

## SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**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; 1, numerales 4 y 5, 3, numeral 2, inciso b), 4, Apartado A, numerales 1 y 4, 13, Apartado E, y 16, Apartado H, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 11, fracción I, 13, 16, fracción XI, 18, 20, fracciones IX, XIII y XXV, 36, fracciones I, III, XI y XXV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 2, fracciones I y V, 5, 7, 8, 12, fracciones I, VI, XV, XVI, XXII, XXV, XXVIII, XXIX, XXXVII, XLI y LXII, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso b), 58, 61, 81, 85, fracciones II y IV, 97, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109 y 110, fracciones I, II, III, V, XXI y XXV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 7, fracción XI, Apartado A), numeral 2, 36, fracciones II, IV, VII, XI, XII, XVIII, XIX, y XXVI, 193, fracciones I, II, III, IX, X, XIV, XVI, XXVIII, y XLVII y 196 fracción XV, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 48, fracción I, 76, 77, 78, fracciones I, II, III, IV y V, 79 y 110, fracciones I, II, III, IX, X, XI y XX, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 220, fracciones I, inciso a), numeral 2, IV, inciso a), VII, IX, XI y XII, del Código Fiscal de la Ciudad de México; numeral CUARTO fracción IV del Aviso por el que se dan a Conocer las Reglas de Operación del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público; y

### CONSIDERANDO

Que el artículo 13, apartado E, de la Constitución Política de la Ciudad de México establece el derecho a la movilidad que tiene toda persona, en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, en donde las autoridades deberán adoptar las medidas necesarias para el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes.

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, programas 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” tiene como atribuciones fomentar, impulsar y estimular, entre otras, el desarrollo de los proyectos y herramientas que permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de la ciudad, y éste será su referente y fin último en la elaboración de políticas públicas. 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 tanto la seguridad de los usuarios, como los derechos de los permisionarios y concesionarios en el cumplimiento de sus obligaciones. Asimismo, la “Secretaría” podrá adoptar medidas orientadas a satisfacer, efficientar 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 de conformidad con el artículo 18, fracción V, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para la ejecución de la política de movilidad, la “Secretaría” podrá auxiliarse del Comité del Fideicomiso de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

Que el artículo 61 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros se sujetarán a los manuales y normas técnicas que en materia de diseño, seguridad y comodidad expida la Secretaría, tomando en consideración las alternativas más adecuadas que se desprendan de los estudios técnicos, sociales, antropométricos y económicos correspondientes de la población mexicana, incluyendo la perspectiva de género y para personas con discapacidad, sujetándose a lo establecido en la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y normas oficiales mexicanas de la materia.

Que el artículo 81 de la Ley de Movilidad refiere que la “Secretaría”, en coordinación con el resto de la Administración Pública Local, impulsará estrategias, programas, servicios especiales, o cualquier otro mecanismo que permita hacer más eficiente el servicio de transporte de pasajeros público individual y colectivo para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, cuya implementación gradual resulte en la satisfacción de las necesidades de transporte de este grupo vulnerable.

Que el artículo 97 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en la Ciudad, con aprobación de la “Secretaría”, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación.

Que el 17 de diciembre de 2021, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

Que el Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, de conformidad con los artículos 29 y 30, fracción I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficientar el servicio de transporte de pasajeros público y asegurar no poner en riesgo su prestación a través de la figura de un Fideicomiso.

Que de acuerdo con la cláusula Cuarta, inciso c) del Contrato del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, entre sus fines se encuentra el de coadyuvar como agente de cambio institucional para el Gobierno de la Ciudad de México, a definir e implementar, en conjunto con la “Secretaría”, las acciones necesarias para, eficientar y mejorar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Concesionado, y renovar el parque vehicular e infraestructura del servicio.

Que el 27 de octubre de 2022, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se Establecen las Características Técnicas que deberán Cumplir los Vehículos Tipo Autobús Destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México, para su Sustitución Obligatoria y su aviso modificatorio publicado el 9 de mayo de 2023.

Que el 03 de febrero de 2023, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se Establece la Revisión Física y Documental de Unidades con 10 o más años de Antigüedad que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta del Tipo Microbús, en el Marco del Programa de Sustitución de Unidades y Mejoramiento del Transporte de la Ciudad de México

Que el 15 de Mayo de 2023, se publicó en 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 “Programa de Sustitución de Unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta para conformar los Servicios Zonales “Pedregales”, “Azcapotzalco”, “Xochimilco Centro” y “Tlalpan Centro”, en adelante “Primer aviso de Lineamientos”.

Que la provisión de un servicio de Transporte Público de Pasajeros Concesionado Colectivo más eficiente, seguro y con accesibilidad universal, como es el brindado con unidades nuevas que cumplen con las normas técnicas vigentes emitidas por la “Secretaría”, es esencial para permitir los desplazamientos seguros y eficientes.

Que, en su Décima Primera Sesión Extraordinaria celebrada el 25 de julio de 2023, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó los presentes Lineamientos y ordenó su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México; por lo que con el objeto de satisfacer la demanda y asegurar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, la “Secretaría”, en conjunto con el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, de conformidad con sus atribuciones y las demás disposiciones normativas aplicables, han tenido a bien expedir el siguiente:

**AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “SEGUNDO PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE UNIDADES CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA PARA CONFORMAR LOS SERVICIOS ZONALES, “AZCAPOTZALCO” Y “XOCHIMILCO CENTRO”.**

**1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL:** Segundo Programa de sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el Servicio de Transporte Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta para conformar los servicios zonales en “Azcapotzalco” y “Xochimilco Centro” (“Acción”).

**2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL:** Apoyo económico para la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad, que prestan el servicio de Transporte Público de Pasajeros Colectivo Concesionado, clasificado como

Ruta, para la adquisición de unidades nuevas que prestarán el servicio de Transporte Público de Pasajeros Colectivo Concesionado, clasificado como Servicio Zonal, en “Azcapotzalco”y “Xochimilco Centro”

### **3. ENTIDADES RESPONSABLES:**

A. El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (“FIFINTRA”), validará previamente el cumplimiento de los requisitos necesarios para que, por medio de su Comité Técnico, se autoricen, por medio de la “Acción”, los apoyos económicos para la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad.

B. La “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte (Subsecretaría), en específico de la Dirección General de Registro Público del Transporte (en adelante DGRPT) y de la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular (en adelante “DGLyOTV), quienes serán responsables de la gestión operativa de la “Acción”; así como la Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación, en específico la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, (en adelante “DGSVSMUS”) será auxiliar en la revisión del cumplimiento de la Norma Técnica, mediante la Subdirección de Normas Técnicas.

C. El Organismo Regulador de Transporte (“ORT”), a través de la Dirección de Regulación de Operación de Corredores de Transporte y la Dirección Ejecutiva de Sistemas Inteligentes de Transporte, será responsable de la validación del cumplimiento del equipamiento complementario de las unidades nuevas.

## **4. DIAGNÓSTICO**

### **4.1 Antecedentes**

A partir del proceso de regularización iniciado durante 2020, la “Secretaría” identificó que en la Ciudad de México se registraron 5,936 microbuses grises con más de 20 años de antigüedad distribuidos en 68 rutas. Se estima que 220 recorridos de transporte concesionado clasificado como Ruta son operados con microbuses.

La “Secretaría” debe garantizar la prestación de un servicio de transporte público que cumpla con condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad. La conformación de nuevos Servicios Zonales busca contribuir a la reforma y ordenamiento integral del transporte concesionado. Los servicios de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificados como Servicio Zonal (“Servicio Zonal”) se distinguen por contar con un recaudo centralizado, una operación regulada que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, con terminales en su origen y destino. Todo esto significa trayectos más cómodos, seguros, rápidos y eficientes para los usuarios de la Ciudad de México.

En 2023, la “Secretaría” implementó el “Primer Aviso de Lineamientos”, el cual tuvo el objetivo de ordenar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta (“Transporte de ruta”) en Azcapotzalco, Pedregales, Tlalpan Centro y Xochimilco Centro, a través de dos estrategias: la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad, y la conformación de los Servicios Zonales “Azcapotzalco”, “Tlalpan Centro” y “Xochimilco Centro” que incorporó a los concesionarios de la Unión de Taxistas de Reforma y Ramales Ruta “2”, A.C.(en adelante “Ruta 2”), la Ruta Metro Tacubaya y Ramales, A. C. (RUTA 17) (en adelante “Ruta 17”), y la Unión de Permisarios de Servicios Colectivos de Azcapotzalco, A. C. (RUTA 23) (en adelante “Ruta 23”) para Azcapotzalco, a los concesionarios de la Unión de Taxistas Colectivos Tlalcoligia Volcanes, A. C. (RUTA 73) (en adelante “Ruta 73”) para Tlalpan Centro, y a los concesionarios de la Unión de Permisarios de Servicios Colectivos del Sur, Ruta 20, A. C. (en adelante “Ruta 20”), la “Asociación de Taxistas del Distrito Federal Ruta Cincuenta y Cinco Quirino F Mendoza y Cortés, A. C.” (en adelante “Ruta 55”), la Unión de Propietarios de Vehículos Concesionados del Sur, A. C. (RUTA 61) (en adelante “Ruta 61”) para Xochimilco Centro.

Ese primer programa tuvo una respuesta favorable, pues se recibieron 663 solicitudes de inscripción procedentes a la Acción Social. Derivado de la implementación de esa Acción, se adquirieron 211 unidades nuevas, de acuerdo con el numeral 14 del “Primer aviso de Lineamientos”, y las empresas contrataron financiamiento para cubrir el costo restante de su nuevo parque vehicular. Por lo tanto, la “Acción” continúa con los objetivos del “Primer Aviso de Lineamientos” pero con los ajustes derivados de los aprendizajes de éste.

Por lo anterior, el objetivo de esta “Acción” es incorporar a los concesionarios de “Azcapotzalco” de la “Ruta 2”, “Ruta 17” y “Ruta 23”, junto con los concesionarios de “Xochimilco Centro”de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61”, que no lograron participar en el “Primer Aviso de Lineamientos”. Para avanzar con la consolidación del

“Servicio Zonal” es necesario que los concesionarios lleven a cabo la sustitución de hasta 299 unidades que actualmente prestan el servicio clasificado como Ruta, por unidades nuevas que cumplan con las normas técnicas, de seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia que se requieren para mejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Para avanzar con la conformación de los “Servicios Zonales”, es necesario que los concesionarios lleven a cabo la sustitución de hasta 299 unidades que actualmente prestan el servicio clasificado como Ruta por unidades nuevas que cumplan con las características técnicas, de seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia que se requieren para mejorar la calidad del servicio prestado a las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en el Aviso por el que se establecen las características técnicas que deberán cumplir los vehículos tipo autobús destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México, para su sustitución obligatoria, publicado en Gaceta Oficial de la Ciudad de México Número 968 el 27 de octubre de 2022 y su aviso modificatorio publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México Número 1100 el 9 de mayo de 2023 (en adelante, “Norma Técnica”).

#### **4.2 Problema o necesidad que atiende la “Acción”**

Por no haber sido incorporados a los Servicios Zonales, los concesionarios de Azcapotzalco de la “Ruta 2” “Ruta 17” y “Ruta 23” y los concesionarios de “Xochimilco Centro” de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” que aún operan bajo el esquema de “Transporte de Ruta” pueden representar una competencia desleal que ponga en riesgo la correcta operación y viabilidad financiera del Servicio Zonal conformado durante el “Primer Aviso de Lineamientos”.

Asimismo, resulta necesaria la chatarrización de las unidades con 10 o más años de antigüedad vinculadas a las concesiones que serán extintas como consecuencia de la implementación de la “Acción”, de no hacerlo, se corre el riesgo de que éstas caigan en un mercado de autopartes, que puede representar un obstáculo para la modernización del transporte público en la Ciudad de México. Lo anterior, debido a que la compraventa de autopartes ineficientes, inseguras y obsoletas, puede prolongar la utilidad de unidades con más de diez años de antigüedad que prestan el servicio de Transporte de Ruta, así como desincentivar su sustitución, incluso cuando estas unidades ya no se encuentran en las condiciones de eficiencia, seguridad y comodidad que dispone la normatividad aplicable y la “Secretaría”.

De la misma manera, el servicio de “Transporte de Ruta” prestado en Azcapotzalco por la “Ruta 2”, “Ruta 17” y la “Ruta 23” y en Xochimilco Centro por la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” tienen un empalme importante en sus recorridos, lo que se traduce en hábitos de manejo peligrosos debido a la competencia por las personas usuarias, así como una sobreoferta del servicio. Los concesionarios, bajo un esquema de hombre-camión, buscan tener un mayor número de unidades prestando el servicio en el recorrido. Ambas situaciones perjudican a los concesionarios, pues sus ingresos disminuyen. Aunado a esto, las unidades que prestan el servicio tienen más de diez años de antigüedad, por lo que no cumplen con las características de eficiencia, accesibilidad y seguridad determinadas por la “Secretaría”. Las condiciones en que se encuentran las unidades afecta la calidad del servicio que reciben las personas usuarias, quienes realizan sus viajes en condiciones incómodas, inseguras y con mayores tiempos de traslado.

Para mejorar los Servicios Zonales, la “Secretaría” consideró necesaria la incorporación de los concesionarios de la “Ruta 2”, “Ruta 17” y “Ruta 23” al “Servicio Zonal Azcapotzalco” y a los concesionarios de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” al “Servicio Zonal Xochimilco Centro”, que será operado por las empresas constituidas en el “Primer Aviso de Lineamientos”. El Servicio Zonal ofrece una solución a la competencia por pasajeros, ya que opera bajo un recaudo centralizado donde las ganancias y las pérdidas se comparten entre los miembros de las empresas. Lo anterior terminará con los hábitos de conducción inadecuados causados por la competencia por pasajeros, asimismo, traerá estabilidad financiera a los concesionarios. Sin embargo, es necesario que modernicen las unidades, ajustando su flota a la demanda del servicio.

A su vez, la reducción en los ingresos de los concesionarios es un impedimento para la renovación del parque vehicular cuya vida útil ha sido superada, condición que también les afecta en términos de costos de operación y mantenimiento (derivados de averías continuas y uso poco eficiente de combustible). Los concesionarios no sustituyen sus unidades una vez que han concluido su vida útil por unidades nuevas debido a que el costo total de la modernización ejerce presiones fuertes sobre sus finanzas e incluso puede llegar a superar su capacidad de pago. Por un lado, esto es resultado de no contar con los ingresos suficientes y/o regulares y, por el otro, a las dificultades para acceder a financiamiento por ser considerados sujetos de crédito de alto riesgo.

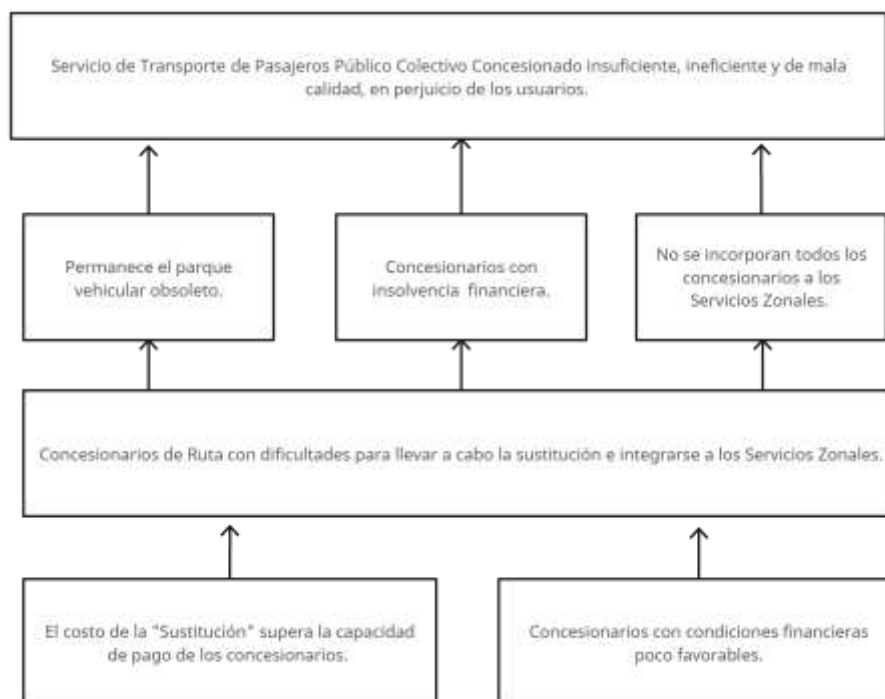
Esto provoca un círculo vicioso donde la competencia por las personas usuarias se traduce en bajos ingresos, que implica la falta de renovación del parque vehicular mayor a diez años y que, a su vez, significa mayores costos de operación para los concesionarios, que nuevamente deriva en la reducción de sus ingresos.

De acuerdo con datos recabados por la “Secretaría”, en noviembre de 2021, el ingreso bruto mensual por la prestación del servicio correspondiente a cada unidad se encontraba en un rango de \$41,000.00 (cuarenta y un mil pesos 00/100 M.N.) a \$85,000.00 (ochenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) A estos ingresos es necesario descontar el costo de operación por unidad, el cual oscila entre \$30,000.00 (treinta mil pesos 00/100 M.N.) y \$64,000.00 (sesenta y cuatro mil pesos 00/100 M.N.) mensuales. Estas cifras dependen del tipo de unidad (vagoneta, microbús, autobús corto, medio o largo), el tipo de combustible consumido, las condiciones del derrotero en el que prestan el servicio (y por ende la demanda que cubre dicho derrotero), las reparaciones que requieran las unidades y, por supuesto, la antigüedad del vehículo. Considerando estos elementos, se estima que alrededor de 70% de sus ingresos se destina a cubrir los costos de operación y mantenimiento, dejando aproximadamente 30% como ganancia disponible para la manutención de sus hogares y otros gastos a cubrir. Lo anterior significa que los concesionarios se enfrentan a un panorama donde el costo de sustituir una unidad obsoleta por una moderna supera su capacidad de pago, ya que el costo promedio en el mercado de un autobús nuevo que cumple con las normas técnicas determinadas por la “Secretaría”, incluyendo equipamiento, es de un rango aproximado de entre \$1,800,000.00 (UN MILLÓN OCHOCIENTOS MIL PESOS 00/100 M.N.) y \$2,100,000.00 (DOS MILLONES CIENTO MIL PESOS 00/100 M.N.).

Los concesionarios, al ser considerados sujetos de crédito de alto riesgo, son obligados a cumplir con requisitos adicionales, como: aval de tipo inmueble, enganches elevados con relación al costo total de la unidad y pago de altas tasas de interés. El resultado es que el costo de la unidad nueva puede llegar a duplicarse, dependiendo del tiempo y condiciones del crédito adquirido; lo que a su vez incrementa el riesgo de los concesionarios de incurrir en el incumplimiento de la obligación adquirida.

El contexto financiero adverso al que se enfrentan los concesionarios es un impedimento para cumplir con la sustitución de las unidades con 10 o más años de antigüedad por unidades modernas. Asimismo, sin el apoyo de la “Secretaría” para la reducción del financiamiento contraído en el marco del “Primer Aviso de Lineamientos”, las empresas podrían caer en insolvencia financiera. En ambos casos, se comprometería el funcionamiento del “Servicio Zonal” y la estabilidad financiera de los Concesionarios.

**Figura 1. Árbol de problemas de la Acción**



## 5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Por lo anterior, resulta necesario implementar intervenciones que permitan el debido funcionamiento de las empresas que prestarán el “Servicio Zonal”; fomentar la solvencia financiera de los concesionarios que prestan el servicio en esta zona, así como la disminución del parque vehicular obsoleto.

Sin embargo, para garantizar la operación y calidad de los “Servicios Zonales”, es necesario que los concesionarios que actualmente prestan el servicio como “Transporte de Ruta” sustituyan sus unidades con más de 10 años de antigüedad por unidades nuevas, que cumplan con las características técnicas, de seguridad y accesibilidad determinadas por la “Secretaría” acorde con lo establecido por la “Norma Técnica”.

Por tanto, la alternativa seleccionada es la entrega de un apoyo económico, por concepto de apoyos económicos de “Sustitución”, de unidades con 10 o más años de antigüedad, a los concesionarios de la “Ruta 2”, “Ruta 17” y la “Ruta 23” de Azcapotzalco y a los concesionarios de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y la “Ruta 61” que no fueron beneficiarios en el “Primer Aviso de Lineamientos”, y que una vez integrados a la “Empresa” mediante la correspondiente acta de asamblea debidamente protocolizada, opten por formar parte de la reestructuración del servicio, con unidades nuevas, altamente eficientes y ajustadas a la demanda del servicio.

El número de unidades a sustituir, así como el factor de sustitución fue determinado por estudios de los ramales de las Rutas realizados por la “Secretaría”, con el objetivo de equilibrar la demanda y oferta del servicio. Por tanto, se darán apoyos económicos para destruir hasta 299 unidades obsoletas y adquirir hasta 112 autobuses nuevos, determinados a partir de los estudios técnicos que llevó a cabo la “Secretaría”, así como de la recuperación de la demanda afectada por la contingencia sanitaria. Con base en lo anterior, se determinó que el monto del apoyo económico necesario para dar viabilidad financiera a la sustitución de unidades, y por lo tanto, a la conformación de los “Servicios Zonales”, es de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada. Con este monto y la cantidad de unidades ajustada a la demanda del servicio, los concesionarios, constituidos en empresas, podrán llevar a cabo la sustitución de sus unidades sin riesgo de caer en déficit y con la solvencia financiera necesaria para prestar un servicio eficiente y de calidad a las personas usuarias. Contemplando que conforme se recupere la demanda, será responsabilidad de cada nueva empresa adquirir las unidades que se requieran para brindar el servicio de transporte público de las y los pasajeros de manera adecuada, absorbiendo el costo total de dichas unidades.

Por otro lado, por medio de la conformación de los “Servicios Zonales”, esta “Acción” impulsará la modernización del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, con estándares de profesionalización de las personas operadoras, un sistema de prevención de riesgos y pólizas de seguro vigentes, supervisión de la operación y ganancias distribuidas de manera equitativa y transparente entre los socios (eliminando los hábitos de conducción insegura, aunados a la competencia por las personas usuarias).

Esta “Acción” resulta relevante dado que, sin los incentivos y recursos suficientes para llevar a cabo la renovación de la flota, los concesionarios no estarían en posibilidades de llevar a cabo, por sus propios medios, las acciones necesarias para concretar la “Sustitución” y convertirse en “Servicios Zonales” sin comprometer la operación y viabilidad financiera de los mismos.

Con lo anterior, las y los beneficiarios conformados en “Servicios Zonales”, tendrán acceso a financiamiento favorable para la “Sustitución”, con tasas de interés y mensualidades bajas.

Asimismo, derivado de los aprendizajes obtenidos durante los Programas de Sustitución de unidades de años anteriores, la “Secretaría” consideró necesario que las unidades nuevas que se adquirirán con recursos del “FIFINTRA” se obtengan mediante un proceso competitivo y transparente, para garantizar que las unidades nuevas cumplan con las especificaciones requeridas por la “Secretaría”, lograr los mejores precios posibles a través de la competencia y las economías de escala, así como fijar un calendario para la entrega de las nuevas unidades.

La implementación de esta “Acción” contribuirá a la conformación exitosa de los “Servicios Zonales” asegurando: el funcionamiento correcto del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en las zonas correspondientes, la solvencia financiera de las nuevas empresas y la disminución del parque vehicular obsoleto. Por consiguiente, en última instancia, esta “Acción” contribuirá a garantizar la prestación y calidad del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado.

Por las características del problema que se busca atender, y de conformidad con el apartado III de los Lineamientos para la Elaboración de Acciones Sociales 2023, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 05 de diciembre de 2022, es pertinente implementar una acción social y no un programa social, puesto que este último es adecuado para atender *permanentemente* problemas de carácter *estructural*, características con las que no

cumple ni la problemática, ni la estrategia de acción gubernamental planteada para la presente “Acción”. La acción social es el instrumento idóneo para atender esta necesidad porque atiende un problema puntual y contingente. Se trata de una intervención gubernamental precisa y de duración limitada, por medio de la cual se busca el otorgamiento del apoyo económico de forma eficaz y transparente.

Se espera que con la conformación de estas rutas en “Servicios Zonales” se generen hábitos de conducción seguros, menores tiempos de traslado, así como servicios integrados a la red de movilidad de la Ciudad de México, con supervisión por medio de dispositivos electrónicos y altos estándares de calidad.

## **6. DEFINICIÓN DE POBLACIONES OBJETIVO, BENEFICIARIAS Y/O USUARIAS**

**6.1 Población objetivo.** Concesionarios individuales de hasta 299 unidades de concesionarios con unidades de 10 o más años de antigüedad de Azcapotzalco de la “Ruta 2” “Ruta 17” y “Ruta 23” y los concesionarios de “Xochimilco Centro” de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” que no hayan sido o puedan ser beneficiarios del “*Primer aviso de Lineamientos*” y que pretendan ser parte de los “Servicios Zonales”.

**6.2 Población beneficiaria.** Hasta 299 concesionarios individuales con unidades de 10 o más años de antigüedad de Azcapotzalco de la “Ruta 2” “Ruta 17” y “Ruta 23” y los concesionarios de “Xochimilco Centro” de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” que no hayan sido o puedan ser beneficiarios del “*Primer aviso de Lineamientos*”; y que además cumplan a cabalidad con los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos de Operación. De conformidad con el artículo 95 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, por lo que cada uno podrá recibir más de un apoyo económico, uno por cada unidad que chatarricen, pero en ningún caso más de cinco en total.

## **7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS**

**7.1 Objetivo general.** Garantizar la conformación y operación de los “Servicios Zonales” mediante apoyos económicos a los concesionarios de Azcapotzalco de la “Ruta 2” “Ruta 17” y “Ruta 23” y los concesionarios de “Xochimilco Centro” de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” que no hayan sido o puedan ser beneficiarios del “*Primer aviso de Lineamientos*”, para impulsar la renovación del parque vehicular y asegurar la solvencia financiera de los concesionarios que, conformados en empresa, llevarán a cabo la “Sustitución”.

### **7.2 Objetivos específicos.**

I. Sustituir hasta 299 unidades con 10 o más años de antigüedad, dando prioridad a las unidades con mayor número de años de antigüedad, del parque vehicular por 112 autobuses nuevos.

II. Facilitar el acceso y condiciones de financiamiento para realizar la “Sustitución”.

**Figura 2. Árbol de objetivos de la “Acción”**



## 8. METAS FÍSICAS

**8.1. Meta institucional.** La meta institucional es otorgar apoyos económicos de \$450,000.00 (CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada, hasta por un monto total de \$134,550,000.00 (CIENTO TREINTA Y CUATRO MILLONES, QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de hasta 299 unidades obsoletas por 112 autobuses nuevos con estándares altos de seguridad, eficiencia, accesibilidad universal y calidad, de conformidad con la “Norma Técnica”.

## 9. PRESUPUESTO

Para la operación de la “Acción”, se dispondrá de recursos provenientes del FIFINTRA, mismos que se transferirán a través de la partida presupuestal 4419 “Otras ayudas sociales a personas”, para su ejercicio.

El Comité Técnico de FIFINTRA aprobó recursos para la “Acción” hasta por un monto total de \$134,550,000.00 (CIENTO TREINTA Y CUATRO MILLONES, QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de hasta 299 unidades, mediante la entrega de hasta 299 apoyos económicos de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) cada uno.

## 10. TEMPORALIDAD

La “Acción” se implementará a partir de la publicación de los presentes Lineamientos de Operación y hasta que los concesionarios beneficiarios hayan completado el trámite de Alta de sus unidades nuevas tipo autobús, ante la “Secretaría”.

## 11. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

**11.1** Los concesionarios que prestan el servicio en Azcapotzalco de la “Ruta 2”, “Ruta 17” y “Ruta 23” y los concesionarios de “Xochimilco Centro” de la “Ruta 20”, “Ruta 55” y “Ruta 61” que no hayan sido o puedan ser beneficiarios del “Primer aviso de Lineamientos” y cuyas unidades tengan 10 o más años de antigüedad, siempre que la concesión y el vehículo amparados por ésta no se encuentren bajo ninguno de los supuestos señalados en el numeral 12 de los presentes Lineamientos de Operación, podrán solicitar su inscripción de manera voluntaria a la “Acción” (en adelante “Solicitantes”), para lo cual deberán presentar, en un plazo de 10 días hábiles a partir de la



fecha de entrada en vigor de la publicación de los presentes Lineamientos, ante la Dirección General de Registro Público del Transporte la siguiente documentación en original y copia:

**11.1.1.** Identificación oficial vigente, con fotografía y firma del titular de la concesión.

**11.1.2.** Solicitud de inscripción a la “Acción”, en la que los “Solicitantes” deberán proporcionar los siguientes datos generales:

- a) Nombre completo del concesionario;
- b) Lugar y fecha de nacimiento;
- c) Sexo;
- d) Edad;
- e) Número de teléfono y correo electrónico para contacto;
- f) Pertenencia étnica;
- g) Grado máximo de estudios;
- h) Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- i) Domicilio;
- j) Ocupación;
- k) Clave Única de Registro de Población (CURP);
- l) Registro Federal de Contribuyentes (RFC); y
- m) Ruta en la que prestan el servicio.
- n) Servicio Zonal en el que participara

Así como los siguientes datos, por cada unidad a sustituir:

- 1) Folio y fecha de los documentos que acreditan la titularidad de la(s) concesión(es);
- 2) N° de matrícula de la concesión y la unidad.

**11.1.3.** De cada una de las unidades a sustituir, que deberán tener 10 o más años de antigüedad:

- a. Documento que acredita la titularidad de la concesión, original o Copia Certificada por el Registro Público del Transporte a nombre del titular actual;
- b. Identificación oficial vigente con fotografía y firma (Credencial para votar, pasaporte, Cédula profesional, Licencia de conducir de la Ciudad de México, Cartilla del Servicio Militar);
- c. CURP del concesionario. (En caso de que no se encuentre la CURP contenida o actualizada en la INE);
- d. Factura de la unidad a nombre del concesionario o, en su caso, factura debidamente endosada (nombre, fecha y firma) o contrato de compra-venta, con copia de la identificación del vendedor y sus testigos, o documento que acredite el robo o extravío de la factura, emitido por la autoridad competente, así como el documento que acredite el motor con el que cuenta la unidad. Si la factura presentada es electrónica y no se encuentra a nombre del concesionario, deberá presentar carta responsiva de la venta de la unidad o contrato de compra-venta, con copia de la identificación del vendedor y sus testigos.
- e. Tarjeta de circulación o, en su caso, permiso para circular sin tarjeta de circulación o constancia de sustitución de unidad o documento que acredite el robo o extravío de los documentos antes mencionados.
- f. En caso de tenerla, presentar Constancia de Cumplimiento expedida por la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular en coordinación con la Dirección General de Registro Público del Transporte, conforme al “Aviso por el que se establece la revisión física y documental de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como ruta del tipo microbús, en el marco del Programa de Sustitución de Unidades y Mejoramiento del Transporte de la Ciudad de México” publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México No. 1038 Bis, el 3 de Febrero de 2023.

**11.2** En caso de cumplir con los documentos enumerados, los “Solicitantes” deberán firmar una Carta Compromiso manifestando su conformidad con lo establecido en los presentes Lineamientos y el Aviso de Privacidad. En dicha Carta también se comprometerán a integrarse, a más tardar el 30 de noviembre de 2023, como socios accionistas a las empresas constituidas autorizadas por la Secretaría para prestar los servicios zonales en “Azcapotzalco” y “Xochimilco Centro” (en adelante “Nuevas Empresas de Transporte”), mismas que a la fecha de publicación de los presentes lineamientos están en proceso de formación en el contexto del “*Primer aviso de Lineamientos*”. Además, el representante de cada “Nueva Empresa de Transporte” deberá firmar el Convenio de Adhesión Voluntaria a la presente “Acción” a más tardar el 5 de diciembre de 2023, y concluir el proceso de chatarrización

de sus unidades obsoletas antes del 22 de abril de 2024, o bien, según el calendario de chatarrizaciones que indique la Subsecretaría de Transporte, para no afectar la prestación del servicio.

## 12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

**12.1** Para poder participar en la presente “Acción”, los “Solicitantes” deberán seguir cabalmente las disposiciones previstas en los presentes Lineamientos de Operación, y no encontrarse en ninguno de los siguientes supuestos, que se enuncian de forma indicativa más no limitativa:

- a. Unidad con reporte de robo vigente;
- b. Unidad registrada como chatarrizada;
- c. Unidades que no presentan facturas, son apócrifas o que presenten inconsistencias;
- d. Documentos de titularidad de concesiones que no corresponden a las matrículas (placas) de las unidades;
- e. Interesados cuyos documentos de identificación correspondan a otro ciudadano
- f. Interesados que se ostentan como titulares de una concesión de una persona fallecida;
- g. Unidades que se dieron de baja para formar un corredor, servicio zonal o que le haya sido entregado un apoyo de chatarrización de la unidad;
- h. Interesados cuya documentación e información presenten vacíos sustantivos, inconsistencias y/o dudas sobre su veracidad o legitimidad;
- i. Concesiones que se encuentran en proceso de conflicto de titularidad y/o en procedimiento judicial y/o en procedimiento de revocación.
- j. No se permitirá la sustitución de unidades que estén dados de alta en otros Estados de la República.
- k. Unidad que no prestaba el servicio de transporte público en la Ciudad de México.

**12.2** Los 299 apoyos económicos disponibles se distribuirán entre los “Solicitantes” de la siguiente manera:

- a. 137 apoyos económicos para “Solicitantes” de las Rutas que conformarán el Servicio Zonal Azcapotzalco; 162 apoyos económicos para “Solicitantes” de las Rutas que conformarán el Servicio Zonal Xochimilco Centro.
- b. En caso de que haya más “Solicitantes” que apoyos económicos disponibles por Servicio Zonal según la distribución del inciso a. del presente numeral, se priorizará en primer lugar a los “Solicitantes” con los modelos de autobús más viejos, y en segundo lugar a los solicitantes que hayan ingresado su solicitud primero en tiempo.
- c. En caso de que los “Solicitantes” que conformarán alguno de los Servicios Zonales no sean suficientes para agotar la totalidad de los apoyos económicos disponibles para dicho Servicio Zonal, la Secretaría podrá a su discreción redistribuir los apoyos económicos sobrantes entre los otros Servicios Zonales si éstos tuvieran más “Solicitantes” que apoyos económicos disponibles según la distribución del inciso a. del presente numeral.

## 13. OPERACIÓN

**13.1** Los “Solicitantes” contarán con el plazo referido en el inciso 11.1. de los presentes Lineamientos, para acudir a la Dirección General de Registro Público del Transporte, ubicada en Calle Goethe 15, Colonia Anzures, C.P. 11590, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México, en el horario comprendido entre las 10:00 y 15:00 horas, de lunes a viernes, y presentar físicamente la documentación solicitada en la sección 11 de los presentes Lineamientos.

**13.2.** Antes de acudir a la Dirección General de Registro Público del Transporte, los “Solicitantes” deberán descargar y completar el formato de “Solicitud de Inscripción”; el cual podrá descargarse **en el siguiente enlace electrónico:** <https://bit.ly/3OMmnY0> o <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/fifintra23>

**13.3.** De estar completa la documentación y la “Solicitud de Inscripción” debidamente requisitada, el personal de la Dirección General de Registro Público del Transporte (“Personal del Registro”) recibirá la “Solicitud de Inscripción” y entregará al solicitante la Carta Compromiso, con un número de folio único, misma que deberá ser firmada por éste.

Al firmar la Carta Compromiso, los “Solicitantes” aceptan:

A. Que adquirirán las unidades nuevas producidas por la empresa armadora o distribuidora seleccionada según el procedimiento establecido en los presentes lineamientos.

B. Que, bajo protesta de decir verdad, la(s) concesión(es) se encuentra(n) libre(s) de gravámenes y no se encuentra(n) en medio de ningún tipo de proceso legal y/o administrativo;

C. Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurrirán aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables;

D. Que, una vez firmado el “Convenio de Adhesión”, la “Secretaría” conservará los documentos originales que acrediten las concesiones, hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas, momento en que la “Secretaría” llevará a cabo la extinción de las concesiones;

E. Que, para acceder al pago del apoyo económico, los “Solicitantes” cuyas solicitudes hayan sido validadas deberán formar parte de la empresa que prestará el servicio, ya que el apoyo económico será entregado, a nombre de ésta, a la empresa armadora o distribuidora seleccionada según el procedimiento establecido en los presentes lineamientos;

F. Que celebrarán las asambleas y reuniones necesarias con los otros “Solicitantes” que también hayan firmado su respectiva Carta Compromiso, particularmente con aquellos que pertenezcan a las Rutas con las que deberán conformar la “Nueva Empresa de Transporte”, a efecto de sentar por escrito su intención de llevar a cabo las gestiones necesarias para conformarse en una “Nueva Empresa de Transporte”.

G. Que el 30 de noviembre de 2023 será la fecha límite para integrarse como socios accionistas a las “Nuevas Empresas de Transporte” autorizadas por la Secretaría para prestar los servicios zonales en “Azcapotzalco” y “Xochimilco Centro”, mismas que a la fecha de publicación de los presentes lineamientos están en proceso de formación en el contexto del “*Primer aviso de Lineamientos*”.

H. Que están conformes con el Aviso de Privacidad.

Una vez firmada la Carta Compromiso, el “Personal del Registro” le entregará una copia de ésta, la cual fungirá como constancia de recepción de su solicitud.

**13.4** El “Personal del Registro” contará con 10 días hábiles para consultar, cotejar y validar la documentación de los “Solicitantes” en la Base de Datos y Archivo de la Dirección General de Registro Público del Transporte, para identificar si la documentación es válida.

**13.5** Una vez que la Dirección General de Registro Público del Transporte haya cotejado, revisado y validado que los expedientes cumplan con los requisitos del numeral 11.1, estos serán enviados y puestos a consideración del Comité Técnico del Fideicomiso para su aprobación. El “Personal del Registro” notificará a los “Solicitantes” por correo electrónico si su solicitud ha sido aprobada.

**13.6** Los “Solicitantes” deberán presentarse en las oficinas de la Dirección General de Registro Público del Transporte dentro de los 5 (cinco) días hábiles posteriores a la notificación electrónica para que se realice la entrega física de la Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción, de conformidad con el artículo 78, fracción I, inciso d), de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México. De no presentarse a recoger este documento, no estarán en posibilidad de continuar con el proceso de chatarrización y entrega del apoyo económico.

**13.7** Los “Solicitantes” que hayan recibido una “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción” deberán presentar el acta constitutiva protocolizada que los acredite como socios accionistas de cada una de las “Nuevas Empresas de Transporte” a más tardar el 30 de noviembre de 2023. Cada “Nueva Empresa de Transporte” deberá formalizar el financiamiento que corresponda con la empresa seleccionada según el procedimiento establecido en los presentes lineamientos. La formalización de dicho financiamiento será requisito para que cada “Nueva Empresa de Transporte” pueda firmar el “Convenio de Adhesión”.

**13.8** El representante legal de cada “Nueva Empresa de Transporte” deberá presentarse a la firma del “Convenio de Adhesión” en la fecha y lugar que para tales efectos les indique el “FIFINTRA” por correo electrónico. En caso de no presentarse a la cita sin previo aviso al “FIFINTRA”, ya no será candidato para recibir el apoyo económico de esta “Acción”.

**13.9** Al “Convenio de Adhesión” se deberá anexar la relación final de los números de concesión, matrícula y serie de motor de las unidades que serán sustituidas, por lo que la Dirección General de Registro Público del Transporte deberá remitir dicha lista al “FIFINTRA” con antelación a la firma del “Convenio de Adhesión”.

**13.10** Al celebrar el “Convenio de Adhesión”, cada “Nueva Empresa de Transporte”, por medio de su representante, acepta:

A. Que una vez firmado el “Convenio de Adhesión”, la “Secretaría” determinará el procedimiento para conservar los documentos que acreditan la titularidad de las concesiones hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas, momento en que la “Secretaría” llevará a cabo la extinción de las mismas;

B. Que los recursos generados por la destrucción de las unidades serán donados al “FIFINTRA”;

C. Que las unidades nuevas deberán cumplir con todas las características técnicas obligatorias establecidas por la “Norma Técnica”;

D. Que las unidades nuevas deberán contar con un sistema de recaudo centralizado el cual deberá componerse principalmente por alcancías y validadores para el cobro mediante la Tarjeta Única de Movilidad Integrada. El “ORT” validará que este equipamiento cumpla con las normas técnicas vigentes establecidas por la “Secretaría”;

E. Que las unidades nuevas deberán contar con videovigilancia y Sistema de Posicionamiento Global que permitan el monitoreo de la demanda y el servicio. El “ORT” validará que este equipamiento cumpla con las normas técnicas vigentes establecidas por la “Secretaría”;

F. Que la entrega del Título de Concesión para la prestación del servicio se llevará a cabo una vez que se haya completado el proceso de chatarrización de las unidades a sustituir y los demás requisitos que la empresa deba cumplir ante el “ORT” para la conformación del “Servicio Zonal”;

G. Que el pago de sus apoyos económicos es de acuerdo al procedimiento establecido en los presentes Lineamientos;

H. Que recibirá sus nuevas unidades según el calendario de chatarrización y entrega de nuevas unidades que defina la Subsecretaría de Transporte en coordinación con el “ORT”;

I. Que constituirá un fideicomiso donde ingresará la totalidad de los ingresos recaudados por concepto de pago de tarifa de los usuarios. Dicho fideicomiso deberá tener reglas de operación de acuerdo a los documentos de financiamiento;

J. Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurrir aquellos que se conduzcan con falsedad, de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables.

**13.11** Cada “Nueva Empresa de Transporte”, por medio de su representante legal, deberá firmar una “Constancia de Destrucción” con la empresa recicladora con que la “Secretaría” sostenga convenio vigente, aceptando:

1. Que entrega sus unidades voluntariamente para su destrucción;

2. Que los recursos generados por la destrucción serán donados al “FIFINTRA”.

**13.12** Los “Solicitantes” no podrán concluir el proceso de destrucción de sus unidades y obtener copia del “Comprobante de destrucción” cuando incurran en alguno de los siguientes supuestos:

1.- Que las unidades presentadas al procedimiento de destrucción no presten el servicio de transporte público en la Ciudad de México, o bien se encuentran desvalijadas o modificadas;

2.- Que los datos reportados y capturados en las Solicitudes de Inscripción, correspondientes a las unidades a chatarrizar, no coincidan con la revisión correspondiente efectuada por la Dirección General de Registro Público del Transporte, durante la revisión física de las unidades que se realizará antes de su destrucción.

3.- Que no acuda a la cita programada para la chatarrización de sus unidades obsoletas.

**13.13** El cheque recibido por concepto de chatarrización de las unidades obsoletas, expedido por la empresa recicladora, deberá ser endosado a favor de esta misma, quien transferirá los recursos al “FIFINTRA”.

**13.14** Sólo cuando las unidades obsoletas hayan ingresado al patio de resguardo que para este fin designe la “Secretaría”, la empresa armadora o distribuidora podrá entregar a cada “Nueva Empresa de Transporte” las nuevas unidades tomando como referencia la razón de sustitución aproximada de 1 unidad nueva por cada 3 unidades obsoletas chatarrizadas.

**13.15** De conformidad con el artículo 32 de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, las manifestaciones, informes o declaraciones rendidas por los interesados a la autoridad competente, así como los documentos aportados, se presumirán ciertos salvo prueba en contrario, y estarán sujetos en todo momento a la verificación de la autoridad. Si dichos informes, declaraciones o documentos resultan falsos o apócrifos, se dará vista a la autoridad competente y se iniciarán los procedimientos administrativos señalados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento.

**13.16** El personal de la “Secretaría” tiene estrictamente prohibido recibir pagos de derechos o solicitar cualquier tipo de pago o contraprestación en especie. Dichas conductas constituyen faltas administrativas y/o delitos. Cualquier acto de corrupción deberá ser denunciado en el buzón de quejas y denuncias del Órgano Interno de Control en la “Secretaría”.

Esta acción social es de carácter público, no podrá asociarse ni vincularse explícita o implícitamente, con ningún partido político, candidato o servidor público. Está prohibido el uso de las acciones sociales con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. Quien haga uso indebido de los recursos de esta acción social en la Ciudad de México será sancionado de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.

**13.17** De conformidad con las cláusulas Cuarta, Sexta y Séptima del contrato del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, así como reglas Séptima, Octava y Vigésima Tercera de las Reglas de Operación del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, cualquier acuerdo del Comité Técnico, y en consecuencia cualquier pago que se instruya a la fiduciaria, incluso aquellos hechos a través de medios electrónicos, se entenderán plenamente validados en cuanto a su viabilidad técnica, operativa y jurídica por el Comité Técnico del fideicomiso.

## **14. SELECCIÓN DE EMPRESA QUE FABRICARÁ UNIDADES NUEVAS Y RECIBIRÁ APOYOS ECONÓMICOS**

**14.1** El “FIFINTRA” entregará a la empresa armadora o distribuidora de autobuses seleccionada, según el procedimiento descrito en los incisos 14.3, 14.4, 14.5 y 14.6 de los presentes Lineamientos, los apoyos económicos de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 MN) de cada concesionario individual que concluya el proceso de chatarrización de su unidad a sustituir, y figure como accionista dentro del acta constitutiva o de asamblea de cada “Nueva Empresa de Transporte”, misma que deberá estar protocolizada ante fedatario público y en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

**14.2** La empresa armadora o distribuidora que recibirá los apoyos económicos referidos en el numeral 14.1 se seleccionará según el procedimiento descrito en los incisos 14.3, 14.4, 14.5 y 14.6 de los presentes Lineamientos, cuyo objetivo es acelerar el inicio de producción de las nuevas unidades, garantizar que éstas cumplan con la “Norma Técnica” y asegurar el mejor precio posible para los concesionarios.

**14.3** Las empresas armadoras o distribuidoras de autobuses de pasajeros interesadas en participar en el presente procedimiento (en adelante “Empresas Interesadas”) deberán entregar a la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular (en adelante “DGLyOTV”), a más tardar cinco días hábiles después de la publicación de los presentes Lineamientos, la siguiente información:

- a. En caso de contar con él, presentar “oficio de validación técnica condicionada” o el oficio que indique que la empresa realizó los ajustes solicitados para el cumplimiento de la “Norma Técnica”, que les haya sido otorgado por la DGLyOTV de conformidad con los numerales 14.4 inciso f y 14.5 del “*Primer aviso de Lineamientos*”.

b. En caso de presentar el “oficio de validación técnica condicionada” o el oficio que indique que la empresa realizó los ajustes solicitados para el cumplimiento de la “Norma Técnica” referidos en el párrafo anterior, escrito libre donde manifieste bajo protesta de decir verdad que participará en el presente procedimiento con el mismo modelo de autobús, indicando que toda la información que proporcionó en el marco del “Primer aviso de Lineamientos” sigue siendo vigente y exacta, o bien señalando los cambios o ajustes que en su caso haya realizado.

c. En caso de cambios o ajustes a los elementos de equipamiento tecnológico estos tendrán que indicarse y deberá presentarse la ficha técnica de los equipos para realizar el peaje electrónico (validadores) y servicio asociado a su funcionamiento, que deben ser proporcionados por alguna de las empresas que figuren en el Catálogo de Integradores Tecnológicos Validados y Autorizados por el Organismo Regulador de Transporte, así como también la ficha técnica de las cámaras (de vigilancia y contadoras) y sistema de posicionamiento global (GPS) que se instalarán en el modelo de autobús que oferten, incluyendo esquemas de instalación de dicho equipamiento en la unidad, como se especifica en los numerales 10, 11, 12 y 13 del Anexo 1 del presente Aviso. Deberá presentarse también el manual de usuario de la plataforma donde se registren las transacciones generadas de los validadores.

d. Escrito libre donde manifieste bajo protesta de decir verdad que realizará las gestiones necesarias a efecto que puedan realizarse bajo coordinación de la Secretaría pruebas de campo con el prototipo más cercano al modelo de autobús que ofertan, a más tardar 15 días hábiles después de la publicación de los presentes lineamientos. La DGSVSMUS definirá si el prototipo propuesto para realizar las pruebas es lo suficientemente equivalente para realizar dichas pruebas, con base en lo presentado en la carpeta técnica. El objetivo del prototipo será mostrarlo a los “Solicitantes” y realizar recorridos en campo.

En caso de no presentar el “oficio de validación técnica condicionada” o el oficio que indique que la empresa realizó los ajustes solicitados para el cumplimiento de la “Norma Técnica”, referido en el inciso a del presente numeral, las “Empresas Interesadas” deberán presentar:

i. Carpeta técnica de propuesta del modelo de autobús que ofertan (una carpeta por cada modelo de unidad, puede ser más de una por cada “Empresa Interesada”), que deberá ser una unidad de tipo mediano con un largo de mínimo 8.560 m y máximo de 9.50 m de hasta 65 pasajeros. Dicha carpeta técnica de la unidad propuesta deberá cumplir con lo establecido en la “Norma Técnica”, integrando la documentación referida para acreditación del cumplimiento de los criterios técnicos en los formatos y alcances que se indican en Anexo 1 del presente Aviso.

ii. Ficha técnica del validador, cámaras (de vigilancia y contadoras) y sistema de posicionamiento global (GPS) que se instalarán en el modelo de autobús que oferten, incluyendo esquemas de instalación de dicho equipamiento en la unidad, como se especifica en los numerales 10, 11, 12 y 13 del Anexo 1 del presente Aviso, esta información deberá formar parte de la carpeta técnica del modelo de autobús, para corroborar que dicho equipamiento esté integrado de forma adecuada en el diseño del modelo de autobús. Deberá presentarse también el manual de usuario de la plataforma donde se registren las transacciones generadas de los validadores.

iii. Calendario de fabricación y entrega de un total de 112 unidades nuevas. El 5% de las unidades deberán ser entregadas antes del 22 de diciembre de 2023, 30% antes del 15 de marzo de 2024 y el 65% restante a más tardar el 15 de abril de 2024.

iv. Carta solicitud membretada con el logotipo de la “Empresa Interesada” en la que se incluya: el nombre de la misma, el nombre comercial, el nombre completo del representante legal, así como su domicilio, números telefónicos y correo electrónico de contacto.

v. Copia certificada del Acta Constitutiva o de la Asamblea que corresponda, que autorice a la “Empresa Interesada” para operar en los Estados Unidos Mexicanos;

vi. Copia de la cédula fiscal de la “Empresa Interesada”;

vii. Escrito libre donde manifieste bajo protesta de decir verdad que es titular de los derechos de dominio de marca y documento que acredite la titularidad de los mismos;

vii. Escrito libre donde manifieste bajo protesta de decir verdad que la “Empresa Interesada” garantice contar con la capacidad de fabricar las unidades suficientes y entregarlas en los plazos establecidos en los presentes Lineamientos.

ix. Currículum de la “Empresa Interesada” y sus asociados.

x. Suscribir el formato “Escrito libre” que la “Secretaría” proporcione donde manifieste bajo protesta de decir verdad que realizará las gestiones necesarias a efecto que puedan realizarse bajo coordinación de la “Secretaría” pruebas campo con el prototipo más cercano al modelo de autobús que ofertan, a más tardar 15 días hábiles después de la publicación de los presentes lineamientos. La DGSVSMUS definirá si el prototipo propuesto para realizar las pruebas es lo suficientemente equivalente para realizar dichas pruebas, con base en lo presentado en la carpeta técnica. El objetivo del prototipo será mostrarlo a los “Solicitantes” y realizar recorridos en campo.

**14.4** La Secretaría llevará a cabo la revisión de las carpetas entregadas por cada “Empresa Interesada” conforme al siguiente procedimiento:

- a) La “DGLyOTV” recibirá la información que cada “Empresa Interesada” presente de conformidad con el numeral 14.3 de los presentes Lineamientos. Posteriormente entregará a “DGSVSMUS” las carpetas técnicas, y entregará a la Dirección General de Asuntos Jurídicos (en adelante “DGAJ”) la documentación legal y administrativa.
- b) En un plazo no mayor a cinco días hábiles, la “DGAJ” revisará la información legal y administrativa presentada por las empresas interesadas, a fin de corroborar que esté completa y correcta según lo establecido en el apartado 14.3 de los presentes lineamientos. En caso de detectar faltas o inconsistencias, la “DGAJ” notificará a la “DGLyOTV” quien, de ser el caso, solicitará la información faltante a la “Empresa Interesada”. La “Empresa interesada” tendrá un día hábil para remitir dicha información.
- c) En un plazo no mayor a dos días hábiles, la “DGSVSMUS” revisará si las carpetas técnicas contienen toda la información solicitada, según lo establecido en el Anexo 1 del presente Aviso. En caso de encontrar inconsistencias o falta de documentación, podrá solicitar información adicional y aclaraciones por escrito a las empresas interesadas a través de la “DGLyOTV”, quienes tendrán un plazo máximo de 2 días hábiles para proporcionar la información o subsanar dichas inconsistencias.
- d) La “DGSVSMUS” revisará las carpetas técnicas ingresadas por las “Empresas Interesadas”, para determinar que éstas cumplan con las especificaciones de la “Norma Técnica” e informará a la “DGLyOTV”, en un plazo no mayor a 5 días hábiles, la opinión técnica de aquellas carpetas técnicas que, por tener fallas no subsanables en un periodo corto de tiempo, no son favorables y por lo tanto, no podrán continuar en el proceso.
- e) La “DGLyOTV” entregará a los concesionarios interesados las carpetas no descartadas según lo establecido en el inciso “d” y los convocará en fecha posterior para que la “DGSVSMUS” les exponga dichas carpetas a fin de recabar su opinión y retroalimentación en el marco de su experiencia.
  - e.1) Adicionalmente, la “DGLyOTV” en coordinación con la “DGSVSMUS” y cada “Empresa Interesada” organizarán pruebas en campo para que los “Solicitantes” conozcan en físico la unidad prototipo de cada “Empresa Interesada”, de conformidad con los incisos d y x del numeral 14.3 de los presentes lineamientos.
  - e.2) Como resultado de esta revisión, los representantes de los “Solicitantes” que se incorporarán a las “Nuevas Empresas de Transporte” que prestarán los servicios zonales “Xochimilco Centro” y “Azcapotzalco” podrán entregar a la DGLyOTV, a más tardar un día hábil después de la fecha de conclusión de las pruebas mencionadas en el inciso anterior, un oficio firmado por ambos representantes solicitando se descarte del proceso un único modelo de autobús. Únicamente se podrá descartar del proceso un modelo de autobús, y solo si es petición única acordada y firmada de forma conjunta por los representantes de los “Solicitantes” que se incorporarán a las “Nuevas Empresas de Transporte” que prestarán los servicios zonales “Xochimilco Centro” y “Azcapotzalco”.
- f) A más tardar, 30 días hábiles después de la publicación de los presentes lineamientos, la “DGSVSMUS” enviará a la “DGLyOTV” la opinión técnica de las propuestas favorables, incluyendo aquellas

observaciones obligatorias e indispensables a subsanar para cumplir con la “Norma Técnica” así como las opiniones de los concesionarios que no contravengan la “Norma Técnica”, y que sin ser indispensables, requerirán una respuesta por parte de las “Empresas Interesadas”.

- g) La “DGLyOTV” solicitará por escrito a las “Empresas Interesadas” que obtuvieron opinión técnica favorable que realicen los ajustes que se definan necesarios a las propuestas, a efecto de que éstas cumplan a cabalidad con la “Norma Técnica”. De igual forma, la “DGLyOTV” solicitará por escrito, de ser el caso, que la “Empresa Interesada” haga los ajustes correspondientes en su calendario de entrega de unidades a efecto de ajustarlo a lo establecido en los presentes lineamientos.
- h) Las “Empresas Interesadas” recibirán la asesoría y acompañamiento de la “DGSVSMUS”, que en su caso soliciten para la atención de dichos ajustes, con las mesas de trabajo de aclaraciones que resulten necesarias y tendrán un plazo máximo de 3 días hábiles para proporcionar sus propuestas con los ajustes subsanados o en su caso la documentación o información adicional requerida.

**14.5** Las “Empresas Interesadas” que hayan entregado los documentos referidos en los incisos a y b del numeral 14.3 de los presentes lineamientos; o bien las “Empresas Interesadas” con opinión técnica favorable, y aquellas que hayan realizado los ajustes solicitados para cumplir con la “Norma Técnica”, recibirán de la DGLyOTV un oficio de validación técnica condicionada (en su caso, un oficio por cada modelo de unidad). La DGLyOTV no entregará oficio de validación técnica condicionada a una “Empresa Interesada” en caso de que los representantes de los “Solicitantes” que se incorporarán a las “Nuevas Empresas de Transporte” que prestarán los servicios zonales “Xochimilco Centro” y “Azcapotzalco” hayan solicitado a la DGLyOTV que se descarte del proceso su modelo de autobús, según el inciso e.2 del numeral 14.4 de los presentes lineamientos.

El oficio de validación técnica final se otorgará por parte de la “DGSVSMUS” una vez que sea verificado físicamente el cumplimiento, según la carpeta técnica ingresada, en una unidad seleccionada al azar perteneciente al primer lote entregado de unidades fabricadas.

**14.6** A los 35 días hábiles siguientes a la publicación de los presentes Lineamientos, las “Empresas Interesadas” que cuenten con un oficio de validación técnica condicionada podrán enviar a su representante para participar en un proceso a efecto de determinar la mejor oferta económica a las 12:00 horas en la Sala Azteca de la Secretaría de Movilidad, ubicada en el primer piso de la avenida Álvaro Obregón 269, Col. Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc, CP. 06700, quedando dicho evento sujeto a confirmación previa. El proceso se desarrollará de la siguiente manera:

**A.** La DGAJ, en el ámbito de sus atribuciones, verificará que el representante de cada “Empresa Interesada” presente identificación oficial vigente y copia certificada del instrumento otorgado por fedatario público del que se desprenda que cuenta con facultades suficientes para contraer obligaciones y realizar actividades que generan plena responsabilidad jurídica a nombre de la “Empresa Interesada”.

**B.** Cada representante debidamente acreditado deberá entregar un sobre cerrado que contenga un precio por cada modelo de autobús que están ofertando, equipamiento e IVA incluidos. No se aceptarán ofertas que contemplen precios mayores a \$2,100,000.00 (dos millones cien mil pesos 0/100 M.N.) por unidad. Esta propuesta también deberá incluir el pago de los primeros 12 meses de costos operativos y de mantenimiento que permita garantizar la correcta funcionalidad del equipamiento de acuerdo a lo solicitado en el numeral 14.3 inciso ii de los presentes lineamientos. Incluyendo conectividad, almacenamiento de información y mantenimiento correctivo y preventivo de los equipos por medio de los cuales se realiza el cobro electrónico (validadores).

**C.** Además, el sobre cerrado podrá contener una oferta de financiamiento de la “Empresa Interesada”, que podrá ser de la “Empresa Interesada” directamente, o bien de algún banco o institución financiera en acuerdo con la “Empresa Interesada”. La oferta de financiamiento deberá presentarse en archivo Excel editable como una tabla de amortización a 60 meses, por el monto total a pagar cada mes desglosando en cada periodo principal, intereses, pólizas, y cualquier tipo de comisión aplicable. El monto a financiar se calculará como la diferencia entre el precio de venta de la unidad y la cifra de referencia de \$1,350,000.00 (UN MILLÓN TRESCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 0/100 MN).

Además, la “Empresa Interesada” deberá incluir el precio de su oferta de financiamiento, así como la memoria de cálculo del mismo en archivo Excel editable, definido como Valor Presente Neto (en adelante “VPN”) según la metodología establecida en la circular 21 del Banco de México (2009):



$$VPN = \sum_{j=1}^M \frac{A_j}{(1+i)^{t_j}}$$

Donde M= Número total de disposiciones del Crédito; j = Número consecutivo que identifica cada disposición del Crédito;  $A_j$  = Saldo de la disposición del crédito + costos financieros;  $i = 13.0\%$ ;  $t_j$  = Intervalo de tiempo, expresado en años y fracciones de año, que transcurre entre la fecha en que surte efecto el Contrato y la fecha de la j-ésima disposición del Crédito.

**D.** Nacional Financiera (en adelante “NAFIN”) asesoró a la Secretaría en la realización y análisis de un sondeo sobre las condiciones del mercado de financiamiento de autobuses. Como resultado de dicho análisis, se determinó que las ofertas de financiamiento en el presente procedimiento no podrán superar la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio más 1.6% anual, más comisión de apertura de 1% sobre el monto a financiar. Por lo tanto, se desecharán las propuestas de financiamiento de cada “Empresa Interesada” que no mejore estos términos.

**E.** La Dirección General de Administración y Finanzas de la Secretaría de Movilidad (en adelante “DGAF”) será la encargada de aperturar los sobres cerrados y calcular las ofertas económicas de las “Empresas Interesadas”. Las ofertas económicas se calcularán sumando el precio del modelo de autobús ofertado, considerando el flujo proveniente de la deuda para la compra de los autobuses, incluyendo equipamiento e IVA, más el flujo de los costos de financiamiento (incluyendo intereses y comisiones). La sumatoria del flujo de cada periodo será descontada a valor presente, siendo el resultado final. El VPN será validado por la DGAF con la asesoría de representantes de NAFIN.

La oferta económica de cada “Empresa Interesada” que no presente oferta de financiamiento, o cuya oferta de financiamiento haya sido desechada por no ofrecer mejores términos que los descritos en el inciso D del presente numeral, se calculará sumando el precio del modelo de autobús que esté ofertando, incluyendo equipamiento e IVA, más el precio del financiamiento considerando la Tasa de Interés Interbancaria de Equilibrio más 1.6% anual, más comisión de apertura de 1% y considerando que el monto a financiar será igual a la diferencia entre el precio de venta de la unidad, incluyendo equipamiento e IVA, y la cifra de referencia de \$1,350,000.00 (UN MILLÓN TRESCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 0/100 MN).

**F.** Una vez validado el cálculo de las ofertas económicas, la DGAF anunciará cuál es la oferta más baja. Posteriormente, preguntará a los representantes legales de cada “Empresa Interesada” si alguna desea mejorar el precio de su modelo de autobús. Este proceso se repetirá las veces que sea necesario, hasta que no haya ninguna “Empresa Interesada” que desee mejorar el precio de su modelo de autobús. Llegado este momento, la “Empresa Interesada” con la oferta económica más baja será declarada ganadora.

Para simplificar el proceso de evaluación por rondas de las ofertas económicas, no se podrá cambiar la oferta inicial de financiamiento de cada “Empresa Interesada”; es decir, la única forma en la que una “Empresa Interesada” puede mejorar su oferta económica es reduciendo el precio de su modelo de autobús.

**G.** La “Empresa Interesada” ganadora (en adelante “Empresa Seleccionada”) deberá suscribir un Convenio de Adhesión de empresa seleccionada a la presente Acción Social para recibir a nombre de cada “Nueva empresa de Transporte” los apoyos económicos referidos en el punto 14.1 de los presentes lineamientos.

**14.7** Al celebrar el Convenio de Adhesión de empresa seleccionada, la “Empresa Seleccionada”, por medio de su representante acepta:

- a. El calendario de pago de los apoyos económicos.
- b. El calendario de producción y entrega de las 112 unidades.
- c. De ser el caso, tomar las medidas necesarias para concretar, en coordinación con la Subsecretaría de Transporte, los financiamientos correspondientes con cada “Nueva Empresa de Transporte”.

- d. Que la propiedad de las nuevas unidades fabricadas será de la “Empresa Seleccionada” hasta en tanto éstas no sean entregadas a cada “Nueva Empresa de Transporte”.
- e. Que el resguardo de las unidades hasta que éstas sean entregadas a cada “Nueva Empresa de Transporte” será responsabilidad de la “Empresa Seleccionada”.
- f. Que deberá presentar fianza de garantía por 50% del valor total de las 112 unidades, y que dicha fianza se hará efectiva para cobrar las penalizaciones correspondientes en caso de incumplimientos en el calendario de entrega o en caso de que las unidades que entregue tengan vicios ocultos o no reúnan las características y/o el equipamiento según lo establecido por la “Norma Técnica”, el apartado 14.3 y los Anexos 1, 2 y 3 de los presentes lineamientos.
- g. Que reintegrará al FIFINTRA los apoyos económicos de aquellos concesionarios que no concluyan con el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas a más tardar el 22 de abril de 2024, o bien, según el calendario de chatarrizaciones que indique la Subsecretaría de Transporte, para no afectar la prestación del servicio.

**14.8** Cada “Nueva Empresa de Transporte” estará obligada a crear un fideicomiso que concentrará la totalidad de sus ingresos; este fideicomiso tendrá reglas de operación de acuerdo a los documentos de financiamiento.

**14.9** El “FIFINTRA” pagará a la “Empresa Seleccionada” los apoyos económicos referidos en el punto 14.1 del presente Aviso de la siguiente manera:

- a. Un primer pago a más tardar 45 días hábiles después de la publicación de los presentes lineamientos, por la cantidad correspondiente a 50% del precio de venta de todas las unidades que la “Empresa Seleccionada” fabricará.
- b. Un segundo pago, a más tardar el 28 de diciembre de 2023, igual a la cantidad que resulte de sustraer el primer pago del monto que resulte de multiplicar \$450,000.00 por el número de “Solicitantes” que reciban de la Dirección General de Registro Público del Transporte una Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción y figuren como socios accionistas dentro del acta constitutiva de la “Nueva Empresa de Transporte” correspondiente, misma que deberá estar protocolizada ante notario público. Adicionalmente, este segundo pago estará condicionado a que:
  - b.1) La “Empresa Seleccionada” haya realizado la entrega del primer lote de unidades según las cantidades y tiempos previstos en el inciso iii del numeral 14.3 de los presentes lineamientos.
  - b.2) La “Empresa Seleccionada” cuente con el oficio de validación técnica final emitido por la “DGSVSMUS” según el segundo párrafo del apartado 14.5 de los presentes lineamientos.
  - b.3) La “Nueva Empresa de Transporte” haya formalizado el financiamiento correspondiente para terminar de pagar sus unidades nuevas.

**14.10** La Subsecretaría de Transporte, en coordinación con el “ORT”, fungirá como intermediaria entre la empresa seleccionada y cada “Nueva Empresa de Transporte”. De manera enunciativa mas no limitativa, se encargará de indicar a la “Empresa Seleccionada” cuándo y cuántas unidades entregar a cada “Nueva Empresa de Transporte”, tomando en consideración que la “Nueva Empresa de Transporte” en cuestión haya llevado a cabo la chatarrización correspondiente de sus unidades, firmado el Convenio de Adhesión y formalizado el financiamiento para terminar de pagar las unidades que reciba.

**14.11** La Secretaría realizará una junta de aclaraciones para las “Empresas Interesadas” en la Sala Azteca de la Secretaría de Movilidad ubicada en Álvaro Obregón 269, Roma Norte a las 12:00 hrs dos días hábiles después de la fecha de publicación de los presentes lineamientos.

**14.12** Los casos no previstos por el presente Aviso se resolverán de acuerdo con lo dispuesto por la “Secretaría” y/o por el Comité Técnico del “FIFINTRA”.

## **15. DIFUSIÓN**

La “Secretaría” publicará en su página de internet y en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se da a conocer los Lineamientos de Operación de la “Acción”.

## 16. PADRÓN DE BENEFICIARIOS

El registro de quienes reciban el apoyo será almacenado por el Fideicomiso. La “Acción” estará sujeta al Sistema de Protección de Datos Personales del Fideicomiso, y toda la documentación por medio de la cual se requiera información a los solicitantes llevará el Aviso de Privacidad correspondiente.

De conformidad con el artículo 34, fracción II de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, el Padrón de beneficiarios de las Acciones Sociales será publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México de conformidad con los lineamientos para la programación de Acciones Sociales 2023, en el cual se indicará:

1. Nombre completo
2. Lugar y fecha de nacimiento;
3. Sexo
4. Edad
5. Pertenencia étnica
6. Grado máximo de estudios
7. Tiempo de residencia en la Ciudad de México
8. Domicilio
9. Ocupación y,
10. Clave Única de Registro de Población.

## 17. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD

De acuerdo con el Reglamento de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, la persona que considere que fue injustificadamente excluida de la “Acción” podrá efectuar su queja ante el Órgano Interno de Control en la “Secretaría”, la Procuraduría Social de la Ciudad de México o a través del Servicio Público de Localización Telefónica (LOCATEL) de conformidad con los artículos 72 y 73 del citado Reglamento. En todos los casos, de conformidad con el artículo 45 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, será la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México la dependencia competente para conocer las denuncias de violación o incumplimiento de derechos en materia de desarrollo social.

## 18. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Nivel	Objetivo	Indicadores	Fórmula de Cálculo	Unidad de medida	Tipo/Dimensión/Frecuencia	Meta	Medios de Verificación	Supuestos
Propósito	Servicios Zonales operan adecuadamente	Porcentaje de unidades nuevas, en esquema empresarial y con supervisión	(Número de unidades nuevas, en esquema empresarial y con supervisión/Total de unidades nuevas) *100	Viajes completados	Estratégica/eficacia/semestral	100%	Datos recabados por la DGLyOTV	Concesionarios tienen interés en integrarse al Servicio Zonal
Componente 1	Servicio brindado por Rutas renovado	Porcentaje de unidades de Ruta con menos de 10 años de antigüedad	(Número de unidades Ruta con menos de 10 años de antigüedad/Total de unidades de Ruta) *100	Unidades con menos de 10 años de antigüedad	Gestión/eficacia/semestral	100%	Datos recabados por la DGLyOTV	Los concesionarios cumplen con los requisitos para participar en el programa de sustitución.

Componente 3	“Servicios Zonales” operan en un esquema empresarial con supervisión.	Porcentaje de unidades que prestan el servicio en un esquema empresarial y con supervisión.	(Número unidades que prestan el servicio en un esquema empresarial y con supervisión/Total de unidades que prestan el servicio) *100	Unidades dentro de esquema empresarial con supervisión	Gestión/eficacia/semestral	100%	Datos recabados por el Organismo Regulador de Transporte	Los concesionarios cumplen con el proceso de integración a la “Empresa” y logran sustituir sus unidades.
Componente 4	Apoyos económicos para la compactación y renovación del parque vehicular	Porcentaje de “apoyos económicos” otorgados	(Número de “apoyos económicos” otorgados / número de “apoyos económicos” solicitados) * 100	Apoyos económico	Gestión / eficiencia / semestral	100%	Padrón de beneficiarios	Las condiciones económicas del sector del transporte mejoran, los concesionarios tienen interés y recursos suficientes para sustituir sus vehículos y compactar sus unidades.
Actividad 1	Solicitudes recibidas para la compactación y renovación del parque vehicular	Porcentaje de solicitudes recibidas”	(Número de solicitudes aprobadas / Número de apoyos económicos otorgados) * 100	Apoyos económicos pagados efectivamente	Gestión/eficacia/anual	100%	Datos recabados por el Fideicomiso	Los concesionarios tienen más interés en destruir y sustituir sus unidades obsoletas

**ANEXO 1. DETALLE DE FORMATO Y ALCANCE DE LOS DOCUMENTOS QUE DEBERÁN INTEGRAR LAS EMPRESAS INTERESADAS A LA CARPETA TÉCNICA DEL VEHÍCULO TIPO AUTOBÚS OFERTADO**

La Carpeta técnica que incluya los documentos que se señalan en la Tabla 1 deberá entregarse en formato físico (foliada y rubricada en todas sus hojas) y su réplica en formato digital contenida en un CD o memoria USB, en un solo documento PDF (a excepción de los anexos que indiquen otro tipo de formato específico).

**Tabla 1. Detalle de documentos que deben integrar la carpeta técnica para el cumplimiento de la Norma Técnica para Unidades tipo autobús**

No.	Referencia al Aviso técnico	Criterio normativo	Documentos necesarios para acreditar el cumplimiento del criterio (*)
1	Numeral Quinto y Tabla 2 No. 8 (ver aviso modificatorio)	Cromática, rótulos y medios de identificación. Elementos reflejantes	<p>Diseño de cromática exterior montado en vistas de los autobuses propuestos en formato editable (Ai.) acorde a lo establecido en el Aviso por el que se emiten los Lineamientos Técnicos y Especificaciones de Cromática, Rótulos y Medios de Identificación Oficiales, del Sistema Integrado de Transporte Público, que de manera obligatoria deberán aplicarse en los vehículos que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público en su modalidad de colectivo de ruta, de Corredores de pasajeros concesionados y Servicio Zonal, publicado en el número 685 de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 17 de septiembre de 2021.</p> <p>Ficha técnica de la pintura y muestra de la misma sobre lámina de 10x5 cm.</p> <p>Esquemas de propuesta de ubicación de las señales visuales al interior de la unidad.</p> <p>Fichas técnicas de los tipos de vinil que se aplicarán en la cromática exterior y en las señales interiores.</p>
2	<p>Tabla 1 No. 1, 2, 3, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 23 y 25.</p> <p>Tabla 2 No. 6 y 7 (ver aviso modificatorio)</p> <p>Tabla 4. No. 1, 2, 3 y 4.</p>	<p>Longitud del autobús, Ubicación del motor, Tipo de entrada, Altura del piso al toldo, Ancho del habitáculo, Ancho del pasillo de circulación, Pasamanos, Postes, Timbres de aviso de parada, Piso, Mampara del conductor, Espejos retrovisores, Parabrisas y sistema limpiaparabrisas, Ventanillas, Puertas de ascenso y descenso, extintor, triángulos de seguridad, Altura del suelo al estribo o primer escalón, Asientos y espacios designados para personas con discapacidad y movilidad limitada y rampa o plataforma para ascenso y descenso (esta última en caso de incluirla).</p>	<p>Ficha técnica de la unidad que enliste las características físicas de la unidad.</p> <p>Incluir los esquemas técnicos o layout de distribución de asientos, alzados de las diferentes vistas y secciones de la unidad que permitan acreditar el cumplimiento en dimensiones, disposición y características de los elementos que integran el habitáculo de pasajeros y elementos complementarios de los apartados indicados en este rubro.</p>

3	Tabla 1 No. 4	Estructura	Garantizar vida útil mínima de 10 años en la estructura de carrocería con documento que indique que se realizó el análisis y cálculos de la estructura con método de elementos finitos (estático y acelerado), firmado por el fabricante de carrocería correspondiente.
4	Tabla 1 No. 9	Asiento de pasajeros	Anexar ficha técnica del asiento de pasajeros que se va a incorporar.
5	Tabla 1 No. 10	Escotillas o fallebas	Anexar ficha técnica de escotilla o falleba y esquema de posición de las mismas (con acotaciones correspondientes).
6	Tabla 1 No. 11	Iluminación	Reporte técnico de medición de la intensidad luminosa de mínimo 80 luxes (lúmenes por metro cuadrado) proporcionado por el fabricante de carrocería correspondiente.
7	Tabla 1 No. 17 y 18	Asiento de operador y Cinturón de seguridad para el conductor	Anexar ficha técnica del asiento del operador (debe ser deslizante en 4 sentidos: atrás-adelante, izquierda-derecha) y ficha técnica del cinturón de seguridad de 3 puntos a utilizar incluyendo su tipo de fijación y esquema alusivo al anclaje.
8	Tabla 1 No. 21	Letrero de ruta	Ficha técnica de Letreros luminosos y electrónicos a base de LED y esquema de posición de los mismos en la unidad: a) Un letrero frontal, ubicado en la parte superior, de tamaño compatible con el parabrisas o integrado en la parte superior del autobús. Queda prohibido colocarlo en la parte baja del parabrisas. b) Un letrero lateral, ubicado en la ventanilla contigua a la puerta de ascenso, de tamaño compatible con la misma.
9	Tabla 1 No. 24	Salidas de emergencia	Indicar la posición y dimensiones de las ventanillas destinadas como salidas de emergencia en el layout de la unidad.
10	Tabla 1 No. 25 Tabla 2 No. 3 (ver aviso modificatorio)	Puertas de ascenso y descenso Contador de pasajeros	Anexar ficha técnica y esquema de posición del sistema contador de ascenso y descenso de pasajeros (tipo cuenta cocos).
11	Tabla 2 No. 1	Sistema de Posicionamiento Global (GPS)	Indicar en la ficha técnica correspondiente, dicho GPS, se debe incluir en el dispositivo validador. Diagrama explicativo de funcionamiento solicitado por el ORT.

12	Tabla 2 No. 2 y 4 (ver aviso modificatorio)	Cámaras de video de circuito cerrado y botones de auxilio	Ficha técnica de cámaras y esquema de posición propuesta de las 4 cámaras (3 con vista a interiores y una con vista exterior frontal). Ficha técnica de botón y esquema de posición (mínimo 1 botón en zona de operador).
13	Tabla 2 No. 5 (ver aviso modificatorio)	Espacio para el sistema de peaje	Ficha técnica del validador acorde con los requerimientos establecidos por el Organismo Regulador de Transporte. Ficha técnica de la alcancía. Esquema indicando ubicación de ambos elementos, con la alcancía al alcance del conductor. Esquema de configuración de pasamanos de acceso al autobús en convivencia con los elementos del sistema de peaje arriba enunciados. La ubicación de los elementos no debe obstruir el área del operador, los controles del puesto de conducción o los asientos para los pasajeros y debe permitir la libre circulación en el pasillo de acceso, con un ancho libre de al menos 800 mm.
14	Tabla 2 No. 9, 10 y 11 (ver aviso modificatorio).	Transmisión, Suspensión y Sistema de frenos	Ficha técnica del chasis que indique el tipo de transmisión, el tipo de suspensión en ambos ejes y la inclusión del sistema ABS, el freno auxiliar y el freno estacionario.
15	Tabla 2 No. 12 (ver aviso modificatorio)	Torreta estroboscópica	Ficha técnica de la torreta y esquema de posición vista en planta sobre el toldo, incluyendo la distancia de este elemento al letrero superior de matrícula.
16	Tabla 3 No. 1	Emisiones	Anexar Certificado NOM de Cumplimiento Ambiental vigente emitido por la PROFEPA para el modelo y motor correspondiente.
17	Tabla 4 No. 2	Asiento designado para personas usuarias de perro de asistencia y personas con movilidad limitada	Anexar ficha técnica de mancuerna de asientos color azul con dispositivo plegable. Esquema de posición de los 3 asientos color azul designados en la unidad.
18	Tabla 4 No. 5	Dispositivos visuales y táctiles para personas con discapacidad	Ficha técnica y muestra de la placa con alto relieve y Sistema Braille. Esquema de colocación de dicha placa de señalización y de la colocación de las señales visuales alusivas a espacios designados para personas con discapacidad y movilidad limitada.

19	Tabla 4 No. 6	Dispositivos visuales y audibles para personas con discapacidad	Ficha técnica y esquema de posición del letrero con señal audible.
20	Tabla 4 No. 7	Timbre de aviso de parada adyacente a los espacios designados para personas con discapacidad	Esquema de posición de este elemento.
<p>(*) La solicitud de la documentación enunciada se realiza con fundamento en lo establecido por el numeral CUARTO del <b>Aviso por el que se establecen las características técnicas que deberán cumplir los vehículos tipo autobús destinados al Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México, para su sustitución obligatoria.</b> Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 27 de octubre del 2022 y su aviso modificatorio del 9 de mayo de 2023.</p>			

## ANEXO 2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA CONTRATACIÓN DE KITS DE VIDEOVIGILANCIA Y GPS

Se deberá detallar la cantidad de bienes y/o servicios requeridos, detallando las especificaciones técnicas de los mismos y señalando el monto estimado a erogar, desglosando el costo unitario de cada uno de los bienes. La información técnica relativa al sistema de videovigilancia y posicionamiento global deberá formar parte de la carpeta técnica del modelo de autobús, para corroborar que dicho equipamiento esté integrado de forma adecuada en el diseño del modelo de autobús. Se deberá incluir cuando menos la información relativa al tipo de software o plataforma de monitoreo de la información que recaban los equipos anexando un diagrama de interconexión y comunicaciones (4G/Wifi) de los componentes tecnológicos, tipo de soporte para el almacenamiento de datos (físico, vía web o mixto) con capacidad del mismo, definir el total de SIMs que tendrán plan de datos para el funcionamiento de todos los componentes, indicar si el servicio de datos es integral o está desagregado por cada equipo, así como cualquier otro dato o factor diferenciador que la empresa interesada estime importante describir para el óptimo uso y funcionamiento del equipamiento.

### 2.1 Requerimientos.

Consecutivo	Bien o Servicio	Descripción Detallada
2.1.1	Servicio de instalación de kits de videovigilancia y GPS	<p>Servicio de instalación: la empresa seleccionada deberá de realizar las instalaciones para garantizar la funcionalidad de los kits de videovigilancia, GPS, botón de auxilio y contador de pasajeros. Los servicios de mantenimiento posteriores requeridos por garantía del kit de videovigilancia, ya sean de carácter preventivo o correctivo, serán asumidos por la empresa seleccionada, así como también los posibles costos asociados a ello (tanto de insumos como de mano de obra).</p> <p>La empresa seleccionada deberá realizar las pruebas correspondientes para garantizar el correcto funcionamiento de la instalación y su respectiva conexión con la plataforma de monitoreo del ORT.</p> <p>Instalación de SIM: la empresa ganadora estará a cargo de definir el total de SIMs que tendrán plan de datos para el funcionamiento de todos los componentes. Al menos se requiere 1 SIM con plan de datos por unidad, a efecto de que los dispositivos reporten la información de localización de la unidad a la plataforma del ORT. También será su responsabilidad entregar SIMs funcionales y llevar a cabo su</p>



		<p>instalación dentro de las unidades.. El corredor y/o servicio zonal correrá con el costo del plan de de datos una vez entregada la unidad a este, así como también será responsable de realizar los cambios y/o ajustes que fuesen necesarios en caso de que este presente fallas no atribuibles a la instalación por parte de la Empresa seleccionada.</p> <p>Capacitación: la empresa seleccionada dará capacitación al personal del Servicio Zonal al menos en los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.- Plataforma de monitoreo (la que debe ser incluida por el prestador del servicio)</li> <li>2.- Recuperación de vídeos grabados en la memoria interna.</li> <li>3.- Configuración de los equipos de GPS.</li> </ol> <p>La empresa seleccionada deberá entregar la documentación o información que el Servicio Zonal solicite y considere necesario para la operación.</p> <p>Soporte: Debe otorgar soporte técnico durante la vigencia del contrato, por lo que debe de contar con un Centro de Atención, de lunes a viernes de 8:00 a 18:00 horas y está conformado por Ingenieros Especializados.</p> <p>El ORT realizará mesas de trabajo a fin verificar el cumplimiento sobre las pruebas, la instalación del SIM, capacitación y la entrega de información necesaria para la operación, así como los diagramas de interconexión y comunicaciones (4G/Wifi) de los componentes tecnológicos.</p> <p>El costo asociado a la conectividad de datos 4G, será el primer año sin costo adicional, los siguientes años los costos serán asumidos por el concesionario.</p>
--	--	--

## 2.2 Especificaciones técnicas.

Consecutivo	Bien o Servicio	Especificaciones técnicas
2.2.1	Instalación de unidad DVR/GPS	<p><b>Consumibles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Diodo Rectificador de 1N400 DC</li> <li>● Cable calibre No. 14 Antiflama Rojo y negro para instalación de DVR y videocámaras</li> <li>● Cable calibre No. 18 Antiflama Rojo y Negro para instalación de Botón de Auxilio</li> </ul> <p><b>Para la instalación</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● El cable que llevará la alimentación “12 volts” para suministrar de energía al DVR deberá de ser calibre 14, tomada de una línea de ignición.</li> <li>● El cable que llevará la alimentación “12 volts” para suministrar de energía a la o las cámaras, será calibre 14, y se energiza desde el DVR.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Todos los cableados de los equipos instalados deberán de ir sujetos con cinturones y ser fijados fijos por las superficies donde corran, así como los empalmes (uniones) tendrán que estar estañados recubiertos con tubo termo-contráctil sirve para aislar los cables y terminales de conexión (No con cinta de aislar ya que con el calor esta se despegas)</li> <li>• El cable de tierra deberá de ir fijado a chasis con pijas autorroscantes con terminales tipo ojillo o uña.</li> <li>• El DVR debe de ir fijo a la unidad, ya sea con pijas autorroscantes (preferentemente) o con cinturones (sólo para casos que no se pueda usar pijas), en un lugar en el cual no se encuentre a la mano del concesionario y con las entradas de la SD y SIM queden cubiertos para evitar su manipulación. Los equipos tendrán que estar instalados de manera preferente en el panel de instrumentos (tablero).</li> <li>• Las antenas deben ir fijadas lo más cercano a un paso abierto.</li> <li>• Las cámaras deben de ir sujetas con la tornillería adecuada y utilizando los orificios designados por el fabricante, esto depende de la superficie en la que se instale. Para el fijado usar pijas autorroscantes o en su caso tornillo con tuerca mariposa.</li> </ul>
2.2.2	Unidad DVR y GPS	<p><b>Equipo:</b> El módulo GPS debe estar integrado en el dispositivo DVR con antena externa Active para GPS. El módulo y antena GPS solo debe enviar datos y trabajar en un rango de 3 Volts a 5 Volts, debe ser compatible con GPS GLONASS a una frecuencia de 1575.42 MHz.</p> <p>Las características deben ser:  Dimensión sugeridas 145 mm x 145 mm x 54 mm (puede ser superior o inferior)  Peso sugerido 850g  Entrada de alimentación CC: 9 V-36 V  Temperatura de funcionamiento -20°C hasta 70°C  Entrada de video grabación de video en vivo de 4 canales 720P @25FPS o superior  Estándar de compresión H.264 a H.265  Interfaz AV-IN de 4 cámaras  Wifi 802,11 b / g/ n; frecuencia: 2,4 Ghz  GPS / GLONASS</p> <p><b>Memoria de almacenamiento del dispositivo:</b> Se requiere una memoria SD de 128Gb de clase 10 (mínimo) o usar discos HDD con protección de vibraciones.</p> <p><b>Interfaces de comunicación:</b> El DVR será necesario que cuente con lo siguiente:  - Sistema operativo Open Source (preferentemente).  - Al menos 1 entrada y salida digital.  - Soporte cámaras AHD (720P) ó analógicas (960H) o superiores.  - Unidad de Estado Sólido (SSD) o almacenamiento SD Clase 10.  - Comunicación 3G/4G y GPS.  - Comunicación Wifi 802,11 b / g / n; frecuencia: 2,4 GHz</p> <p>El DVR/GPS opcionalmente puede tener lo siguiente:  - Entradas analógicas.  - Puertos usb.  - Puerto de LAN RJ45 para comunicación local (Ethernet 10/100 o superior).</p> <p><b>Rango de voltaje mínimo de operación de 9V a 32V:</b> El voltaje con el que operan las unidades es de 12V y 24V. Sin embargo, es común que las unidades lleguen a registrar picos de menores o mayores voltajes. La unidad de procesamiento de datos debe seguir operando aún en estos picos o valles de</p>

	<p>voltaje. El proveedor deberá contemplar los ajustes y proporcionar los accesorios como relevadores, reguladores de voltaje, etc, para garantizar la funcionalidad de los kits de DVR/GPS y garantizar el funcionamiento de los kits de DVR/GPS aún con picos o valles de voltaje.</p> <p>Los rangos en que deben operar los kits de DVR/GPS son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Para vehículos con alimentación de 12V la tensión debe ser de 9 a 18 voltios de entrada de la unidad.</li> <li>● Para vehículos de 24V la tensión debe ser de 18 a 36 voltios de entrada de la unidad.</li> </ul> <p><b>Transmisión de datos mediante señal 3G/4G:</b> La información recolectada debe ser transmitida mediante servicios de video bajo demanda, enviada a la plataforma de monitoreo.</p> <p>Debe soportar las siguientes tecnologías UMTS (3G), HSDPA (3.5G), HSPA+ (3.9G) y LTE (4G). No debe haber restricción de Carrier y operar en las siguientes frecuencias:</p> <p>Banda / Frecuencia 3G  B2/1900MHz  B4/1700-2100MHz  B5/850 MHz</p> <p>Banda / Frecuencia 4G  B4/ 1700/2100MHz  B2/1900MHz</p> <p>Los kits GPS/DVR deben transmitir por 3G/4G su posición de latitud y longitud cada 30 segundos, además de transmitir al menos la siguiente información: IMEI, número de placa, hora y fecha, y velocidad de la unidad. El plan de datos para la conectividad 3G/4G será proporcionado por la empresa ganadora los primeros 12 meses de servicios incluyendo el SIM.</p> <p><b>Contador de personas:</b> El contador de pasajeros El DVR/DPU contempla la integración de al menos 1 sensor óptico en cada puerta de reconocimiento de patrones basado en video u otra tecnología de contador similar, con un algoritmo de reconocimiento de personas al entrar y/o salir de la unidad de transporte desarrollado, para así poder calcular los índices de personas por kilómetro (IPK) y el índice pasajero bus (IPB). Los datos de las personas que abordan la unidad debe de ser entregada mediante caracteres adicionales en la misma cadena que en donde se envía la posición del GPS, para garantizar la integración de la solución.</p> <p><b>Estándar de compresión de video:</b> H.264 a H.265</p> <p><b>Protocolo de red:</b> HTTP, HTTPS, TCP, ARP, RTSP, UDP, RTCP, SMTP, DHCP, DNS , DDNS, PPPoE, IPV4, UPnP, NTP, MQTT</p> <p>Puerto de LAN RJ45 para comunicación local (Ethernet 10/100 o superior) (Opcional).  El proveedor deberá entregar a las empresas de los servicios zonales los protocolos y comandos de comunicación como por ejemplo de Internet of Things (IoT), o Comandos GPRS, debe especificar el tamaño y estructura de paquetes de comunicación, así como la definición de cada parámetro con una descripción detallada y ejemplo de cada parámetro, definición de cada Event Code que genere el dispositivo. Se debe contemplar soporte y acompañamiento técnico por parte del fabricante para la integración de la funcionalidad de los componentes ofertados a la Plataforma del ORT.</p>
--	--

2.2.3	Botón de auxilio	Material: Plástico con carcasa con cuerda para fijación y rondana y tuerca de seguridad Calibre: 18AWG por cable Normalmente Abierto (cuando se pulsa hay continuidad) El botón de auxilio debe ser autoarrancable de al menos 12 mm. Diodo Rectificador de 1N400 DC (regreso de corriente)
2.2.4	Videocámara	La resolución mínima con la que debe contar la cámara debe ser de 1Mpx Main Stream: 720p@ 30fps, Network Sub Stream: VGA @25FPS Récord Sub Stream: VGA @ 30FP Voltaje: de 5 a 12 volts.  Resolución mínima: 720p, debe grabar al menos en 1,280x720. <b>Estándar de compresión de video:</b> H.264 a H.265
2.2.5	Contador de pasajeros	Voltaje máximo: 12 volts. Sensor óptico de al menos 1 megapixel de la cámara o indicar el tipo del sensor CCD. No se acepta que la solución de contador de pasajeros sea por barras contadoras.
2.2.6	Antena GPS	La antena GPS debe trabajar a una frecuencia de 1575.42 MHz.

### ANEXO 3. SOPORTE TÉCNICO Y GARANTÍAS PARA LOS KITS DE VIDEOVIGILANCIA Y GPS.

#### 3.1 Detalle del Soporte Técnico Requerido

Se deberá considerar un servicio de soporte técnico que dispondrá de un centro de gestión de incidencias y soporte. Este centro estará accesible a las empresas de servicios zonales de 09:00 a 18:00 horas de lunes a viernes, a través de teléfono, o mediante una dirección de correo electrónico para la notificación de incidencias y resolución de dudas. El idioma que se utilizará en todas las comunicaciones será el español.

La atención podría ser vía remota o con personal en sitio

Prioridad	Tiempo Máx. de Resolución
Baja	48 Horas
Media	24 Horas
Alta	16 Horas
Crítica	4 Horas

**Crítica:** funcionalidad del sistema nula

**Alta:** el incidente impide el funcionamiento de algunos servicios esenciales del sistema

**Media:** el incidente afecta al funcionamiento de algunos servicios no esenciales, no impide el funcionamiento global del sistema

**Baja:** el incidente afecta a algunos servicios no críticos pudiendo operar el sistema

#### 3.1 Detalle de las Garantías Requeridas

Se deberá proporcionar un servicio de garantía de la funcionalidad de los dispositivos en las unidades durante 12 meses, contando a partir de su instalación por parte de la empresa armadora que presenta la propuesta.

El proveedor del servicio realizará todas las intervenciones que sean necesarias para la corrección de cualquier defecto, problema de funcionamiento, degradación o incidencia en los componentes suministrados y en los trabajos realizados, incluyendo su diagnóstico y su corrección mediante sustitución o reparación del componente o elementos afectados, así como la aportación y carga de versiones y actualizaciones (“parches”) de software y firmware que resuelvan problemas o defectos.

#### **ANEXO 4: CONSIDERACIONES ESPECIALES PARA LA CONTRATACIÓN DEL SERVICIO INTEGRAL DE PEAJE ELECTRÓNICO**

La empresa armadora o distribuidora de autobuses seleccionada deberá presentar un escrito de parte del integrador tecnológico a través del cual se compromete a integrar los validadores de la propuesta que resulte ganadora a su plataforma en caso que la(s) empresa(s) concesionaria(s) así lo requiera(n), aún si el integrador tecnológico no es parte de la propuesta seleccionada. Lo anterior, debido a que es indispensable que exista interoperabilidad a fin de asegurar el servicio de pago con Tarjeta Única de Movilidad Integrada y otros medios electrónicos que el ORT autorice para el pago de la tarifa en el transporte público concesionado en las modalidades de Corredor y Servicio Zonal. En dicho escrito, el integrador tecnológico deberá especificar que, en caso de presentarse esta situación, llevará a cabo los trabajos que se requieran para que los validadores que hayan sido instalados en las unidades como parte de esta segunda fase puedan reportar a su plataforma, y también que mantendrá los mismos servicios requeridos en los Lineamientos para la Inclusión del Transporte Público al pago con la Tarjeta Única de Movilidad Integrada, lo cual incluye, entre otros aspectos, el mantenimiento preventivo y correctivo de los validadores.

#### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.** Publíquese el enlace electrónico del presente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**SEGUNDO.** El presente entrará en vigor el día siguiente de la publicación del enlace correspondiente en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

**En la Ciudad de México, a 25 de agosto de 2023**

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

**ANDRÉS LAJOUS LOAEZA**