

## SECRETARÍA DE MOVILIDAD

**ANDRÉS LAJOUS LOAEZA**, Secretario de Movilidad y Presidente Suplente del Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, con fundamento en lo establecido en los artículos 122, apartado A, Base V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3, numeral 3, 7, apartado A, 13, apartado E, y 16, apartado H, numerales 1 y 2, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 2, 11, fracciones I y II, 16, fracción XI, 20, fracciones III, IX y XXV, y 36, fracciones I y XXV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 2, fracción I, 7, 12, fracciones I, VI, XXIX y XLI, 18, fracción V, 29, 30, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso c), 85, fracción III, 97, y 110, fracciones I, II, III, V, X, XIV, XV, XXI y XXV, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 6, fracciones I, III, IV, VI, VIII y IX y 11, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; 32 y 33, de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal; 2, 7, fracción XI y 36, fracción XII y 193, fracciones XX, XXII, XXIV, XXVI, XXVII y XXXII, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 11, 12 y 49, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, y

### CONSIDERANDO

Que de conformidad con el artículo 36 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (en adelante la “Secretaría”) le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normativa, 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 la movilidad de la ciudad, y tendrá como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas el derecho a la movilidad. Además, esta dependencia podrá realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces, así como que garanticen tanto la seguridad de los usuarios como los derechos de los permisionarios y concesionarios en el cumplimiento de sus obligaciones. Asimismo, la “Secretaría” podrá adoptar medidas orientadas a satisfacer, eficientar y regular el transporte de pasajeros y de carga y, en su caso, coordinarse con las dependencias y entidades de la administración pública para este propósito.

Que 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 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 el Primer párrafo, inciso c), de la cláusula Cuarta del Contrato del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público conforme a su Primer Convenio Modificatorio, 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 garantizar, eficientar y mejorar el servicio de transporte de pasajeros público concesionado, así como renovar el parque vehicular y la infraestructura del servicio.

Que con fecha 21 de febrero de 2020, la “Secretaría” remitió al Banco de Desarrollo de Alemania *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (en adelante “KfW”, por sus siglas en alemán) la Carta intención de la Ciudad de México para contribuir en la implementación del Programa para la consecución de los objetivos nacionales en materia de cambio climático (NDC) en el Sector Transporte en México (Programa de Financiamiento al Transporte Sostenible). Lo anterior con la finalidad de que la Ciudad de México, por medio de la “Secretaría” y el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (en adelante “Fideicomiso”), realice una aportación financiera no reembolsable al Programa para la sustitución de unidades obsoletas por vehículos híbridos y eléctricos para la prestación del servicio de “Taxi” en la Ciudad, sustituyendo entre 400 y 914 unidades con más de 10 años de antigüedad de 2022 a 2024.

Del mismo modo, como mecanismo de formalización e integración al Programa, con fecha 16 de marzo de 2021, la “Secretaría” suscribió el Memorandum de Colaboración (MOU) con “KfW” y Nacional Financiera S.N.C., I.B.D. (en adelante, “NAFIN”), con la finalidad de fomentar la reducción de emisiones en la Ciudad de México a través de la renovación del parque vehicular.

Que en junio de 2021, el Gobierno de la República Federal Alemana, por medio de “KfW”, asignó 10 millones de EUR (10 millones de euros) como parte del Programa de Financiamiento al Transporte Sostenible, con el objetivo de renovar la flota vehicular del transporte por unidades híbridas o eléctricas, administrados por el “Fondo Sostenible Nafin” de “NAFIN”.

Que en la Octava Sesión Extraordinaria, celebrada el 04 de noviembre de 2022, el Comité Técnico del “Fideicomiso” aprobó el Convenio de Colaboración entre “NAFIN” y el “Fideicomiso”, e instruyó su suscripción mediante acuerdo FIFINTRA/02/11/EXTRAORDINARIA/2022.

Que con fecha 17 de noviembre de 2022, el “Fideicomiso” mediante su Secretario Ejecutivo suscribió el Convenio de Colaboración para el desarrollo de una acción social en conjunto con “NAFIN”.

Que en la Cuarta Sesión Extraordinaria 2023, celebrada el 15 de marzo de 2023, mediante acuerdo FIFINTRA/12/04/EXTRAORDINARIA/2023, el Comité Técnico del “Fideicomiso” aprobó el “Programa de Financiamiento al Transporte Público Individual Sostenible, 2023” (en adelante “Acción”).

Que con el objeto de apoyar la renovación de vehículos que brindan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual Concesionado (en adelante “Taxi”) en la Ciudad de México, la “Secretaría” en conjunto con el “Fideicomiso” y con el “Fondo Sostenible Nafin”, administrado por “NAFIN”, con fundamento en sus atribuciones y las demás disposiciones normativas aplicables, ha tenido a bien expedir el siguiente:

## **AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO AL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL SOSTENIBLE, 2023”.**

**1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL:** “Programa de Financiamiento al Transporte Público Individual Sostenible, 2023”.

**2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL:** Apoyo económico para la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México por unidades nuevas híbridas o eléctricas.

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

**A.** El “Fideicomiso”, por medio de su Comité Técnico, aportará un porcentaje de los recursos para financiar los apoyos económicos para la sustitución de unidades que prestan el servicio de “Taxi”, entregados por medio de la “Acción”.

**B.** Como parte del Programa de Financiamiento al Transporte Sostenible, “NAFIN” y “KfW” aportarán el porcentaje restante de los recursos para financiar los apoyos económicos para la sustitución de unidades que prestan el servicio de “Taxi”, entregados por medio de la “Acción”; además, “NAFIN” será responsable de la gestión de los recursos aportados por el “Fondo Sostenible Nafin”.

**D.** La “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte (“Subsecretaría”), en específico de la Dirección General de Registro Público del Transporte y de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual, será responsable de la gestión operativa de la “Acción”.

## **4. DIAGNÓSTICO**

### **4.1 Antecedentes**

México se encuentra en el lugar número 13 de los países con mayores emisiones de CO<sub>2</sub> (dióxido de carbono) por actividades humanas. El crecimiento constante de las emisiones contaminantes es una preocupación internacional, nacional y local debido a su relación directa con el cambio climático. De acuerdo con el Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero 2019 (INEGEI) del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), en

México el sector transporte representó una de las principales fuentes de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (Gg de CO<sub>2</sub>e) (en adelante, GEI) con 147,933.948 de emisiones netas Gg con CO<sub>2</sub>e, especificando 9.367 de carbono negro (Gg).

En 2015, durante la vigésima primera Conferencia de las Partes (COP21) de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el Gobierno de México respaldó el Acuerdo de París con el objetivo de limitar el calentamiento global a no más de 2 grados centígrados respecto a la era pre-industrial. Así, el país se comprometió a reducir, de manera incondicional, 22% sus emisiones de GEI y 51% las de carbono negro para el año 2030, y de manera condicionada, siempre y cuando se lograra un acuerdo global, hasta 36% y 70% respectivamente (mejor conocidos como *Compromisos Nacionalmente Determinados*, en adelante, CND).

En este contexto, en diciembre de 2021, el “KfW” formalizó un préstamo por USD \$112.73 millones con “NAFIN”, como entidad ejecutora del Programa, para financiar vehículos de bajas emisiones en sustitución de vehículos más contaminantes. Además, el Gobierno de la República Federal de Alemania, asignó 10 millones de EUR (10 millones de euros) a “NAFIN” para la creación de un apoyo económico que incentive la sustitución de la flota vehicular del sector transporte por unidades híbridas o eléctricas con el objetivo de reducir la emisión de GEI en el sector.

Para la implementación del programa, “NAFIN” ha seleccionado a diversos gobiernos estatales con posibilidad de estructurar programas de renovación vehicular, o con programas de renovación ya funcionales con posibilidad de ser potenciados para lograr metas más ambiciosas en ahorro de emisiones GEI. En este sentido, el Gobierno de la Ciudad de México ha ejecutado acciones anuales para promover la modernización de la flota vehicular de “Taxi” desde 2002, por lo que su participación en el programa se concretó por medio de la firma de un acuerdo de colaboración entre el Gobierno de la Ciudad de México, “NAFIN” y “KfW” para renovar unidades que prestan este servicio con más de 10 años de vida útil, por unidades híbridas y eléctricas.

En la Ciudad de México, la sustitución de “Taxi”, implementada anualmente, inició en 2002 como una Actividad Institucional de la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad. De 2020 a 2022, la “Secretaría”, en conjunto con el “Fideicomiso”, llevó a cabo programas de sustitución como Acciones Sociales con el objetivo de apoyar a los concesionarios con la renovación de vehículos que brindan el Servicio de “Taxi” en la Ciudad de México, cuyas unidades cuentan con más de diez años de antigüedad, o que hayan sido objeto de robo o pérdida total en un hecho de tránsito. Las unidades adquiridas en el marco de la “Acción” debían cumplir con las características técnicas de eficiencia energética, seguridad y accesibilidad requeridas por la “Secretaría”, a efecto de brindar un servicio de calidad a los usuarios, así como contribuir a mejorar las condiciones ambientales.

La evolución de las actividades para la renovación del parque vehicular de “Taxi” pone de manifiesto la creciente importancia de la intervención gubernamental para la modernización del Transporte de Pasajeros Público Concesionado de la Ciudad de México, la cual otorga apoyos económicos y facilita el acceso a financiamiento favorable a los concesionarios que desean sustituir o adquirir una unidad para la prestación del servicio de “Taxi”. En el siguiente cuadro se presenta la evolución en los montos y modalidades del apoyo económico para la sustitución de “Taxi”:

#### **Evolución del monto de los apoyos económicos del Programa de Sustitución de “Taxi”**

<b>Año</b>	<b>“Apoyo económico”</b>	<b>“Financiamiento”</b>
2002 – 2013	\$15,000.00	N/A
2014 – 2015	\$25,000.00	N/A
2016 – 2017	\$45,000.00 para autos híbridos	Por medio de “NAFIN”
2018	\$50,000.00 para autos híbridos	Por medio de “NAFIN”
2019 - 2020	\$50,000.00 para autos altamente eficientes / \$100,000.00 para autos híbridos y eléctricos	Por medio de “NAFIN”, con tasas de interés por debajo del mercado
2021-2022	\$75,000 para autos altamente eficientes \$100,000 para autos híbridos o eléctricos \$20,000.00 adicionales para autos que cuenten con asiento de copiloto giratorio o tabla de transferencia.	Por instituciones financieras avaladas por “NAFIN”

Cabe mencionar que, en 2020, se añadió un apoyo económico complementario de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) para las personas interesadas que eligieron vehículos con medidas de accesibilidad para facilitar la transferencia de ascenso y descenso al vehículo de personas con movilidad limitada. Sin embargo, ningún participante optó por el apoyo complementario. Por ello, a partir de 2021, con el objetivo de impulsar la incorporación de este tipo de accesorios, el apoyo económico aumentó a \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100 M.N.), con lo cual se lograron incorporar 56 asientos giratorios en unidades de “Taxi”; en 2022, se logró la incorporación de 57 asientos giratorios.

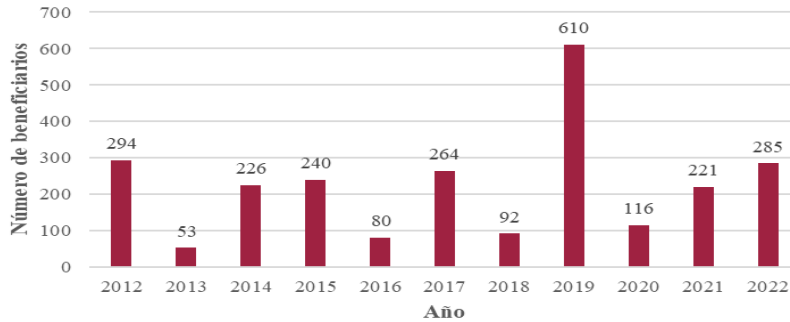
Asimismo, las características técnicas que deben cumplir las unidades adquiridas con el apoyo económico se han modificado a lo largo del tiempo en aras de mejorar las condiciones en que se presta el servicio. Estas características fijan estándares mínimos sobre la eficiencia energética del vehículo, la reducción de emisiones de carbono, la accesibilidad universal y la seguridad de los vehículos y usuarios. Por ello, a partir de 2019, la sustitución de “Taxi” se enfocó en la renovación de las unidades con automotores altamente eficientes, híbridos y eléctricos.

### Evolución de las características técnicas solicitadas

Año	Características técnicas
2002 – 2007	12.5 Km./L y cuatro puertas
2008 – 2015	12.5 Km./L, cajuela no menor a 330 dm <sup>3</sup> y potencia no menor a 85 caballos de fuerza
2016 – 2018	Híbrido o eléctrico
2019 – 2020	Eléctrico, híbrido o altamente eficiente (este último deberá cumplir con: 15 Km./L, NOX acorde con la NOM-042-SEMARNAT-2003) a. Cinturones de seguridad NOM-119-SCFI-2000 b. Bolsas de aire (dos frontales como mínimo) c. Sistema de antibloqueo de frenado (ABS) certificado por el fabricante d. Reposacabezas para todos los ocupantes e. Control Electrónico de Estabilidad (ESC) certificado por el fabricante f. Sistema de anclaje para sujeciones infantiles, que debe cumplir con lo establecido por la ISO 13216. g. Dimensiones de cajuela para resguardo de una silla de ruedas.
2021-2022	Eléctrico, híbrido o altamente eficiente (además, deberán cumplir con lo dispuesto en el Anexo Técnico publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México) a. Rendimiento mínimo de manejo en Ciudad de 15.0 Km./L b. En lo relativo a los óxidos de nitrógeno (NOx), cumplir o mejorar lo establecido en el estándar C de la NOM-042-SEMARNAT-2003 - Emisión CO <sub>2</sub> máximo (g/km): 155 - Emisión NOx máximo (g/1000 km): 167 c. Bolsas de aire (dos frontales como mínimo) d. Cinturones de seguridad NOM-119-SCFI-2000 e. Sistema de antibloqueo de frenado (ABS) acreditado por el fabricante f. Reposacabezas para todos los ocupantes. g. Sistemas de sujeción de retenciones infantiles. h. Control Electrónico de Estabilidad, acreditado por el fabricante. i. Dimensiones de cajuela para resguardo de una silla de ruedas. j. Elemento de accesibilidad para la comunicación e información (mínimo placa informativa de matrícula con elementos tacto-visuales y sistema braille).

Las convocatorias para la sustitución de “Taxi” son abiertas y de adhesión voluntaria. Esto significa que su demanda varía en función de la difusión que se haga de la acción social vigente aplicable, del monto del apoyo económico, de las condiciones económicas de los concesionarios y de las facilidades que den las instituciones financieras para acceder al crédito. Por ello, el número de beneficiarios no ha evolucionado de manera lineal, como se muestra en la siguiente figura:

**Número de beneficiarios de los Programas de Sustitución de “Taxi” en la Ciudad de México, 2012-2022**



**Nota:** "Respecto a publicaciones de años previos, hubo una modificación en el número de apoyos otorgados en el año 2019. Este cambio se debe a que se entregaron 610 "Apoyos económicos" y la diferencia respecto a los 616 es por 6 concesionarios que solicitaron únicamente "Financiamiento".

*Fuente: Estadísticas de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual*

Como puede observarse, se registró un alza en el número de sustituciones durante 2019, seguido por una baja considerable en 2020. Esto se debe en gran medida a la disminución en la demanda del servicio de “Taxi”, producto de la pandemia de SARS-CoV-2 (COVID-19) y, por ende, en la disminución de los ingresos del sector, así como en el endurecimiento de los requisitos para conseguir financiamiento. Es importante notar que el número de autos híbridos y eléctricos adquiridos por medio del programa representó en 2019 el 28.2% respecto al total de autos sustituidos, en 2020 el 16.34%, en 2021 el 4.52% y en 2022 el 3.86%.

**Tipo de vehículos adquiridos por medio de los Programas de Sustitución de “Taxi” en la Ciudad de México, 2019-2021**

Año	Vehículos eléctricos/híbridos adquiridos por medio del Programa	Vehículos altamente eficientes adquiridos por medio del Programa	Total de vehículos adquiridos por medio del Programa
2019	172	438	610
2020	19	97	116
2021	10	211	221
2022	11	274	285

*Fuente: Estadísticas de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual*

Derivado de lo anterior, el objetivo de la “Acción” es fomentar el incremento en el número de sustituciones de unidades de “Taxi” por unidades híbridas y eléctricas, para consolidar esta actividad como una acción social esencial para la modernización del servicio y garantizar el derecho de la ciudadanía a la movilidad bajo los principios de seguridad, accesibilidad universal, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad, con vehículos nuevos de bajas emisiones contaminantes y adecuados a las necesidades sociales y ambientales.

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

El artículo 97 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México establece que los concesionarios que prestan el servicio de “Taxi” tienen la obligación de sustituir sus unidades cada diez años; sin embargo, actualmente, 27.2% del parque vehicular

(alrededor de 25 mil unidades) que presta el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México tiene 10 o más años de antigüedad. Aunado a esto, en el contexto actual de disminución en la demanda del servicio y la crisis económica derivada de la pandemia de Covid-19, se prevé un incremento considerable en el número de unidades obsoletas, ya que el parque vehicular de unidades con 8 y 9 años de antigüedad, que pronto concluirán su vida útil y cuya sustitución resulta poco probable, asciende a 19 mil vehículos, lo que equivale a 20.2% del total de unidades activas que prestan el servicio. En contraste, el número de unidades nuevas, modelo 2020 en adelante, sólo representan 3.3% del total del parque vehicular.

Las unidades de “Taxi” con más de diez años de antigüedad son altamente contaminantes, por lo que tienen un mayor impacto negativo sobre el medio ambiente. Las unidades obsoletas del servicio de “Taxi” generan más emisiones de GEI (en gramos de CO<sub>2</sub>) por pasajero por kilómetro recorrido, que los microbuses del Transporte Público de Pasajeros Colectivo Concesionado.

**Contribución porcentual a las emisiones totales en la Ciudad de México**

<b>Fuente contaminante</b>	<b>Emisión total de CO<sub>2</sub> (%)</b>
Taxi	13.09
Microbuses/midibuses	10.81
Autobuses	3.04

*Fuente: Elaboración propia con datos del Inventario de Emisiones de la ZMVM, 2018.*

El sector transporte es una de las principales fuentes de contaminantes del aire, en este caso, el “Taxi” genera altas cantidades de GEI dependiendo del tipo de combustible que utilice, y que resultan dañinos para la salud de los habitantes de la Ciudad de México, además de contribuir al calentamiento global.

**Emisiones contaminantes de “Taxi” por tipo de combustible**

<b>Vehículo por tipo de combustible</b>	<b>Emisión total de CO<sub>2</sub> (t/año)</b>
Taxi (gasolina)	3,982,643.05
Taxi (diésel)	8,427.09
Taxi (gas L.P.)	116.78
Taxi (gas natural)	109.43

*Fuente: Elaboración propia con datos del Inventario de Emisiones de la ZMVM, 2018.*

Para la Ciudad de México, el 26.7% del parque vehicular tiene cinco o más años de antigüedad, por lo que son vehículos que no cumplen con los más altos estándares de eficiencia energética, así como criterios de seguridad y accesibilidad universal. Lo anterior se debe a que, entre los concesionarios, impera la compra venta de vehículos usados como mecanismo de sustitución cuando sus unidades se acercan a su obsolescencia.

Aunque este sistema de adquisición de vehículos usados permite la sustitución adelantada de las unidades con más años, también ocasiona que el número de unidades nuevas que prestan el servicio sea muy bajo. Además, la mayoría de las unidades usadas no cumplen con los requisitos de seguridad, eficiencia y accesibilidad universal fijados como meta para el año 2023. Aunado a lo anterior, el mecanismo de sustitución adelantada por medio de la compra venta de vehículos usados fomenta que los taxis con 8 o más años de antigüedad continúen circulando como autos particulares con alto grado de desgaste, e impide que estas unidades obsoletas sean destruidas y recicladas.

**Distribución de unidades activas que prestan el servicio de “Taxi”, por año de fabricación**

<b>Año de facturación (antigüedad)</b>	<b>Número de unidades</b>	<b>Porcentaje del total</b>
2013 y anteriores (10 años o más)	45,226	46.46%

2014 (9 años)	11,194	11.50%
2015 (8 años)	12,443	12.78%
2016 (7 años)	8,368	8.60%
2017 (6 años)	7,679	7.89%
2018 (5 años)	5,361	5.51%
2019 (4 años)	3,026	3.11%
2020 (3 años)	1,734	1.78%
2021 (2 años)	1,195	1.23%
2022 (1 año)	1,050	1.08%
2023	60	0.06%
<b>TOTAL</b>	<b>97,336</b>	<b>100.00%</b>

*Fuente: Estadísticas de la Secretaría de Movilidad*

El envejecimiento del parque vehicular que presta el servicio de “Taxi” se debe, principalmente, a las dificultades que los concesionarios enfrentan para llevar a cabo la sustitución oportuna de sus unidades, ya que estos no cuentan con los ingresos suficientes para cubrir las mensualidades de los créditos que ofrecen las agencias automotrices. Aunado a lo anterior, deben cubrir los costos de operación del servicio, mismos que se han incrementado a lo largo del tiempo, lo que refuerza la dificultad que tienen para conseguir financiamiento.

Se estima que los concesionarios tienen ingresos promedio de \$15,000.00 (quince mil pesos 00/100 M.N.) mensuales, por lo que cuentan con un margen limitado para cubrir el costo de una unidad nueva aceptada por la “Acción”, cuyo precio de contado va desde los \$448,100.00 (cuatrocientos cuarenta y ocho mil cien pesos 00/100 M.N.) para unidades híbridas y \$478,000.00 (cuatrocientos setenta y ocho mil pesos 00/100 M.N.) para unidades eléctricas. Si tomamos como referencia el vehículo a gasolina altamente eficiente más barato del mercado, cuyo valor al contado es de \$254,900.00 (doscientos cincuenta y cuatro mil novecientos pesos 00/100 M.N.), el vehículo híbrido es 75% más costoso, mientras que el vehículo eléctrico es 87% más caro.

Respecto al proceso para obtener financiamiento, los concesionarios se enfrentan a un panorama complicado al momento de intentar contratar un crédito para llevar a cabo la sustitución de su unidad, pues al no contar con ingresos fijos comprobables, las financieras los consideran sujetos de crédito de alto riesgo. Lo anterior ocasiona que los concesionarios deban 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 que pueden llegar hasta 25% anual en el mercado (Banxico, 2020). 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.

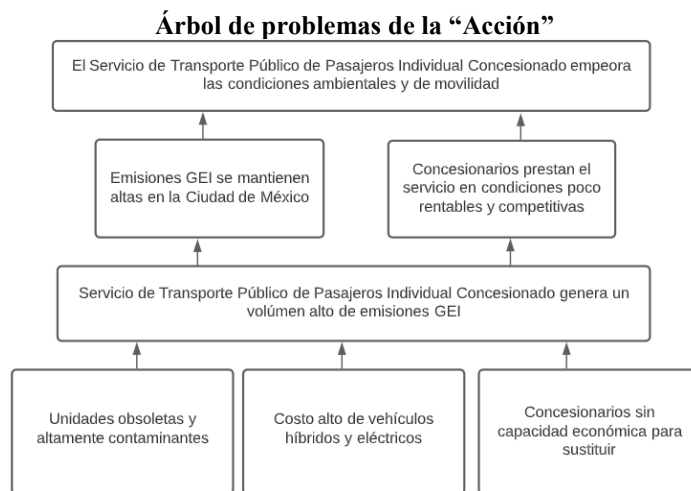
Es importante mencionar que la contingencia sanitaria ocasionada por el COVID-19 también ha disminuido los ingresos del sector, pues de marzo de 2020 a la fecha se ha observado una disminución de 35% en la demanda del servicio, mientras que la tarifa en la Ciudad de México se ha mantenido en \$8.74 (ocho pesos 74/100 M.N.) para el “taxi libre” durante un periodo de nueve años; no así el precio de la gasolina, insumo básico para su operación, pues de 2017 a 2022 este combustible incrementó, en promedio, 29% su costo comercial (PROFECO, 2020). A esto, hay que agregar los costos de mantenimiento y administrativos, que al acumularse limitan seriamente su capacidad adquisitiva.

Ahora bien, otra de las causas para no renovar sus unidades es que, derivado de la pérdida de su vehículo, ya sea por algún hecho de tránsito o por robo del mismo, algunos concesionarios de “Taxi” se ven obligados a suspender la prestación del servicio y dejan de percibir ingresos, por lo que no están en condiciones de adquirir uno nuevo.

Como resultado de la problemática planteada, se genera un círculo vicioso, donde los bajos ingresos de los concesionarios derivan en su incapacidad de completar el proceso de sustitución de sus unidades oportunamente, lo que a su vez propicia la obsolescencia del parque vehicular y la prestación de un servicio deficiente e irregular, perjudicando la percepción de la calidad del servicio y, finalmente, reduciendo la demanda del mismo y los ingresos de los concesionarios. Asimismo, cuando los concesionarios logran concretar la sustitución de sus unidades, suelen hacerlo por unidades usadas y de gama baja que suelen estar cerca de superar los 10 años de antigüedad, por lo que son de baja eficiencia energética, inaccesibles, altamente contaminantes e inseguras.

En consecuencia, el servicio que ofrecen las plataformas de Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con Chofer ha generado aceptación por parte de los usuarios. Sirva de ejemplo que, en la *“Encuesta sobre la victimización en el transporte público en la Ciudad de México y Zona Metropolitana, 2019”*, 72% calificó al servicio de “Taxi” como de “muy buena calidad” y “buena calidad”, mientras que 91%, calificó otros servicios de transporte individual como de “muy buena calidad” y “buena calidad”.

Cuando el servicio de “Taxi” es prestado con unidades obsoletas y altamente contaminantes, los usuarios de este servicio en la Ciudad de México sufren viajes poco accesibles, incómodos y hasta inseguros, al tiempo que el medio ambiente se ve perjudicado por la alta emisión de gases contaminantes.



## 5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

La falta de renovación del parque vehicular de “Taxi” es un problema que ha persistido a lo largo de los años y que perjudica la calidad del servicio para los más de seiscientos mil usuarios en la Ciudad de México. Por ello, resulta necesario implementar una acción social que permita reducir el parque vehicular obsoleto, con más de diez años de antigüedad, así como incentivar la adquisición de vehículos nuevos con los estándares más altos de seguridad, accesibilidad y eficiencia energética que contribuyan a la reducción de emisiones GEI. La entrega de apoyos económicos para la sustitución de unidades ha probado ser instrumental para la modernización y renovación del parque vehicular del servicio de “Taxi” con vehículos nuevos, seguros, cómodos, de accesibilidad universal y con bajas emisiones contaminantes. Sin embargo, como se pudo observar en la evolución de autos híbridos y eléctricos adquiridos por medio de los Programas de Sustitución de Taxi implementados durante los últimos años, también se ha hecho visible la necesidad de extender el acceso de los concesionarios a un apoyo sustantivo para la sustitución de sus unidades por vehículos híbridos y eléctricos. Derivado de lo anterior, la “Secretaría” tomó la decisión de implementar esta “Acción”.

**Emisiones de CO<sub>2</sub> por tipo de vehículo y capacidad transportada**

<b>Emisiones (gCO<sub>2</sub>/km-pasajero)</b>	<b>370</b>	<b>230</b>	<b>34</b>	<b>29</b>
<b>Tipo de vehículo</b>	<i>Auto</i>	<i>Auto híbrido</i>	<i>Autobús</i>	<i>Auto eléctrico</i>



<b>Pasajeros por unidad</b>	1.5	1.5	40	1.5
-----------------------------	-----	-----	----	-----

*Fuente: Elaboración propia con datos del Inventario de Emisiones de la ZMVM, 2018*

Los apoyos de esta “Acción” son la alternativa idónea para que, por medio de la modernización del parque vehicular del sector, los concesionarios de “Taxi” tengan los medios suficientes para prestar un servicio regular y de calidad, que sus ingresos incrementen y contribuir a los CND, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (en específico el objetivo 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles) y al Programa de Gobierno 2019-2024 de la Ciudad de México (Eje 2 Ciudad Sustentable y Eje 3 Más y Mejor Movilidad).

El mejoramiento o actualización del parque vehicular con unidades híbridas y eléctricas fortalecerá la imagen del servicio de “Taxi”, permitiéndole competir con otros servicios de transporte con características similares, aumentando la demanda del servicio, reduciendo sus costos de operación e incrementando los ingresos de los concesionarios. El costo de la carga de un auto eléctrico varía en función del tamaño de la pila, sin embargo, de acuerdo con datos de Kia, el costo por cargar un auto con una pila de 64 kwh, se encuentra entre \$11.00 (once pesos 00/100 M.N) y \$15.00 (quince pesos 00/100 M.N.), dependiendo del precio del kwh.

También, la imagen urbana de la Ciudad de México requiere contar con un carácter homogéneo, por lo que el parque vehicular debe responder a la modernización de la misma con el valor agregado de las nuevas tecnologías y los elementos de seguridad y eficiencia que proporcionan los autos nuevos.

La “Acción” contempla dos modalidades de apoyo, así como un apoyo adicional, que a continuación se detallan, y que podrán emplearse para adquirir y poner en circulación vehículos híbridos o eléctricos:

- a) “Financiamiento”, que será otorgado por las Instituciones Financieras participantes, respaldadas por “NAFIN”, a efecto de que las personas interesadas en participar (en adelante “Solicitantes”) adquieran un vehículo híbrido o eléctrico.
- b) “Apoyo económico y Financiamiento”. Además del “Financiamiento” descrito en el inciso a), los “Solicitantes” recibirán un apoyo económico que consiste en el otorgamiento de \$135,000.00 (ciento treinta y cinco mil pesos 00/100 M.N.), para la adquisición de un vehículo híbrido; o de \$180,000.00 (ciento ochenta mil pesos 00/100 M.N.), para la adquisición de un vehículo eléctrico.
- c) “Apoyo económico adicional” de \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100 M.N.), cuando el vehículo seleccionado cuente con el asiento de copiloto giratorio (complementados con asideras o elementos de apoyo ubicados en la puerta y/o al interior del vehículo) o la tabla de transferencia para uso de personas con discapacidad o movilidad limitada, para facilitar la transferencia de ascenso y descenso al vehículo; dichos dispositivos deberán ser fabricados e instalados por personal especializado, capacitado y certificado por algún organismo o institución establecida y aprobada para ello, cumpliendo con la normatividad aplicable en cada caso para su uso óptimo y funcionamiento seguro, así como aparecer en la factura original del vehículo nuevo.

Por su parte, los plazos para el pago de los créditos obtenidos por medio del “Financiamiento” serán acordados según lo que más le convenga a cada concesionario. Sin embargo, estos serán máximo de seis (6) años, y la tasa de interés anual será fija de acuerdo con las características y condiciones estipuladas por parte de las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”.

De esta forma, por medio del “Financiamiento” otorgado por las Instituciones Financieras avaladas por “NAFIN”, y/o con un porcentaje (alrededor de 30 a 40%) del enganche cubierto con el “Apoyo económico” de la “Acción”, los concesionarios con unidades obsoletas podrán sustituirlas bajo condiciones crediticias favorables y sin poner en riesgo sus finanzas, con tasas de interés máximo de 18%.

Asimismo, los concesionarios que hayan sido objeto de robo o pérdida total de su vehículo por siniestro, podrán acceder al “Financiamiento” otorgado por medio de la “Acción”. Lo anterior, como alternativa seleccionada, busca incentivar la sustitución de taxis con el objetivo de mejorar la calidad del servicio prestado a la ciudadanía con unidades nuevas eficientes, fortalecer los ingresos de los concesionarios y reducir la emisión de gases contaminantes al retirar de operación vehículos altamente contaminantes.

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

**6.1. Población objetivo.** Hay una población potencial de 42,226 unidades activas que prestan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México con 10 o más años de antigüedad. De acuerdo con el Convenio de Colaboración firmado entre el “Fideicomiso” y “NAFIN”, se determinó una población objetivo entre 400 (cuatrocientas) y 914 (novecientas catorce) unidades, para el año 2024, que brindan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México y que tienen más de diez años de antigüedad.

**6.2. Población beneficiaria.** Entre 58 (cincuenta y ocho) y 70 (setenta) unidades del servicio de “Taxi” cuyos concesionarios, una vez que hayan cumplido con todos los requisitos y procesos previstos en la “Acción”, logren concretar su crédito, firmen el Convenio de Adhesión a la “Acción”, y, en su caso, completen el proceso de chatarrización.

## 7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

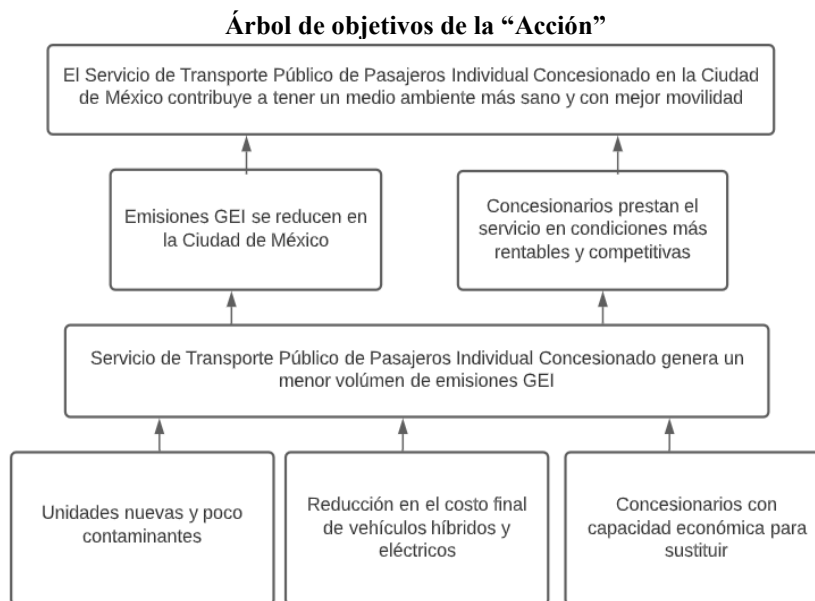
**7.1. Objetivo general.** Disminuir la emisión de GEI generada por el sector transporte concesionado en la Ciudad de México, por medio de la renovación y modernización del parque vehicular que presta el servicio, con unidades híbridas o eléctricas, que sean seguras y con medidas de accesibilidad universal. Lo anterior, ayudando a los concesionarios en el proceso de sustitución de sus unidades que han prestado el servicio de “Taxi” por 10 o más años.

### 7.2. Objetivos específicos.

I. Brindar entre 58 (cincuenta y ocho) y 70 (setenta) “Apoyos económicos” y/o “Financiamiento” a los “Solicitantes”, con la finalidad de avanzar en la modernización del parque vehicular del servicio de “Taxi”, por medio de la sustitución y renovación del mismo número de unidades que prestan el servicio.

II. Facilitar el acceso a “Financiamiento” en mejores condiciones de crédito para la sustitución de las unidades, con el respaldo de “NAFIN”, mediante el “Fideicomiso de Contragarantía para el Financiamiento Empresarial”.

III. Contribuir a la reducción de emisiones GEI ocasionada por el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México.



## 8. METAS FÍSICAS

### 8.1. Meta institucional

La “Acción” busca alcanzar la sustitución de entre 58 (cincuenta y ocho) y 70 (setenta) unidades del parque vehicular del servicio de “Taxi”, por unidades nuevas, híbridas o eléctricas. Adicionalmente, se espera que alrededor de 78% de los concesionarios que soliciten “Financiamiento” logren concretar su crédito en condiciones favorables, como plazos más largos de financiamiento, tasa de interés preferencial y contragarantía de “NAFIN”.

## **9. PRESUPUESTO**

Para la operación de la “Acción”, se dispondrá de recursos provenientes del “Fondo Sostenible Nafin” administrado por “NAFIN”, y del “Fideicomiso”, que se transferirán para su ejercicio por medio de la partida presupuestal 4419 “Otras ayudas sociales a personas”.

“KfW” y “NAFIN” aprobaron un presupuesto total de \$32,000,000.00 (treinta y dos millones de pesos 00/100 M.N.), para la implementación de la “Acción” por medio del “Fondo Sostenible Nafin” de 2023 a 2024.

El Comité Técnico del “Fideicomiso” aprobó un presupuesto total de \$7,000,000.00 (siete millones de pesos 00/100 M.N.) para la implementación de la “Acción” para este ejercicio fiscal. Este presupuesto será destinado a la entrega de “Apoyos económicos”, los cuales se otorgarán conforme al acuerdo correspondiente del Comité Técnico del “Fideicomiso”, la suficiencia presupuestal de la “Acción” y las solicitudes de quienes hubieran cumplido los requisitos establecidos en estos Lineamientos de Operación.

Los recursos para la entrega de “Apoyos económicos” se ejercerán una vez que los “Solicitantes” hayan concretado su crédito, firmado el Convenio de Adhesión a la “Acción” y chatarrizado las unidades obsoletas a sustituir. Los “Apoyos económicos” se entregarán por concepto de enganche directamente a las agencias automotrices seleccionadas, libremente y bajo su propia responsabilidad por los beneficiarios, conforme a los datos de cada “Constancia de Aprobación Financiera” y, serán de:

1. \$135,000.00 (ciento treinta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de un vehículo híbrido;
2. \$180,000.00 (ciento ochenta mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de un vehículo eléctrico; y,
3. \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100 M.N.) adicionales cuando el vehículo seleccionado cuente con el asiento de copiloto giratorio (complementado con asideras o elementos de apoyo ubicados en la puerta y/o al interior del vehículo) o tabla de transferencia para uso de personas con movilidad limitada, para facilitar la transferencia de ascenso y descenso al vehículo. Dichos dispositivos deberán ser fabricados e instalados por personal especializado, capacitado y certificado por algún organismo o institución establecida y aprobada para ello, cumpliendo con la normatividad aplicable en cada caso para su uso óptimo y funcionamiento seguro, así como aparecer en la factura original del vehículo nuevo.

Por su parte, “NAFIN”, a través del Convenio de Colaboración 8013-9 celebrado con la Ciudad de México y denominado “Fideicomiso de Contragarantía para el Financiamiento Empresarial”, aportará el fondo de contragarantía para respaldar a los beneficiarios de la “Acción” frente a las financieras comerciales que otorguen créditos a los “Solicitantes” que hayan aprobado la evaluación financiera y completado los requisitos y procesos previstos por la “Acción” descritos en los presentes Lineamientos de Operación.

## **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 sustitución de unidad.

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

**11.1** Los presentes Lineamientos de Operación se darán a conocer a través de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, así como en la página oficial de la “Secretaría” (<https://www.semovi.cdmx.gob.mx>) donde se dará a conocer la información referente a la “Acción”.

**11.2** La “Secretaría” publicará en su página oficial una plataforma digital donde los “Solicitantes” podrán conocer los vehículos, agencias e instituciones financieras participantes en la “Acción”. Con base en esta información, los “Solicitantes” podrán seleccionar, si así lo estiman conveniente, la unidad y las condiciones de financiamiento que le sean más ventajosas para llevar a cabo la sustitución de su unidad en el marco de la “Acción”, así como agendar una cita para asistir a la Feria del Taxi, 2023.

**11.3** Los “Solicitantes” que deseen inscribirse podrán hacerlo de manera voluntaria e individual a la “Acción”, a través de la página <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/sustitucion-2023/> (en adelante “Portal”) desde el 2 de mayo y hasta el 4 de septiembre de 2023.

**11.4** Sólo aquellos “Solicitantes” que cuenten con una unidad con 10 o más años de antigüedad, para que sea chatarrizada, podrán solicitar las modalidades de “Apoyo económico y Financiamiento”, y opcionalmente, un “Apoyo económico adicional”.

Aquellos "Solicitantes" que no cuenten con una unidad para que sea chatarrizada debido a pérdida total o robo de vehículo podrán solicitar sólo "Financiamiento", además del "Apoyo adicional", siempre y cuando cuenten con la baja correspondiente. En la tabla siguiente, se muestran las características con las que los “Solicitantes” deben cumplir para poder acceder a cada modalidad de apoyo:

**Requisitos de acceso por tipo de apoyo**

<b>Características del concesionario solicitante</b>	<b>“Financiamiento”</b>	<b>“Apoyo económico y Financiamiento”</b>	<b>“Apoyo adicional” (apoyo para medidas adicionales de accesibilidad)</b>
Cuenta con una unidad activa, con diez o más años de antigüedad, para chatarrizar	Sí	Sí	Sí
Cuenta con una unidad dada de baja y con diez o más años de antigüedad, para chatarrizar	Sí	Sí	Sí
No cuenta con unidad debido a pérdida total o robo de vehículo (siempre y cuando cuenten con la baja correspondiente).	Sí	No	Sí

**11.5.1** Serán candidatas los “Solicitantes” que presten el servicio de “Taxi” con unidades que tengan 10 o más años de antigüedad (en caso de baja, deberán contar con el vehículo), o que hayan sufrido pérdida total por algún hecho de tránsito o robo, siempre y cuando cuenten con la baja del vehículo al momento de realizar la solicitud en la presente “Acción”, y que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Comprobante de pago de derechos de la tenencia del año en curso, más las cuatro anteriores.
- b) Comprobante de pago de Revista de los últimos 2 ejercicios exigibles.
- c) Ingresar al “Portal” y capturar los siguientes datos:

- 1. Nombre completo;
- 2. Número de concesión vigente;
- 3. Número de Tarjeta de Circulación;
- 4. Número de serie del vehículo;
- 5. Número de serie del motor;
- 6. Correo electrónico y números telefónicos, uno obligatorio y otro opcional, a los que desea ser contactado;
- 7. Lugar y fecha de nacimiento;
- 8. Sexo;
- 9. Edad;
- 10. Pertenencia étnica;
- 11. Grado máximo de estudios;
- 12. Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- 13. Domicilio, incluyendo Colonia y Alcaldía;
- 14. Clave Única de Registro de Población (CURP);
- 15. Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
- 16. Elegir una de las dos modalidades:
  - I) “Financiamiento”; o
  - II) “Apoyo económico y Financiamiento”; e
  - III) Indicar si desea el “Apoyo adicional”;

d) Digitalizar y subir al “Portal” copia de la siguiente documentación en original, en formato PDF legible (con resolución de 256 dpi) o JPG (tamaño menor a 3 MB):

- a. Identificación oficial original, vigente, con fotografía y firma del concesionario;
  - b. Clave Única de Registro de Población (CURP) del concesionario;
  - c. Comprobante de domicilio del concesionario con antigüedad no mayor a dos meses, presentando cualquiera de los documentos siguientes: recibo de agua, luz, teléfono, internet o contrato de arrendamiento notariado; el cual deberá coincidir con el que se encuentra dado de alta en el sistema. En caso contrario, deberá realizar un cambio de domicilio;
  - d. Documento original que acredite la titularidad de la concesión, vigente, a nombre del solicitante (Título Concesión);
  - e. Factura original del vehículo a nombre del solicitante, debidamente endosada, en el caso de que no se encuentre a nombre del solicitante (sólo para facturas previas a 2013), o acompañada de un contrato de compra-venta, en donde se acredite la propiedad, el año y modelo del vehículo. Si no cuenta con la factura original:
    - e.1) En caso de extravío, presentar el acuerdo del juicio de Jurisdicción Voluntaria en el cual la autoridad competente determina, una vez analizados los elementos ofrecidos, que los mismos son suficientes para acreditar la propiedad del vehículo.
    - e.2) En caso de robo, presentar la Sentencia Definitiva en la cual la autoridad competente determina la propiedad del bien en favor del interesado, mismo que hará las veces de factura judicial, y será el documento idóneo para acreditar la propiedad.
  - f. Tarjeta de circulación del vehículo registrado para la prestación del servicio y/o baja temporal o, en su caso, acta de denuncia de robo o extravío, levantada ante el Ministerio Público o Fiscalía;
  - g. Aquellos concesionarios que cuenten con vehículo deberán cargar en formato JPG con tamaño no mayor a 3 MB las siguientes imágenes:
    - g.1) Fotografía del vehículo completo; de nombre “1.jpg”,
    - g.2) Fotografía de la placa de circulación; de nombre “2.jpg”,
    - g.3) Fotografía del número de identificación vehicular (NIV) que se encuentra físicamente en el vehículo; de nombre “3.jpg”.
  - h. Solo en los casos en que la unidad haya sufrido pérdida total o sido objeto de robo, deberá presentar la constancia de pérdida total expedida por la institución de seguros con la que cuente el concesionario o, en su caso, el acta ministerial o carpeta de investigación de denuncia ante el Ministerio Público o Fiscalía por robo del vehículo correspondiente; y/o que los “Solicitantes” hayan completado la baja del vehículo ante la “Secretaría” por robo o siniestro previo a la publicación de estos Lineamientos de Operación.
- e) En caso de que su solicitud haya sido validada como procedente documental y haya obtenido un folio identificador, deberá descargar del “Portal” la “Carta autorización para ser sujeto de apoyo” (en lo sucesivo, “Carta de autorización”). Ésta será necesaria para recibir “Financiamiento” de las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”, así como para recibir el “Apoyo Económico” correspondiente. A partir de dicho momento, los “Solicitantes” podrán, si lo desean, modificar la modalidad de apoyo que solicitan, para que esta información quede registrada, de forma definitiva, en la “Carta de autorización”.
- f) En caso de que el solicitante desee optar por la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo Económico y Financiamiento”, deberá descargar la “Carta de manifestación bajo protesta de decir verdad de liberación de gravámenes y de juicios de toda índole de los bienes afectos a la prestación del servicio público, así como autorización para gravar la concesión, conforme a la vigencia de la misma, en caso de que la concesión perdiera su vigencia en el plazo del financiamiento” (en adelante “Carta de manifestación”).

**11.5.2** En caso de haber llevado a cabo el trámite de baja vehicular, el concesionario deberá contar con el vehículo que fue dado de baja, con la finalidad de que el vehículo pueda ser chatarrizado, salvo que la baja se deba a robo o pérdida total del vehículo, y en cuyo caso podrá solicitar la modalidad de apoyo de “Financiamiento”, así como el “Apoyo adicional” para medidas adicionales de accesibilidad.

**11.6** Cualquier duda sobre la “Acción” podrá ser consultada de manera directa en la Dirección Operativa de Transporte Público Individual a través del correo electrónico [semovi.proyectosmejora.taxi@gmail.com](mailto:semovi.proyectosmejora.taxi@gmail.com) o a los teléfonos: 55-5209-9911 o 55-5209-9913, ext. 1427.

## **12. CRITERIOS DE SELECCIÓN**

Se otorgarán “Apoyos económicos” y acceso a “Financiamiento” conforme se reciban solicitudes y a la suficiencia presupuestal de la que se disponga. Únicamente en caso de que el número de solicitantes aprobados exceda los apoyos disponibles, la “Secretaría” seleccionará a los “Solicitantes” que podrán ser sujetos de apoyo conforme a los siguientes criterios de priorización:

Para las modalidades de “Apoyo económico y Financiamiento”:

1. Los “Solicitantes” con vehículos modelo 2013 o anteriores que cumplan con los requisitos de acceso y soliciten la sustitución de un vehículo Nissan Tsuru.
2. Los “Solicitantes” con vehículos modelo 2013 o anteriores que cumplan con los requisitos de acceso y soliciten su acceso a la “Acción” con antelación;

## **13. OPERACIÓN**

### **13.1 Operación**

**13.1.1** La “Secretaría” publicará la lista de vehículos participantes en el “Portal”, así como las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”, a partir de la entrada en vigor de los presentes Lineamientos de Operación.

**13.1.2** Para los propósitos de esta “Acción”, los vehículos híbridos y eléctricos deberán cumplir o exceder las características siguientes:

Para el caso de vehículos híbridos:

- a. Rendimiento mínimo de manejo en ciudad de 15.0 Km/L; en el caso de vehículos híbridos.
- b. En lo relativo a los óxidos de nitrógeno (NOx), cumplir o mejorar lo establecido en el estándar C de la NOM-042-SEMARNAT-2003:
  - I. Emisión CO2 máximo (g/km): 155
  - II. Emisión NOx máximo (g/1000km): 167;

Para vehículos híbridos y eléctricos:

- a. Sistemas de sujeción de retenciones infantiles; y,
- b. Control Electrónico de Estabilidad.
- c. Elemento de accesibilidad para la comunicación e información (mínimo placa informativa de matrícula con elementos tacto-visuales y sistema braille).
- d. Contar con dimensiones de cajuela para resguardo de una silla de ruedas, o en caso contrario, contar con portaequipajes que resguarden dichas ayudas técnicas de la intemperie.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Anexo Técnico de la presente publicación.

**13.1.3** Los “Solicitantes” podrán presentar su solicitud de inscripción en el “Portal” a partir del 2 de mayo y hasta el 4 de septiembre de 2023.

**13.1.4** Para que su solicitud sea revisada por la Dirección General de Registro Público del Transporte, los “Solicitantes” deberán cumplir con todos los requisitos previstos en el numeral 11.5.1. En dicho momento, en el “Portal”, se desplegará un mensaje notificando que su expediente fue turnado para su revisión.

**13.1.5** La Dirección General de Registro Público del Transporte revisará las solicitudes en un plazo de cinco (5) días hábiles a partir de su fecha de recepción. Los expedientes serán cotejados con la información contenida en la base de datos de la Dirección Ejecutiva de Tecnologías de la Información y Comunicación, de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual y de la propia Dirección General de Registro Público del Transporte, a efecto de evitar inconsistencias en la información proporcionada.

**13.1.6** Los “Solicitantes” recibirán un correo electrónico a la cuenta que registraron para ser contactados, informando que deberán ingresar al “Portal” para consultar el resultado de la revisión de su expediente. Este podrá ser “aprobatorio” o “pendiente de subsanar documentación”. En caso de que la documentación entregada cumpla con los requisitos, los “Solicitantes” podrán consultar y descargar del “Portal” su folio identificador.

El “Portal” cerrará inscripciones el 4 de septiembre de 2023. Si durante el proceso de revisión se determina que es necesario subsanar la documentación, los “Solicitantes” contarán con un plazo que vence el 8 de septiembre de 2023 para cargar la información correcta en el “Portal”.

**13.1.7** Con el folio identificador, los “Solicitantes” podrán descargar del “Portal” la “Carta de autorización” y, en caso de solicitar “Apoyo económico y Financiamiento”, la “Carta de manifestación”. Antes de descargar dichas Cartas, los “Solicitantes” podrán, por última ocasión, modificar la modalidad de apoyo que solicitan.

**13.1.8** Los “Solicitantes” de la modalidad “Apoyo económico y Financiamiento” con expediente aprobado deberán ingresar su solicitud y cargar la documentación necesaria para generar un expediente en la plataforma operada y administrada por “NAFIN” denominada SIGI (por sus siglas “Sistema de Gestión Integral”) en la siguiente página <https://apps2.nafin.com/sigi/#/sigi/landing>

Para realizar el registro en la plataforma SIGI los “Solicitantes” deberán digitalizar y subir copia de la siguiente documentación en original, en formato PDF legible (con resolución de 256 dpi) o JPG (tamaño menor a 3 MB):

- a) Identificación oficial original, vigente, con fotografía y firma del concesionario;
- b) Clave Única de Registro de Población (CURP) del concesionario;
- c) Comprobante de domicilio del concesionario;
- d) Documento original que acredite la titularidad de la concesión, vigente, a nombre del solicitante (Título Concesión);
- e) En el caso en que la unidad haya sufrido pérdida total o sido sujeto de robo, Constancia de pérdida total expedida por la institución de seguros con la que cuente el concesionario;
- f) Tarjeta de circulación del vehículo registrado para la prestación del servicio y/o baja temporal;
- g) Fotografía del vehículo completo de frente;
- h) Fotografía del vehículo completo lateral;
- i) Fotografía de la placa de circulación;
- j) Fotografía del número de identificación vehicular (NIV);
- k) Comprobante de pago de derechos de la tenencia;
- l) Comprobante de pago de revista vehicular de los últimos 2 años;
- m) Factura del vehículo antiguo. (En caso de no contar con la factura mencionar si fue perdida y adjuntar el Juicio de jurisdicción voluntaria y en caso de haber sido robo adjuntar el documento de sentencia definitiva.)

En los casos que haya coincidencia, los “Solicitantes” deberán subir la misma información que subió al “Portal”, de acuerdo con el numeral 11.5.1, inciso d).

**13.1.9** Los “Solicitantes” recibirán una invitación para ingresar a la plataforma digital donde encontrarán información con respecto a los vehículos, agencias e instituciones financieras que participan en la “Acción”, con lo que podrán iniciar las gestiones necesarias para la obtención del financiamiento económico para la sustitución de su unidad, así como realizar su registro para asistir a la Feria del Taxi, 2023.

**13.1.10** La Dirección General de Registro Público del Transporte integrará los expedientes de los “Solicitantes” que hayan optado por la modalidad de “Apoyo económico y Financiamiento” y cuya revisión haya sido aprobatoria.

**13.1.11** Los “Solicitantes” que hayan optado por la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento”, y cuya revisión haya sido aprobatoria, deberán presentar la “Carta de autorización” y, en su caso, la “Carta de manifestación” a la Institución Financiera respaldada por “NAFIN” elegida libremente y bajo su propia responsabilidad, para que ésta evalúe su viabilidad crediticia.

**13.1.12** La “Secretaría” someterá a aprobación del Comité Técnico del “Fideicomiso” los expedientes de los “Solicitantes” que hayan sido revisados y validados como aprobatorios por la Dirección General de Registro Público del Transporte.

**13.1.13** Los “Solicitantes” que hayan optado por la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento” contarán con un plazo que vence el 6 de octubre de 2023 para obtener, digitalizar y subir al “Portal” una “Constancia de Aprobación Financiera”, expedida a su nombre por la Institución Financiera con quien adquirirá la unidad nueva. Dicha “Constancia de Aprobación Financiera” deberá contener la siguiente información:

- a. Razón Social de la agencia;
- b. Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la agencia;
- c. Datos bancarios de la agencia donde será depositado el apoyo económico: Institución Bancaria, número de cuenta y CLABE interbancaria;
- d. Plazo del crédito;
- e. Tasa de interés anual;
- f. Valor factura de la nueva unidad;
- g. Línea y modelo del vehículo a adquirir;
- h. Periodo de vigencia de la “Constancia de Aprobación Financiera”;
- i. En su caso, enlistar las medidas adicionales de accesibilidad universal con las que contará el vehículo nuevo.
- j. Datos de contacto de la agencia (Nombre del encargado de la venta y número telefónico de contacto, incluyendo extensión telefónica);

La Dirección General de Registro Público del Transporte verificará, en un plazo máximo de 5 días hábiles, que la “Constancia de Aprobación Financiera” cuente con todos los elementos enunciados. En caso de no cumplir con toda la información solicitada, el sistema notificará a los “Solicitantes” por medio de correo electrónico para que ingresen al “Portal” y subsanen las inconsistencias señaladas, dentro de un plazo máximo de 5 días hábiles.

Los “Solicitantes” que hayan elegido esta modalidad deberán ingresar a la plataforma SIGI para descargar la “Cédula de aprobación de crédito” a más tardar el 6 de octubre de 2023; de lo contrario no podrán continuar con el proceso de destrucción de su unidad y, por lo tanto, no serán beneficiarios de esta “Acción”.

**13.1.14** Las Instituciones Financieras participantes, por medio de “NAFIN”, informarán regularmente a la Dirección Operativa de Transporte Individual la lista de concesionarios que cuentan con crédito autorizado y que, por tanto, obtuvieron una “Constancia de Aprobación Financiera”.

**13.1.15** Con base en la relación definitiva de los concesionarios que obtuvieron una “Constancia de Aprobación Financiera”, la Dirección General de Registro Público del Transporte enviará al “Fideicomiso” el listado de los concesionarios con expediente precedente. La “Secretaría” someterá al Comité Técnico del “Fideicomiso” la aprobación de los expedientes de los “Solicitantes” que hayan obtenido dicho documento, para proceder con la firma de los “Convenios de Adhesión” a la “Acción”.

**13.1.16** Los “Solicitantes” aprobados por el Comité Técnico del “Fideicomiso” serán notificados, por medio del correo electrónico o número telefónico que señalaron para tal efecto, para que acudan a una cita en la Dirección General de Registro Público del Transporte, ubicada en Goethe No. 15, Colonia Anzures, Alcaldía Miguel Hidalgo, C.P. 11590, Ciudad de México, a fin de llevar a cabo la firma del “Convenio de Adhesión” a la “Acción” (en adelante “Convenio”).

Si por error, el concesionario optó por una modalidad equivocada, podrá realizar un solo cambio, presentando la solicitud por escrito a la Dirección General de Registro Público del Transporte, antes de la firma del “Convenio”.

**13.1.17** El día en que se agende la cita para la firma del “Convenio”, los “Solicitantes” deberán presentar la siguiente documentación:

a) Para quienes solicitaron la modalidad de “Apoyo económico y Financiamiento”:

- I) Documento original que acredite la titularidad de la concesión;
- II) La “Carta de autorización”;
- III) La “Carta de manifestación”;
- IV) La “Constancia de Aprobación Financiera”;
- V) La “Cédula de Pre-aprobación de crédito” de la plataforma SIGI.
- VI) Identificación oficial vigente con fotografía y firma del concesionario.

**13.1.18** Al firmar el “Convenio”, los “Solicitantes” se comprometen, a:

a. En caso de haber solicitado la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento”, entregar su documento original que acredite la titularidad de la concesión, mismo que quedará bajo resguardo de la Dirección General



de Registro Público del Transporte hasta que se concluya el pago del crédito y realicen el trámite de sustitución o alta vehicular en el Módulo de San Andrés.

- b.** No ceder los derechos de su título concesión en tanto se encuentre vigente el financiamiento del vehículo.
- c.** En caso de haber solicitado la modalidad de “Apoyo económico y Financiamiento”, entregar voluntariamente el vehículo con más de 10 años de antigüedad a la empresa chatarrizadora con la que la “Secretaría” tenga convenio vigente, para realizar el reciclaje del vehículo el día, lugar y hora en que se indique por los medios presenciales o electrónicos que ésta determine. Los recursos generados por el proceso de chatarrización de la unidad obsoleta serán donados al “Fideicomiso”. En caso de no presentarse, los “Solicitantes” sólo podrán reagentar una vez la entrega de la unidad. No presentarse en dos ocasiones a la cita agendada será motivo de baja de la “Acción” y, por lo tanto, no podrá recibir el apoyo económico por ésta.
- d.** Adquirir la cromática oficial completa, copete y taxímetro requerido por la “Secretaría” para prestar el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, en el entendido de que es responsabilidad los “Solicitantes”, al igual que todos los trámites aplicables, incluyendo el trámite de Sustitución Vehicular. La cromática completa deberá corresponder con lo establecido en el “Aviso por el que se determinan las características y especificaciones técnicas, cromática, rótulos y medios de identificación oficiales, que de manera obligatoria deberán incorporar a los vehículos que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi” en la Ciudad de México”, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 25 de noviembre de 2022.
- e.** Destinar el vehículo adquirido al amparo de la “Acción” exclusivamente a la prestación del servicio de transporte de pasajeros público individual “Taxi”, por un periodo no menor a 5 (cinco) años.
- f.** Adquirir un vehículo modelo 2023 o 2024, que cumpla con lo establecido en el Anexo Técnico de los presentes Lineamientos de Operación.
- g.** Al momento de la chatarrización, presentar el vehículo con 10 o más años de antigüedad con todas sus partes y en operación. En caso de no ser así, entienden y aceptan que se les dará de baja de la “Acción”.
- h.** El otorgamiento del apoyo económico se realizará exclusivamente hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de la(s) unidad(es) obsoleta(s).
- i.** Aceptar que el incumplimiento del pago total del crédito faculta a la “Secretaría” para iniciar el procedimiento de revocación de la concesión, según lo previsto en la fracción IX del artículo 115 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

**13.1.19** Si los “Solicitantes” optaron por la modalidad de “Financiamiento”, una vez celebrado el Convenio de Adhesión y entregado su documento original de Titularidad de la concesión a la Dirección General de Registro Público del Transporte, podrán continuar con el proceso de sustitución de su unidad directamente con la agencia o financiadora seleccionada en el marco de la “Acción”.

**13.1.20** Si los “Solicitantes” optaron por la modalidad de “Apoyo económico y Financiamiento”, la Dirección General de Registro Público del Transporte programará las fechas de chatarrización de las unidades cuyos concesionarios hayan firmado el “Convenio”. La Dirección General de Registro Público del Transporte les informará, mediante notificación, al momento de la firma del “Convenio de Adhesión”, el lugar y hora en que deberán presentarse para llevar a cabo este proceso. El día de la chatarrización, los concesionarios deberán presentar su tarjeta de circulación vigente. En caso de que los “Solicitantes” hayan realizado el cambio de motor al vehículo, deberán concluir el trámite correspondiente en el Módulo de San Andrés Tetepilco y acreditar el mismo al momento de llevar a cabo el proceso de destrucción. En casos de fuerza mayor, los “Solicitantes” podrán modificar la cita en una sola ocasión, previo aviso a la Dirección Operativa de Transporte Individual vía correo electrónico, con mínimo dos (2) días hábiles de antelación.

**13.1.21** La Dirección General del Registro Público del Transporte, en conjunto con la Dirección Operativa de Transporte Público Individual, realizarán la revisión física de las unidades el día que se lleve a cabo el proceso de chatarrización. En caso de encontrarse inconsistencias entre la unidad y el expediente aprobado o que la unidad se encuentre desvalijada, el concesionario no podrá continuar con el proceso previsto por la “Acción”. Esta revisión se hará constar en el Acta de hechos correspondiente. Asimismo, los participantes que completen este proceso deberán endosar el cheque de chatarrización, entregado por la empresa recicladora, a favor del “Fideicomiso”.

De igual manera, el Centro de Destrucción Vehicular (CDV) tomará pruebas fotográficas y de video del proceso de chatarrización de las unidades, a fin de subir la información a la plataforma SIGI y complementar el expediente de cada “Solicitante” para emitir un “Certificado de Destrucción” y generar un CFDI, mismo que también será cargado en la plataforma SIGI.

**13.1.22** La transferencia de los “Apoyos económicos” se hará en un plazo de quince (15) días hábiles posteriores a que el Comité Técnico del “Fideicomiso” instruya a la Fiduciaria a realizar los pagos en favor de las agencias o instituciones financieras que los concesionarios seleccionaron, libremente y bajo su propia responsabilidad. Una vez concluido el plazo, los participantes podrán descargar del “Portal” una constancia de depósito del “Apoyo económico”, la cual tendrá información sobre la transferencia económica realizada.

**13.1.23** En todos los casos, al recibir su unidad nueva, los beneficiarios deberán realizar el trámite de sustitución de unidad, con la cromática oficial vigente, póliza de seguro vigente, factura o carta factura y el “Convenio de Adhesión”, para que ésta pueda ser dada de alta para brindar el servicio de transporte de pasajeros público individual “Taxi” en la Ciudad de México.

**13.1.23** La Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular solicitará a la Dirección General de Registro Público del Transporte que entregue los documentos originales que acrediten la titularidad de la concesión en resguardo a aquellos concesionarios que hayan finiquitado el pago de su crédito para la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento” y hayan completado el trámite de sustitución de unidad.

**13.1.25** 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 aplicables señalados en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento.

**13.1.26** 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”.

### **13.2 Requisitos de permanencia y causales de suspensión**

Para permanecer en la “Acción”, los “Solicitantes” deberán completar los procesos previstos en los presentes Lineamientos de Operación conforme a las fechas que se indican. En caso de incumplir con algún requisito descrito en el apartado “**13.1 Operación**”, los “Solicitantes” serán dados de baja de la “Acción”, siendo notificados por la Dirección Operativa de Transporte Público Individual mediante el correo electrónico de contacto registrado por el solicitante.

Los “Solicitantes” serán considerados beneficiarios de la “Acción” una vez que la Dirección General de Registro Público del Transporte valide sus expedientes, que el Comité Técnico del “Fideicomiso” apruebe sus expedientes, que estos sean aprobados en la plataforma SIGI, que concreten su crédito con alguna de las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN” o de forma independiente, y que firmen el “Convenio de Adhesión” a la “Acción”.

En el caso de los beneficiarios que opten por el “Apoyo económico y Financiamiento”, deberán llevar a cabo la chatarrización de su unidad y llevar a cabo todo lo previsto para este proceso, de lo contrario serán dados de baja de la “Acción” y no podrán obtener el “Apoyo económico”.

Los concesionarios pueden solicitar su desincorporación a la “Acción” mediante aviso previo, formulado por escrito, dirigido a la Dirección Operativa de Transporte Público Individual.

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.

## **14. DIFUSIÓN**

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

Además, la “Secretaría” llevará a cabo la Feria del Taxi 2023, donde los “Solicitantes” podrán conocer los vehículos, agencias e instituciones financieras participantes para la “Acción”.

Con base en esta información, los “Solicitantes” podrán seleccionar la unidad y las condiciones de financiamiento que le sean más ventajosas para llevar a cabo la sustitución de su unidad en el marco de la “Acción”.

Cualquier duda sobre la “Acción” podrá ser consultada de manera directa en la Dirección Operativa de Transporte Público Individual a través del correo electrónico [semovi.proyectosymejora.taxi@gmail.com](mailto:semovi.proyectosymejora.taxi@gmail.com) o a los teléfonos: 55-5209-9911 o 55-5209-9913, ext. 1427.

## **15. PADRÓN DE BENEFICIARIOS**

**15.1** Los datos personales de los beneficiarios de la “Acción” y la información adicional generada y administrada se registrará por lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública; la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados; la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y demás normativa aplicable.

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, en el cuál se indicará:

1. Nombre,
2. Edad,
3. Sexo,
4. Unidad territorial, y
5. Alcaldía.

**15.2** La “Acción” estará sujeta al “Sistema de datos personales de los concesionarios beneficiarios de los apoyos económicos y subsidios” del “Fideicomiso”, y toda la documentación por medio de la cual se requiera información a los “Solicitantes” llevará el Aviso de Privacidad correspondiente. Los datos personales en ningún caso podrán emplearse para propósitos de proselitismo político, religioso o comercial, ni para ningún otro fin distinto al establecido en los Lineamientos de Operación de esta “Acción”.

**15.3** El titular de los datos personales podrá ejercer sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, así como la revocación del consentimiento en términos de lo establecido en el Título Tercero de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México, en la Unidad de Transparencia del “Fideicomiso” ubicada en el edificio que se encuentra en Avenida Álvaro Obregón No. 269, Piso 10, Colonia Roma Norte, Alcaldía Cuauhtémoc, CP 06700, Ciudad de México; o a través del Sistema INFOMEX ([www.infomex.org.mx](http://www.infomex.org.mx)), la Plataforma Nacional de Transparencia ([www.plataformadetransparencia.org.mx](http://www.plataformadetransparencia.org.mx)) o a través del Tel-INFO al 55 5636 4636.

## **16. 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.

## **17. MECANISMOS DE EVALUACIÓN**

**Matriz de Indicadores para gestión y resultados de la “Acción”**

Nivel	Objetivos	Indicadores	Fórmula de cálculo	Unidad de medida	Tipo / dimensión / frecuencia	Desagregación	Meta	Medios de verificación	Supuestos
Propósito	Parque vehicular de “Taxi” renovado con vehículos híbridos y eléctricos	Porcentaje del parque vehicular de “Taxi” renovado con vehículos híbridos y eléctricos	$(\text{Vehículos híbridos y eléctricos adquiridos por medio de la “Acción”} / \text{Total de vehículos sustituidos por medio de la “Acción” y del Programa de Sustitución del Taxi, 2023} * 100$	Vehículos “Taxi”	Estratégico / eficacia / anual	Tipo de vehículo, año	20%	Revista de “Taxi” 2023, en revisión documental en línea mediante fotografías y/o videos, según sea el caso	El servicio de “Taxi” aumenta su rentabilidad y la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos.  Los concesionarios se interesan en renovar sus unidades y tienen las condiciones económicas para hacerlo.
Componente 1	Apoyos económicos para la renovación del parque vehicular de taxis entregados	Número de “apoyos económicos” otorgados	$(\text{Número de “apoyos económicos” otorgados} / \text{número de “apoyos económicos” solicitados}) * 100$	Apoyos económico	Gestión / eficiencia / semestral	Tipo de vehículo, apoyos adicionales, sexo, alcaldía	100%	Padrón de beneficiarios	Las condiciones económicas del sector del transporte mejoran, los taxistas tienen interés y recursos suficientes para sustituir sus vehículos y chatarrizar sus unidades.
Actividad 1	Padrón de beneficiarios	Apoyos económicos entregados	$(\text{Número de solicitudes aprobadas} / \text{Número de apoyos económicos otorgados}) * 100$	Concesionarios beneficiarios	Gestión/eficacia/anual	Nombre, alcaldía/municipio, sexo, monto del apoyo	100%	Publicación de padrón de beneficiarios en páginas oficiales	Los taxistas tienen más interés en destruir y sustituir sus unidades obsoletas

Componente 2	Acceso a financiamiento favorable de taxistas facilitado	Porcentaje de apoyos de "Financiamiento" otorgados	(Número de "Financiamientos" otorgados / número de "Financiamientos" solicitados) * 100	Créditos	Gestión / eficiencia / semestral	Tipo de vehículo, apoyos adicionales, sexo, alcaldía	80%	Reporte estadístico de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual	Las condiciones económicas del sector de transporte mejoran, instituciones financieras respaldadas por NAFIN otorgan créditos. Los concesionarios no están en buró de crédito.
--------------	--	--	---	----------	----------------------------------	--	-----	--	--

#### ANEXO TÉCNICO

### CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO INDIVIDUAL EN EL MARCO DE LA ACCIÓN SOCIAL "PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO AL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL SOSTENIBLE, 2023"

#### SECCIÓN I. DEFINICIONES

**PRIMERO.** El presente anexo técnico tiene por objeto definir de manera general las características técnicas que los modelos de vehículos presentados por las personas interesadas deberán cumplir para poder acreditar la sustitución de sus unidades, de conformidad con el "Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la Acción Social "Programa de Financiamiento al Transporte Público Individual Sostenible, 2023".

Las personas deberán presentar ante la "Secretaría" la ficha técnica y la documentación que se estime pertinente y suficiente para acreditar el cumplimiento del presente anexo.

Además de lo que señalan la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento, así como el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, para los efectos de este Anexo técnico, se entiende por:

**Año modelo:** periodo comprendido entre el inicio de la producción de determinado tipo de vehículo automotor y el 31 de diciembre del año calendario con que dicho fabricante designe al modelo en cuestión.

**Apoya cabezas, cabecera o reposacabezas:** dispositivo o soporte sujeto a la parte superior del respaldo, diseñado para detener el movimiento angular y hacia atrás de la cabeza de los ocupantes. Estos dispositivos pueden ser una prolongación del respaldo o ajustables.

**Bolsas de aire:** dispositivo instalado para complementar los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en vehículos motorizados, es decir, sistemas que, en caso de un impacto severo que afecte al vehículo, despliegan automáticamente una estructura flexible destinada a limitar, mediante la compresión del gas contenido dentro de él, la gravedad de los contactos de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimento de pasajeros.

**Cinturón de seguridad:** dispositivo o arreglo de cintas, hebillas y herrajes en una o varias posiciones, sujeto firmemente al interior de un vehículo motorizado que están diseñados para disminuir el riesgo de lesiones, en colisión o en desaceleraciones bruscas del vehículo, mediante la limitación de la libertad de movimiento del cuerpo de la persona usuaria.

**Control electrónico de estabilidad:** sistema que mejora la estabilidad direccional del vehículo al tener la capacidad de controlar automática e individualmente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha en cada eje, controlado por computadora y usando un algoritmo de circuito cerrado para limitar el sobreviraje del vehículo.

**Peso Bruto Vehicular:** el peso máximo del vehículo especificado por el fabricante, expresado en kilogramos, consistente en el peso nominal del vehículo sumado al de su máxima capacidad de carga con el tanque de combustible lleno a su capacidad nominal.

**Secretaría:** La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

**Sistema de antibloqueo de frenado (ABS):** es una parte del sistema de freno de servicio del vehículo que regula automáticamente el grado de deslizamiento de las ruedas de giro, permitiendo el contacto y tracción con la superficie, evitando el bloqueo de las ruedas durante una condición de frenado.

**Sistema de asientos:** sistema que permite mantener ergonómicamente sentada a una persona dentro del vehículo. En su conjunto está compuesto principalmente por el respaldo y el asiento, así como por el anclaje de los asientos que permite limitar el movimiento de los mismos en caso de un accidente.

**Sistema de sujeción de retenciones infantiles:** conjunto de componentes que pueden constar de correas con una hebilla de cierre, dispositivos ajustables, accesorios y en algunos casos elementos adicionales como una cuna, porta bebé, asiento elevador o una barra de protección. Está diseñado para disminuir el riesgo de lesiones en el usuario en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo.

**Taxi:** automóvil de alquiler con conductor para la prestación del servicio de transporte de pasajeros público individual, provisto de un taxímetro.

**Taxímetro:** instrumento de medición que acoplado a un vehículo de alquiler computa los factores distancia y/o tiempo y los traduce a un importe a pagar en moneda nacional, de acuerdo a una tarifa vigente autorizada oficialmente.

**Vehículo Eléctrico:** vehículo con una fuente de energía eléctrica que se constituye como la generadora de la propulsión del mismo; careciendo de motor de combustión interna.

**Vehículo Híbrido:** vehículo con dos o más fuentes de energía, donde una de ellas es combustible y la otra es energía eléctrica, las cuales le proveen propulsión ya sea en conjunto o en forma independiente; son categorizados conforme a lo siguiente:

**Vehículo híbrido categoría I:** vehículo con dos fuentes de energía (eléctrica y gasolina) donde la energía eléctrica es la fuente de propulsión principal sin combustión y se obtiene desde una toma de corriente. La fuente de combustión interna se usa únicamente para alimentar el banco de baterías.

**Vehículo híbrido categoría II:** vehículo con dos fuentes de energía (eléctrica y gasolina), en el cual la energía eléctrica permite la propulsión sin combustión, en periodos de operación en los que no se requiere máxima potencia.

**Vehículo híbrido categoría III:** vehículo con fuentes de energía eléctrica y gasolina en el cual su motor de combustión interna siempre participa en el proceso de propulsión.

**Vehículo de Pasajeros:** vehículo automotor o camioneta ligera diseñada principalmente para el transporte de no más de 10 personas y que no exceda los 3,857 kilogramos de peso bruto vehicular;

## SECCIÓN II. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS VEHÍCULOS

**SEGUNDO.** Las características generales que deben cumplir los vehículos destinados para la prestación del Servicio son las siguientes:

1. Encontrarse dentro de los supuestos de la definición de Vehículo de Pasajeros, Vehículo eléctrico y vehículo híbrido contenida en el presente Anexo técnico.

2. Capacidad mínima para cuatro pasajeros más el conductor.
3. Contar con cuatro o cinco puertas.
4. Contar con Taxímetro, regulado de acuerdo con lo establecido por la NOM-007-SCFI-2003.
5. Contar con cajuela con dimensiones para resguardo de una silla de ruedas, o en caso contrario, contar con portaequipajes que resguarde dichas ayudas técnicas de la intemperie.

Las características técnicas generales de los vehículos que sean financiados para prestar el servicio de transporte de pasajeros público individual se presentan en la siguiente tabla descriptiva:

<b>Conceptos</b>		<b>Características a cumplir para los Vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros</b>
Eficiencia y emisiones contaminantes (solo para vehículos híbridos)	Rendimiento de Ciudad mínimo (km/l).	<b>15.00</b>
	Emisión CO <sub>2</sub> máximo (g/km).	<b>155</b>
	Emisión NO <sub>x</sub> máximo (g/1000 km).	<b>167</b>
Criterios de seguridad	2 Bolsas de Aire frontales (conductor y copiloto).	<b>X</b>
	Cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las posiciones.	<b>X</b>
	Sistema de antibloqueo de frenado (ABS).	<b>X</b>
	Reposacabezas en todas las posiciones	<b>X</b>
	Sistemas de sujeción de retenciones infantiles.	<b>X</b>
	Control Electrónico de Estabilidad.	<b>X</b>
Criterios de Accesibilidad	Dimensiones de cajuela suficientes para el resguardo de una silla de ruedas o portaequipajes que resguarden dicha ayuda técnica.	<b>X</b>
	Elementos de accesibilidad para la comunicación e información, de conformidad con lo establecido en el numeral Octavo del presente Anexo técnico.	<b>X</b>
	Dispositivos para personas con discapacidad y personas con movilidad limitada para facilitar la transferencia de ascenso y descenso al vehículo, de conformidad con lo establecido en el numeral Noveno del presente Anexo técnico.	<b>En caso de acceder al apoyo económico adicional.</b>

### **SECCIÓN III. CARACTERÍSTICAS DE RENDIMIENTO Y EMISIÓN DE GASES CONTAMINANTES**

**TERCERO.** Las características de rendimiento y emisión de gases contaminantes que deben cumplir los vehículos híbridos que se sustituyan son las siguientes:

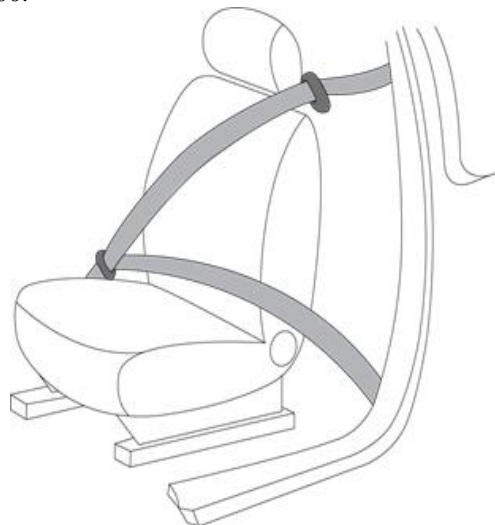
- a. Rendimiento mínimo de manejo en ciudad de 15 km/l.
- b. Emisión de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) máximo de 155 g/km.
- c. Contaminantes al aire, emisión de óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) máximo de 167 g/1000 km.

Quedan excluidos de lo anterior los vehículos eléctricos, los cuales se registrarán por su manual de referencia.

### **SECCIÓN IV. CARACTERÍSTICAS DE SEGURIDAD**

**CUARTO.** Las características de seguridad se describen a continuación:

a. Cinturones de seguridad de tres puntos para todos los ocupantes; las características de los mismos deben cumplir con lo establecido por la NOM-119-SCFI-2000.



Esquema 1. Cinturón de seguridad de 3 puntos (vista del asiento del conductor)

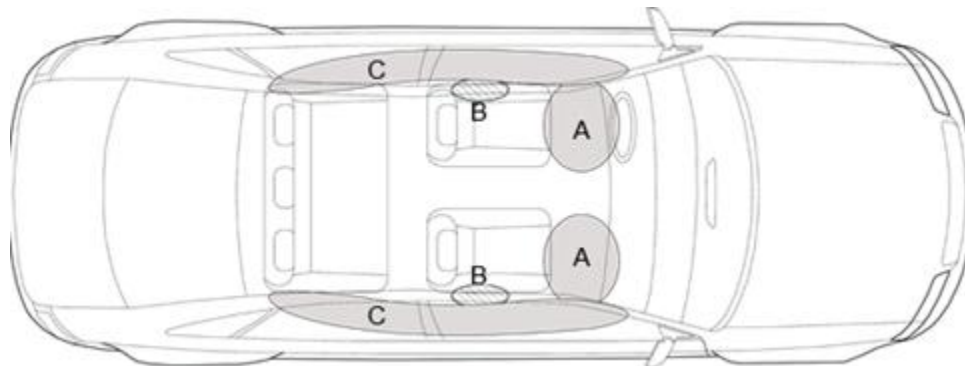


Esquema 2. Cinturones de seguridad de 3 puntos para todos los pasajeros.

Los herrajes de ajuste utilizados deben ser totalmente accesibles para la persona usuaria y su diseño debe permitir que la cinta se deslice cuando no haya carga aplicada al cinturón. La hebilla de liberación debe estar colocada de manera que pueda operarse con un solo movimiento simple de la mano cuando la persona usuaria se encuentre sentada y/o por otra persona en caso de emergencia.

b. Bolsas de aire, dos frontales como mínimo, siendo un criterio preferente contar con 6 bolsas de aire (ver esquema 3).





Esquema 3. Bolsas de aire: A bolsas frontales, B bolsas laterales y C bolsas tipo cortina.

c. Sistema de antibloqueo de frenado (ABS) acreditado por el fabricante.

d. Reposacabezas para todos los ocupantes.



Esquema 4. Vista de reposacabezas y cinturón de seguridad

e. Sistema de anclaje para sujeciones infantiles, que debe cumplir con lo establecido por la ISO 13216.

f. Control Electrónico de Estabilidad (ESC), acreditado por el fabricante.

## SECCIÓN V. CARACTERÍSTICAS DE ACCESIBILIDAD

**QUINTO.** Los vehículos destinados a la prestación de este servicio de transporte que se sustituyan como parte de la Acción Social “Programa de Financiamiento al Transporte Público Individual Sostenible, 2023” deberán contar con cajuela, o en su defecto con un portaequipaje superior, que resguarde las ayudas técnicas de la intemperie, como sillas de ruedas, andaderas, entre otras; y éstas deberán cumplir con las dimensiones suficientes para el resguardo dichos elementos conforme a lo indicado en el esquema 5.

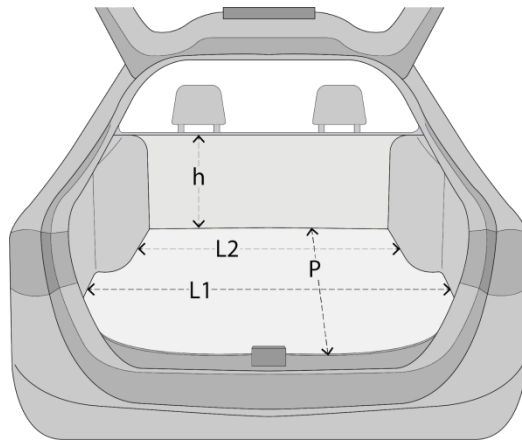
Dimensiones a cumplir:

L1=Largo 95 a 135 cm

L2=Largo opcional 90 a 110 cm

h=Alto de 50 a 60 cm

P=Profundidad de 90 a 110 cm



Esquema 5. Dimensiones requeridas para la cajuela o portaequipaje.

**SEXO.** Los vehículos destinados a la prestación de este servicio de transporte deberán incorporar condiciones y dispositivos óptimos y seguros de accesibilidad para personas con discapacidad o personas con movilidad limitada.

Dichos dispositivos deberán ser fabricados e instalados por personal especializado, capacitado y certificado por algún organismo o institución establecida y aprobada para ello, cumpliendo con la normatividad aplicable en cada caso para su uso óptimo y funcionamiento seguro.

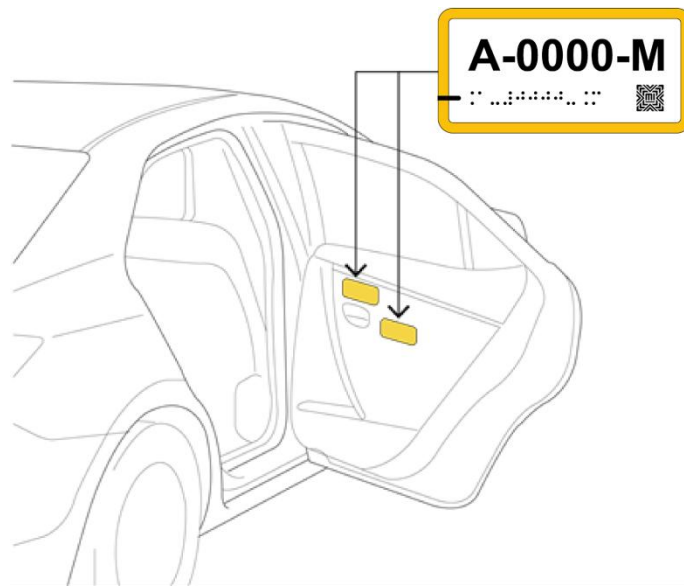
**SÉPTIMO.** Los elementos para la comunicación e información para las personas con discapacidad usuarias del servicio pueden ser dispositivos de cobro o elementos informativos en formatos accesibles, con características audibles, visuales y hápticas o táctiles, con lenguaje sencillo y tamaños de letra adecuados.

**OCTAVO.** Los vehículos deben incorporar como mínimo una placa o señal informativa con el número de matrícula con elementos tacto-visuales acompañados de sistema Braille, al interior del vehículo, cumpliendo los criterios técnicos de la normatividad aplicable para este tipo de elementos, principalmente la normas ISO 17049 y los apartados 7.1.4.2 y 7.1.4.3 del Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 15 de marzo de 2016.

La placa informativa de matrícula debe tener una dimensión de cuando menos 7.5 cm de ancho mínimo por 6.00 cm de alto, cumpliendo con las dimensiones y espaciamento de los elementos descritos en el esquema 6 del presente Anexo técnico; su ubicación debe ser al interior del vehículo sobre las puertas delantera y/o trasera del lado del copiloto, garantizando que el usuario tenga un alcance adecuado y libre de obstáculos a las placas, ver esquema 7.

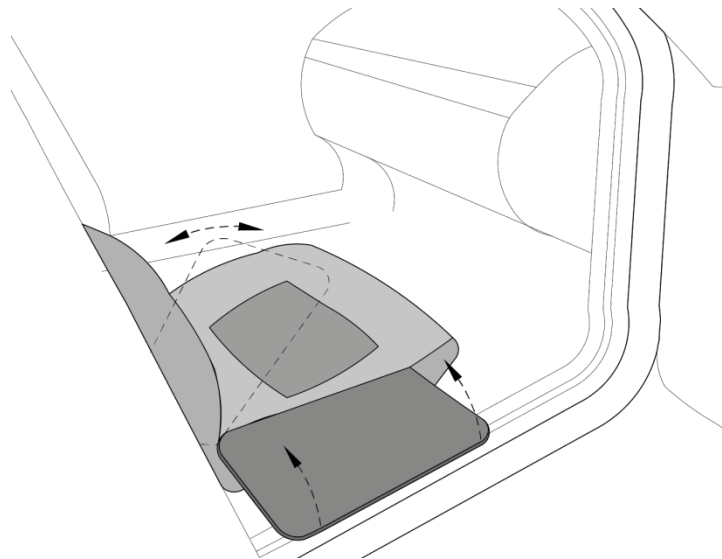


Esquema 6. Placa informativa de matrícula del vehículo (señal tacto-visual con sistema Braille).

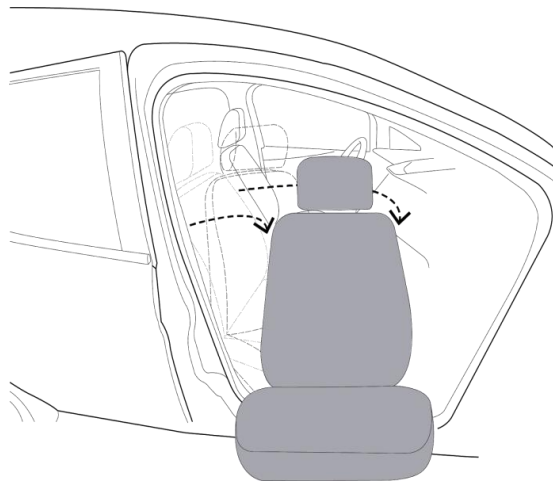


Esquema 7. Opciones de ubicación de placa informativa de la matrícula del vehículo en formato accesible visual y táctil en puerta trasera.

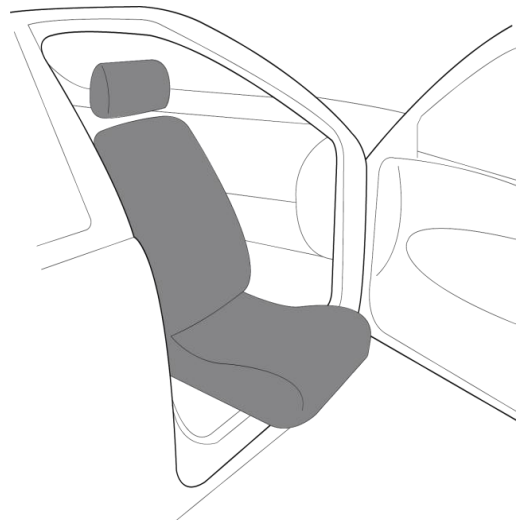
**NOVENO.** Para el caso de los dispositivos o elementos para facilitar la transferencia de ascenso y descenso, estos deben estar integrados al vehículo. Algunas de las opciones para dichos dispositivos son las tablas de transferencia abatibles y plegables o el asiento de copiloto giratorio; es importante que estos elementos se complementen con asideras o elementos de apoyo que pueden estar ubicados en la puerta y/o al interior del vehículo.



Esquema 8. Ejemplo de tabla de transferencia abatible y plegable para facilitar la transferencia, vista lateral.



Esquema 9. Ejemplo de asiento giratorio para facilitar la transferencia, vista frontal.



Esquema 10. Ejemplo de asiento giratorio para facilitar la transferencia y apertura de puerta ampliada, vista lateral.

## BIBLIOGRAFÍA

**El Poder del Consumidor A.C. y Latin NCAP, Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe. ¿Qué tan seguro es tu auto? [Web en línea]. <https://quetanseguroestuauto.org/>**

**El Poder del Consumidor - Cruz Roja Mexicana. 2018. Guía para Comprar un Auto Seguro y Eficiente. México.**

**EC1299, 2020. Instalación de ajustes razonables en vehículos de transporte individual para la inclusión y la movilidad. Estándar de Competencia aprobado por el Comité Técnico del Consejo Nacional de Normalización y Certificación de Competencias Laborales mediante el acuerdo ACUERDO SO/IV-20/07,S publicado el 28 diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación.**

**INECC. Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático; CONUEE. Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía; PROFECO. Procuraduría Federal del Consumidor. EcoVehículos. Portal de Indicadores de Eficiencia Energética y Emisiones Vehiculares [Web en línea]. <https://www.inecc.gob.mx/ecovehiculos/ecovehiculos/index.html>**

**ISO 10542-1:2012. Technical systems and aids for disabled or handicapped persons. Wheelchair tiedown and occupant-restraint systems. Part 1: Requirements and test methods for all systems. International Organization for Standardization. Suiza.**

**ISO 13216-1: 1999. Road vehicles. Anchorages in vehicles and attachments to anchorages for child restraint systems. Part 1: Seat bight anchorages and attachments. International Organization for Standardization. Suiza.**

**ISO 13216-2: 2004. Road vehicles. Anchorages in vehicles and attachments to anchorages for child restraint systems. Part 2: Top tether anchorages and attachments. International Organization for Standardization. Suiza.**

**ISO 13216-3: 2018. Road vehicles. Anchorages in vehicles and attachments to anchorages for child restraint systems. Part 3: Classification of child restraint system and space in vehicle. International Organization for Standardization. Suiza.**

**ISO 17049:2013 Accessible design- Application of braille on signage, equipment and appliances. Conception accessible- Méthodes d'affichage des signes en braille. International Organization for Standardization. Suiza.**

**Gobierno de la Ciudad de México. Aviso por el que se da a conocer el Programa de Verificación Vehicular Obligatoria para el Primer Semestre del año 2023. Publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 3 de enero de 2023.**

**NOM-007-SCFI-2003. Norma Oficial Mexicana. Instrumentos de Medición de Taxímetros. Publicada en el Diario de la Federación el 3 de junio de 2003.**

**NOM-042-SEMARNAT-2003. Norma Oficial Mexicana. Que establece los límites máximos permisibles de emisión de hidrocarburos total o no metano, monóxido de carbono, óxido de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos cuyo peso bruto vehicular no exceda los 3,857 kilogramos, que usan gasolina, gas licuado de petróleo, gas natural y diésel, así como de las emisiones de hidrocarburos evaporativos provenientes del sistema de combustible de dichos vehículos. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 2005.**

**NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013. Norma Oficial Mexicana. Emisiones de bióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) provenientes del escape y su equivalencia en términos de rendimiento de combustible, aplicable a vehículos automotores nuevos de peso bruto vehicular de hasta 3 857 kilogramos. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 2013.**

**NOM-119-SCFI-2000. Norma Oficial Mexicana. Industria automotriz-vehículos automotores-cinturones de seguridad-especificaciones de seguridad y métodos de prueba. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de abril de 2000.**

**NOM-194-SE-2021. Norma Oficial Mexicana. Dispositivos de seguridad para vehículos ligeros nuevos-Requisitos y especificaciones. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de octubre de 2022.**

**ONU. Naciones Unidas (2012). Regulación No. 14 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to safety-belt anchorages, ISOFIX anchorages systems and ISOFIX top tether anchorage. E/ECE/324/Rev.1/Add.13/Rev.5–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.13/Rev.5. Estados Unidos de América.**

**ONU. Naciones Unidas (2018). Regulación No. 16 Uniform provisions concerning the approval of: I. Safety-belts, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems for occupants of power-driven vehicles II. Vehicles equipped with safety-belts, safety-belt reminders, restraint systems, child restraint systems and ISOFIX child restraint systems and i-Size child restraint systems. E/ECE/324/Rev.1/Add.15/Rev.9–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.15/Rev.9. Estados Unidos de América.**

**ONU. Naciones Unidas (2014). Regulación No. 17 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the seats, their anchorages and any head restraints. E/ECE/324/Rev.1/Add.16/Rev.5–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.16/Rev.5. Estados Unidos de América.**

**ONU. Naciones Unidas (2014). Regulación No. 25 Uniform provisions concerning the approval of head restraints (headrests), whether or not incorporated in vehicle seats. E/ECE/324/ Rev.1/Add.24/Rev.1- E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.24/Rev.1. Estados Unidos de América.**

ONU. Naciones Unidas (2017). Regulation No. 94 *Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a frontal collision.* E/ECE/324/Rev.1/Add.93/Rev.3–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.93/Rev.3. Estados Unidos de América.

ONU. Naciones Unidas (2014). Regulation No. 95 *Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants in the event of a lateral collision.* E/ECE/324/Rev.1/Add.94/Rev.2–E/ECE/TRANS/505/Rev.1/Add.94/Rev.2. Estados Unidos de América.

ONU. Naciones Unidas (2015). Regulation No. 121 *Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the location and identification of hand controls, tell-tales and indicators.* E/ECE/324/Rev.2/Add.120/Rev.2–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.120/Rev.2. Estados Unidos de América.

ONU. Naciones Unidas (2018). Regulation No. 129 *Uniform provisions concerning the approval of enhanced Child Restraint Systems used on board of motor vehicles (ECRS).* E/ECE/324/Rev.2/Add.128/Rev.3–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.128/Rev.3. Estados Unidos de América.

ONU. Naciones Unidas (2014). Regulation No. 131 *Uniform provisions concerning the approval of motor vehicles with regard to the Advanced Emergency Braking Systems (AEBS).* E/ECE/324/Rev.2/Add.130/Rev.1–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.130/Rev.1. Estados Unidos de América.

ONU. Naciones Unidas (2017). Regulation No. 140 *Uniform provisions concerning the approval of passenger cars with regard to Electronic Stability Control (ESC) Systems.* E/ECE/324/Rev.2/Add.139–E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.139. Estados Unidos de América.

SECTUR. Secretaría de Turismo (2018). Guía de Recomendaciones para el Transporte Accesible en el Sector Turístico. México.

SEDEMA. Secretaría del Medio Ambiente (2019). Factores de emisión para automóviles y taxis, obtenidos con el modelo de emisiones MOVES adecuado a condiciones de la Ciudad de México. Dirección General de Calidad del Aire, Dirección de Proyectos de Calidad del Aire.

SEDEMA. Secretaría del Medio Ambiente (2018). Inventario de Emisiones de la Ciudad de México 2016. Dirección General de Gestión de la Calidad del Aire, Dirección de Programas de Calidad del Aire e Inventario de Emisiones.

Transport Department; Committee on Taxi Service Quality. Hong Kong Taxi Service Guidelines. [Web en línea]. [https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_276/guidebook\(final\).pdf](https://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_276/guidebook(final).pdf)

## TRANSITORIOS

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

**SEGUNDO.-** Los presentes Lineamientos de Operación entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

En la Ciudad de México, a 28 de abril de 2023

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

**ANDRÉS LAJOUS LOAEZA**