



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

24 DE FEBRERO DE 2021

No. 542

Í N D I C E

P O D E R E J E C U T I V O

Secretaría de Desarrollo Económico

- ◆ Aviso por el que se da a conocer la Convocatoria Pública para acceder a los apoyos de la Acción Institucional para el fomento y mejoramiento de los Mercados Públicos 3

Secretaría de Movilidad

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del programa social, “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta” 37

A L C A L D Í A S

Alcaldía en Gustavo A. Madero

- ◆ Nota Aclaratoria al Aviso por el cual se da a conocer el Programa Anual de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios Año 2021, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el día 29 de enero de 2021 59

Alcaldía en Milpa Alta

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del “Programa de mejoramiento sustentable en suelo de conservación de Milpa Alta, PROMESSUCMA” Ejercicio Presupuestal 2021 61
- ◆ Aviso por el cual se dan a conocer las Reglas de Operación del Programa Social “Programa de fortalecimiento sectorial, PROFOSEC”, Ejercicio Fiscal 2021 83

Continúa en la Pág. 2

Índice

Viene de la Pág. 1

ÓRGANISMOS AUTÓNOMOS

Comisión de Derechos Humanos

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico del sitio oficial, donde podrá ser consultado el Acuerdo A/006/2021, mediante el cual se establecen modalidades para contabilizar los plazos para el cumplimiento de puntos de recomendaciones emitidas por ese Organismo durante los años 2019 y 2020, cuyo plazo de cumplimiento haya vencido o esté por vencerse, en el contexto de la suspensión de actividades por parte de las autoridades recomendadas, derivada de la Emergencia Sanitaria por causa de fuerza mayor originada por el Virus SARS-CoV2 (COVID-19) 102

PODER LEGISLATIVO

Congreso de la Ciudad de México

- ◆ Aviso por el que se da a conocer la presentación de la Iniciativa denominada, “Iniciativa Ciudadana con Proyecto de Decreto por el que se adicionan diversas disposiciones al Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Miguel Hidalgo (Decreto que contiene el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Miguel Hidalgo, Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 30 de septiembre de 2008 y el 1 de febrero de 2018).” 103

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.-** Licitación Pública Nacional, número 909005989-DGCOP-L-005-2021.- Convocatoria Número 005.- Contratación de obra pública en la modalidad a precio alzado y tiempo determinado para llevar a cabo el Proyecto Integral para la construcción, entrega y puesta en operación de Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes (PILARES), “Pilares Santa Martha Acatitla Sur” 104
- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.-** Licitación Pública Nacional, número 909005989-DGCOP-L-006-2021.- Convocatoria Número 006.- Contratación de obra pública en la modalidad a precio alzado y tiempo determinado para llevar a cabo el Proyecto Integral para la construcción, entrega y puesta en operación de Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes (PILARES), “Pilares Carmen Serdán” 106
- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.-** Planta Productora de Mezclas Asfálticas.- Licitación Pública Nacional, número LPN/PPMA/001/2021.-Convocatoria 001.- Contratación del servicio de suministro de diesel industrial bajo en azufre 108
- ◆ **Secretaría de Movilidad.-** Órgano Regulador del Transporte.- Licitación Pública Nacional, número ORT-LPN-001-2021.- Convocatoria 001.- Contratación del servicio de fumigación y control de fauna nociva 110
- ◆ **Aviso** 111

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México y Presidente Suplente del Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, con fundamento en lo establecido en los artículos 122, apartado A, Base V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3, numeral 3, 7, apartado A, 10, apartado B, 13, apartado E, y 16, apartado H, numerales 1 y 3, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 2, 11, fracciones I y II, 16, fracción XI, 20, fracciones III, IX y XXV, y 36, fracciones I y XXV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 2, fracción I, 7, 12, fracciones I, VI, XXIX y XLI, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso b), 85, fracción II y 110, fracciones II y III, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 129, de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México; 6, fracciones I, III, IV, VI y IX, y 11, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; 32 y 33 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal; 2, 7, fracción XI y 36, fracción XII, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 11 y 12, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y; los Lineamientos para la elaboración de las Reglas de Operación de los programas sociales para el ejercicio 2021, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 19 de octubre de 2020; y

CONSIDERANDO

Que de conformidad con el artículo 36, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en adelante “la Secretaría” le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normativa, acciones y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.

Que de conformidad con el artículo 12, fracciones I, VI y XLI, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad tiene como atribuciones fomentar, impulsar y estimular, entre otras, el desarrollo de la movilidad de la ciudad, y tendrá como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas el derecho a la movilidad. Además, esta dependencia podrá realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces, así como, que garanticen tanto la seguridad de los usuarios, como los derechos de los permisionarios y concesionarios en el cumplimiento de sus obligaciones. También, la Secretaría de Movilidad podrá adoptar medidas orientadas a satisfacer, eficientar y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la administración pública para este propósito.

Que la Secretaría de Movilidad, con base en los acuerdos alcanzados con representantes del sector de transporte de pasajeros público colectivo concesionado el 18 de febrero de 2020, dio a conocer la Acción de Mejora de Transporte Concesionado que incluye un proceso de regularización y acciones para la mejora de las condiciones de este servicio de transporte, tanto para los usuarios, como para los prestadores de dicho servicio, tales como el acceso a los servicios de salud para operadores.

Que el 13 de abril de 2020 fue publicado en el Número 321 de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Aviso por el que se establece la “Estrategia de Diagnóstico para el Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la Ciudad de México”, que forma parte de la acción mencionada en el párrafo anterior.

Que el 31 de julio de 2020 se publicaron en el número 399 de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la Acción Social “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta”, así como el “Aviso mediante el que se da a conocer las Bases de la acción de “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta”.

Que el 3 de agosto de 2020, el Gobierno de la Ciudad de México, por medio de la Jefa de Gobierno, la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, asistida por el Mtro. Andrés Lajous Loaeza, Secretario de Movilidad, celebró un Convenio de Colaboración con el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, y el Instituto Mexicano del Seguro Social (en adelante “el IMSS”), para incorporar a las personas operadoras del transporte de pasajeros público colectivo, clasificado como Ruta, al modelo de aseguramiento como trabajadores independientes. En este convenio se establece la obligación del Fideicomiso para enterar las cuotas de los sujetos de aseguramiento y la obligación de la Secretaría de Movilidad de integrar y entregar el padrón de beneficiarios de manera bimestral al “IMSS”.

Que en la Primera Sesión Extraordinaria del ejercicio 2021, celebrada el 11 de enero de 2021, mediante acuerdo FIFINTRA/05/01/EXTRAORDINARIA/2021, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó el Programa Social “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta”

Que con el objeto de garantizar la calidad del servicio de transporte de pasajeros público colectivo clasificado como Ruta, la Secretaría de Movilidad ha tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PROGRAMA SOCIAL “PROFESIONALIZACIÓN DE LAS PERSONAS OPERADORAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA”

1.1 NOMBRE DEL PROGRAMA SOCIAL: “Profesionalización de las personas operadoras del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta” (en adelante “Programa”).

1.2. ENTIDADES RESPONSABLES:

A. El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (en adelante “el Fideicomiso”), por medio de su Comité Técnico, aportará los recursos para cubrir las cuotas de aseguramiento voluntario de las personas operadoras del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, clasificado como Ruta en la Ciudad de México (en adelante “operadores”) al régimen voluntario de trabajadores independientes del “IMSS”.

B. La “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte, será responsable de la gestión operativa del “Programa”.

1.3 UNIDADES ADMINISTRATIVAS Y DE APOYO TÉCNICO INVOLUCRADAS EN LA INSTRUMENTACIÓN DEL “PROGRAMA”:

1.3.1 La Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular, por medio de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado, coordinará la incorporación al “IMSS” de aquellos “operadores” que soliciten su inscripción al “Programa”, en lo sucesivo “los solicitantes”, así como la actualización del padrón de beneficiarios con base en los mecanismos de supervisión y sanción previstos en las presentes Reglas de Operación.

1.3.2 La Secretaría de Seguridad Ciudadana (en adelante “la SSC”) remitirá a “la Secretaría” la información sobre infracciones al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en que los “operadores” inscritos en el programa incurran de manera semanal.

2. ALINEACIÓN PROGRAMÁTICA

El “Programa” se encuentra alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible, la Constitución Política de la Ciudad de México, el Programa de Gobierno 2019-2024 de la Ciudad de México, y demás normativa de la siguiente manera:

DOCUMENTO	ALINEACIÓN
Objetivos de Desarrollo Sostenible	Objetivo 3. Salud y bienestar Objetivo 8. Trabajo decente y crecimiento económico
Constitución Política de la Ciudad de México	Título Segundo – Carta de Derechos • Capítulo II - De los Derechos Humanos → Artículo 9. Ciudad solidaria, inciso:

	<ul style="list-style-type: none"> → D) Derecho a la salud, numeral 1, que establece que toda persona tiene derecho al acceso a servicios de salud de calidad y al más alto nivel posible de salud física y mental. → Artículo 10. Ciudad productiva, inciso: → B) Derecho al trabajo, numeral 4, que establece que las autoridades de la Ciudad promoverán inciso e) la protección eficaz de las personas trabajadoras frente a los riesgos de trabajo, incluyendo los riesgos psicosociales y ergonómicos, y el desarrollo de las labores productivas en un ambiente que garantice la seguridad, salud, higiene y bienestar. Así como el numeral 13, que indica que la ley determinará los mecanismos para un proceso gradual de regularización, formalización y regulación en materia urbana, de espacio público, fiscal, de salud pública y seguridad social. → Artículo 13. Ciudad habitable, inciso: E) Derecho a la movilidad, donde se establece que toda persona tiene derecho a la movilidad, bajo los principios de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad; con la conformación de un sistema integrado de transporte público, con vehículos de bajas emisiones contaminantes, adecuados a las necesidades sociales y ambientales, y procurando en todo momento los derechos de los usuarios dentro de la ciudad. → Artículo 16. Ordenamiento territorial, inciso: H) Movilidad y accesibilidad, establece que la ciudad deberá garantizar la movilidad de las personas en condiciones de extrema calidad mediante un sistema integrado y multimodal de transporte que cumpla con los principios de equidad social, igualdad, accesibilidad, eficiencia, seguridad, permanencia, continuidad, comodidad, higiene, entre otros; estimulando el uso de unidades no contaminantes, regular el equipamiento de uso público para lograr la accesibilidad de las personas, fomentar la seguridad vial, entre otros.
<p>Ley de Movilidad</p>	<p>Título Primero – Disposiciones generales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capítulo I - Generalidades → Artículo 2, en él se considera de utilidad pública e interés general: la prestación de los servicios públicos de transporte en la ciudad, cuya obligación original de proporcionarlos corresponde a la Administración Pública, ya sea en forma directa o mediante concesiones o permisos a particulares; el establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular; la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar de los servicios públicos de transporte de pasajeros que garantice la eficiencia en la prestación del servicio; entre otros. → Artículo 5, establece que la movilidad es el derecho de toda persona y de la colectividad a realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a la jerarquía y principios que se establecen, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. → Artículo 7, señala que la Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán principios tales como: seguridad, accesibilidad, eficiencia, igualdad, calidad, resiliencia, multimodalidad, sustentabilidad y bajo carbono, participación y corresponsabilidad social e, innovación tecnológica.

Ejes Programáticos Gobierno de la Ciudad de México 2019-2024	
Eje	Tema
3. Más y mejor movilidad	3.1 Integrar 3.1.3 Reforma Integral del Transporte Concesionado
	3.2 Mejorar

3. DIAGNÓSTICO

3.1. Antecedentes

El Aviso de convocatoria y los Lineamientos de Operación de la Acción Social “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta” (en adelante “Acción Social”), fueron publicados el 31 de julio de 2020 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. La “Acción Social” fue diseñada con el objetivo central de crear los incentivos y sanciones suficientes para contribuir a la profesionalización de las personas operadoras de vehículos que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta (“Transporte de Ruta”).

La “Acción Social” se formuló como una prueba piloto para recolectar información y experiencia para posteriormente instrumentar un Programa Social y así, garantizar un proceso permanente de profesionalización de las personas conductoras del servicio de “Transporte de Ruta” de la Ciudad de México. La “Acción Social” planteó la incorporación voluntaria, condicionada al buen desempeño laboral, de los “operadores” al Régimen Obligatorio del Instituto Mexicano del Seguro Social como Trabajadores Independientes; y la extensión de los mecanismos de supervisión de sus jornadas laborales.

Para implementar la “Acción Social”, se celebró el Convenio de Colaboración entre el Instituto Mexicano del Seguro Social “IMSS” y el Gobierno de la Ciudad de México, a través de sus Titulares, la Dra. Claudia Sheinbaum Pardo y el Mtro. Zoé Alejandro Robledo Aburto, el 03 de agosto del 2020. A través de la celebración de este Convenio, se puso en marcha la operación de la “Acción Social”, que buscó beneficiar hasta 15,500 operadores, cubriendo directamente ante el “IMSS” sus cuotas de aseguramiento de agosto de 2020 a febrero de 2021, con un presupuesto total de \$64,670,030.00 (sesenta y cuatro millones, seiscientos setenta mil, treinta pesos 00/100 M.N.). Dado que el aseguramiento ante el “IMSS” es como trabajador independiente, los “operadores” no generan ningún tipo de relación laboral con la “Secretaría” o el “Fideicomiso”.

Durante la implementación de la “Acción Social” se llevaron a cabo diversas estrategias de difusión y acompañamiento en el proceso de inscripción a la Acción. Tales como: impresión y colocación de lonas informativas y de preguntas frecuentes en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y módulos de atención de “la Secretaría”; impresión de materiales de difusión como folletos informativos entregados durante operativos y en bases de ruta; reuniones específicas con rutas para informar de manera grupal a “operadores” sobre los beneficios del programa; brigadas de apoyo para el proceso de inscripción en campo y seguimiento telefónico a personas que no acuden a sus citas de inscripción.

Las medidas implementadas consiguieron incrementar el número de personas inscritas; sin embargo, el total permaneció por debajo de las estimaciones iniciales. Al cierre de la “Acción Social”, 1,422 “operadores” fueron beneficiarios directos, para un total de 2,139 personas beneficiarias indirectas considerando a sus familiares.

Respecto a la supervisión de los “operadores”, la Subsecretaría del Transporte, en conjunto con el Órgano Regulador del Transporte (en adelante “el ORT”), llevó a cabo operativos para la instalación de dispositivos GPS que permitirán supervisar los recorridos de los “operadores”. Aunado a esto, “la Secretaría”, en conjunto con la Agencia Digital de Innovación Pública (en adelante “la ADIP”), desarrollaron la aplicación MiRuta con la cual se pueden registrar las jornadas laborales de los “operadores”.

La implementación del “Programa” busca la institucionalización y extensión de los apoyos otorgados por la “Acción Social”. Bajo esa premisa, por medio del “Programa”, “la Secretaría” llevará a cabo una nueva estrategia para asegurar un volumen elevado de solicitudes de inscripción, que permita extender el acceso a la seguridad social como trabajadores independientes a los “operadores” sin establecer ningún tipo de relación laboral con la “Secretaría”, así como consolidar la supervisión efectiva del servicio que prestan.

3.2. Problema o necesidad

El “Programa” busca atender la falta de profesionalización de los “operadores” del servicio de “Transporte de Ruta” en la Ciudad de México, la cual deriva en la mala calidad del servicio de transporte público colectivo concesionado para más de 6 millones de usuarios que dependen del “Transporte de Ruta” para trasladarse.

3.2.1 Causas principales

La falta de profesionalización de los “operadores” está ligada estrechamente con la precarización de sus condiciones laborales y la falta de supervisión del servicio que prestan. Dos causas principales que impiden su profesionalización son las condiciones de vulnerabilidad laboral del sector y la falta de mecanismos que fomenten su cultura vial.

En la Ciudad de México, la mayoría de los “operadores” son trabajadores independientes no asalariados que trabajan mediante un acuerdo productivo que consiste en conducir la unidad (vehículos automotores que prestan el servicio de transporte) a cambio de una cuota diaria, que se establece con el propietario (“concesionario”). Sus ganancias son variables, ya que dependen del ingreso de la tarifa por la prestación del servicio de transporte, una vez que se descuenta la cuota acordada con el “concesionario” para poder trabajar la unidad y el gasto en combustible. Según datos recabados por “la Secretaría”, una persona operadora que trabaja, en promedio, seis días a la semana, tiene un ingreso diario aproximado de entre \$200 y \$500 pesos en jornadas que van de ocho a doce horas; y de entre \$500 y \$700 pesos en jornadas de hasta 16 horas. Por sus características, la operación de las unidades de transporte requiere de esfuerzos físicos y mentales que, en el largo plazo, tienen efectos negativos en la salud.

Las personas operadoras de transporte público pasan periodos largos en posiciones incómodas, tienen poca actividad física, están expuestos a vibraciones continuas y calor, así como a sustancias tóxicas ambientales durante muchas horas al día (Tovalín, H. & Lazcano, F., 1991, p. 330). Aunadas a la incertidumbre laboral de la profesión, las condiciones en que los “operadores” prestan el servicio pueden derivar en enfermedades físicas (de la visión, cardiovasculares, de vías respiratorias, reumatismo y problemas de espalda) y mentales (alteraciones neuropsiquiátricas, trastornos del sueño, depresión, entre otras) (Kompier, M.A.J., 1996, pp. 5-13). Los padecimientos de salud de las personas operadoras representan un gasto adicional para sus hogares, lo que puede ser un impedimento para que busquen atención médica.

Aunado a lo anterior, de acuerdo con una encuesta del 2016 realizada a personas operadoras de la Ciudad de México, el sector demográfico está conformado mayoritariamente por hombres casados, en un rango de entre dieciocho y cuarenta y dos años de edad, con rezago educativo (Lámbarry, F. et al., pp. 112-119). El rezago educativo se confirmó mediante una encuesta realizada por “la Secretaría” en 2020 a 877 “operadores”: destaca que más de la mitad cuenta solo con educación secundaria y sólo 24% concluyó el nivel de bachillerato o preparatoria. La situación de vulnerabilidad en que se encuentran las personas “operadoras”, en particular en materia de salud, también afecta a sus familias que dependen económicamente de ellos.

La segunda causa principal que entorpece la profesionalización de las personas operadoras es la ausencia de mecanismos que fomenten la cultura vial. A pesar de que se han dispuesto medidas para que los usuarios puedan reportar situaciones en las que las personas conductoras incumplan la normatividad o manifiesten conductas de riesgo, como el Sistema Unificado de Atención Ciudadana (en adelante “SUAC”), aún no se cuenta con las herramientas suficientes para supervisar y sancionar a los “operadores”. La forma de conducir, además de estar relacionada con el cumplimiento de la normativa vial, implica procurar la seguridad y comodidad de los pasajeros, por lo que se necesita un sistema integrado que supervise los hábitos de conducción de los “operadores”, el respeto y seguimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el trato que prestan a los usuarios y que permita sancionar a los “operadores” infractores.

3.2.2 Efectos principales

La falta de profesionalización de los “operadores” repercute en la calidad del servicio de “Transporte de Ruta”. En primer lugar, porque las condiciones de vulnerabilidad laboral no les aportan incentivos de ningún tipo para mejorar su desempeño laboral. En segundo lugar, porque la falta de mecanismos para fomentar la cultura vial se traduce en un incumplimiento frecuente de la normativa vial, así como la práctica de conductas de riesgo por parte de las personas conductoras.

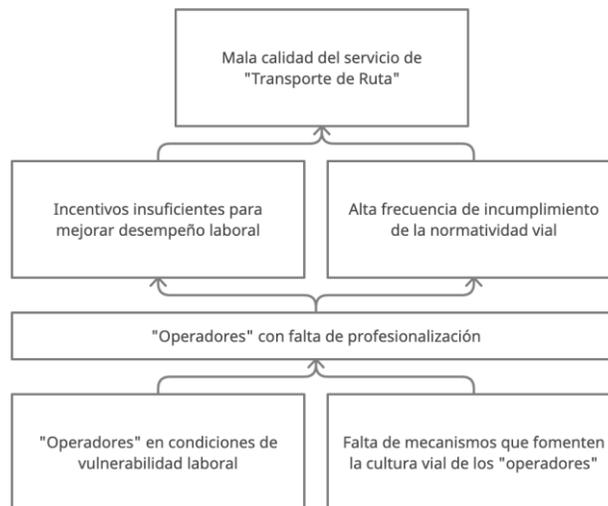
Las condiciones laborales de los “operadores”, sin seguridad social o acceso a la salud como derechos laborales, con ingresos variables y jornadas extensas de trabajo, afectan la calidad del servicio. Los “operadores”, con fatiga y compitiendo constantemente por captar la mayor cantidad de usuarios de transporte, suelen adoptar hábitos riesgosos de conducción, mientras no tienen incentivos para seguir una conducta vial adecuada y padecen problemas de salud que afectan su capacidad y aptitud para prestar un servicio adecuado.

En el caso de enfermedades crónicas como las cardiovasculares o las respiratorias, cuando no son atendidas a tiempo, incrementan los riesgos de padecer alguna discapacidad y dejar el trabajo a edades más tempranas que las de otros sectores (Kompier, M.A.J., 1996, p. 3-5). Esto incrementa el absentismo y la rotación del personal, afectando la frecuencia del servicio y la imposibilidad de instrumentar políticas para su profesionalización. Otras enfermedades, aunque no son crónicas, como los problemas de visión, trastornos del sueño, estrés y fatiga, entre otros, impactan negativamente el desempeño laboral; reducen la seguridad al conducir; y fomentan conductas de riesgo (Useche, S.A. Gómez, V. & Cendales, B. E., 2017, pp. 110-112).

De acuerdo con el Sistema Unificado de Atención Ciudadana (en adelante “SUAC”), los reportes más frecuentes que aluden la forma de conducir de los operadores se refieren a rebasar a otros vehículos, cambiar de carril o frenar la unidad de forma imprudente. Estas acciones, derivadas de la falta de supervisión y sanción del servicio prestado por los “operadores”, además de poner en riesgo a los pasajeros, provocan que el viaje sea estresante e incómodo para las personas usuarias. Encima, en los reportes recibidos por medio del “SUAC” los usuarios expresan haber recibido agresiones verbales y físicas, además de acoso sexual verbal por parte de las personas operadoras.

Otras quejas reportadas al “SUAC” se refieren a acciones de las personas operadoras que influyen más en la comodidad, por ejemplo, reproducir música a alto volumen, tocar demasiado el claxon de la unidad o no detenerse cuando se solicita una parada para descender de la unidad. Para garantizar la seguridad de las personas usuarias, las personas operadoras requieren conocer y cumplir con la normativa vial, ya que su incumplimiento puede provocar hechos de tránsito en los que personas resulten heridas o incluso pierdan la vida. De acuerdo con datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en el año 2019 hubo 475 hechos de tránsito que involucran unidades de Transporte de Ruta, de los cuales, con base en la mecánica del hecho se clasificaron en 272 choques, 130 atropellamientos, 68 caídas de pasajeros y 5 volcaduras.

Figura 1. Árbol de problemas del Programa



3.2.3 Derechos Sociales Vulnerados

1. Derecho a la salud
2. Derecho al trabajo digno
3. Derecho a la movilidad

Las condiciones de vulnerabilidad en las que los “operadores” prestan el servicio de Transporte Público, así como la falta de mecanismos de supervisión y sanción, dificultan la profesionalización del sector y desincentivan su buen desempeño y el cumplimiento adecuado de la normativa vial. Al tiempo que se vulneran los derechos a la salud y el trabajo digno de los “operadores”, y a la movilidad de todos los habitantes de la Ciudad de México, que su Constitución Política garantiza.

3.2.4 Población potencial

En la actualidad, no hay un padrón actualizado y confiable de “operadores”; en gran medida derivado de que los “operadores” son empleados informales de los concesionarios, sujetos a rotación constante entre unidades. Sin embargo, de acuerdo con datos recabados por la Subsecretaría del Transporte, hay alrededor de 22,000 (veintidós mil) “operadores” en la Ciudad de México que prestan el servicio en una unidad regularizada y que no cuentan con acceso a seguridad social, por lo que son susceptibles de ser beneficiarios de este “Programa”.

Con base en las estimaciones de la Subsecretaría del Transporte a partir de los resultados preliminares de la “Estrategia de Diagnóstico para el Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo” (en adelante “la Estrategia”) se considera que, en total, hay alrededor de 15,000 unidades (quince mil) que prestan este servicio y que cumplen con condiciones básicas de regularización.

Las unidades usualmente son conducidas por entre uno y tres conductores, dependiendo del derrotero en que presten el servicio y los horarios establecidos. En promedio, cada unidad es conducida por 1.5 conductores, por lo que se estima que la población beneficiaria potencial son 22,500 (veintidós mil quinientas) personas operadoras. Según la encuesta de “la Secretaría” realizada en 2020, solo 9.9% de los “operadores” cuentan con algún servicio de seguridad social. El resto, que corresponde al 90.1% de “operadores”, no es beneficiario actualmente de ningún servicio de este tipo o nunca ha contado con uno.

3.3 Justificación

Este “Programa” busca profesionalizar el trabajo de los “operadores” para contribuir a mejorar la calidad del servicio de “Transporte de Ruta”. La relevancia de atender este problema se sustenta en la necesidad de esta modalidad de servicio de transporte público para la movilidad dentro de la Ciudad de México. De acuerdo con la Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (INEGI, 2017), por cada diez viajes diarios en transporte público, siete (68.7%) son en colectivo o microbús, es decir, en “Transporte de Ruta”. Esta modalidad de transporte brinda servicio a más de seis millones de usuarios.

Para atender la falta de profesionalización de los “operadores” se proponen dos estrategias: proporcionar a los “operadores” incentivos para mejorar su desempeño laboral; y promover la cultura vial por medio de mecanismos de supervisión y sanción a faltas durante la operación del servicio. La primera estrategia consiste en continuar con la incorporación de “operadores” al Régimen Obligatorio del “IMSS, en carácter de trabajadores independientes mediante el pago de sus cuotas de aseguramiento. La segunda estrategia implica instrumentar un monitoreo de la actividad laboral de las personas operadoras mediante dispositivos tecnológicos. En resumen, afiliar directamente a las personas operadoras al “IMSS” y monitorear su actividad laboral son dos acciones vinculadas a la profesionalización del sector, que tiene como principal objetivo mejorar la calidad del servicio de “Transporte de Ruta”.

Por un lado, la incorporación voluntaria al Régimen Obligatorio del “IMSS” como trabajadores independientes otorgará cobertura bimestral a los “operadores” que cumplan con los requisitos de acceso y las condiciones de permanencia, fungiendo como un incentivo para que mejoren su desempeño laboral. Incorporar a los “operadores” al Régimen Obligatorio del Seguro Social busca equiparar las condiciones de esta profesión con las del empleo formal sin establecer una relación laboral con la “Secretaría” o el “Fideicomiso” y, de esta manera, convertirse en un incentivo para el desempeño

laboral eficiente, al ser un requisito para permanecer en el “Programa”. También, la incorporación al “IMSS” contribuye a mejorar la condición de salud, por lo que puede disminuir el ausentismo y la rotación de personal por cuestiones médicas. Además, brinda a las personas operadoras mayor tranquilidad y certidumbre, particularmente con el seguro de Invalidez y Vida, así como el de Retiro y Vejez. Con niveles más bajos de absentismo y rotación por cuestiones médicas y un mejor desempeño del personal operador del “Transporte de Ruta” las medidas se reflejarán en la mejora de la calidad del servicio.

Por otro lado, la supervisión de la actividad laboral de las personas operadoras se llevará a cabo mediante dos mecanismos. Por un lado, “la SSC” hará uso de cámaras colocadas en puntos conflictivos y de alta incidencia de conductas infractoras identificadas por “la Secretaría” para captar este tipo de conductas cometidas por unidades del Transporte Público Concesionado de la Ciudad de México. Por el otro, se iniciará el monitoreo de las unidades que cuentan con alguno de los dispositivos tecnológicos como GPS, código QR y aplicaciones digitales. El dispositivo GPS permitirá detectar acciones que ameritan sanción por parte del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México (en adelante “el INVEA”), como transitar en derroteros distintos a los asignados, no cumplir con el horario establecido y no prestar el servicio en la totalidad de la ruta origen-destino.

Por su parte, la aplicación MiRuta, así como la colocación progresiva de códigos QR en las unidades, permitirán registrar las jornadas de trabajo de los “operadores”. Este registro facilitará que las infracciones sean asignadas directamente a la persona operadora que las cometió, quién perderá puntos de su licencia de conducir. Con base en estos puntos se definirán diversas sanciones que van desde cursos de capacitación para mejorar la conducta, hasta suspensiones de seis meses a tres años. Establecer sanciones claras, en caso de incumplimiento, orientadas a la capacitación y el cambio de conducta, promoverán que las personas operadoras mejoren su cultura vial.

Se espera que este “Programa” contribuya a mejorar la calidad del servicio del “Transporte de Ruta” al reducirse el número de infracciones cometidas por los “operadores” beneficiarios de este Programa. La primera estrategia de este “Programa” pretende lograr la afiliación al “IMSS”, como incentivo de desempeño laboral, para hasta 11,000 (once mil) beneficiarios que cumplan con los requisitos de acceso. La segunda estrategia tiene como propósito promover la cultura vial de las personas beneficiarias del “Programa”, ya que todas aquellas que incumplan con los requisitos de supervisión serán suspendidos del “Programa”.

Lo anterior aunado al hecho que, la incorporación voluntaria de los “operadores” al Régimen Obligatorio del Seguro Social como trabajadores independientes adquiere mayor relevancia dada la contingencia sanitaria provocada por la COVID-19. Es de suma importancia que las personas operadoras que laboran en una actividad esencial en la que están en contacto constante con un gran número de personas tengan garantizado el acceso a la salud, así como seguros de enfermedades y vida.

3.4 Identificación de otros programas sociales

Si bien existen otros esquemas de seguridad social para personas no asalariadas, el esquema de Incorporación Voluntaria de los Trabajadores del Ámbito Urbano al Régimen Obligatorio del “IMSS” resulta ser el más adecuado, ya que ofrece ventajas respecto a la incorporación al Instituto de Salud para el Bienestar; éste último, se limita a brindar cobertura médica y únicamente es gratuita en atención de primer y segundo nivel. En cambio, la cobertura del “IMSS” incluye los siguientes seguros: Seguro de Enfermedades y Maternidad en los tres niveles de atención, Seguro de Invalidez y Vida, y Seguro de Retiro y Vejez. Además, los seguros mencionados extienden la cobertura a todos los dependientes de la persona asegurada que forman parte de su núcleo familiar directo.

El Seguro de Enfermedades y Maternidad incluye servicios médicos, hospitalarios, quirúrgicos y farmacéuticos. Esto permite que los “operadores” puedan acceder a servicios de salud de manera periódica y prevenir muchas de las enfermedades relacionadas con su profesión. También les proporciona atención ante alguna eventualidad médica o incidente de trabajo, evitando gastos que afecten su economía familiar. El Seguro de Invalidez y Vida, así como el de Retiro y Vejez, ofrecen una garantía para las personas operadoras de encontrarse en situaciones que les impidan desempeñar actividades laborales.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo y estrategia general

Promover la profesionalización de 11,000 “operadores” sin acceso a seguridad social, mediante la cobertura de sus cuotas de inscripción voluntaria en el Régimen Obligatorio del “IMSS” como trabajadores independientes, en conjunto con la supervisión y sanción del servicio mediante dispositivos tecnológicos. Lo anterior, para contribuir a mejorar la calidad del “Transporte de Ruta” en la Ciudad de México, así como garantizar el derecho de más de 6 millones de usuarios a una movilidad segura, cómoda y de calidad. Teniendo como resultado la disminución de hechos de tránsito y denuncias ciudadanas que involucren unidades y “operadores” del “Transporte de Ruta” en la Ciudad de México.

4.2 Objetivos y acciones específicas

El “Programa” busca incorporar voluntariamente a 11,000 “operadores” beneficiarios al régimen obligatorio del “IMSS”, en carácter de trabajadores independientes, para dignificar su trabajo e incentivar un mejor desempeño laboral para promover la cultura vial por medio del proceso de supervisión y sanción al “Transporte de Ruta”, condicionando la permanencia en el “Programa” al cumplimiento de hábitos de conducción segura y la prestación de un servicio de calidad por parte de los beneficiarios.

4.2.2 Acciones específicas

En primer lugar, contribuyendo a disminuir la exclusión de los “operadores” de los servicios de seguridad social, por medio del “Programa” se llevarán a cabo las gestiones y se cubrirán directamente las cuotas correspondientes a la inscripción de “los solicitantes” en el Régimen Obligatorio del “IMSS”. Las personas operadoras beneficiarias, y su núcleo familiar registrado como sus beneficiarios legales, serán incorporados a la modalidad 44 del “IMSS”, fungiendo como un incentivo para que mejoren su desempeño laboral, que disminuya el ausentismo y la rotación de personal por cuestiones médicas.

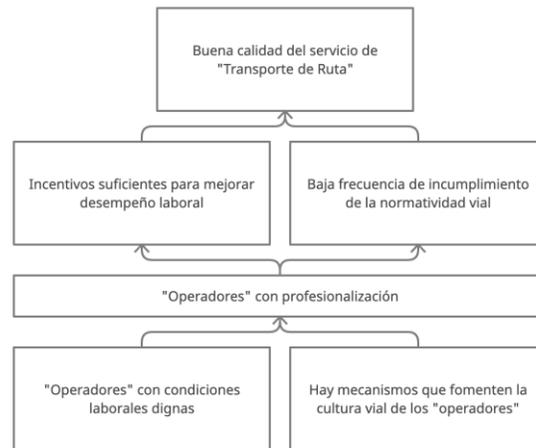
Posteriormente, una vez consolidada la operación de la aplicación MiRuta y concluida la instalación de dispositivos tecnológicos, tales como las cámaras tipo Fotocivicas, el GPS y el código QR en las unidades del “Transporte de Ruta”, se llevará a cabo la supervisión de los beneficiarios del “Programa”.

El “Programa” permitirá conformar un padrón actualizado de “operadores” y hacer un monitoreo puntual de sus jornadas laborales y de las infracciones cometidas al Reglamento de Tránsito. Debido a que la obtención continua del apoyo del “Programa” está sujeta a un buen desempeño laboral, se estima que servirá de aliciente para que los “operadores” beneficiarios cumplan con el Reglamento de Tránsito y adopten hábitos de conducción seguros.

4.2.3 Objetivos específicos perseguidos y objetivos generales esperados

Los objetivos específicos perseguidos consisten en la dignificación del trabajo de 11,000 “operadores”, mediante el pago directo al “IMSS” del acceso voluntario al Régimen Obligatorio como trabajadores independientes y creando incentivos para mejorar su desempeño laboral, y la consolidación de un sistema de supervisión del “Transporte de Ruta” que permita sancionar a los “operadores” beneficiarios por sus infracciones y reducir el incumplimiento de la normatividad vial.

Los objetivos generales esperados constan de la consolidación de la profesionalización del servicio de “Transporte de Ruta”, que garantice el derecho de más de 6 millones de usuarios a una movilidad segura, cómoda y de calidad, disminuyendo el número de hechos de tránsito y denuncias ciudadanas que involucren infracciones a la normatividad vial cometidas por unidades y “operadores” del “Transporte de Ruta” en la Ciudad de México.

Figura 2. Árbol de objetivos del Programa

5. DEFINICIÓN DE POBLACIONES OBJETIVO Y BENEFICIARIAS

5.1 Población objetivo

Con base en la capacidad de “la Secretaría” de procesar solicitudes de inscripción al “Programa”, así como el volumen observado de solicitudes recibidas durante la “Acción Social”, para el “Programa” (en el ejercicio fiscal 2021) se determinó una población objetivo de 11,000 (once mil) beneficiarios que, conforme los datos recabados por la Subsecretaría del Transporte, son “operadores” que prestan el servicio de “Transporte de Ruta” en una unidad regularizada de la Ciudad de México como trabajadores independientes no asalariados, no son beneficiarios de ningún otro servicio de salud y seguridad social y están interesados en presentar su solicitud de inscripción a este “Programa”.

5.2 Población beneficiaria

Serán beneficiarios hasta 11,000 (once mil) “operadores” que sean trabajadores independientes, cumplan con los requisitos de acceso establecidos en estas Reglas de Operación, que hayan presentado su solicitud para participar en el “Programa” y terminado cabalmente el proceso de inscripción.

6. METAS FÍSICAS

6.1 Población objetivo atendida

Asegurar como trabajadores independientes en el Régimen Obligatorio del “IMSS” al total de la población objetivo, de 11,000 (once mil) “operadores” mediante el pago directo al “IMSS” de las cuotas de aseguramiento bimestrales.

6.2 Delimitación del ámbito socio espacial

Cualquier persona operadora del servicio de “Transporte de Ruta” de la Ciudad de México podrá solicitar su inscripción al Programa. El proceso de inscripción será escalonado, con base en la capacidad de “la Secretaría” de procesar solicitudes, con la meta de alcanzar 2,000 (dos mil) registros por bimestre, hasta completar la inscripción en el “IMSS” de 11,000 (once mil) beneficiarios en octubre de 2021.

Bimestre	Marzo-Abril	Mayo-Junio	Julio-Agosto	Septiembre- Octubre	Noviembre- Diciembre
Meta de nuevas inscripciones por bimestre	1,600	2,000	2,000	2,000	2,000
Núm. de beneficiarios (acumulado)	3,000	5,000	7,000	9,000	11,000

6.3 Metas de operación

Conseguir, conforme el desempeño óptimo del sistema de recepción y atención de solicitudes, la inscripción voluntaria de 11,000 “operadores” beneficiarios en el Régimen Obligatorio del “IMSS” como trabajadores independientes, conforme los padrones de inscripción que son conformados bimestralmente por “la Secretaría” y enviados al “IMSS” para el pago de sus respectivas cuotas.

Consolidar la operación de la aplicación MiRuta como sistema de monitoreo de las jornadas laborales de los “operadores” beneficiarios del “Programa”, al conseguir que el total de “operadores” inscritos en el “Programa” registren el inicio y término de sus jornadas laborales en MiRuta.

6.4 Metas de resultados

Supervisar y desarrollar un sistema de sanciones ante el incumplimiento de la normatividad vial, con criterios de seguridad y la calidad del servicio, que contribuya a la profesionalización de 11,000 (once mil) “operadores”. La efectividad del sistema de monitoreo se observará en el porcentaje de infracciones cometidas por “operadores” beneficiarios que sean sancionadas.

Contribuir a la disminución de los hechos de tránsito de la Ciudad de México que involucran vicios de conducción y/o violaciones a la normatividad vial por parte de una persona operadora de una unidad del servicio de “Transporte de Ruta”, con respecto a lo registrado en el año 2020.

7. PROGRAMACIÓN PRESUPUESTAL

Para la operación del “Programa”, se dispondrá de recursos provenientes de “el Fideicomiso”, mismos que se transferirán para su ejercicio por medio de la partida presupuestal 4419 “Otras ayudas sociales a personas”.

El presupuesto aprobado para el “Programa” en el ejercicio fiscal 2021 es de \$95,209,690.00 (noventa y cinco millones, doscientos nueve mil, seiscientos noventa pesos 00/100 M.N.); monto total que corresponde al pago directo de las cuotas bimestrales de aseguramiento ante el “IMSS” de 11,000 “operadores” que serán inscritos de forma escalonada. En virtud de esto, el presupuesto se ejercerá en pagos bimestrales adelantados, a favor del “IMSS”, conforme el padrón y línea de captura correspondiente, hasta por las siguientes cantidades:

Periodo	Cuota por persona	Nº acumulado de beneficiarios	Monto bimestral
Marzo-abril	\$1,852.49	3,000	\$6,258,390.00
Mayo-junio	\$2,086.13	5,000	\$10,430,650.00
Julio-agosto	\$2,120.33	7,000	\$14,602,910.00
Septiembre-octubre	\$2,086.13	9,000	\$18,775,170.00
Noviembre-diciembre	\$2,086.13	11,000	\$22,947,430.00
Enero-febrero (2022)	\$2,017.74	11,000	\$22,195,140.00
Total	\$10,162.82	11,000	\$95,209,690.00

8. REQUISITOS DE ACCESO

8.1. Difusión

La difusión se llevará a cabo de forma continua, a partir de febrero de 2021. “La Secretaría” publicará en la Gaceta de la Ciudad de México el Aviso por el que se da a conocer las Reglas de Operación del “Programa” y lo difundirá en el portal web de la dependencia mediante el siguiente enlace electrónico: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/profesionalizacion-transporte-colectivo/> y por medio de sus plataformas digitales. Con colaboración de “la ADIP”, se enviará un SMS masivo a las personas operadoras, invitándoles a inscribirse en el “Programa”. Adicionalmente, se realizarán estrategias de publicidad segmentadas en Velódromo, CETRAM, paraderos, módulos de “la Secretaría” y otros puntos estratégicos como mercados y parques; brigadas móviles dirigidas a personas operadoras y familiares en las que se entregan folletos, se proporcione información clara sobre el “Programa” y se agenden citas.

8.2. Requisitos y procedimiento de acceso

Para la inscripción al “Programa” los solicitantes deberán contar con una licencia de conducir tipo C de la Ciudad de México, original y vigente o, en su caso, contar con la línea de captura pagada para renovación o reposición de su licencia tipo C, y ser operadores de un vehículo amparado bajo una concesión registrada durante “la Estrategia”, que haya iniciado el proceso de regularización y que se encuentre en semáforo verde o amarillo. La concesión y el vehículo no deberán ubicarse en ninguno de los siguientes supuestos:

- a. Unidad con reporte de robo vigente;
- b. Unidad chatarrizada;
- c. Unidades que no presentan facturas o son apócrifas;
- d. Documentos de titularidad de concesiones que no corresponden a las matrículas (placas) de las unidades;
- e. Unidades cuyos expedientes no se encuentran dentro del Registro Público de Transporte de la Ciudad de México;
- f. Solicitantes cuyos documentos de identificación correspondan a otro ciudadano;
- g. Solicitantes que se ostentan como titulares de una concesión de una persona fallecida;
- h. Unidades que se dieron de baja para formar un corredor;
- i. Solicitantes cuya documentación e información respecto a sus documentos de identificación, la documentación de las unidades y concesiones que ostentan, presenten vacíos sustantivos, inconsistencias y/o dudas sobre su veracidad o legitimidad, y,
- j. Concesiones que se encuentran en proceso de conflicto de titularidad y/o en procedimiento judicial y/o en procedimiento de revocación.

Los solicitantes que cumplan con estos requisitos podrán solicitar su inscripción al “Programa” vía internet mediante el siguiente enlace electrónico <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/programaprofesionalizacion/concesionario>. Las inscripciones estarán abiertas a partir de la publicación de estas Reglas de Operación y hasta el 15 de diciembre de 2021, o una vez que se haya completado la inscripción de 11,000 beneficiarios, lo que suceda primero. En caso de que los solicitantes cumplan con los requisitos enumerados en la presente sección, deberán agendar una cita y presentarse con la documentación solicitada la fecha y hora indicada en el módulo de la “Secretaría” al que se asigne la cita.

Adicionalmente, los solicitantes deberán proporcionar la siguiente información:

- a. Nombre completo;
- b. Número de licencia de conducir tipo C, que deberá estar vigente y a nombre del solicitante (en el supuesto de que ésta se encontrara vencida y el semáforo epidemiológico se encuentre en naranja o rojo, deberá acompañarse de un comprobante de pago para completar el trámite de renovación o reposición de licencia tipo C);
- c. Sexo;
- d. Edad;
- e. Pertenencia étnica;
- f. Lugar y fecha de nacimiento;
- g. Domicilio;
- h. Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- i. Grado máximo de estudios;
- j. Clave Única de Registro de Población (CURP);
- k. Correo electrónico;
- l. Número de teléfono;
- m. Número de matrícula (placas) de la(s) unidad(es) que maneja, y,
- n. Número de Seguridad Social, en caso de contar con uno.

Por medio del correo electrónico profesionalizacion@cdmx.gob.mx, se dará atención a dudas y comentarios, solicitudes de reprogramación de citas o conocimiento del estatus de inscripción al “Programa”.

Ningún procedimiento o requisito de acceso no previsto en estas Reglas de Operación podrá adicionarse en otros instrumentos normativos o convocatorias del “Programa”. Se prohíbe a las autoridades de la Ciudad, partidos políticos y organizaciones sociales utilizar con fines lucrativos o partidistas, las políticas y programas sociales. En ningún caso las y los servidores públicos podrán solicitar o proceder de manera diferente a lo establecido en estas Reglas de Operación.

Una vez entregada la documentación, los “operadores” quedarán inscritos como beneficiarios en el “Programa” y formarán parte de un Padrón de Personas Beneficiarias que, conforme a lo establecido por la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, será de carácter público, siendo reservados sus datos personales, de acuerdo con la normatividad vigente; los cuales en ningún caso podrán emplearse para propósitos de proselitismo político, religioso o comercial, ni para ningún otro fin distinto al establecido en estas Reglas de Operación.

8.3. Monitoreo y causales de suspensión

8.3.1. “La Secretaría” realizará un monitoreo bimestral de la actividad laboral de los beneficiarios mediante dispositivos tecnológicos. Se entenderá que los “operadores” beneficiarios deberán someterse obligatoriamente a esta supervisión desde el momento que inicia su incorporación en el “Programa”. Además, para ser beneficiarios del “Programa”, requerirán que los concesionarios de las unidades que operan integren todos los dispositivos tecnológicos necesarios para el proceso de monitoreo en los tiempos determinados y conforme lo defina “la Secretaría” con base en los recursos destinados para este fin (GPS, código QR, entre otros posibles).

8.3.2. Derivado del monitoreo bimestral, el beneficiario será suspendido del “Programa” cuando se detecte que él o el concesionario para el que trabaja incurre en alguno de los siguientes supuestos:

- a. Reporta menos horas de trabajo de las establecidas (40 semanales) de acuerdo con lo comprobado mediante el programa de Monitoreo o con las horas indicadas por “la Secretaría” cuando ésta determine que hay una reducción sostenida de la demanda del “Transporte de Ruta” que justifique una cantidad menor de horas de trabajo semanales, conforme al numeral de Operación 10.1.2, de las presentes Reglas de Operación;
- b. No cuenta con una licencia tipo C vigente o, en su caso, con el comprobante de pago de la línea de captura para completar el trámite para la renovación o reposición de ésta;
- c. El concesionario para el cual trabaja el beneficiario no ha incorporado dentro de la unidad los dispositivos tecnológicos necesarios para el proceso de monitoreo;
- d. El concesionario para el cual trabaja el beneficiario no ha cumplido con el procedimiento denominado “Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la Ciudad de México” (en adelante “Programa Integral”), cuyas etapas fueron publicadas en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México los días 13 de abril y 21 de septiembre de 2020.
- e. No se encuentra asociado a ninguna matrícula de “Transporte de Ruta” validada dentro de “la Estrategia”; y,
- f. El proceso de monitoreo indica que ha realizado acciones que: infringen el Reglamento de Tránsito, ponen en riesgo la seguridad de las personas usuarias, afectan su dignidad física o psicológica, se ha resuelto por autoridad competente que ha cometido actos de acoso o abuso sexual, discriminación y/o la limitación de principios de accesibilidad universal e inclusión dentro del sistema de transporte que opera.

8.3.3. La suspensión del “Programa” implica que el beneficiario será retirado del padrón de beneficiarios que conformará bimestralmente “la Secretaría” y el pago de su cuota bimestral ante el “IMSS” dejará de ser cubierta por “el Fideicomiso”. Sin embargo, la persona operadora podrá cubrir voluntariamente las cuotas de su aseguramiento frente al “IMSS”, acercándose a dicho Instituto para conocer el procedimiento.

“La Secretaría”, por medio del personal de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado (en adelante “Personal”), notificará al correo electrónico de la persona operadora su suspensión, así como el o los motivo(s) de la suspensión y las acciones necesarias para subsanarlos. La persona operadora podrá solicitar al “Personal” la reactivación de su adhesión al Programa cuando se subsane el o los motivo(s) de incumplimiento que originaron su suspensión del Programa. Si el criterio de suspensión es el punto f anteriormente señalado, el caso deberá ser evaluado por “la Secretaría” con base en el nivel de gravedad del mismo y se podrá determinar una suspensión definitiva del “Programa”.

8.3.4. Contarán como horas de trabajo las reportadas semanalmente en la aplicación móvil “MiRuta”. Estas horas tendrán que haber sido laboradas en una unidad con número de matrícula registrada por el solicitante al momento de su inscripción al “Programa”, y que se encuentre en circulación (no contarán las horas registradas en una unidad detenida). De cada mes se descartará la semana con menos horas trabajadas contemplando posibles imprevistos ajenos a las personas conductoras que les impida cumplir con 40 horas promedio por semana.

8.3.5. No contarán las horas de trabajo registradas en vehículos amparados bajo un título de concesión que se encuentre en alguno de los supuestos descritos en el inciso 8.2, o en un vehículo amparado bajo un título concesión que no complete las acciones de regularización y mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo que al efecto instruya “la Secretaría” según se establece en el “Programa Integral”.

8.3.6. El requisito de horas de trabajo no será exigible a los operadores que presenten un justificante original expedido por el “IMSS” en las oficinas de la Dirección de Operación y Licencias en Transporte de Ruta y Especializado de “la Secretaría”, que acredite su:

1. Incapacidad;
2. Invalidez temporal;
3. Invalidez definitiva, y/o,
4. Retiro (por cesantía en edad avanzada y/o vejez).

Para el caso de los puntos 1. y 2., las horas de trabajo reconocidas serán equivalentes al periodo de inhabilitación referido en la constancia expedida por el “IMSS”, contando, para estos efectos, ocho horas de trabajo al día, durante un periodo máximo de un año. Para el caso de los puntos 3. y 4., las horas de trabajo reconocidas equivaldrán a un año como máximo, plazo en el que los beneficiarios quedarán exentos del monitoreo bimestral.

9. CRITERIOS DE SELECCIÓN DE LA POBLACIÓN BENEFICIARIA

Para el ejercicio fiscal 2021 el “Programa” cuenta con recursos para asegurar a un máximo de 11,000 (once mil) beneficiarios. El Fideicomiso cubrirá la cuota de aseguramiento ante el “IMSS” de todas las personas operadoras que cumplan con los requisitos de acceso. Si la demanda de solicitudes excede a la población beneficiaria, la inscripción al “Programa” priorizará a las personas operadoras de unidades del servicio de “Transporte de Ruta” que primero hayan solicitado una cita para llevar a cabo la inscripción al “Programa”.

10. PROCEDIMIENTOS DE INSTRUMENTACIÓN

10.1. Operación

10.1.1. Los formatos y trámites establecidos en las presentes Reglas de Operación son gratuitos.

10.1.2. Los solicitantes que cumplan con los requisitos de acceso y agenden una cita en el módulo indicado vía correo electrónico, deberán acudir en la fecha y horario elegido con su licencia tipo C original y vigente (o con identificación oficial vigente acompañada del comprobante de pago para la reposición o renovación de dicha licencia) para firmar el Aviso de Privacidad y la Carta Compromiso, comprometiéndose de manera enunciativa mas no limitativa a:

- a. Acreditar 40 horas de trabajo semanales (salvo cuando haya una reducción sostenida de la demanda del servicio, como en el contexto de la emergencia sanitaria ocasionada por la pandemia de Covid-19, en cuyo caso se podrá reducir el número de horas semanales, con base en los análisis técnicos realizados por “la Secretaría” y de acuerdo con la comunicación oficial que la entidad emita al respecto);
- b. Confirmar que son trabajadores independientes no asalariados, y que no guardan relación laboral alguna con “la Secretaría” o el “Fideicomiso”;
- c. Confirmar que no son beneficiarios o derechohabientes de algún servicio de seguridad social;
- d. Confirmar su comprensión y aceptación de las causales de suspensión del Programa; y,
- e. Confirmar su comprensión y aceptación del monitoreo bimestral que realizará “la Secretaría”.

Previo a la firma de la Carta Compromiso, cada solicitante deberá completar y firmar el formulario médico del “IMSS” de manera individual, es decir, uno personal y uno por cada familiar directo (hijas/hijos, cónyuge, y padres, siempre que vivan en el mismo domicilio que el solicitante). Estos formularios deberán ser llenados al momento de la cita y serán proporcionados al solicitante por el “Personal”.

Los solicitantes que completen este procedimiento serán inscritos por “la Secretaría”, sin costo alguno para ellos o sus asegurados, al “IMSS” en la modalidad de Incorporación Voluntaria al Régimen Obligatorio para Trabajadores Independientes del Medio Urbano. Esta modalidad ofrece los siguientes beneficios:

- a. Servicios médicos, quirúrgicos y hospitalarios del “IMSS” para el solicitante y sus beneficiarios;
- b. Pensión por invalidez;
- c. Pensión por viudez, orfandad y ascendencia;
- d. Pensión por retiro, siempre y cuando el solicitante cotice el número de semanas mandadas por Ley y tenga más de 65 años, y,
- e. Ayuda en gastos funerarios del solicitante.

10.1.3. El aseguramiento del beneficiario directo y sus familiares como beneficiarios indirectos, iniciará el primer día hábil del mes impar siguiente al de su inscripción en el “Programa” y hasta un año después del retiro del beneficiario, siempre y cuando este no sea suspendido del “Programa”. Una vez iniciado el mes de aseguramiento los beneficiarios deberán acudir a la clínica del IMSS más cercana a su domicilio para completar su inscripción. Ni “la Secretaría”, ni “el Fideicomiso” serán responsables de las inscripciones inconclusas de los beneficiarios si éstos no acuden a su clínica del “IMSS” o bien no siguen las instrucciones del personal del “IMSS”.

10.1.4. Una vez inscritos en el “Programa”, los beneficiarios deberán usar la aplicación MiRuta para ingresar el número de matrícula de la unidad, ya sea manualmente y/o en caso de contar con la tecnología disponible en su unidad deberán escanear el código QR instalado en la unidad, y de esta forma registrar el inicio y final de sus jornadas de trabajo. La captura del número de placa o del código QR debe hacerse en un lapso no mayor a 30 minutos antes y después de que la unidad se encuentre en movimiento (del turno).

10.2. Unidades administrativas responsables

“La Secretaría”, por medio de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado, será responsable del proceso de recepción de solicitudes de inscripción, la atención en los módulos donde se completará el trámite de inscripción, y la conformación del padrón bimestral de beneficiarios.

“El Fideicomiso”, por medio de su Secretario Ejecutivo, con base en las líneas de captura bimestrales entregadas por el “IMSS” y mediante el sistema fiduciario, llevará a cabo el pago bimestral directamente al “IMSS” de las cuotas de aseguramiento como trabajadores independientes de los beneficiarios del “Programa”.

“La Secretaría”, por medio de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado, llevará a cabo el monitoreo bimestral de los “operadores” beneficiarios, y atenderá el correo de contacto del “Programa”: profesionalizacion@cdmx.gob.mx.

10.3. Uso del “Programa” por parte de las autoridades

10.3.1. Los datos personales de las personas beneficiarias del “Programa” y la información adicional generada y administrada, se registrará por lo establecido en la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México y la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México.

10.3.2. Durante los procesos electorales, en particular en las campañas electorales, no se suspenderá el “Programa”, sin embargo, atendiendo a los principios de imparcialidad, equidad y neutralidad que deben observarse en los procesos electorales, los beneficios del programa social no serán entregados en eventos masivos o modalidades que afecten el principio de equidad en la contienda electoral.

10.3.3. La ejecución del “Programa” se ajustará al objeto y reglas de operación establecidas, evitando su utilización con fines electorales distintos al desarrollo social, en el marco de los procesos electorales, para evitar en todo momento, su vinculación con algún partido político, coalición o candidatura particular.

10.3.4. De acuerdo con en el artículo 38 de la Ley de Desarrollo Social del Distrito Federal, y artículo 60 de su Reglamento, todo material de difusión, convenios, cartas compromiso y otros instrumentos que se suscriban o formalicen con ellos, deben llevar impresa la siguiente leyenda:

“Este programa es de carácter público, no es patrocinado ni promovido por partido político alguno y sus recursos provienen de los impuestos que pagan todos los contribuyentes. Está prohibido el uso de este programa con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de este programa en la Ciudad de México, será sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente”.

10.3.5. Queda prohibida, en cualquier contexto y en particular durante procesos o campañas electorales, la utilización de programas sociales y de sus recursos -del ámbito federal, de la Ciudad y de las alcaldías- con la finalidad de promover la imagen personal o inducir o coaccionar a los ciudadanos para votar a favor o en contra de cualquier partido político o candidato. Asimismo, los Partidos Políticos, Coaliciones y candidatos, no podrán adjudicarse o utilizar en beneficio propio la realización de obras públicas o programas de gobierno. La violación a esta prohibición será sancionada en los términos del Código de Instituciones y Procedimientos Electorales de la Ciudad de México. Durante las campañas los servidores públicos no podrán utilizar ni aplicar programas emergentes destinados a la ciudadanía, salvo en casos de desastres naturales y protección civil. Todos los ciudadanos tendrán derecho a presentar quejas o reclamaciones relacionadas con la utilización electoral de programas sociales ante la Secretaría de la Contraloría de la Ciudad de México y ante el resto de los órganos competentes para investigar infracciones de dicha índole.

10.4. Supervisión y control

10.4.1. Para el control interno del desempeño del “Programa” la Subsecretaría del Transporte llevará a cabo un reporte bimestral de la operación del “Programa”, el cual deberá contener un indicador de desempeño, con base en el porcentaje de inscripciones bimestrales conseguidas, con respecto a las programadas, así como un análisis descriptivo de los logros y áreas de oportunidad de la operación del “Programa”. Al concluir la operación se deberá elaborar un reporte final, que contenga recomendaciones para llevar a cabo mejoras al “Programa” en el ejercicio fiscal siguiente.

Asimismo, en junio de 2021, y al concluir la operación del “Programa”, en diciembre de 2021, se llevarán a cabo encuestas electrónicas anónimas al personal de “la Secretaría” involucrado con las distintas etapas de operación, con miras a retroalimentar constructivamente el desempeño del “Programa”. Adicionalmente, el Órgano Interno de Control de “la Secretaría” tendrá a su cargo la supervisión y control de este “Programa” a través de los mecanismos e instrumentos que para tal fin establezca.

10.4.2. Con base en el reporte bimestral de desempeño del “Programa”, elaborado por la Subsecretaría del Transporte, se podrán llevar a cabo ajustes bimestrales en las estrategias de difusión del “Programa” y la atención a los beneficiarios. Además, a partir del reporte final de desempeño, las encuestas electrónicas anónimas completadas por el personal de “la Secretaría”, y las observaciones realizadas por el Órgano Interno de Control “la Secretaría” se llevará a cabo la revisión general del diseño, los objetivos y los instrumentos de implementación del “Programa”.

11. PROCEDIMIENTO DE QUEJA O INCONFORMIDAD CIUDADANA

11.1. En caso de queja derivada de los trámites y servicios, las personas interesadas podrán acudir a las oficinas de la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular, ubicada en Avenida Álvaro Obregón #269 Colonia Roma Norte, Código postal 06700, Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México, piso 6, en donde deberá presentar por escrito su inconformidad, señalando los presuntos hechos que constituyen su inconformidad o queja, nombre completo de la persona interesada, dirección y teléfono, adjuntando los documentos relacionados con el asunto. La Dirección General contará con un término de 10 días hábiles contados a partir de la recepción del escrito de queja o incidencias para emitir la respuesta correspondiente.

11.2. En caso de inconformidad a la respuesta otorgada se procederá conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

11.3. De conformidad con los artículos 72 y 73 del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social del Distrito Federal, en caso de que “la Secretaría” no resuelva la queja, las personas beneficiarias o derechohabientes podrán presentar su queja ante:

- El Órgano Interno de Control en “la Secretaría”, ubicado en Havre 47, primer piso, col. Juárez, Alcaldía Cuauhtémoc, 06600;
- El Servicio Público de Localización Telefónica (LOCATEL), con número telefónico: 5658-1111;
- La Secretaría de la Contraloría General, ubicada en Av. Arcos de Belén 2, col. Doctores, Alcaldía Cuauhtémoc, 06720;
- La Procuraduría Social de la Ciudad de México, ubicada en Calle Puebla 182, col. Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06700.

12. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD

12.1. Los requisitos, derechos, obligaciones, procedimientos y plazos para que los solicitantes puedan acceder al disfrute de los beneficios del “Programa” se publicarán en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, así como, en la página oficial de “la Secretaría” <https://www.semovi.cdmx.gob.mx> y sus redes sociales oficiales.

12.2. Los casos en los que se podrán exigir los derechos por incumplimiento o por violación de los mismos pueden ocurrir en al menos los siguientes casos:

- a) Cuando una persona solicitante cumpla con los requisitos y criterios de inclusión para acceder a determinado derecho garantizado por un programa social y exija a la autoridad administrativa ser beneficiario del mismo;
- b) Cuando la persona beneficiaria de un programa social exija a la autoridad que se cumpla con dicho derecho de manera integral en tiempo y forma, como lo establece el programa;
- c) Cuando no se pueda satisfacer toda la demanda de incorporación a un programa por restricción presupuestal, y éstas exijan que las incorporaciones sean claras, transparentes, equitativas, sin favoritismos, ni discriminación.

12.3. Las personas beneficiarias de los programas sociales, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- a) A recibir una atención oportuna, de calidad, no discriminatoria y apegada al respeto, promoción, protección y garantía de sus derechos;
- b) En cualquier momento podrán ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, en los términos de la normativa aplicable;
- c) Acceder a la información de los programas sociales, reglas de operación, vigencia del programa social, cambios y ajustes; de conformidad con lo previsto por la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México y la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México;
- d) A interponer quejas, inconformidades, reclamos, denuncias y/o sugerencias, las cuales deberán ser registradas y atendidas en apego a la normatividad aplicable;
- e) Bajo ninguna circunstancia le será condicionado la permanencia o adhesión a cualquier programa social, siempre que cumpla con los requisitos para su inclusión y permanencia a los programas sociales;
- f) A solicitar de manera directa, el acceso a los programas sociales;
- g) Una vez concluida la vigencia y el objetivo del programa social, y transcurrido el tiempo de conservación, la información proporcionada por las personas derechohabientes o beneficiarias, deberá ser eliminada de los archivos y bases de datos de la Administración Pública de la Ciudad de México, previa publicación del aviso en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, con al menos 10 días hábiles de anticipación;
- h) Toda persona derechohabiente o beneficiario queda sujeta a cumplir con lo establecido en la normativa aplicable a cada programa social.

12.4. La Secretaría de la Contraloría General es el órgano competente para conocer las denuncias de violación e incumplimiento de derechos en materia de desarrollo social.

12.5. Todo beneficiario o solicitante es sujeto de un procedimiento administrativo que le permita ejercer su derecho de audiencia y apelación, no sólo para el caso de suspensión o baja del “Programa”, sino para toda aquella situación en que considere vulnerados sus derechos.

13. MECANISMOS DE EVALUACIÓN E INDICADORES

13.1. Como lo establece el artículo 42 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, la Evaluación Externa del Programa será realizada de manera exclusiva e independiente por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México, en caso de encontrarse considerado en su Programa Anual de Evaluaciones Externas.

13.2. La Evaluación Interna se realizará en apego a lo establecido en los Lineamientos para la Evaluación Interna de los Programas Sociales, emitidos por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México. Los resultados de dicha evaluación serán publicados y entregados a las instancias que establece el artículo 42 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, en un plazo no mayor a seis meses después de finalizado el ejercicio fiscal.

13.3. La unidad responsable de la evaluación interna del “Programa” será la Dirección Técnica y de Órganos Colegiados en “la Secretaría”.

13.4. Para la evaluación interna del programa (diseño, operación, resultados e impacto) se utilizará información generada por el programa (padrones, reportes bimestrales y final de desempeño, encuestas a beneficiarios y personal de “la Secretaría”, el padrón de beneficiarios y de supervisión), comentarios recibidos al buzón de sugerencias, y datos recopilados por “la Secretaría”, “la ADIP” y/o “la SSC”, con respecto a los hábitos de conducción de los beneficiarios del “Programa”.

Matriz de indicadores de gestión y de resultados del Programa Social

Nivel	Objetivos	Indicadores	Fórmula de cálculo	Unidad de medida	Tipo/dimensión/frecuencia	Desagregación	Meta	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Contribuir a mejorar la calidad del Servicio de Transporte de Ruta mediante la profesionalización de los “operadores”	Disminución de hechos de tránsito que involucren una unidad de “Transporte de Ruta”	(N° de hechos de tránsito en 2020 / N° de hechos de tránsito en 2021)	Hechos de tránsito	Estratégico/ Eficacia/Anual	Tipo de hecho, Ruta	X>1.0	Datos recabados por la SSC, la ADIP y “la Secretaría”	El “programa” incentiva buenos hábitos de conducción y de calidad del servicio prestado por los beneficiarios.
Propósito	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta se profesionalizan	Número de operadores inscritos en el Programa sin interrupciones	(Operadores inscritos en el Programa que no fueron suspendidos/ total de operadores inscritos)*100	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta	Estratégico/ Eficacia/anual	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción	80%	Padrón de horas trabajadas por operador y padrón de sanciones	Disminuye la rotación de operadores lo que permite una supervisión continua de su operación.
Componente 1	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta con acceso a aseguramiento del IMSS	Porcentaje de la población objetivo atendida	(Número de operadores del Transporte de Ruta afiliados al IMSS / Población objetivo) * 100	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta	Gestión/eficiencia/semestral	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción	100%	Padrón de operadores inscritos al IMSS	Los “operadores” responden al “Programa” entregando sus solicitudes de inscripción y “la Secretaría” lleva a cabo correctamente el proceso de inscripción de los “operadores” en el IMSS.
Actividad 1.1	Recepción de solicitudes de inscripción al Programa.	Porcentaje de solicitudes atendidas	(Número de solicitudes atendidas / Número de solicitudes recibidas)*100	Solicitudes	Gestión/eficiencia/semestral	Bimestre	100%	Expedientes del área a cargo de recibir y validar las solicitudes.	Las condiciones de seguridad sanitaria permiten llevar a cabo la entrega y recepción de solicitudes. Los “operadores” muestran interés por inscribirse en el “Programa”.
Actividad 1.2	Conformación, entrega del padrón de beneficiarios al IMSS, y pago de la cuota de aseguramiento correspondiente	Padrón entregado y pagados al IMSS bimestralmente	Número de padrones entregados y pagados al IMSS	Padrón	Gestión/eficiencia/semestral	Bimestre	6	Padrón de beneficiarios y Estados de Cuenta de “el Fideicomiso”	El área encargada de la supervisión entrega el padrón de horas laboradas y suspensiones en tiempo y forma
Actividad 1.3	Inscripción de “operadores” al IMSS	Porcentaje de “operadores” inscritos al “Programa” que son dados de alta ante el IMSS	(Número de “operadores” que dados de alta ante el IMSS / Número de “operadores” inscritos en el “Programa”)*100	“operadores”	Gestión/eficiencia/semestral	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción	100%	Líneas de captura bimestrales expedidas por el IMSS	El envío del padrón de aseguramiento bimestral y la recepción de la línea de captura correspondiente se llevan a cabo en tiempo y forma
Componente 2	“Operadores” del Transporte de Ruta supervisados	Porcentaje de beneficiarios dados de baja cuando incumplan requisitos de supervisión	(Número de beneficiarios que se dan de baja/ total de beneficiarios que incurrn en alguna causal de suspensión) * 100	Operadores dados de baja	Gestión/eficiencia/semestral	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción	100%	Padrón de supervisión	La ADIP comparte con SEMOVI los registros de horas trabajadas y sanciones de manera oportuna. El sistema de supervisión funciona correctamente, y las sanciones son aplicadas.

Actividad 2.1	Registro y seguimiento de horas laboradas por “operadores”	Promedio de horas laboradas por operador	Total de horas trabajadas / Total de semanas	Horas laboradas por “operador”	Gestión/eficiencia/semestral	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción	40 hrs por semana	Padrón de horas trabajadas	Los QR se instalan en las unidades que manejan los operadores. Los operadores registran sus jornadas laborales sistemáticamente.
Actividad 2.2	Supervisión de la operación de los beneficiarios	Porcentaje de beneficiarios que pierden su licencia cuando incurren en causales de revocación	(Número de beneficiarios que pierden su licencia / Número de beneficiarios que incurren en alguna causal de revocación de licencia) * 100	Beneficiarios que pierden licencia	Gestión/eficiencia/semestral	Sexo, Ruta, bimestre de inscripción, fecha	100%	Padrón de sanciones	Se retiran las licencias de los conductores cuando estos pierden sus 12 puntos.
Actividad 2.3	Conformación y entrega del padrón de operadores que cumplieron con reglas de supervisión	Padrón de operadores que cumplieron con reglas actualizado	Número de padrones de supervisión elaborados	Padrón de supervisión	Gestión/eficiencia/semestral	Bimestre	6	Padrón de horas trabajadas por operador y padrón de sanciones	Ambos padrones se conforman a tiempo.

14. FORMAS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL

14.1. De conformidad con los artículos 31, 33 y 39 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, la ciudadanía podrá participar activamente, individual o de forma colectiva, en las decisiones públicas, para deliberar, discutir y cooperar con las autoridades, así como, para incidir en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas y programas sociales de manera efectiva, amplia, equitativa, democrática y accesible.

14.2. En aras de fomentar la participación, el “Programa” tendrá un buzón abierto en el que se recibirán observaciones de la ciudadanía mediante correo electrónico: profesionalizacion@cdmx.gob.mx.

14.3. Adicionalmente, los “operadores” recibirán vía correo electrónico una invitación a una encuesta al momento de inscribirse, y al cumplirse seis meses de ser beneficiarios del “Programa”. El análisis de dichas encuestas de evaluación, así como los comentarios, quejas y sugerencias recibidos en el buzón informarán el diseño y operación del “Programa” en el mediano plazo.

Participante	“Operadores” inscritos en el “Programa”
Etapas en la que participa	Evaluación
Forma de participación	Individual
Modalidad	Participación no institucionalizada
Alcance	Proporcionando información sobre el desempeño de la operación del “Programa” mediante el llenado de encuestas de satisfacción, inicial (al concluir el trámite de inscripción al “Programa”) y de seguimiento (una vez cumplidos seis meses dentro del “Programa”).

15. MECANISMOS DE FISCALIZACIÓN

15.1. El “Programa” fue aprobado en la Quinta Sesión Extraordinaria del Comité de Planeación del Desarrollo de la Ciudad de México, de fecha 17 de febrero de 2021, así como en la Primera Sesión Extraordinaria del Comité Técnico de “el Fideicomiso”, celebrada el 11 de enero de 2021.

15.2. El “Programa” se reporta trimestralmente a la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, mediante el Informe de Avances Trimestral de “el Fideicomiso”.

15.3. La Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México, en su ámbito de competencia, verificará que el gasto guarde congruencia con lo dispuesto en la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México y en el Presupuesto de Egresos de la Ciudad de México.

15.4. “La Secretaría” se compromete a proporcionar en tiempo y forma la información que sea solicitada por la Secretaría de la Contraloría General y/o el Órgano Interno de Control, a fin de que éstas puedan realizar las funciones de fiscalización, inspección y verificación del ejercicio del gasto público.

15.5. El Órgano de Control Interno de “la SEMOVI” vigilará en el marco de sus derechos y obligaciones establecidos en las leyes secundarias que emanen de la Constitución Política de la Ciudad de México, el cumplimiento de las presentes reglas de operación, así como de las normas y procedimientos aplicables a la programación y ejecución del programa social y el ejercicio de los recursos públicos.

15.6. La Auditoría Superior de la Ciudad de México, en el ámbito de sus atribuciones, y de acuerdo con su autonomía técnica, revisará y fiscalizará la utilización de los recursos públicos movilizados a través del “Programa”. “La Secretaría” y “el Fideicomiso” le proporcionarán toda la información de que estas dispongan para la fiscalización que, en su caso, emprenda la anterior institución, de acuerdo con la legislación aplicable.

16. MECANISMOS DE RENDICIÓN DE CUENTAS

De conformidad con lo estipulado en el artículo 122 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la siguiente información se mantendrá impresa para consulta directa, se difundirá y mantendrá actualizada en formatos y bases abiertas en la Plataforma Nacional de Transparencia (www.plataformadetransparencia.org.mx) y en el sitio de internet de la Secretaría de Movilidad (www.semovi.cdmx.gob.mx):

Los criterios de planeación y ejecución del programa, especificando las metas y objetivos anualmente y el presupuesto público destinado para ello;

La siguiente información del programa social será actualizada mensualmente: a) Área; b) Denominación del programa; c) Periodo de vigencia; d) Diseño, objetivos y alcances; e) Metas físicas; f) Población beneficiada estimada; g) Monto aprobado, modificado y ejercido, así como los calendarios de su programación presupuestal; h) Requisitos y procedimientos de acceso; i) Procedimiento de queja o inconformidad ciudadana; j) Mecanismos de exigibilidad; k) Mecanismos de evaluación, informes de evaluación y seguimiento de recomendaciones; l) Indicadores con nombre, definición, método de cálculo, unidad de medida, dimensión, frecuencia de medición, nombre de las bases de datos utilizadas para su cálculo; m) Formas de participación social; n) Articulación con otros programas sociales; o) Vínculo a las reglas de operación o documento equivalente; p) Vínculo a la convocatoria respectiva; q) Informes periódicos sobre la ejecución y los resultados de las evaluaciones realizadas; r) Padrón de beneficiarios mismo que deberá contener los siguientes datos: nombre de la persona física o denominación social de las personas morales beneficiarias, el monto, recurso, beneficio o apoyo otorgado para cada una de ellas, su distribución por unidad territorial, en su caso, edad y sexo; y s) El resultado de la evaluación del ejercicio y operación del programa.

17. PADRÓN DE BENEFICIARIOS

17.1. Los datos personales de las personas beneficiarias del “Programa”, y la información adicional generada y administrada, se registrará por lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y demás normativa aplicable. El “Programa” estará sujeto al “Sistema de

datos personales de los concesionarios beneficiarios de los apoyos económicos y subsidios del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público” y toda la documentación por medio de la cual se requiera información a los solicitantes llevará el Aviso de Privacidad correspondiente. Los datos personales en ningún caso podrán emplearse para propósitos de proselitismo político, religioso o comercial, ni para ningún otro fin distinto al establecido en las reglas de operación de este “Programa”.

El registro de los beneficiarios del “Programa” será almacenado por “la Secretaría” y “el Fideicomiso”. El padrón se conformará con la información proporcionada por cada “operador”, conteniendo la información mínima señalada en la normativa correspondiente (Nombre completo; lugar y fecha de nacimiento; sexo; edad; pertenencia étnica; grado máximo de estudios; domicilio; ocupación; datos de los padres o tutores, en su caso; y Clave Única de Registro de Población).

17.2. “La Secretaría”, publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, a más tardar el último día hábil de la primera quincena del mes de marzo, el padrón de beneficiarios correspondiente, precisando el número total de beneficiarios y si se cuenta con indicadores de desempeño de alguna índole, tal como lo establece el artículo 34 de la Ley de Desarrollo Social. A efecto de construir en la Ciudad de México un padrón unificado y organizado por cada uno de los programas de las Dependencias de la Administración Pública local, en el mismo periodo “la Secretaría” entregará el respectivo padrón de beneficiarios al Órgano Interno de Control, de “la Secretaría”.

17.3. “La Secretaría”, cuando le sea solicitado, otorgará a la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México toda la información necesaria que permita cumplir con el programa de verificación de padrones de beneficiarios de programas sociales, diseñado por el Consejo de Evaluación del Desarrollo Social de la Ciudad de México e implementado por la Secretaría de la Contraloría. Ello con la intención de presentar los resultados del mismo al Congreso de la Ciudad de México, salvaguardando siempre conforme a la Ley los datos personales de los beneficiarios.

17.4. En el sitio de internet de “la Secretaría” (www.semovi.cdmx.gob.mx) y de la Plataforma Nacional de Transparencia (www.plataformadetransparencia.org.mx), se publicará en formato y bases abiertas la actualización de los avances de la integración del padrón de beneficiarios del “Programa”, el cual deberá estar conformado de manera homogénea y contener las variables: nombre, edad, sexo, unidad territorial, Alcaldía, beneficio otorgado y monto del mismo, de acuerdo a lo establecido en la fracción II del artículo 122 de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México.

17.5. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 34 de la Ley de Desarrollo Social será sancionado en términos de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos.

17.6. Una vez emitidos los Lineamientos para la integración del padrón universal, se dará estricto cumplimiento a los mismos.

TRANSITORIOS

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

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

TERCERO. Los casos no previstos por el presente Aviso se resolverán de acuerdo con lo dispuesto por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México y por el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

En la Ciudad de México, a 18 de febrero de 2021

**EL SECRETARIO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y PRESIDENTE SUPLENTE DEL COMITÉ
TÉCNICO DEL FIDEICOMISO PARA EL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL
TRANSPORTE PÚBLICO**

(Firma)

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA