

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

10 DE ENERO DE 2024

No. 1273

Í N D I C E

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Movilidad

- ◆ Aviso por el que se da a conocer la actualización de diversos trámites que otorga la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México 3
- ◆ Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos de operación de la acción social denominada “Programa de sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de transporte de pasajeros público colectivo concesionado clasificado como Ruta para conformar el servicio de Trolebús en Eje 8 sur tramo Constitución de 1917 a Mixcoac” 5

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultado el lineamiento interno para el plan piloto denominado “En la escuela, sazón para el bienestar” 2024 21
- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultado el Manual de integración y funcionamiento de su Comité de Transparencia, con número de registro: MEO-TRANSPARENCIA-DIF-23-46A1D617 22

Continúa en la Pág. 2

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, 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 3, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 2, 11, fracciones I y II, 16, fracción XI, 20, fracciones III, IX y XXV, y 36, fracciones I y XXV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 2, fracción I, 7, 12, fracciones I, VI, XXIX y XLI, 18, fracción V, 29, 30, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso b), 85, fracción II y 110, fracciones II y III, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 6, fracciones I, III, IV, VI y IX y 11, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; 32 y 33, de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal; 2, 7, fracción XI y 36, fracción XII, XIX y XXXI, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 11 y 12, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;

CONSIDERANDO

Que el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce el derecho de toda persona a la movilidad, en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

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

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

Que de conformidad con el artículo 12, fracciones I, VI y XLI, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la “Secretaría” tiene como atribuciones fomentar, impulsar y estimular, entre otras, el desarrollo de los proyectos y herramientas que permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de la ciudad, y éste será su referente y fin último en la elaboración de políticas públicas. Además, esta dependencia podrá realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces, así como tanto la seguridad de los usuarios, como los derechos de los permisionarios y concesionarios en el cumplimiento de sus obligaciones. Asimismo, la “Secretaría” podrá adoptar medidas orientadas a satisfacer, 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 del Fideicomiso de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

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

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

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

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

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

Que la “Secretaría”, con fecha 31 de julio de 2023, remitió a Nacional Financiera S.N.C (“NAFIN”), 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”). Lo anterior con la finalidad de que la Ciudad de México, por medio de la “Secretaría” y el “FIFINTRA”, realice una aportación financiera no reembolsable al PROGRAMA para la sustitución de unidades obsoletas por vehículos eléctricos para la prestación de Servicio de Transportes Eléctricos en la Ciudad, sustituyendo hasta 652 unidades con más de 10 años de antigüedad.

Que, en su Décima Sexta Sesión Extraordinaria celebrada el 16 de octubre de 2023, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó la Suscripción Convenio de Colaboración NAFIN - FIFINTRA, para la implementación de Proyectos en el marco del “Programa para la Consecución de los objetivos nacionales en materia de Cambio Climático en el Sector de Transporte en México”, así como una aportación.

Que, en su 25 Sesión Extraordinaria celebrada el 15 de diciembre de 2023, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó los presentes Lineamientos y ordenó su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Que el 2 de noviembre de 2021, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la Acción Social “Programa de Sustitución y Retiro de Unidades con 10 o más Años de Antigüedad que Prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Concesionado Clasificado como Ruta en Eje 8 para el Proyecto de Movilidad “Trolebús Elevado”

Que el 28 de octubre del 2022, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la Acción Social “Segundo Programa de Sustitución y Retiro de Unidades con 10 o Más Años de Antigüedad que Prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta en Eje 8 para el Proyecto de Movilidad “Trolebús Elevado”

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

Que el 14 de noviembre de 2023, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el AVISO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS BASES DE LA REVISIÓN FÍSICA Y DOCUMENTAL DE UNIDADES CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO, RUTAS 1, 2, 14 Y 25, EN EL MARCO DE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 10 DE LA RED DE TROLEBUSES DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

Que la prestación de un servicio de Transporte Público de Pasajeros Concesionado Colectivo más eficiente, seguro y con accesibilidad universal, es esencial para permitir los desplazamientos seguros y eficientes.

Que con el objeto de satisfacer la demanda y asegurar el servicio de Transporte Público, la “Secretaría”, en conjunto con el FIFINTRA, y el Servicio de Transporte Eléctricos de la Ciudad de México, de conformidad con sus atribuciones y las demás disposiciones normativas aplicables, han tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE UNIDADES CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA PARA CONFORMAR EL SERVICIO DE TROLEBÚS EN EJE 8 SUR TRAMO CONSTITUCIÓN DE 1917 A MIXCOAC”

1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL: Programa de sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el Servicio de Transporte Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta para conformar el Servicio de trolebús en Eje 8 Sur Tramo de Constitución de 1917 a Mixcoac. (“Acción”).

2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL: Apoyo económico para la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad, que prestan el servicio de Transporte Público de Pasajeros Colectivo Concesionado, clasificado como Ruta, para la adquisición de unidades nuevas que prestarán el servicio de Transporte Público de Pasajeros Colectivo Concesionado, clasificado como Servicio de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México sobre el Eje 8 sur en el tramo de Constitución de 1917 a Mixcoac.

3. ENTIDADES RESPONSABLES:

A. El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (en adelante, “FIFINTRA”) validará que se cumplan los requisitos necesarios para la firma del "Convenio de Adhesión" para que, con la autorización e instrucción del Comité Técnico, se otorguen los apoyos económicos para la modernización de unidades tipo autobús.

B. La “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte (Subsecretaría), en específico de la Dirección General de Registro Público del Transporte (en adelante DGRPT) y de la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular (en adelante “DGLyOTV), serán responsables de la gestión operativa de la “Acción”; así como el Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (en adelante "STE") quien será encargado de revisar que los trolebuses cumplan con las características técnicas requeridas.

4. DIAGNÓSTICO

4.1 Antecedentes

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

La “Secretaría”, en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México (“SOBSE”) y el STE, elaboró el proyecto de construcción del trolebús Elevado Eje 8 Sur en el tramo Constitución de 1917 - UACM Casa Libertad (“Proyecto”), el cual pertenece al Sistema Integrado de Transporte Público en la Ciudad de México.

Con el objetivo de cumplir con sus atribuciones, la “Secretaría” consideró viable que los concesionarios que prestan los servicios autorizados a las organizaciones que se señalan posteriormente se conformen en una persona moral constituida en sociedad mercantil. No obstante, y a juicio de la “Secretaría”, se podrán realizar ajustes tanto en el nuevo servicio, como en las rutas que los conformarán, con base en estudios técnicos, la cobertura geográfica de los servicios, así como los acuerdos que en su caso la “Secretaría” sostuviera con los concesionarios. Las organizaciones son las siguientes:

a) Los concesionarios individuales de “UNIÓN DE CHOFERES TAXISTAS DE TRANSPORTACIÓN COLECTIVA RUTA UNO, A.C.”, la “UNIÓN DE TAXISTAS DE REFORMA Y RAMALES RUTA "2", A.C.”, la “UNION DE PERMISIONARIOS TAXISTAS DE TRANSPORTE COLECTIVO RUTA 14 A. C.”, la “UNION DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO RUTA 25, A. C.”.

Para avanzar con la conformación del “Servicio”, es necesario que los concesionarios lleven a cabo la sustitución de hasta 652 unidades que actualmente prestan el servicio clasificado como Ruta por unidades nuevas tipo trolebús que cumplan con las características técnicas, de seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia que se requieren para mejorar la calidad del servicio prestado a las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en el Anexo para Trolebuses Nuevos Sencillos (en adelante “Anexo 1”) y el “Anexo para Trolebuses Nuevos Articulados” (en adelante “Anexo 2”), según los incisos a y b del apartado 14.3 de los presentes Lineamientos.

4.2 Problema o necesidad que atiende la “Acción”

Como ya se mencionó, el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta (“Transporte de Ruta”) prestado por las organizaciones antes señaladas tiene un empalme importante en sus recorridos u opera en las mismas zonas de la ciudad, lo que se traduce en hábitos de manejo inadecuados debido a la competencia por personas usuarias, así como una sobreoferta del servicio. Los concesionarios individuales en modalidad de servicio transporte colectivo, buscan tener un mayor número de unidades prestando el servicio en el recorrido. Ambas situaciones perjudican a los concesionarios, pues sus ingresos disminuyen. Aunado a esto, las unidades que prestan el servicio tienen más de diez años de antigüedad, por lo que no cumplen con las características de eficiencia, accesibilidad y seguridad determinadas por la “Secretaría”. Las condiciones en que se encuentran las unidades afectan la calidad del servicio que reciben las personas usuarias, quienes realizan sus viajes en condiciones incómodas, inseguras y con mayores tiempos de traslado.

Para mejorar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, la “Secretaría” consideró necesaria la conformación del “Servicio”, compuesto por nuevas empresas constituidas por los concesionarios de las rutas listadas en el apartado 4.1 de los presentes Lineamientos. El “Servicio” ofrece una solución a la competencia por pasaje, ya que operará bajo un recaudo centralizado donde las ganancias y las pérdidas se comparten entre los miembros de las empresas. Lo anterior terminará con los hábitos de conducción peligrosos causados por la competencia por los usuarios, asimismo, traerá estabilidad financiera a las personas concesionarias. Sin embargo, es necesario que los concesionarios modernicen las unidades, ajustando su flota a la demanda del servicio, para poder conformar el “Servicio”.

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

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

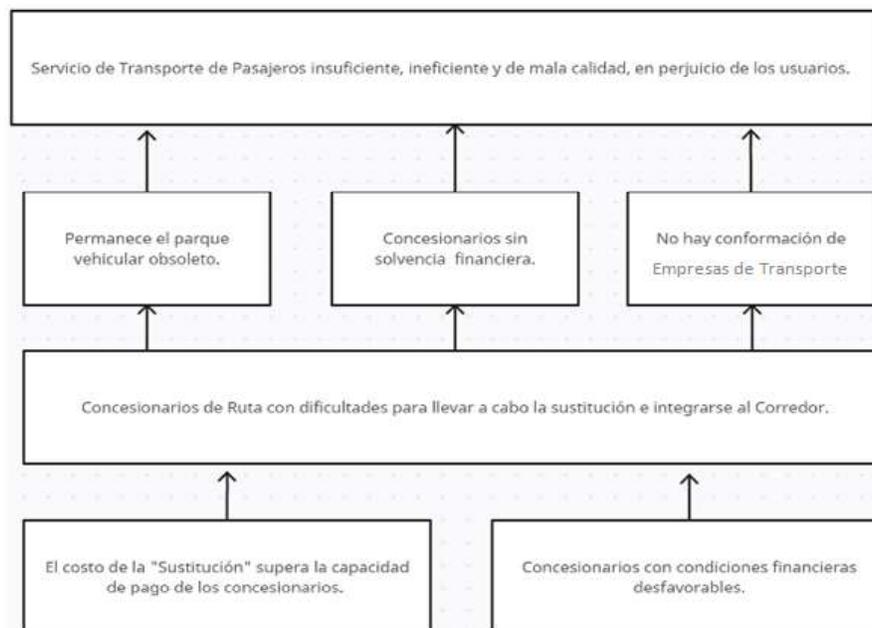
De acuerdo con datos recabados por la “Secretaría”, en noviembre de 2021, el ingreso bruto mensual por la prestación del servicio correspondiente a cada unidad se encontraba en un rango de \$41,000.00 (cuarenta y un mil pesos 00/100 M.N.) a \$85,000.00 (ochenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) A estos ingresos es necesario descontar el costo de operación por unidad, el cual oscila entre \$30,000.00 (treinta mil pesos 00/100 M.N.) y \$64,000.00 (sesenta y cuatro mil pesos 00/100 M.N.) mensuales. Estas cifras dependen del tipo de unidad (vagoneta, microbús, trolebús corto, medio o largo), el tipo de combustible consumido, las condiciones del derrotero en el que prestan el servicio (y por ende la demanda que cubre dicho derrotero), las reparaciones que requieran las unidades y, por supuesto, la antigüedad del vehículo. Considerando estos elementos, se estima que alrededor de 70% de sus ingresos se destina a cubrir los costos de operación y mantenimiento, dejando aproximadamente 30% como ganancia disponible para la manutención de sus hogares y otros gastos a cubrir.

Lo anterior significa que los concesionarios se enfrentan a un panorama donde el costo de sustituir una unidad obsoleta por una moderna supera su capacidad de pago, ya que el costo promedio en el mercado de un trolebús sencillo nuevo, incluyendo equipamiento es de aproximadamente \$7,660,000.00 (siete millones seiscientos sesenta mil pesos 00/100 M.N.) mientras que el costo promedio en el mercado de un trolebús articulado nuevo es de alrededor de \$13,900,000.00 (trece millones novecientos mil pesos M. N.).

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

El contexto financiero adverso al que se enfrentan los concesionarios es un impedimento para cumplir con la sustitución de las unidades con 10 o más años de antigüedad por unidades modernas. Asimismo, un intento de llevar a cabo la sustitución sin el respaldo de la “Secretaría”, en el marco de la conformación del “Servicio”, podría poner en riesgo la viabilidad financiera de las nuevas empresas. En ambos casos, se comprometería el correcto funcionamiento del “Servicio”, lo que se traduciría en la continuación de un servicio ineficiente e inseguro, de las prácticas de manejo inadecuadas y de la inestabilidad financiera de los concesionarios.

Figura 1. Árbol de problemas de la Acción



5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Por lo anterior, resulta necesario implementar intervenciones que permitan el debido funcionamiento de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos; fomentar la solvencia financiera de los concesionarios que prestan el servicio en esas zonas, así como la disminución del parque vehicular obsoleto.

La conformación del “Servicio” tiene por objeto extender el acceso directo de la ciudadanía a redes de transporte público moderno, cómodo, seguro y eficaz. En el caso de los servicios proporcionados por las rutas listadas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, la conformación del “Servicio” resulta factible ya que las rutas tienen empalmes durante su recorrido. El “Servicio” eliminará la competencia entre las rutas, ya que los participantes se conformarán en empresa y, por ende, tendrán un recaudo centralizado.

En este sentido, el resultado de la operación se distribuirá entre los socios que conformen las nuevas empresas, lo que reducirá los incentivos de utilizar un sistema de rotación de unidades. Los hábitos de conducción inadecuados, practicados como consecuencia de la competencia por personas usuarias, también desaparecerán.

El “Servicio”, solucionará el problema de la sobreoferta de asientos, resultado de la competencia entre rutas, y permitirán una programación de la oferta del servicio, lo que se traduce en mayores ingresos y uso más eficiente de los recursos.

Las unidades nuevas tendrán recorridos fijos, acordes con el tipo de vehículo, en horarios establecidos y sin poner en riesgo la viabilidad financiera de las nuevas empresas.

Sin embargo, para garantizar la operación y calidad del “Servicio”, es necesario que los concesionarios que actualmente prestan el servicio como “Transporte de Ruta” sustituyan sus unidades con más de 10 años de antigüedad por unidades nuevas, que cumplan con las características técnicas, de seguridad y accesibilidad de conformidad con el Anexo 1 y el Anexo 2 (disponibles para su consulta en <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>).

Por tanto, la alternativa seleccionada es la entrega de apoyos económicos para la “Sustitución”, a los concesionarios que, conformados en empresa, opten por formar parte de la reestructuración del servicio, con unidades nuevas, altamente eficientes y ajustadas a la demanda.

El número de unidades a sustituir fue determinado por estudios de los ramales de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, realizados por la “Secretaría”, donde se determinó que una razón de sustitución aproximada de 7 a 1 permitirá equilibrar la demanda y oferta del servicio. Por tanto, el “Servicio” conformado por la o las empresas integradas por los concesionarios, recibirán apoyos económicos para destruir hasta 652 unidades obsoletas y adquirir 32 trolebuses sencillos y 52 trolebuses articulados. Con base en lo anterior, se determinó que el monto del apoyo económico necesario para dar viabilidad financiera a la sustitución de unidades, y por lo tanto, a la conformación del “Servicio”, es de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada. Con este monto y la cantidad de unidades ajustada a la demanda del servicio, los concesionarios, constituidos en empresas, podrán llevar a cabo la sustitución de sus unidades sin riesgo de caer en déficit y con la solvencia financiera necesaria para prestar un servicio eficiente y de calidad a las personas usuarias.

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

Esta “Acción” resulta relevante dado que, sin los incentivos y recursos suficientes para llevar a cabo la renovación de la flota, los concesionarios de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos no estarían en posibilidades de llevar a cabo, por sus propios medios, las acciones necesarias para concretar la “Sustitución” y convertirse en “Servicio” sin comprometer la operación y viabilidad financiera de los mismos.

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

Asimismo, la “Secretaría” consideró necesario que las unidades nuevas que se adquirirán con recursos del “FIFINTRA” cumplan con las especificaciones técnicas requeridas por el “STE”, así como fijar un calendario para la entrega de las nuevas unidades.

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

Por las características del problema que se busca atender, y de conformidad con los Lineamientos para la Elaboración de Acciones Sociales 2024, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 22 de noviembre de 2023, es pertinente implementar una acción social y no un programa social, puesto que este último es adecuado para atender permanentemente problemas de carácter estructural, características con las que no cumple ni la problemática, ni la estrategia de acción gubernamental planteada para la presente “Acción”. La acción social es el instrumento idóneo para atender esta necesidad porque atiende un problema puntual y contingente. Se trata de una intervención gubernamental precisa y de duración limitada, por medio de la cual se busca el otorgamiento del apoyo económico de forma eficaz y transparente.

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

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

6.1 Población objetivo. Hasta 652 concesionarios individuales de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, cuyas unidades a sustituir cuenten con 10 o más años de antigüedad.

6.2 Población beneficiaria. Hasta 652 concesionarios individuales de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, que cumplan a cabalidad con los requisitos establecidos en los presentes lineamientos. De conformidad con el artículo 95 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, por lo que cada uno podrá recibir más de un apoyo económico, uno por cada unidad que chatarricen, pero en ningún caso más de cinco en total.

7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

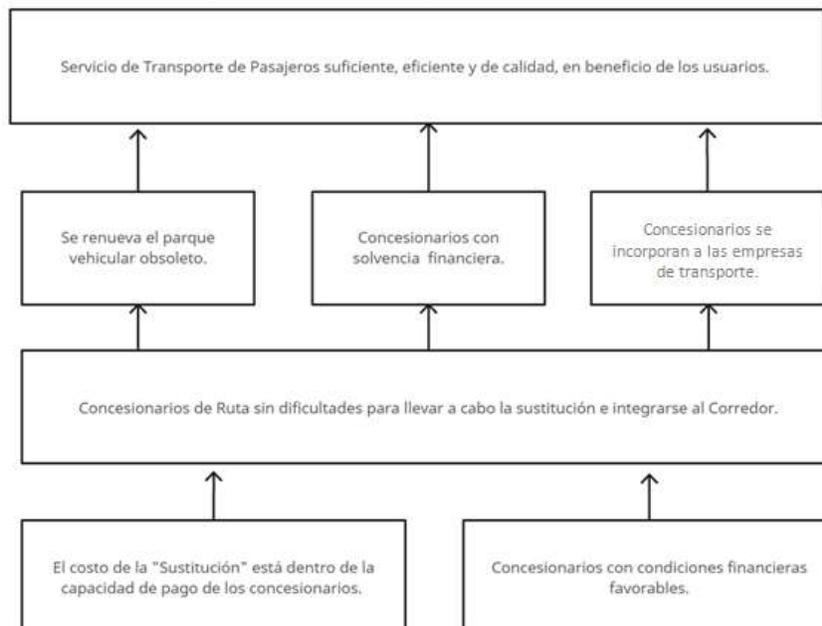
7.1 Objetivo general. Garantizar la conformación y operación del “Servicio” mediante apoyos económicos a los concesionarios de las Rutas listadas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, para impulsar la renovación del parque vehicular y asegurar la solvencia financiera de los concesionarios que, conformados en empresa o empresas, llevarán a cabo la “Sustitución”.

7.2 Objetivos específicos.

I. Sustituir hasta 652 unidades con 10 o más años de antigüedad, por 32 nuevos trolebuses sencillos y 52 nuevos trolebuses articulados. Se dará prioridad a las unidades con mayor número de años de antigüedad del parque vehicular de las rutas señaladas en el apartado 4.1 de los presentes lineamientos.

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

Figura 2. Árbol de objetivos de la “Acción”



8. METAS FÍSICAS

8.1. Meta institucional. La meta institucional es otorgar apoyos económicos de \$450,000.00 (CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada, hasta por un monto total de \$293,400,000.00 (DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS MIL PESOS 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de hasta 652 unidades obsoletas por 32 nuevos trolebuses sencillos y 52 nuevos trolebuses articulados con estándares altos de seguridad, eficiencia, accesibilidad universal y calidad, de conformidad con los Anexos Técnicos 1 y 2 (consultables en <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>).

9. PRESUPUESTO

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

El Comité Técnico de FIFINTRA aprobó recursos para la “Acción” hasta por un monto total de \$293,400,000.00 (DOSCIENTOS NOVENTA Y TRES MILLONES CUATROCIENTOS MIL PESOS 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de hasta 652 unidades, mediante la entrega de hasta 652 apoyos económicos de \$450,000.00 (CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) cada uno.

Adicionalmente, se dispondrá de recursos provenientes del “Fondo Sostenible Nafin”, que se transferirán para su ejercicio por medio de la partida presupuestal 4419 “Otras ayudas sociales a personas”, hasta por un monto total de \$76,190,000.00 (SETENTA Y SEIS MILLONES CIENTO NOVENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) que se ejercerán mediante la entrega de 32 apoyos económicos de \$593,437.5 (QUINIENTOS NOVENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS 50/100 M.N.) para 32 trolebuses sencillos y 52 apoyos económicos de \$1,100,000.00 (UN MILLÓN CIEN MIL PESOS 00/100 M.N.) para 52 trolebuses articulados.

10. TEMPORALIDAD

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

11. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

11.1 Los concesionarios que prestan el servicio en las rutas señaladas en la el apartado 4.1 de los presentes lineamientos, cuyas unidades tengan 10 o más años de antigüedad, siempre que la concesión y el vehículo amparados por ésta no se encuentren bajo ninguno de los supuestos señalados en el numeral 12 de los presentes Lineamientos de Operación, podrán solicitar su inscripción de manera voluntaria a la “Acción” (en adelante “Solicitantes”), para lo cual deberán presentar, en un plazo de 10 días hábiles, ante la Dirección General de Registro Público del Transporte la siguiente documentación en original y copia:

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

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

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

- m) Ruta en la que prestan el servicio.
- n) Servicio en el que participará

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

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

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

- a. Documento que acredita la titularidad de la concesión, original o Copia Certificada por el Registro Público del Transporte a nombre del titular actual;
- b. Identificación oficial vigente con fotografía y firma (Credencial para votar, pasaporte, Cédula profesional, Licencia de conducir de la Ciudad de México, Cartilla del Servicio Militar);
- c. CURP del concesionario. (En caso de que no se encuentre la CURP contenida o actualizada en la INE);
- d. Factura de la unidad a nombre del concesionario o, en su caso, factura debidamente endosada (nombre, fecha y firma) o contrato de compra-venta, con copia de la identificación del vendedor y sus testigos, o documento que acredite el robo o extravío de la factura, emitido por la autoridad competente, así como el documento que acredite el motor con el que cuenta la unidad. Si la factura presentada es electrónica y no se encuentra a nombre del concesionario, deberá presentar carta responsiva de la venta de la unidad o contrato de compra-venta, con copia de la identificación del vendedor y sus testigos.
- e. Tarjeta de circulación o, en su caso, permiso para circular sin tarjeta de circulación o constancia de sustitución de unidad o documento que acredite el robo o extravío de los documentos antes mencionados.
- f. En caso de tenerla, presentar Constancia de Cumplimiento expedida por la DGLyOTV en coordinación con la DGRPT, conforme al “Aviso por el que se establecen las bases de la revisión física y documental de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, Rutas 1, 2, 14 y 25, en el marco de la Ampliación de la Línea 10 de la Red de Trolebuses del Servicio de Transporte Eléctricos de la Ciudad de México, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México No. 1235, del 14 de noviembre de 2023.

11.2 En caso de cumplir con los documentos mencionados, los “Solicitantes” deberán firmar una Carta Compromiso manifestando su conformidad con lo establecido en los presentes Lineamientos y el Aviso de Privacidad. En dicha Carta también se comprometerán a ser socios accionistas en la empresa o empresas que prestarán el servicio, y deberán demostrarlo presentando el acta constitutiva protocolizada a más tardar el 29 de marzo de 2024. Además, deberán concluir el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas antes del 15 de junio de 2024, o bien, según el calendario de chatarrizaciones que indique la Subsecretaría de Transporte, para no afectar la prestación del servicio.

12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

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

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

13. OPERACIÓN

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

13.2. Antes de acudir a la DGRPT, los “Solicitantes” deberán descargar y completar el formato de “Solicitud de Inscripción”; el cual podrá descargarse en el siguiente enlace electrónico: <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/fifntra24/eje8>

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

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

A. Que adquirirán unidades nuevas que cumplan con las características detalladas por el STE en los Anexos 1 y 2, consultables en el siguiente link <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>

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

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

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

E. Que recibirán el apoyo económico según los mecanismos de pago establecidos en los presentes lineamientos; como socios de una de las empresas que prestará este servicio, únicamente hasta que sean socios accionistas de ésta y hasta que la misma haya firmado el “Convenio de adhesión” y concretado su crédito, según los tiempos y procedimientos establecidos en los presentes lineamientos.

F. Que entienden y están de acuerdo en que si no forman parte de una de las empresas que prestará el servicio y/o no completan el proceso de chatarrización de su unidad de acuerdo a los tiempos y procedimientos establecidos en los presentes lineamientos, no serán considerados como beneficiarios de la presente Acción Social y no tendrán derecho a recibir ningún apoyo económico o beneficio en el marco de la presente Acción Social.

G. Que celebrarán las asambleas y reuniones necesarias con los otros “Solicitantes” que también hayan firmado su respectiva Carta Compromiso, ya que juntos deberán ser socios accionistas de una de las empresas que prestará el servicio.

H. Que la fecha límite para integrarse a una de las empresas que prestará el servicio, será el 15 de marzo de 2024, y que deberán informarlo al FIFINTRA con las documentales probatorias a más tardar el 29 de marzo de 2024 presentando el acta constitutiva correspondiente, que deberá estar protocolizada ante fedatario público.

I. Que la fecha límite para concluir el proceso de chatarrización de su unidad o unidades será el 15 de junio de 2024, o bien, según el calendario de chatarrizaciones que indique la Subsecretaría de Transporte, para no afectar la prestación del servicio.

J. Que están conformes con el Aviso de Privacidad.

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

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

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

13.6 Los “Solicitantes” deberán presentarse en las oficinas de la DGRPT antes de la firma del Convenio de Adhesión, para que se realice la entrega física de la “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción”, de conformidad con el artículo 78, fracción I, inciso d), de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México. De no presentarse a recoger este documento, no estarán en posibilidad de continuar con el proceso de chatarrización.

13.7 Los “Solicitantes” que hayan recibido una “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción” deberán demostrar que son socios accionistas de alguna de las empresas que prestará el servicio, y presentar, a más tardar el 29 de marzo de 2024, el acta constitutiva y/o de asamblea de integración de socios debidamente protocolizada. Por su parte, las empresas de transporte deberán formalizar el financiamiento que corresponda a más tardar el 25 de abril de 2024. La formalización de dicho financiamiento será requisito para que las empresas de transporte puedan recibir los apoyos económicos correspondientes de sus accionistas.

13.8 El representante legal de cada empresa de transporte que prestará el servicio deberá presentarse a la firma del “Convenio de Adhesión” en la fecha y lugar que para tales efectos les indique el “FIFINTRA” por correo electrónico. Para ello, la “Secretaría” deberá primero notificar por escrito al FIFINTRA cuáles serán las empresas que prestarán el servicio.

13.9 La Dirección General de Registro Público del Transporte, deberá notificar al “FIFINTRA” previo a la firma del “Convenio de Adhesión” la relación final de los números de concesión, matrícula y serie de motor de las unidades que serán sustituidas y que fueron aprobadas por el comité Técnico del “FIFINTRA” dicha relación se deberá anexar al “Convenio de Adhesión”.

13.10 Al celebrar el “Convenio de Adhesión”, cada una de las empresas que prestarán el servicio, por medio de su representante, acepta

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

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

C. Que las unidades nuevas deberán cumplir con todas las características técnicas obligatorias establecidas en los Anexos 1 y 2 (consultables en <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>);

D. Que las unidades nuevas deberán contar con un sistema de recaudo centralizado el cual deberá componerse principalmente por alcancías y validadores para el cobro mediante la Tarjeta Única de Movilidad Integrada.

E. Que las unidades nuevas deberán contar con videovigilancia y Sistema de Posicionamiento Global que permitan el monitoreo de la demanda y el servicio.

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

G. Que el pago de sus apoyos económicos, tanto los provenientes del FIFINTRA como los provenientes del Fondo Sostenible NAFIN, será de acuerdo al procedimiento establecido en los presentes Lineamientos;

H. Que recibirá sus nuevas unidades según el calendario de chatarrización y entrega de nuevas unidades que defina la Subsecretaría de Transporte.

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

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

13.11 Cada una de las empresas que prestarán el servicio, por medio de su representante legal, deberá firmar una “Constancia de Destrucción” con la empresa recicladora con que la “Secretaría” sostenga convenio vigente, aceptando:

1. Que entrega sus unidades voluntariamente para su destrucción;
2. Que los recursos generados por la destrucción serán donados al “FIFINTRA”.

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

- 1.- Las unidades presentadas al procedimiento de destrucción no prestaban el servicio de transporte público en la Ciudad de México, o bien se encuentran desvalijadas o modificadas;
- 2.- Los datos reportados y capturados en las Solicitudes de Inscripción, correspondientes a las unidades a chatarrizar, no coincidan con verificación efectuada por la DGRPT, durante la revisión física de las unidades que se realizará antes de su destrucción.
- 3.- No acuda a la cita programada para la chatarrización de sus unidades obsoletas.

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

13.14 Sólo cuando las unidades obsoletas hayan ingresado al patio de resguardo que para este fin designe la “Secretaría”, cada empresa armadora o distribuidora podrá entregar a las empresas que prestarán el servicio, según corresponda, las nuevas unidades tomando como referencia la razón de sustitución aproximada de 1 unidad nueva por cada 7 unidades obsoletas chatarrizadas.

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

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

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

13.17 De conformidad con las cláusulas Cuarta, Sexta y Séptima del contrato del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, así como reglas Séptima, Octava y Vigésima Tercera de las Reglas de Operación del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, cualquier acuerdo del Comité Técnico, y en consecuencia cualquier pago que se instruya a la fiduciaria, incluso aquellos hechos a través de

medios electrónicos, se entenderán plenamente validados en cuanto a su viabilidad técnica, operativa y jurídica por el Comité Técnico del fideicomiso.

14. SELECCIÓN DE EMPRESA QUE FABRICARÁ UNIDADES NUEVAS Y PAGO DE APOYOS ECONÓMICOS

14.1 El "FIFINTRA" entregará a cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses seleccionada por cada empresa que prestará el servicio, bajo su propia responsabilidad y libre albedrío, los apoyos económicos de \$450,000.00 (CUATROCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 MN) de los "Solicitantes" que reciban de la DGRPT una Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción. Lo anterior, de conformidad con el mecanismo de pago detallado en el numeral 14.3 de los presentes lineamientos. En caso de que una de las empresas de transporte que prestará el servicio vaya a adquirir trolebuses articulados y sencillos, podrá elegir a una empresa armadora o distribuidora de trolebuses por cada tipo de unidad.

14.2 Cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses seleccionada por las empresas que prestarán el servicio deberá firmar el convenio de adhesión referido en el numeral 13.8 de los presentes lineamientos. Para poder firmar este convenio, cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses deberá presentar al FIFINTRA un escrito emitido por el STE donde acredite que la ficha técnica de su modelo o modelos de trolebús cumplen con lo establecido en los Anexos 1 y 2 (consultables en <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>).

Al firmar el convenio de adhesión, cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses, por medio de su representante, deberá aceptar y comprometerse a:

- a. El calendario de pago de los apoyos económicos.
- b. Que entregará la totalidad de los trolebuses a más tardar el 31 de julio de 2024.
- c. Que la propiedad de las nuevas unidades fabricadas le corresponderá hasta que éstas no sean entregadas a cada una de las empresas que prestarán el servicio.
- d. Que el resguardo de las unidades será su entera responsabilidad hasta que éstas sean entregadas en su totalidad a cada una de las empresas que prestarán el servicio.
- e. Que pagará penalizaciones por hasta 100% del valor total del pago que reciba de FIFINTRA, en caso de incumplimientos en el calendario de entrega, en caso de que las unidades que entregue tengan vicios ocultos o no reúnan las características y/o el equipamiento según los Anexos 1 y 2 de los presentes lineamientos (consultables en <https://ste.cdmx.gob.mx/especificaciontecnica>). En caso de negarse al pago, serán acreedores a las sanciones penales, civiles, administrativas o de cualquier otra índole que sean procedentes.
- g. Que reintegrará al FIFINTRA los apoyos económicos de aquellos "Solicitantes" que no se integren como socios accionistas a alguna de las empresas que prestarán el servicio y/o no concluyan con el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas, antes del 15 de junio de 2024, o bien, según el calendario de chatarrizaciones que indique la Subsecretaría de Transporte. También, que reintegrará los apoyos económicos de aquellos "Solicitantes" que sean socios accionistas de alguna de las empresas que prestará el servicio, cuando dicha empresa no formalice el financiamiento correspondiente según lo establecido en el numeral 13.7. En caso de negarse a realizar el o los reintegros, serán acreedores a las sanciones penales, civiles, administrativas o de cualquier otra índole que sean procedentes.

14.3 El "FIFINTRA" pagará a cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses seleccionada por las empresas que prestarán el servicio los apoyos económicos referidos en el punto 14.1 de la siguiente manera:

- a. Un único pago a más tardar 15 días hábiles después de la firma del convenio de adhesión, igual a la cantidad que resulte de multiplicar \$450,000.00 (Cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) por el número de "Solicitantes" que reciban de la Dirección General de Registro Público del Transporte una Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción.

14.4 La Subsecretaría de Transporte en coordinación con el STE fungirá como intermediaria entre cada una de las empresas que prestarán el servicio y cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses. De manera enunciativa más no limitativa, se encargará de indicar a cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses cuándo y cuántas unidades entregar a cada una de las empresas que prestarán el servicio, tomando en consideración que los “Solicitantes” hayan llevado a cabo la chatarrización correspondiente de sus unidades, y que las empresas que prestarán el servicio formalicen el financiamiento para terminar de pagar los trolebuses que reciban.

15. APOYOS ECONÓMICOS DEL FONDO SOSTENIBLE NAFIN

15.1 El “Fondo Sostenible Nafin” pagará a cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses seleccionada por las empresas que prestarán el servicio, a cuenta de la empresa de transporte correspondiente, el monto correspondiente de apoyos económicos para trolebuses sencillos de \$593,437.5 cada uno (QUINIENTOS NOVENTA Y TRES MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y SIETE PESOS 50/100 M.N.) y los apoyos económicos correspondientes para trolebuses articulados de \$1,100,000.00 cada uno (UN MILLÓN CIEN MIL PESOS 00/100 M.N.) a los que se refiere el numeral 9 de los presentes lineamientos, una vez que cada empresa armadora o distribuidora de trolebuses seleccionada por las empresas que prestarán el servicio tenga los trolebuses sencillos y trolebuses articulados correspondientes listos para entregar según corresponda a cada nueva empresa que prestará el servicio. También será requisito que el “STE” haya otorgado la validación técnica final de las unidades a adquirir mediante la Acción Social, y se haya concluido la chatarrización de al menos un microbús por cada trolebús nuevo a adquirir. Adicionalmente, cada una de las empresas que prestarán el servicio deberá registrarse 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>, mediante esta deberán proporcionar evidencia fotográfica de las unidades que los “Solicitantes” hayan chatarrizado, así como proporcionar la demás información que le sea solicitada.

16. DIFUSIÓN

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

17. PADRÓN DE BENEFICIARIOS

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

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

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

18. 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.

19. CASOS NO PREVISTOS

Los casos no previstos por el presente Aviso se resolverán de acuerdo con lo dispuesto por la “Secretaría” y/o por el Comité Técnico del “FIFINTRA”, en términos del Contrato de Fideicomiso y las Reglas de Operación correspondientes.

20. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Nivel	Objetivo	Indicadores	Fórmula de Cálculo	Unidad de medida	Tipo/Dimensión/Frecuencia	Meta	Medios de Verificación	Supuestos
Propósito	Empresas de transporte operan adecuadamente	Porcentaje de unidades nuevas, en esquema empresarial y con supervisión	$(\text{Número de unidades nuevas, en esquema empresarial y con supervisión} / \text{Total de unidades nuevas}) * 100$	Viajes completados	Estratégica /eficacia/semestral	100%	Datos recabados por la DGLyOTV	Concesionarios tienen interés en integrarse al Servicio Zonal
Componente 1	Servicio brindado por Rutas renovado	Porcentaje de unidades de Ruta con menos de 10 años de antigüedad	$(\text{Número de unidades Ruta con menos de 10 años de antigüedad} / \text{Total de unidades de Ruta}) * 100$	Unidades con menos de 10 años de antigüedad	Gestión/eficacia/semestral	100%	Datos recabados por la DGLyOTV	Los concesionarios cumplen con los requisitos para participar en el programa de sustitución.
Componente 3	Empresas de transporte operan en un esquema empresarial con supervisión.	Porcentaje de unidades que prestan el servicio en un esquema empresarial y con supervisión.	$(\text{Número unidades que prestan el servicio en un esquema empresarial y con supervisión} / \text{Total de unidades que prestan el servicio}) * 100$	Unidades dentro de esquema empresarial con supervisión	Gestión/eficacia/semestral	100%	Datos recabados por el STE	Los concesionarios cumplen con el proceso de integración a la “Empresa” y logran sustituir sus unidades.
Componente 4	Apoyos económicos para la compactación y renovación del parque vehicular	Porcentaje de “apoyos económicos” otorgados	$(\text{Número de “apoyos económicos” otorgados} / \text{número de “apoyos económicos” solicitados}) * 100$	Apoyos económico	Gestión / eficiencia / semestral	100%	Padrón de beneficiarios	Las condiciones económicas del sector del transporte mejoran, los concesionarios tienen interés y recursos suficientes para sustituir sus vehículos y compactar sus unidades.

Actividad 1	Solicitudes recibidas para la compactación y renovación del parque vehicular	Porcentaje de solicitudes recibidas”	(Número de solicitudes aprobadas / Número de apoyos económicos otorgados) * 100	Apoyos económicos pagados efectivamente	Gestión/eficiencia/anual	100%	Datos recabados por el Fideicomiso	Los concesionarios tienen más interés en destruir y sustituir sus unidades obsoletas
-------------	--	--------------------------------------	--	---	--------------------------	------	------------------------------------	--

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial aludida.

TERCERO. En todo lo no previsto se estará a lo que disponga el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público y, en su caso, la Secretaría de Movilidad.

En la Ciudad de México, a 29 de diciembre de 2023

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

(Firma)

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA