo anterior se da a conocer el siguiente:

ACUERDO

PRIMERO.- Se da a conocer el Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal 2013-2018.

SEGUNDO.- La Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal 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 mismo que derivan del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018.

TERCERO.- Los alcances establecidos en el presente Programa Institucional de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal, estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, 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 Obras y Servicios del Distrito Federal, y 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 de la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal 2013-2018, y reportarán los resultados obtenidos con base en las metas e indicadores correspondientes.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

SEGUNDO.- El presente *Programa Institucional* entrará en vigor el día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Dado en la Ciudad de México, a los 17 días del mes de diciembre de dos mil quince.- **El Secretario de Obras y Servicios del Distrito Federal; Edgar Oswaldo Tungüí Rodríguez.- Firma.**

PROGRAMA INSTITUCIONAL DE LA SECRETARÍA DE OBRAS Y SERVICIOS DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018

ÍNDICE

Presentación
Marco normativo
Introducción
Misión, visión y objetivo
Alineación al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013 - 2018
Vinculación al Programa Sectorial de Salud
Eje 1, Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
Área de Oportunidad 2, Salud
Infraestructura para la Salud
Vinculación al Programa Sectorial de Educación y Cultura
Eje 1, Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
Área de Oportunidad 3, Educación
Infraestructura para la Educación
Vinculación al Programa Sectorial Ambiental y de Sustentabilidad
Eje 3, Desarrollo Económico Sustentable
Área de Oportunidad 2, Calidad del Aire y Cambio Climático
Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura
Área de Oportunidad 7, Residuos Sólidos
Vinculación al Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018
Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura
Área de Oportunidad 2, Espacio Público
Vinculación al Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018
Eje Estratégico 2: Calles para Todos
Área de Oportunidad 3, Transporte Público
Vinculación al Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013-2018
Eje Estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte
Siglas y acrónimos

PRESENTACIÓN

La Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) se crea el 29 de diciembre de 1972 de conformidad con las modificaciones efectuadas en esa fecha a la hoy extinta Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal, debido a la necesidad de contar con una instancia que le proporcionaría al Titular de la Administración Pública Local los elementos, la asistencia y el auxilio adecuados para enfrentar el desafío de una labor cada vez más amplia y compleja.

Además, atendiendo lo dispuesto en los artículos 16 y 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, así como en los artículos 57, 58, 60, 60 TER y 60 QUATER del Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal, esta dependencia es la responsable de normar en materia de obras públicas y servicios urbanos, teniendo como prioridad coadyuvar con la calidad y oportunidad en la prestación de los servicios que ofrece el Gobierno del Distrito Federal. Asimismo, se ha dado énfasis a la elaboración de estudios y proyectos de carácter metropolitano de mediano y largo plazo, con objeto de garantizar la continuidad y oportunidad de las obras y acciones a realizar.

De esta forma, las políticas en materia de obras y servicios se han enfocado en tres grandes líneas de acción, la construcción de nueva infraestructura urbana, su consecuente mantenimiento para conservar su nivel de operación y la prestación eficiente de los servicios urbanos.

La última modificación a la estructura orgánica de la SOBSE data del 1 de julio de 2014, como resultado del compromiso de poner a disposición de los habitantes de la Ciudad de México los servicios, infraestructura y equipamiento para mejorar sus condiciones de vida, atendiendo los principios de austeridad, racionalidad y disciplina presupuestal.

Actualmente, la dependencia se conforma de la siguiente manera:

- Un Secretario de Obras y Servicios
- Cinco Direcciones Generales:

Dirección General de Obras Públicas (DGOP)
Dirección General de Servicios Urbanos (DGSU)
Dirección General de Proyectos Especiales (DGPE)
Dirección General de Obras Concesionadas (DGOC)
Dirección General de Servicios Técnicos (DGST)

Esta reorganización permite una mejor distribución de responsabilidades y líneas de mando, que proporcionan al titular y a los directores generales, mayor eficiencia en el ejercicio de sus funciones para la atención de los asuntos de su competencia, en beneficio de quienes habitan y visitan la Ciudad de México.

MARCO NORMATIVO

El presente Programa Institucional se elaboró en apego a la normatividad establecida en la materia que a continuación se reproduce:

- a. Estatuto de Gobierno del Distrito Federal
- b. Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal
- c. Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal
- d. Ley de Presupuesto y Gasto Eficiente del Distrito Federal
- e. Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal
- f. Acuerdo por el que se emite el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (PGDDF) 2013-2018
- g. 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
- h. Guía Metodológica para el Desarrollo de los Componentes de los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

INTRODUCCIÓN

De conformidad con lo establecido por los artículos 32 y 35 de la Ley de Planeación del Desarrollo del Distrito Federal, los Lineamientos para la Elaboración, Aprobación, y Seguimiento a los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, publicados en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 11 de diciembre de 2013, y la Guía Metodológica para el Desarrollo de los Componentes de los Programas Derivados del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018, que tiene por objeto proporcionar soporte metodológico para la aplicación de los referidos Lineamientos, la SOBSE presenta su Programa Institucional 2013-2018.

En primera instancia, habría que repasar que un Programa Institucional se define como el documento programático que funge como instrumento de planeación, coordinación, monitoreo y evaluación que desagrega el contenido de los Programas Sectoriales en objetivos y metas de mediano y corto plazo de un ente público. Éste contendrá las políticas públicas que consideran las estrategias de intervención gubernamental instrumentadas de manera coordinada, diseñadas con la finalidad de atender problemas o Áreas de Oportunidad plasmadas en el PGDDF 2013-2018 para cumplir las metas y aplicar de manera más eficiente los recursos públicos en la consecución de objetivos.

En este sentido, nuestro Programa Institucional 2013-2018 se encuentra estrechamente vinculado con el PGDDF 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.

Nuestro Programa Institucional 2013-2018 en apego a la referida Guía Metodológica, contiene información que se proporcionó, en su oportunidad, a los entes públicos con los que se trabajó de manera estrecha en la elaboración de sus Programas Sectoriales.

De esta manera, la SOBSE retomó las actividades en el ámbito de sus competencias y atribuciones que fueron aportados para la integración de los siguientes Programas Sectoriales:

- Programa Sectorial de Salud 2013 - 2018
- Programa Sectorial de Educación y Cultura 2013 - 2018
- Programa Sectorial Ambiental y de Sustentabilidad 2013 - 2018
- Programa Integral de Movilidad (PIM) 2013 - 2018 (antes Programa Integral de Transportes y Vialidad)
- Programa Sectorial de Desarrollo Económico y Empleo 2013 - 2018

El Programa Institucional de la SOBSE 2013 - 2018 se encuentra conformado con la siguiente estructura:

- Diagnóstico
- Meta Sectorial
- Objetivos
- Metas
- Políticas Públicas que el ente desarrollará en el corto y mediano plazo
- Indicadores

Se tomaron en cuenta metas sectoriales y algunos apartados de los diagnósticos de dichos programas, toda vez que los mismos fueron ampliados respecto de los contenidos en el PGDDF 2013-2018, rescatando solamente los elementos que hayan sido aportados por la SOBSE.

Asimismo, se tomaron en cuenta los objetivos de los programas sectoriales en los que tuvo injerencia la SOBSE y sirvieron de punto de partida para integrar las metas de nuestro Programa Institucional, así como orientar nuestra contribución en la instrumentación de las políticas públicas para el cumplimiento de los Programas Sectoriales.

Nuestras metas institucionales se establecieron a partir de las metas sectoriales y se precisaron en función de las atribuciones, proyecciones y recursos asignados al ente.

Asimismo, se plasmaron las políticas públicas que instrumentará la dependencia para la consecución de sus objetivos, tomando como punto de partida las políticas públicas que se fijaron en los programas sectoriales en los que participamos de manera relevante, retomando solo aquellas que encuadraron en el ámbito de nuestra competencia.

Finalmente, se desarrollaron indicadores de resultados para las metas plasmadas en nuestro Programa Institucional, es decir, los instrumentos que permitirán a la Coordinación General de Modernización Administrativa monitorear y evaluar el cumplimiento de metas de nuestro Programa Institucional.

MISIÓN

Definir, establecer y aplicar la normatividad de obras públicas y servicios urbanos; los proyectos y construcción de las obras públicas en general, coadyuvando a mejorar la calidad de vida de la población.

VISIÓN

Planear, proyectar, construir, supervisar, mantener y operar las obras que conforman los sistemas troncales, a partir de los cuales se prestan los servicios necesarios a la población, con un enfoque integral y una visión metropolitana.

OBJETIVO

Aplicar responsable y eficientemente los recursos acorde a las necesidades de equipamiento urbano, obras viales y para el transporte, así como los servicios públicos requeridos, siendo imprescindible orientar estos a la realización de obras en zonas de la ciudad en que se atiende la demanda de servicios y beneficiar al mayor número de habitantes de manera permanente.

ALINEACIÓN AL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018

Nuestro Programa Institucional 2013-2018, se encuentra estrechamente vinculado al PGDDF 2013-2018 en los siguientes ejes y áreas de oportunidad:

Eje 1, Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
Área de Oportunidad 2, Salud
Área de Oportunidad 3, Educación

Eje 3, Desarrollo Económico Sustentable
Área de Oportunidad 2, Calidad de Aire y Cambio Climático

Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura
Área de Oportunidad 2, Espacio Público
Área de Oportunidad 3, Transporte Público
Área de Oportunidad 7, Residuos Sólidos

VINCULACIÓN AL PROGRAMA SECTORIAL DE SALUD

Eje 1, Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
Área de Oportunidad 2, Salud
Infraestructura para la Salud

Diagnóstico

El Distrito Federal, al igual que el resto del país, presenta una transición epidemiológica que se caracteriza por el predominio cada vez mayor de enfermedades crónico-degenerativas. De acuerdo a la Agenda Anual 2011, publicada por la Secretaría de Salud del Distrito Federal, las primeras cinco causas de defunción en el Distrito Federal fueron en 2010: enfermedades del corazón, tumores malignos, diabetes mellitus, accidentes y cirrosis y otras enfermedades crónicas del hígado. La atención de enfermedades crónico-degenerativas en los hospitales del Distrito Federal casi se triplicó entre el 2000 y el 2011. En el año 2000 fueron atendidas 183 mil personas por enfermedades como diabetes y enfermedades cardiovasculares; sin embargo, para 2011 la cifra aumentó a 516 mil personas. En la actualidad prevalecen algunas dificultades en el acceso a los servicios de salud, por lo que las instituciones que ofrecen atención socio-sanitaria deben continuar fortaleciéndose para otorgar servicios con los criterios de universalidad, equidad y sin discriminación hacia las personas en situación de vulnerabilidad.

Por su magnitud y trascendencia, el cáncer de mama y el cérvico-uterino son problemas de salud pública prioritarios. De acuerdo con la Agenda 2011 de la Secretaría de Salud del Distrito Federal, los tumores malignos derivados de dichas enfermedades fueron la tercera causa de mortalidad general en mujeres durante 2010, con tasas de 14.5 y 6.5 por cada 100 mil mujeres. Con el envejecimiento de la población y una mayor exposición a los factores de riesgo, cobrarán mayor relevancia.

El embarazo y la maternidad adolescentes siguen siendo un problema que reclama atención. La tendencia reciente de infecciones por el Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) muestra que más del 50 por ciento de las nuevas infecciones por VIH se produce en jóvenes de 10 a 24 años, con un incremento acelerado entre las mujeres. Sumado a lo anterior, un aspecto de salud pública que se debe atender es el relativo a los trastornos mentales, el cual no se presenta de igual manera ni en la misma magnitud entre mujeres y hombres. Se estima que la prevalencia de estos trastornos aumente por efecto de los factores de riesgo como la pobreza, la violencia, el abuso en el consumo de drogas y el envejecimiento de la población, entre otros.

Finalmente, si bien se aprobó la Ley que establece el Acceso Gratuito a los Servicios Médicos y Medicamentos a las Personas Residentes en el Distrito Federal que carecen de Seguridad Social Laboral, aún existe desigualdad en el acceso al tratamiento requerido y a los beneficios del sistema de salud, lo que obedece a un modelo de gestión que carga sobre las personas usuarias de los servicios de salud y sus familias la mayor parte del costo de la enfermedad. Este problema se incrementa cuando no se pertenece a una institución de seguridad social, que es el caso de más de la mitad de la población capitalina.

Meta Sectorial

Ampliar la cobertura de los servicios de atención médica para garantizar el derecho a la salud, independientemente de la situación económica, laboral o legal de las personas; con énfasis en la población de zonas de bajo índice de desarrollo social, articulando una respuesta integral y funcional con la participación de todas las instituciones del Sistema de Salud del Distrito Federal; a través de 3 mil acciones de promoción de la salud, 45 millones de atenciones a la salud, 20 mil visitas de verificación sanitaria y 600 mil acciones para lograr el ejercicio pleno y universal del derecho a la salud, mediante acciones de formación y capacitación, implementación de un Sistema de Administración Médica e Información Hospitalaria con Expediente Clínico Electrónico, desarrollo de actividades de turismo en salud, así como el fortalecimiento del sistema de referencia y contrarreferencia, garantizando el acceso y la calidad de la atención a la salud.

Objetivo 1

Mejorar y ampliar la infraestructura en salud para elevar la calidad de los servicios y extender la cobertura de la atención de sus habitantes, con el propósito de poner en marcha un programa para la construcción de hospitales y de clínicas de alta especialidad, así como la remodelación y atención a diversos centros de salud.

Meta 1

La SOBSE pondrá en marcha un programa de construcción y mantenimiento en materia de salud, que permita la construcción de una Clínica de Especialidad del VIH, la ampliación del Hospital General de Iztapalapa, la ampliación y remodelación de la clínica de la columna y servicios de medicina física y rehabilitación del Hospital General La Villa, así como la rehabilitación y/o mantenimiento de al menos 9 Centros de Salud al ejercicio 2018.

Políticas Públicas

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con la Secretaría de Salud del Distrito Federal, llevará a cabo la construcción, mantenimiento mayor y en su caso, la rehabilitación de la infraestructura pública para la salud en la Ciudad de México.

Indicador

Nº de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base del Indicador	Meta del Indicador	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
1	PS.II	Poner en marcha un programa de construcción y mantenimiento en materia de salud, que permita la construcción de una Clínica de Especialidad del Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH), la ampliación del Hospital General de Iztapalapa, la ampliación y remodelación de la clínica de la columna y servicios de medicina física y rehabilitación del Hospital General La Villa, así como la rehabilitación y/o mantenimiento de al menos 9 Centros de Salud, al 2018	Porcentaje de obras de infraestructura para la salud terminadas y puestas en servicio	$\frac{\text{(Número de obras de infraestructura para la salud terminadas al periodo/Total de obras de infraestructura para la salud programadas al 2018)} * 100}{100}$	Medir el cumplimiento del programa de construcción y mantenimiento en materia de salud en la presente Administración	%	33% del año 2014 $(4/12) * 100$	100% $(12/12) * 100$	Anual	2018	Dirección General de Obras Públicas	Resultados

Meta Sectorial

Establecer programas y promover acciones interinstitucionales con las delegaciones políticas, organizaciones comunitarias y de la sociedad civil, para la sanidad, correcta atención y bienestar de los animales, a través de la realización de 5 mil acciones de promoción dirigidas a la población en general y al personal encargado de su atención, aplicación de 7 millones de dosis de vacunas a perros y gatos, 320 mil esterilizaciones, 1 millón 200 mil acciones de difusión y 1,400 acciones de mejora de los servicios, enfatizando el trato responsable, digno y respetuoso, así como el cuidado y manejo veterinario adecuado de los animales.

Objetivo 2

Construir infraestructura para promover la sanidad, correcta atención y bienestar de los animales.

Meta 1

La SOBSE llevará a cabo la construcción y puesta en servicio del primer Hospital Público Veterinario de la Ciudad de México en el periodo 2013 - 2015.

Políticas Públicas

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con la Secretaría de Salud del Distrito Federal, llevará a cabo la construcción Hospital Veterinario de la Ciudad de México, especializado en la atención de especies canina y felina.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
2	PS.II	Llevar a cabo la construcción y puesta en servicio del primer Hospital Público Veterinario de la Ciudad de México en el periodo 2013-2015	Porcentaje de avance en la construcción del primer Hospital Público Veterinario de la Ciudad de México	Porcentaje de avance en la construcción del primer Hospital Público Veterinario de la Ciudad de México al periodo	Medir el grado de avance en la construcción del primer Hospital Público Veterinario de la Ciudad de México	%	0% del Año 2013	100%	Anual	2015	Dirección General de Obras Públicas	Resultados

VINCULACIÓN AL PROGRAMA SECTORIAL DE EDUCACIÓN Y CULTURA

Eje 1, Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano
Área de Oportunidad 3, Educación
Infraestructura para la Educación

Diagnóstico

En el Distrito Federal están registrados un total de 2'813,118 estudiantes, 49.7 por ciento mujeres y 50.3 por ciento hombres, de los que el 61.0 por ciento corresponde a educación básica y el 39.0 por ciento a niveles medio-superior y superior. El grado promedio de escolaridad de la entidad es de 10.6 años, el más alto a nivel nacional, cuya media es 8.8 años. Tiene, además, el más bajo porcentaje de analfabetismo (1.9 por ciento, siendo el promedio nacional de 6.4 por ciento en 2010).

El Distrito Federal ocupa el primer lugar en cobertura de secundaria, educación media-superior, profesional técnico y bachillerato. Para el fin de ciclo 2011-2012, en primaria se tuvo una eficiencia terminal del 96.4 por ciento y una deserción de 0.7 por ciento, mientras que en educación secundaria esas cifras fueron de 83.8 por ciento y de 5.6 por ciento, respectivamente, lo que indica la existencia de grupos significativos de la población que no alcanzan la instrucción básica. En educación media-superior se agudizan los problemas de eficiencia terminal (49.3 por ciento) –el más bajo a nivel nacional- y de deserción (18.2 por ciento), lo que ubica al Distrito Federal en el lugar 31 entre las entidades federativas. Existe en este nivel desvinculación entre educación formal e informal y entre las instituciones que la ofertan y las instituciones de educación superior, los centros de investigación y el aparato productivo de la Ciudad. Lo anterior representa un problema importante dado el carácter obligatorio de este nivel de estudios.

El Gobierno del Distrito Federal está a cargo del Instituto de Educación Media Superior (IEMS) que es un organismo público descentralizado, mientras que la Universidad de la Ciudad de México es un ente autónomo. No obstante, hasta ahora no existe una instancia de coordinación que permita un mayor avance en la calidad y cobertura de este nivel educativo.

Meta Sectorial

Incrementar en al menos 40.0 por ciento la cantidad de acciones institucionales de los integrantes del sector, en el marco de las facultades y ámbitos de competencia del Gobierno del Distrito Federal, cuyos componentes estén orientados a elevar con efectividad y eficiencia los resultados de aprendizaje significativo de las escuelas e instituciones educativas públicas de la Ciudad de México en los siguientes cuatro años.

Objetivo

Brindar a los jóvenes más opciones de educación en atención a la necesidad de abatir el rezago en la oferta de espacios educativos de nivel medio superior.

Meta

La SOBSE edificará las instalaciones de al menos tres nuevos planteles de nivel medio superior y ampliación de otro más que se ubicarán en las delegaciones Álvaro Obregón, Iztapalapa y Venustiano Carranza en el periodo 2013 - 2018.

Políticas Públicas

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con el IEMS de la Secretaría de Educación del Distrito Federal, llevará a cabo la construcción y ampliación de planteles de educación media superior, con el propósito de incrementar la capacidad para albergar a un mayor número de matrícula de estudiantes.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
3	PS.III	Edificar las instalaciones de al menos tres nuevos planteles de nivel medio superior que se ubicarán en las delegaciones Álvaro Obregón, Iztapalapa y Venustiano Carranza, en el periodo 2013-2018	Porcentaje de obras de infraestructura para la educación media superior terminadas y puestas en servicio	$(\text{Número de obras de infraestructura para educación media superior terminadas y puestas en servicio al periodo} / \text{Total de obras de infraestructura para educación media superior programadas al 2018}) * 100$	Medir el cumplimiento del programa de construcción de infraestructura en materia educativa de nivel medio superior	%	66% del año 2014 (2/3)*100	100% (3/3)*100	Anual	2018	Dirección General de Obras Públicas	Resultados

VINCULACIÓN AL PROGRAMA SECTORIAL AMBIENTAL Y DE SUSTENTABILIDAD**Antecedentes**

La Ciudad de México ha experimentado dos procesos importantes relacionados con el desarrollo sustentable, las variaciones del clima y los cambios ambientales inducidos por las actividades antropogénicas en la Ciudad, que disminuyen la calidad de vida de su población. Estos procesos requieren aumentar la capacidad de respuesta para amortiguar y restablecer el equilibrio ambiental y de sustentabilidad. Para ello, es necesario considerar las dimensiones social, cultural, económica y política, vinculando las distintas acciones de gestión gubernamental.

El Gobierno del Distrito Federal ha iniciado un trabajo en la presente administración para el aprovechamiento integral y eficiente de los recursos naturales para delinear un proyecto de sustentabilidad que le permita a la ciudad ser competitiva. El sector ambiental y de sustentabilidad atiende los principales problemas de la ciudad con una nueva gobernanza ambiental que busca no sólo resolver problemas existentes si no prevenir riesgos futuros, a través del trabajo coordinado con distintas Secretarías y entidades de gobierno, poniendo énfasis en 4 áreas de oportunidad, de las cuales, la SOBSE participa en los temas relacionados a la calidad de aire y cambio climático y residuos sólidos.

Uno de los problemas en la ciudad de México son las afectaciones en la calidad del aire, tan solo en el 2012 se emitieron 30.7 millones de toneladas de equivalentes de bióxido de carbono. El 80.0 por ciento de estas emisiones corresponde al consumo de energía en forma de combustibles fósiles y de electricidad, siendo el sector transporte la principal fuente de emisiones de la ciudad. Procesos como este alrededor del mundo derivan en variaciones del clima y eventos hidrometeorológicos extremos que se traducen en un aumento de la vulnerabilidad de la población.

Otro tema relacionado con el deterioro ambiental de la ciudad, es la generación de residuos sólidos, con aproximadamente 12,740 toneladas diarias, ya que su manejo es complejo y ha evolucionado paralelamente con la urbanización, crecimiento económico e industrialización. Para revertir esta situación además de conocer los aspectos técnicos del manejo de los residuos, es necesario instrumentar conceptos relacionados al financiamiento de los servicios, enfoques de descentralización, factores relacionados con la salud, ambiente, vulnerabilidad de los sectores marginales, así como de educación y participación comunitaria.

Las dos áreas de oportunidad mencionadas en este Programa Institucional, buscan contribuir para que la Ciudad de México transite de una administración pobre en el servicio de alumbrado a una plataforma uniforme, con calidad estándar, con buenos niveles de iluminación, con ahorros en el consumo de energía mediante la modernización de la infraestructura y la incorporación de tecnologías de vanguardia; el propósito es colocar a la Ciudad de México como una Metrópoli con condiciones similares a las más desarrolladas en el mundo en esta materia.

Por otra parte, en el tema del manejo de los residuos sólidos, queremos llegar al 2018 a tener una ciudad más limpia, más consciente y convencida de las ventajas que tiene el aprovechar, reciclar y valorizar los residuos sólidos urbanos. En síntesis, que los residuos sólidos dejen de ser basura para convertirse en una fuente de recursos, de materiales y de energía.

Eje 3, Desarrollo Económico Sustentable

Área de Oportunidad 2, Calidad del Aire y Cambio Climático

Diagnóstico

A lo largo de varias décadas, el crecimiento poblacional de la Ciudad de México ha dado por resultado una estructura urbana extendida, disfuncional, fragmentada con inequidades sociales, producto de procesos socioeconómicos, políticos y ambientales desarticulados. Esta estructura urbana y demográfica ha propiciado mayores desplazamientos de los flujos de personas y de transporte de carga cada vez más prolongados. Actualmente, en el Distrito Federal y su área conurbada ocurren más de 22 millones de viajes diarios, 90% de los cuales se realizan en vehículos que utilizan gasolina y diesel, lo que produce congestionamientos y, en consecuencia, altas emisiones de contaminantes y de compuestos de efecto invernadero.

En los últimos 25 años la calidad del aire de la ciudad ha mejorado, ya que han disminuido las concentraciones de la mayoría de los contaminantes, de acuerdo con los límites máximos permitidos por las Normas Oficiales Mexicanas (NOM). Sin embargo, el ozono y las partículas suspendidas menores a 10 y 2.5 micrómetros (PM10 y PM2.5) siguen sin cumplir su normatividad respectiva, además de que las NOM no corresponden con las recomendaciones internacionales de calidad del aire. Adicionalmente a los contaminantes antes mencionados, las actividades que se desarrollan en la Ciudad de México emiten anualmente 30.7 millones de toneladas de bióxido de carbono a la atmósfera y 5.0 por ciento de las emisiones de Gases de Efecto de Invernadero nacionales. A su vez, en los últimos 30 años, las emisiones asociadas al proceso de urbanización han ocasionado un aumento de temperatura de entre 2°C y 3°C en el Valle de México, constituyéndose en uno de los ejemplos más claros de Isla de Calor en el mundo. Por otra parte, datos de la Estación Meteorológica de Tacubaya, de 1877 al 2010, indican que la precipitación pluvial anual acumulada ha aumentado en 66.0 por ciento.

En materia de alumbrado público, con base al censo realizado por la Comisión Federal de Electricidad (CFE) con los 16 órganos político-administrativos de las demarcaciones territoriales del Distrito Federal y la DGSU de la SOBSE, se cuenta con un universo de 475,341 puntos de luz (PDL) existentes en el Distrito Federal, de los cuales 397,312 PDL pueden ser sujetos a la sustitución de potencias actuales de 250 W y 150 W por tecnología de última generación, que brinde mejor servicio de iluminación con menor consumo de energía.

Meta Sectorial

Contribuir a consolidar, en conjunto con los distintos órdenes de gobierno, los sistemas de medición de contaminantes atmosféricos, a través de la integración de nuevas tecnologías y procesos, para reducir los efectos del cambio climático respecto a los cuales, la Ciudad se encuentra vulnerable.

Objetivo

Mejorar la calidad del aire para proteger la salud de mujeres y hombres, con atención a sus necesidades específicas, en congruencia con las nuevas políticas de desarrollo urbano.

Meta

Llevar a cabo el programa de modernización del alumbrado público en vialidades primarias y secundarias que contribuya a reducir los efectos del cambio climático en la Ciudad de México en el periodo 2013-2018.

Políticas Públicas

- La DGSU de la SOBSE, en coordinación con los órganos político-administrativos de las demarcaciones territoriales del Distrito Federal, contribuirán a la reducción de emisiones a través de la homologación de la tecnología en materia de alumbrado público, instalada en la red en vías primarias y secundarias.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
4	PS.VIII	Llevar a cabo el programa de modernización del alumbrado público en vialidades primarias y secundarias que contribuya a reducir los efectos del cambio climático en la Ciudad de México en el periodo 2013-2018	Porcentaje de puntos de luz que cuentan con tecnología de última generación en vialidades primarias y secundarias	$\left(\frac{\text{Puntos de luz renovados con nuevas tecnologías al periodo}}{\text{Total de puntos de luz existentes en vialidades primarias y secundarias}} \right) * 100$	Medir el grado de cumplimiento del programa de modernización del alumbrado público en vialidades primarias y secundarias	%	16.42% del año 2014 (78,029/475,341)*100	100% (475,341/475,341)*100	Anual	2018	Dirección General de Servicios Urbanos	Resultados

Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura

Área de Oportunidad 7, Residuos Sólidos

Diagnóstico

La Ciudad de México se concibe como un centro de generación de conocimiento y de información con plena disposición al cambio y a la transformación, de ello dependerá su viabilidad ambiental, su competitividad y el bienestar de la población.

La problemática ambiental, particularmente en materia de residuos sólidos, que enfrentamos en la Ciudad, es un reflejo de los retos globales de sustentabilidad y desarrollo a nivel mundial.

En la capital se generan en promedio 12,740 toneladas diarias de residuos sólidos, producidos por más de 8.8 millones habitantes, más la población flotante que ingresa diariamente proveniente de los municipios de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) y el turismo que la visita. Un porcentaje significativo de los residuos generados, aproximadamente el 40.0 por ciento que representan 5,096 toneladas, es de tipo orgánico, que constituye la principal fuente para la elaboración de composta y de mejoradores de suelo requeridos en las áreas verdes de la Ciudad de México. El 60.0 por ciento que representa 7,644 toneladas son residuos inorgánicos, de los cuales un 30.0 por ciento presenta un potencial de recuperación como son los elaborados a base de papel, cartón, vidrio, metal y plástico.

El Gobierno del Distrito Federal, a través de diferentes dependencias, es responsable del manejo de los residuos sólidos generados en la entidad. En el manejo de los residuos de la ciudad la recolección domiciliaria y el barrido manual son responsabilidad de las 16 delegaciones políticas, con un parque vehicular de 2,552, de los cuales 1,229 unidades tienen una antigüedad mayor a 15 años, además el 49.0 por ciento de los camiones recolectores son de carga trasera, y el 12.0 por ciento de doble compartimento, lo que permite la separación de residuos orgánicos e inorgánicos de manera diferenciada.

Desde las etapas de barrido manual en las colonias, así como en el trayecto de los camiones recolectores a las 13 estaciones de transferencia, los residuos tienen una primera selección, recuperándose una cantidad no menor a 2,000 toneladas al día de subproductos para la industria del reciclaje. Después de ser depositados en las estaciones de transferencia, 2,500 toneladas al día son enviadas a las tres plantas de selección para recuperar los materiales que aún son potencialmente reciclables. De igual forma 600 toneladas diariamente son separadas inicialmente para ser coprocesadas en la industria del cemento como combustible alterno.

Asimismo, un promedio diario de 2,000 toneladas de materia orgánica se envía a la planta de composta para su tratamiento; en las etapas finales del proceso, los residuos no aprovechados en este ciclo, son dispuestos en rellenos sanitarios de los estados de México y Morelos.

En cuestión de normatividad, la capital es de las pocas entidades federativas que cuenta con un marco jurídico robusto en materia de residuos sólidos, lo cual ha provocado que en los últimos años existan cambios para transitar hacia una gestión integral. Bajo esta tendencia, se han emprendido grandes esfuerzos y estrategias en el Programa de Gestión Integral de Residuos Sólidos para el Distrito Federal 2010-2015, desde su primera publicación en 2004, además de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal y su reglamento, y diversas normas de manejo y tratamiento.

Actualmente la Ciudad de México enfrenta importantes retos en el manejo de residuos sólidos, entre los que destacan una cultura incipiente en hábitos de reducción, de consumo responsable y separación; un déficit vehicular para una mayor cobertura de la recolección y transferencia; insuficiente infraestructura para un mejor manejo, separación, reciclaje y aprovechamiento de los materiales reciclables; la falta de tecnologías alternativas de tratamiento de residuos finales; y la ausencia de un nuevo sitio de disposición final, debido a la escasez de espacios dentro de la entidad. Además, es insuficiente la inspección y vigilancia contra el depósito clandestino de residuos que provienen de la construcción, remodelación y demolición.

Ninguna acción aislada puede lograr la transformación que demanda la Ciudad de México y su área metropolitana y menos aún sino se considera el componente educativo como un eje fundamental del cambio. Por lo cual es importante fortalecer los aspectos culturales y educativos para concientizar a los capitalinos, ya que en la medida que conozcan por qué y cómo separar los residuos, no sólo se reducirá la cantidad de residuos sólidos que actualmente se tiran en la vía pública y los que se depositan en los camiones del servicio público de limpia, además se evitarán los tiraderos clandestinos, la contaminación del suelo, del aire y la afectación a la imagen urbana.

Ante esta problemática, el Gobierno del Distrito Federal ha avanzado en diversas medidas que coadyuvan a la reducción de los volúmenes de residuos, tales como: la separación en fuente, que ha alcanzado niveles de eficiencia delegacional promedio de hasta un 75.0 por ciento de la fracción orgánica de los residuos, los cuales son procesados en la planta de composta; el programa “Vamos a Separar” que establece los días para la recolección selectiva; la promoción de esquemas de retorno para residuos de manejo especial, como es el caso de pilas, celulares, llantas, envases con aceites de cocina y con aceites automotrices, entre otros.

Durante el primer año de esta administración se han llevado a cabo diversas acciones encaminadas a fortalecer la gestión integral de los residuos sólidos, tal es el caso de las campañas, programas, eventos, talleres, exposiciones, entre otros, relacionadas con el manejo adecuado de los residuos sólidos, logrando un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México.

Por otro lado, se están realizando acciones que contribuyen en la disminución de las emisiones contaminantes a la atmósfera, y además, se exploran procesos para producir combustibles utilizados en diversas industrias a través del uso de tecnologías, que permiten incorporar el uso de residuos sólidos con alto poder calorífico, para la generación de combustible alternativo.

Adicionalmente, se realizó un estudio de factibilidad por el Instituto Politécnico Nacional (IPN) a través del Centro Interdisciplinario de Investigaciones y Estudios Sobre Medio Ambiente y Desarrollo, para producir energía verde mediante digestión anaerobia de la fracción orgánica de los residuos sólidos urbanos generados en el Distrito Federal.

Desde 2006 se publica de manera anual el Inventario de Residuos Sólidos del Distrito Federal, insumo de planeación que permite generar políticas públicas en torno a la generación, caracterización y manejo integral de residuos sólidos, así como lo correspondiente a programas y acciones que se realizan en esta materia.

No obstante, para el adecuado manejo de los residuos, todavía es necesario consolidar una gestión integral con visión metropolitana, que fortalezca un sistema de bajo impacto ecológico, que analice y asimile colectiva y gradualmente los avances tecnológicos y las experiencias internacionales que sean económicamente factibles, técnicamente viables y socialmente aceptables. Por ello, se realizó en junio de 2014, el 2do. Seminario Internacional de Gestión de Residuos en la Ciudad de México, con una participación de 350 personas provenientes de 24 países de cuatro continentes y 26 estados de la República.

Meta Sectorial

Por conducto de la SOBSE se realizará la renovación y sustitución de cajas de transferencia que son utilizadas para el traslado de los residuos sólidos urbanos que se generan en el Distrito Federal a los sitios de disposición final. Adicionalmente, se mejorará la infraestructura existente para el manejo de los residuos sólidos, desarrollando obras complementarias de transformación para optimizar la capacidad instalada, e impulsar la adopción de tecnologías alternas para el tratamiento de las distintas fracciones, iniciando con la separación de residuos sólidos para incrementar el coprocesamiento de 1,600 toneladas de residuos inorgánicos por día, además de la obtención de 1,000 toneladas diarias de materiales constructivos.

La SOBSE en una primera etapa pondrá en marcha 3 plantas de digestión anaerobia que en su conjunto procesarían 450 toneladas de residuos orgánicos por día; en una segunda etapa, hacia el cierre de la presente administración se escalará este procesamiento hasta 2,500 toneladas por día con tecnología probada y respaldada internacionalmente. Adicionalmente, en una primera etapa procesarán 1,400 toneladas de residuos inorgánicos no recuperables o de rechazo, por medio de la valorización energética y posteriormente, en una segunda etapa se procesarán hasta 4,000 toneladas.

En coordinación con las delegaciones, se fortalecerán los mecanismos de acopio y reciclaje en los centros que se autoricen para ese propósito.

En materia de la clausura, saneamiento, captura y aprovechamiento del biogás del relleno sanitario Bordo Poniente, se vigilará el proceso y cumplimiento de la concesión otorgada.

Objetivo 1

Aprovechar al máximo posible las 12,740 toneladas de residuos sólidos que diariamente se generan en la metrópoli, a través de una estrategia integral para su manejo, la cual considera diversos procesos.

Meta 1

Implementar proyectos con nuevas tecnologías, que promuevan la transformación y reutilización de los residuos sólidos urbanos con visión metropolitana, para reducir a cero el volumen de residuos sólidos que son depositados actualmente en sitios de disposición final autorizados, ubicados en municipios conurbados del Estado de México y Morelos.

Políticas Públicas

La SOBSE por conducto de la DGSU implementará los siguientes procesos:

- Establecimiento de “Centros de Biodigestión” donde los residuos orgánicos como restos de alimentos, y residuos provenientes de la poda domiciliaria, como pasto y hojarasca, serán procesados en depósitos anaeróbicos donde se fermentarán y obtendrán fertilizantes líquidos y sólidos.
- Puesta en funcionamiento de un proceso denominado “Valorización Energética”, que se ocupa de los residuos inorgánicos para generar gas sintético a partir de su transformación.
- Continuar y fortalecer el tratamiento de residuos inorgánicos, mediante procesos de transformación y/o cogeneración para aprovechar los residuos sólidos con valor calórico, para su posterior utilización en otras industrias como combustibles alternos, así como para la elaboración de materiales constructivos.
- Fortalecer el reciclaje de residuos inorgánicos que se generan diariamente, a través de los procesos de recolección, selección y clasificación que llevan a cabo los trabajadores de limpia.
- La planta de composta seguirá tratando residuos orgánicos, a fin de obtener mejoradores de suelo y abonos para los parques, jardines y áreas verdes de la Ciudad de México.
- En coordinación con los actores del manejo de los residuos sólidos de las Delegaciones Políticas del Distrito Federal y la Secretaría del Medio Ambiente, conforme a las disposiciones que emita la Oficialía Mayor realizará la compra consolidada de camiones recolectores de basura, con el propósito de modernizar el servicio de recolección de residuos sólidos.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
5	PS.VIII	Implementar proyectos con nuevas tecnologías que promuevan la transformación y reutilización de los residuos sólidos urbanos con visión metropolitana, para reducir a cero el volumen de residuos sólidos que son depositados actualmente en sitios de disposición final (2013 - 2018)	Porcentaje de disposición final de los residuos sólidos urbanos	(Suma de toneladas de residuos sólidos depositados al día en sitios autorizados en el periodo/Suma de las toneladas de residuos sólidos generados al día en el periodo)*100	Medir el comportamiento de la disposición final de los residuos sólidos urbanos en sitios autorizados	%	62% del año 2014 (7,925/12,753)* 100	0%	Anual	2018	Dirección General de Servicios Urbanos	Resultados

Objetivo 2

Con visión metropolitana avanzar en la instrumentación y operación de nuevas tecnologías que permitan la generación de energías alternativas.

Meta 1

La SOBSE vigilará el proceso y cumplimiento de la clausura, saneamiento, captura y aprovechamiento del biogás del relleno sanitario Bordo Poniente, bajo los preceptos de la concesión otorgada.

Políticas Públicas

- La DGSU de la SOBSE garantizará el manejo idóneo y la operación de la Planta de Composta ubicada en el Bordo Poniente.

- La DGSU de la SOBSE realizará el seguimiento a la concesión otorgada por el Gobierno del Distrito Federal, al proceso de clausura, saneamiento, captura de biogás para su aprovechamiento y generación de energía eléctrica en el relleno sanitario Bordo Poniente IV Etapa, mediante las obras necesarias del sistema de biogás que puede ser a través de la construcción de trincheras (zanjas de captación de biogás) o la perforación de aproximadamente 1,500 pozos; el sistema empleado será distribuido en las 355 hectáreas.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
6	PS.VIII	La SOBSE vigilará el proceso y cumplimiento de la clausura, saneamiento, captura y aprovechamiento del biogás del relleno sanitario Bordo Poniente, bajo los preceptos de la concesión otorgada	Porcentaje de cobertura de superficie para captación de biogás en el relleno sanitario Bordo Poniente	$(\text{Número de hectáreas con tecnología para captación de biogás al periodo} / \text{Número de hectáreas totales del relleno sanitario Bordo Poniente}) * 100$	Medir la cobertura de superficie de captación de biogás en el Relleno Sanitario Bordo Poniente	%	0% del año 2013 $(0/355)*100$	100% $(355/355)*100$	Anual	2016	Dirección General de Servicios Urbanos	Resultados

VINCULACIÓN AL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018**Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura
Área de Oportunidad 2, Espacio Público****VINCULACIÓN AL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD (PIM) 2013-2018****Eje Estratégico 2: Calles para Todos
Diagnóstico**

El Distrito Federal cuenta una red vial total de 10,403.4 kilómetros de longitud, de los cuales el 10.7 por ciento corresponde a vialidades primarias, y el 89.3 por ciento restante se cataloga como vialidades secundarias (ver tabla 1). Éstas representan entre el 25.0 y 30.0 por ciento del total del territorio urbano de las ciudades; actualmente, en el Distrito Federal el 85.0 por ciento del espacio vial es ocupado por automóviles que circulan diariamente, donde el 15.0 por ciento restante lo ocupa el transporte público. Lo anterior representa un uso ineficiente del espacio de la ciudad, ya que el auto ocupa quince veces más espacio que el transporte público, pero únicamente satisface el 30.0 por ciento de los viajes.

Tabla 1. Red Vial del Distrito Federal

Tipo de vía	Longitud (km)	%
Acceso controlado	186.7	1.7
Ejes viales	415.0	4.0
Otras vialidades primarias	514.7	5.0
<i>Subtotal vialidades primarias</i>	1,116.4	10.7
Vialidades secundarias	9,287.0	89.3
Total (km)	10,403.4	100.0

Fuente: Programa Integral de Movilidad 2013 – 2018

Alrededor del mundo se comienza a replantear la función de las calles. Para lograr que haya equidad en el acceso a la ciudad, las calles deben pensarse, en primer lugar, para mover personas y no sólo vehículos; es decir, dar importancia a su función de movilidad y conectividad. Es importante recordar que más del 70.0 por ciento de los tramos de viaje del Distrito Federal se realizan a pie, en bicicleta y en transporte público. Una de las metas del PIM es atraer y retener a los usuarios de modos eficientes, por lo que el diseño de las calles debe invitar a caminarlas, tomando en cuenta que los usuarios de transporte público también son peatones. Por ello, con el objetivo de proporcionar un servicio de alta calidad y una buena experiencia de viaje, es vital planear y diseñar las calles para las distintas modalidades, con carriles de prioridad para el transporte público, criterios de diseño universal y accesibilidad ciclista, así como aumentar la confiabilidad de los autobuses. Dar exclusividad y preferencia a las opciones como corredores de Metrobús o Cero Emisiones se vuelve crucial en esta estrategia, principalmente para dar alternativas a aquellas líneas del STC Metro que ya se encuentran saturadas.

Sin embargo, hoy en día la mayoría de las vialidades del Distrito Federal no invitan a la población a realizar viajes a pie, en bicicleta o en transporte público, pues la infraestructura dedicada para facilitar este tipo de traslados es escasa y desarticulada; además, no responde a los deseos de viaje de la población con respecto a la mayoría de los orígenes y destinos. Por ejemplo, la infraestructura dedicada al transporte público colectivo de superficie con carriles confinados cuenta únicamente con 161.9 kilómetros. Asimismo, en la ciudad sólo existen 121.36 kilómetros de ciclovías y 3.3 kilómetros de calles peatonales que cuentan con estándares de accesibilidad y seguridad.

Más allá de otorgar infraestructura funcional para satisfacer el deseo de viajes de peatones, ciclistas y usuarios de transporte público, es necesario generar las condiciones de seguridad para que, en todos los traslados, se proteja la vida e integridad de los usuarios, independientemente del modo en el que se desplacen. Tan sólo en el año 2011 se produjeron 16,466 accidentes de tránsito, de los cuales el 5.6 por ciento fueron atropellamientos; es importante resaltar que el 37.9 por ciento ocurre en los ejes viales. Estos accidentes pueden prevenirse, al diseñar nuestras calles para velocidades eficientes pero seguras y modificando el diseño de las intersecciones, en donde suceden la mayoría de los conflictos entre los distintos actores de la vía.

El diseño vial es la manera más eficaz para evitar hechos de tránsito, los cuales tienen inmensos costos sociales, económicos y materiales. Diseñar, construir, señalizar y semaforizar las calles para el tránsito seguro de peatones –en especial personas con discapacidad–, ciclistas y usuarios del transporte público, nos ayudará a maximizar la capacidad de la vía; es decir, incrementar el flujo y desplazamiento de más personas por hora. Una manera de abordar esta problemática de manera estratégica es rediseñar y semaforizar las intersecciones más conflictivas de la ciudad bajo nuevos criterios; dichas intersecciones se ubican sobre las principales arterias de la ciudad, tales como Insurgentes, Paseo de la Reforma, Periférico, Viaducto, Circuito Interior, Xola, Revolución, Canal de Miramontes y División del Norte, entre otras.

Más aún, la ciudad presenta un reto importante en el mantenimiento de esta vasta red de infraestructura vial para atender las necesidades de funcionalidad y seguridad de todos los usuarios de la vía. Si bien en los últimos años se ha realizado un esfuerzo importante para dar mantenimiento al arroyo vehicular y banquetas de la ciudad, aún existen deficiencias que hacen inaccesible desplazarse a pie; quienes más impactos negativos reciben son las poblaciones vulnerables, como personas con discapacidad, adultos mayores e infantes menores de cinco años, los cuales representan casi el 23.0 por ciento de la población en el Distrito Federal. Las banquetas y vialidades no están acondicionadas correctamente para garantizar la accesibilidad universal y seguridad vial, con insuficiente señalamiento adecuado para permitir que la experiencia de transitar la ciudad sea fácil y didáctica para todos.

Se estima que el 81.0 por ciento del pavimento de las vialidades se encuentra dentro de su vida útil y el 19.0 por ciento restante la ha rebasado (ver tabla 2). El mantenimiento sólo comprende la superficie de rodamiento y omite, en la mayoría de los casos, las banquetas y demás áreas peatonales. Existe una oportunidad para avanzar hacia los objetivos de movilidad y seguridad vial planteados en este Programa, al generar un enfoque integral para el mantenimiento vial con nuevos criterios de intervención y prioridad que observen la jerarquía de movilidad.

Tabla 2. Estado comparativo de las condiciones en que se encuentra el pavimento de las vialidades primarias 2006-2013

Vialidades primarias	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
En buenas condiciones de rodamiento	78%	61%	69%	64%	31%	40%	52%	62%
Requiere mantenimiento preventivo	14%	23%	20%	23%	33%	28%	22%	19%
Requiere mantenimiento correctivo	8%	16%	11%	13%	36%	32%	26%	19%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: PUEC UNAM (2013). Diagnóstico y Proyecciones de Movilidad del Distrito Federal 2013 – 2018.

Meta Sectorial

Garantizar cruces accesibles y seguros; y adecuar intersecciones viales y entornos de transporte público y vida urbana, para garantizar que sean seguros, accesibles, eficientes, claros y ordenados.

Objetivo 1

Garantizar una circulación cómoda, eficiente, accesible y segura a las personas que transitan en la vía pública, dando prioridad al peatón, ciclistas y a los usuarios del transporte público en la Red Vial Primaria.

Meta 1

Completar nuestras calles.

Políticas Públicas

- La DGST de la SOBSE, en coordinación con las Secretarías de Movilidad, de Desarrollo Urbano y Vivienda, de Seguridad Pública, así como con la Agencia de Gestión Urbana, actualizarán el marco normativo para diseñar e intervenir las vialidades bajo los criterios de accesibilidad, seguridad y multimodalidad.

- En coordinación con la Secretaría de Movilidad, las Direcciones Generales de Proyectos Especiales y de Servicios Urbanos, ambas de la SOBSE, se encargarán de proporcionar el mantenimiento integral de la Red Vial Primaria, con objeto de crear calles funcionales, partiendo de proyectos de señalización vial e imagen urbana.

- A solicitud de la Secretaría de Medio Ambiente y en coordinación con la Secretaría de Movilidad, la SOBSE ejecutará las adecuaciones necesarias para la implementación de infraestructura ciclista con el concepto de calles completas funcionales.

-De manera coordinada con las Secretarías de Movilidad y de Medio Ambiente, los organismos operadores la SOBSE, contribuirá para la instrumentación de calles completas multimodales que incluyan corredores del Sistema Metrobús y Trolebuses del Sistema Cero Emisiones.

Objetivo 2

Intervenir intersecciones para hacerlas accesibles y seguras, con el fin de disminuir los altos índices de accidentabilidad en el Distrito Federal.

Meta 1

Garantizar cruces accesibles y seguros.

Políticas Públicas

- La Direcciones Generales de Proyectos Especiales y de Servicios Urbanos de la SOBSE, en coordinación con las Secretarías de Movilidad, y de Seguridad Pública, así como con la Agencia de Gestión Urbana, intervendrán de manera integral en aquellas intersecciones que presenten el mayor índice de accidentes peatonales en vías principales.

- En coordinación con la Secretaría de Movilidad, la DGOP de la SOBSE, construirán y brindarán mantenimiento a puentes peatonales, que contarán con dispositivos para la accesibilidad ciclista y mejoras en su iluminación.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
7	PS.IX	Intervenir intersecciones para hacerlas accesibles y seguras, con el fin de disminuir los altos índices de accidentabilidad en el Distrito Federal en el periodo 2013-2018	Porcentaje de intersecciones con altos índices de accidentabilidad atendidas	$\left(\frac{\text{Número de intersecciones en vías primarias con altos índices de accidentabilidad atendidas al periodo}}{\text{Total de intersecciones en vías primarias con altos índices de accidentabilidad programadas para atender hasta el 2018}} \right) * 100$	Determinar el grado de cumplimiento en la atención de cruces peatonales catalogados como de alto riesgo	%	6.0 % del año 2014 $(6/100)*100$	100% $(100/100)*100$	Anual	2018	Direcciones Generales de Proyectos Especiales y de Servicios Urbanos	Resultados

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
8	PS.IX	Intervenir intersecciones para hacerlas accesibles y seguras, con el fin de disminuir los altos índices de accidentabilidad en el Distrito Federal en el periodo 2013-2018	Porcentaje de puentes peatonales en vías primarias con mantenimiento o atendidos	$\frac{\text{(Número de puentes peatonales en vías primarias con mantenimiento atendidos al periodo/Total de puentes peatonales en vías primarias con mantenimiento programados por atender al 2018)} * 100}{100}$	Medir el grado de avance en los trabajos de mantenimiento mayor y menor a los puentes peatonales en vías primarias	%	58.5% del año 2014 (117/200)*100	100% (200/200)*100	Anual	2018	Dirección General de Obras Públicas	Resultados

Meta Sectorial

Diseñar obras viales incluyentes; y construir infraestructura vial de alta capacidad vehicular con criterios de accesibilidad y seguridad para peatones, ciclistas y transporte público.

Objetivo 3

Mantener, mejorar y ampliar las alternativas de movilidad eficiente, con orden y seguridad.

Meta 1

Llevar a cabo 11 obras de infraestructura vial funcional con criterios incluyentes que permitan una movilidad eficiente para peatones, ciclistas y transporte público.

Políticas Públicas

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, construirán puentes vehiculares para concluir el Eje Troncal Metropolitano que une el municipio de Ecatepec en el Estado de México, con la delegación Xochimilco al sur del Distrito Federal.

- La DGPE de la SOBSE, se coordinará con la Secretaría de Movilidad, para la instrumentación de un Proyecto de Prestación de Servicios a largo Plazo (PPS), para el mejoramiento urbano y mantenimiento integral del Circuito Interior, que incluye la implementación de soluciones y adecuaciones viales.

- La DGOC de la SOBSE, en coordinación con las Secretarías de Gobierno, de Medio Ambiente y de Movilidad, concluirán la construcción de la Autopista Urbana Sur e iniciarán la construcción de la Autopista Urbana Oriente.

- La DGOC de la SOBSE, en coordinación con la Oficialía Mayor y las Secretarías de Gobierno, de Medio Ambiente y de Movilidad, realizarán las gestiones para el inicio de la construcción de la Autopista Urbana Nororiente.

- La SOBSE en coordinación con la Secretaría de Gobierno del Distrito Federal, la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, la Delegación Cuajimalpa, el Gobierno del Estado de México y el Municipio de Huixquilucan, realizarán las gestiones necesarias para la construcción de obras complementarias de mitigación, que resuelvan el problema de movilidad en el área de influencia del proyecto de la Vialidad Barranca de Hueytlaco.

Indicador

Nº de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
9	PS.IX	Llevar a cabo 11 obras de infraestructura vial funcional con criterios incluyentes que permitan una movilidad eficiente para peatones, ciclistas y transporte público al 2018	Porcentaje de obras de infraestructura a vial terminadas y puestas en operación	$(\text{Número de obras de infraestructura a vial terminadas al periodo} / \text{Total de obras de infraestructura a vial programadas al 2018}) * 100$	Determinar el grado de avance en la construcción de nuevas obras de infraestructura vial	%	27.0 % del año 2014 (3/11/*100)	100% (11/11)*100	Anual	2018	Direcciones Generales de Proyectos Especiales, Obras Públicas y Obras Concesionadas	Resultados

VINCULACIÓN AL PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DISTRITO FEDERAL 2013-2018

Eje 4, Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura Área de Oportunidad 3, Transporte Público

VINCULACIÓN AL PROGRAMA INTEGRAL DE MOVILIDAD (PIM) 2013-2018

Eje Estratégico 1: Sistema Integrado de Transporte

Diagnóstico

La infraestructura dedicada al transporte incluye alrededor de 252 kilómetros de líneas de STC Metro y 19 kilómetros de Tren Ligero; 162 kilómetros de carriles exclusivos; 10,403 kilómetros de red vial de tránsito mixto, por la que circulan 105 rutas con 1,300 ramales de transporte público; 45 Centros de Transferencia Modal (CETRAM), de los cuales destacan Indios Verdes, Constitución de 1917 y Pantitlán con 850 mil, 807 mil y 700 mil pasajeros diarios, respectivamente; y una red de 268 cicloestaciones de ECOBICI.

La oferta de servicio de la red de transporte masivo no capta la demanda de manera homogénea; sólo cuatro líneas del STC Metro y una de Metrobús satisfacen más del 55.0 por ciento de la demanda diaria de ambos sistemas, incluyendo el Tren Ligero. Cabe señalar que, un día laborable, la Línea 2 del STC Metro transporta poco más del 15.0 por ciento de usuarios, seguida por las líneas 1 y 3 con 13 y 12.5 por ciento, respectivamente. Para el caso de Metrobús, en la Línea 1 viaja el 52.0 por ciento del total del Sistema.

Asimismo, la cobertura de transporte público con vía exclusiva (Metro, Metrobús, Corredores Cero Emisiones y Tren Ligero) abarca el 39.0 por ciento de la zona urbana del Distrito Federal, por lo cual es indispensable realizar acciones para incrementar el porcentaje en beneficio de los capitalinos.

Es necesario que la Ciudad de México avance hacia un sistema de transporte público incluyente; tenemos un amplio camino por recorrer para tener infraestructura con diseño universal y conectividad ciclista. El 32.8 por ciento de las estaciones de Metro y el 97.0 por ciento de las de Metrobús cuentan con un diseño que considera la accesibilidad universal, y se cuenta o se tiene proyectado el emplazamiento de biciestacionamientos en el 6.0 y 31.0 por ciento de las estaciones de Metro y Metrobús, respectivamente. No obstante, la infraestructura actual no permite la total articulación del sistema ni garantiza la intermodalidad necesaria para atender el 36.0 por ciento de los viajes diarios totales, los cuales se realizan en más de un modo de transporte.

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 el usuario y reordenar los paraderos de transporte.

Objetivo

Avanzar hacia la expansión de un Sistema Integrado de Transporte Público de alta capacidad, que articule los diferentes modos de transporte, y que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, seguro y accesible.

Meta

La SOBSE llevará a cabo los trabajos para ampliar las redes y rehabilitar la infraestructura existente del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México, así como la construcción de nuevos sistemas de transporte.

Políticas Públicas

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con la Secretaría de Movilidad y el STC Metro, construirá la obra civil y electromecánica necesaria para la ampliación de la Línea 12 del STC Metro, en el tramo de Mixcoac a Observatorio de la Línea 1, mediante la construcción de 3.84 kilómetros de línea, adecuaciones en instalaciones civiles y electromecánicas de la estación Mixcoac, la construcción de dos estaciones y la estación terminal Observatorio, así como de la correspondencia con la actual Línea 1 y del área de maniobras y depósito.

- La DGOP de la SOBSE, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, vigilará que la construcción de la ampliación de la Línea 12 del STC Metro, cuente con los elementos necesarios para la accesibilidad universal e intermodalidad con otros Sistemas de Transporte Público.

- Dar cumplimiento al Acuerdo por el que se delegan en el Titular de la SOBSE la facultad de elaborar, revisar, supervisar, celebrar, otorgar y suscribir los contratos, convenios y demás actos jurídicos de carácter administrativo o de cualquier otra índole, para llevar a cabo los trabajos de diagnóstico y/o rehabilitación necesarios para la puesta en operación de la Línea 12 del Metro.

- La SOBSE por conducto de DGOP, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, el STC Metro, así como el Gobierno del Estado de México y municipios conurbados establecerá las bases de colaboración y coordinación necesarias para la expansión de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

- La SOBSE por conducto de la DGOP realizará el seguimiento del contrato correspondiente a la prestación de servicios a largo plazo para la creación, modernización, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial de la Línea 3 del Metrobús en el tramo comprendido Tenayuca a Etiopía, con una longitud de 15.9 kilómetros.
- La SOBSE, en coordinación con las Secretarías de Medio Ambiente y de Movilidad, así como con el Organismo Metrobús, construirá la expansión de 100 kilómetros de nuevas líneas de Metrobús, que contemplen elementos de accesibilidad universal en estaciones y terminales, así como el desarrollo de concepto de calle completa en las líneas que lo permitan.
- La SOBSE, con el apoyo de la Dirección Ejecutiva Jurídica acordará con el Organismo Metrobús los convenios de coordinación que correspondan, a efectos de delimitar los rangos de actuación de cada ente respecto del mantenimiento que se deberá realizar a dicha infraestructura.
- La SOBSE, en coordinación con las Direcciones Generales de Obras Públicas y Obras Concesionadas, en el marco de coordinación de acciones entre el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno del Distrito Federal, implementarán el “Proyecto Ferroviario” y el “Viaducto Vehicular” denominado “Tren Interurbano de Pasajeros Toluca – Valle de México”, y la “Autopista Santa Fe – Periférico Norte”; los trabajos consideran en primer momento, la construcción y obras complementarias del tramo 3 para el viaducto elevado del tren interurbano Toluca - Valle de México, localizado entre la salida del portal oriente del túnel y la Estación Observatorio del metro Línea 1, incluye la construcción de dos estaciones de pasajeros: Santa Fe y Observatorio, así como las cocheras del tren y dos viaductos singulares llamados Santa Fe y Tacubaya.

Indicador

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
10	PS. IX	La SOBSE llevará a cabo los trabajos para ampliar las redes y rehabilitar la infraestructura existente del Sistema de Transporte Público de la Ciudad de México (2013 - 2018)	Porcentaje de avance en la construcción de la ampliación de la Línea 12 del STC Metro	Porcentaje de avance en la construcción de la ampliación de la Línea 12 del STC Metro al periodo	Medir el grado de avance en la construcción de la ampliación de la Línea 12 del STC Metro	%	6.251% del año 2014	100%	Anual	2018	Dirección General de Obras Públicas	Resultados

N° de Indicador	Programa Sectorial	Meta Institucional	Nombre	Fórmula	Objetivo	Unidad de Medida	Línea Base	Meta	Periodicidad	Fecha Final	Área Responsable	Tipo de Indicador
11	PS. IX	La SOBSE llevará a cabo los trabajos para ampliar las redes y rehabilitar la infraestructura existente del sistema de transporte público de la Ciudad de México (2013 - 2018)	Porcentaje de kilómetros construidos de nuevas líneas de Metrobús	$\frac{\text{Kilómetros construidos de nuevas líneas de Metrobús al periodo}}{\text{Total de kilómetros programados de líneas de Metrobús al 2018}} * 100$	Medir el grado de avance en la construcción de nuevas líneas del sistema de transporte tipo Metrobús	%	10.0% del año 2013 $(10/100)*100$	100% $(100/100)*100$	Anual	2018	Dirección General de Proyectos Especiales	Resultados

Siglas y acrónimos

CETRAM: Centro de Transferencia Modal

CFE: Comisión Federal de Electricidad

DGOC: Dirección General de Obras Concesionadas

DGOP: Dirección General de Obras Públicas

DGPE: Dirección General de Proyectos Especiales

DGST: Dirección General de Servicios Técnicos

DGSU: Dirección General de Servicios Urbanos

ECOBICI: Sistema de Transporte Individual ECOBICI

EOD 2007: Encuesta Origen - Destino de los Viajes de los Residentes de la Zona Metropolitana del Valle de México 2007

IEMS: Instituto de Educación Media Superior

IPN: Instituto Politécnico Nacional

NOM: Norma Oficial Mexicana

PDL: Punto de Luz

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

PIM: Programa Integral de Movilidad 2013-2018

PM: Partículas Suspendidas Menores

PPS: Proyecto de Prestación de Servicios

PUEC: Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad

SOBSE: Secretaría de Obras y Servicios

STC Metro: Sistema de Transporte Colectivo

VIH: Virus de Inmunodeficiencia Humana

ZMVM: Zona Metropolitana del Valle de México

Los alcances establecidos en el presente Programa Institucional estarán en función de la disponibilidad financiera del Gobierno del Distrito Federal, por lo que la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal determinará las acciones para lograr dichos alcances, supeditándose a su capacidad operativa y presupuesto autorizado, evitando en todo momento contraer compromisos que excedan a éstos.
