



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

CAPITAL DE LA TRANSFORMACIÓN

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

29 DE SEPTIEMBRE DE 2025

No. 1704

Í N D I C E

Este ejemplar se acompaña de un anexo electrónico

PODER EJECUTIVO

Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México

- ◆ Decreto por el que se expropia el inmueble identificado registralmente como inmueble situado en casa No. 233 de la calle de Horticultura y terreno que comprende o sea el lote no. 9, de la manzana 23, de la colonia Veinte de Noviembre, Delegación Venustiano Carranza, Distrito Federal”, actualmente calle Horticultura número 233, colonia 20 de Noviembre, Alcaldía Venustiano Carranza (primera publicación) 5

Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México

- ◆ Aviso por el que se informa el domicilio del Órgano Interno de Control en la Secretaría de Gestión Integral del Agua de la Ciudad de México 10

Secretaría de Gestión Integral del Agua de la Ciudad de México

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el Manual de integración y funcionamiento del Comité de Administración de Riesgos y Evaluación del Control Interno Institucional, con número de registro MEO-CARECI-SEGIA-25-5968568D 12

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de operación de la acción social denominada “Programa de sustitución para el transporte público individual sostenible, 2025”, a cargo del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público 23

Continúa en la Pág. 2

Índice

Viene de la Pág. 1

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de operación de la acción social denominada “Programa de sustitución de taxi, 2025”, a cargo del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público 61

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

Servicios de Salud Pública de la Ciudad de México

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el Convenio Específico en materia de transferencia de recursos presupuestarios federales con el carácter de subsidios para realizar acciones en materia de prevención y control de la salud mental y adicciones “CONVENIO ESPECÍFICO CRESCA-E025-CONASAMA-CDMX-001/2025” 95
- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el convenio específico de coordinación en materia de transferencia de insumos y ministración de recursos presupuestarios federales para realizar acciones en materia de salud pública en las entidades federativas “CONVENIO-SANAS-CDMX/2025” 96

ALCALDÍAS

Alcaldía Tláhuac

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el Padrón de beneficiarios del programa social, “Escuelas para la vida, ejercicio fiscal 2025”, correspondiente al cuarto bimestre de 2025 97

Alcaldía Tlalpan

- ◆ Aviso mediante el cual se da a conocer la Convocatoria para los colectivos juveniles del programa social “Juventudes transformando Tlalpan” 99

Alcaldía Xochimilco

- ◆ Aviso por el que se da a conocer su Manual Administrativo, con número de registro MA-XOCH-25-5A1030DD 103

PODER LEGISLATIVO

Congreso de la Ciudad de México

- ◆ Convocatoria para la elección de la persona que ocupará la presidencia de la Comisión de Derechos Humanos de la Ciudad de México, para el periodo 2025-2029 104

TRIBUNAL DE JUSTICIA ADMINISTRATIVA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

- ◆ Acuerdo número A/JGA/304/2025 de la Junta de Gobierno y Administración del Tribunal, tomado en la sesión ordinaria de fecha once de septiembre del dos mil veinticinco, con fundamento en los artículos 20, fracciones II, XXII y XXXIV de la Ley Orgánica del Tribunal de Justicia Administrativa de la Ciudad de México y 37 de su Reglamento Interior, a través del cual se aprueban los “Lineamientos para la presentación y registro de las declaraciones de situación patrimonial y de intereses de las personas servidoras públicas del Tribunal”, propuestos por el Órgano Interno de Control y se autoriza su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México 111
- ◆ Aviso por el que se da a conocer la aprobación del Manual de procedimientos de la Dirección de Recursos Materiales y Servicios Generales del Tribunal 118

ENTIDADES FEDERATIVAS

Tribunal Federal de Justicia Administrativa

- ◆ Circular.- Expediente número 180/22-RA1-01-2 119

Continúa en la Pág. 3

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO, Secretario de Movilidad, 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; 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 y 11, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; 13, apartado A de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México; 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 (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 las personas usuarias, como los derechos de las personas permisionarias y concesionarias en el cumplimiento de sus obligaciones. Asimismo, la “Secretaría” podrá adoptar medidas orientadas a satisfacer, efficientar y regular el transporte de pasajeros y de carga, y 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” se auxiliará 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 efficientar 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, de tal manera que el Comité Técnico, con criterios de equidad social, eficacia y transparencia en el ejercicio de los recursos, defina e implemente, en conjunto con la “Secretaría”, las acciones necesarias para garantizar, efficientar 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 Kreditanstalt für Wiederaufbau KfW-Banco de Desarrollo del Estado de la República Federal de Alemania (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 Sustitución para el Transporte Sostenible” (en adelante, el “Programa”). 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, 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.

Del mismo modo, como mecanismo de formalización e integración al “Programa”, con fecha 16 de marzo de 2021, la “Secretaría” suscribió el Memorándum 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 (diez millones de euros) como parte del Programa de Sustitución para el Transporte Público Individual Sostenible, con el fin de renovar la flota vehicular del transporte por unidades híbridas y eléctricas, administrados por el “Fondo Sostenible Nafin” de “NAFIN”.

Que el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público suscribió desde el 17 de noviembre de 2022 el Convenio de Colaboración para el desarrollo de acciones social en conjunto con “NAFIN” para el otorgamiento de apoyos económicos por concepto de sustitución vehicular a las personas beneficiarias finales elegibles de la Ciudad de México que participen en el “Programa”.

Que en la Cuarta Sesión Extraordinaria 2025, celebrada el 01 de agosto de 2025, mediante acuerdo FIFINTRA/10/04/EXTRAORDINARIA/2025, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó la acción social “Programa de Sustitución al Transporte Público Individual Sostenible, 2025”.

Que en su Décima Séptima Sesión Extraordinaria, celebrada el 12 de agosto de 2025, la Comisión Coordinadora del Sistema General de Bienestar Social de la Ciudad de México aprobó la ejecución de la presente acción social.

Que con el objeto de apoyar la renovación de vehículos que brindan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual Concesionado en la Ciudad de México (en adelante, “Taxi”), la “Secretaría” en conjunto con el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, de conformidad con sus atribuciones y las demás disposiciones y normativas aplicables y, en virtud de que el presente acto administrativo cumple con los extremos previstos en los artículos 6º y 7º de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, toda vez que cuenta con los elementos y requisitos de validez exigibles, he tenido a bien emitir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL SOSTENIBLE, 2025”, A CARGO DEL FIDEICOMISO PARA EL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL: “Programa de Sustitución para el Transporte Público Individual Sostenible, 2025” (en adelante, la “Acción”).

2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL: Entrega de apoyos económicos 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 para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (en adelante, el “Fideicomiso”), por medio de su Comité Técnico, aportará los recursos para otorgar los apoyos económicos para la sustitución de unidades que prestan el servicio de “Taxi”, entregados por medio de la “Acción”.

B. Nacional Financiera, S. N. C., I. B. D. (“NAFIN”) y el Banco de Desarrollo del Estado de la República Federal de Alemania (“KfW”), como parte del Programa de Sustitución para el Transporte Sostenible (“Programa”), aportarán el porcentaje restante de los recursos para otorgar 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”.

C. La “Secretaría”, por medio de:

C.1. La Subsecretaría del Transporte, en específico de la Dirección General de Registro Público del Transporte (en adelante, la “DGRPT”) y la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular (en adelante, la “DGLyOTV”), a través de la Dirección Operativa de Transporte Público Individual (en adelante, la “DOTPI”), serán responsables de la gestión operativa de la “Acción”.

C.2. La Subsecretaría de Planeación, Políticas y Regulación, a través de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable (en adelante, la “DGSVSMUS”), será la responsable de establecer las características técnicas que deberán cumplir los vehículos nuevos, mismas que están incluidas en el Anexo Técnico del presente Aviso.

4. DIAGNÓSTICO

4.1. Antecedentes

México se encuentra en el lugar número 9 de los países con mayores emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, “GEI”) por actividades humanas, a su vez, contribuye a las emisiones mundiales con el 1.25 por ciento de CO₂ (Emissions Database for Global Atmospheric Research [EDGAR]). 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 2022 (INEGYCEI) 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 CO₂e) con 188,779,931.550 toneladas de emisiones netas, 476,353.261 toneladas de gas metano, así como 1,916,740.908 toneladas de dióxido de nitrógeno.

En 2024, durante la vigésima novena Conferencia de las Partes (COP29) 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 1.5 grados centígrados para fines de este siglo. Así, el país se comprometió a alcanzar la meta de cero emisiones (Net Zero) para 2050, e instó a las partes a implementar esta acción para frenar los efectos adversos del cambio climático. De la misma manera, el gobierno mexicano incorporó a diversas iniciativas para la reducción de la emanación de los “GEI” incluyendo la Declaración de reducción de metano de los residuos orgánicos, la Declaración de las Vías de Acción Multisectoriales (PAM) de la COP29 para una sociedad resiliente y saludable, la Declaración de la COP29 sobre el agua para la acción climática, la Plataforma Global de Transparencia Climática de Bakú, la Iniciativa Harmony para fomentar la colaboración en materia de agricultura, y la Tregua de la COP para detener las operaciones militares durante el mes de la conferencia.

En este contexto, en diciembre del año 2021, el “KfW” formalizó un préstamo por 112.7 millones de USD con “NAFIN”, como entidad ejecutora del “Programa”, para financiar vehículos nuevos de bajas emisiones en sustitución de vehículos 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 que cuenten con programas de renovación ya funcionales con posibilidad de ser potenciados para lograr metas más ambiciosas en ahorro de emisiones “GEI”. En ese sentido, el Gobierno de la Ciudad de México ha ejecutado acciones anuales para promover la sustitución 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 convenio de colaboración entre el Gobierno de la Ciudad de México, “NAFIN” y “KfW” para renovar unidades que presten este servicio con 10 o más años de vida útil, por unidades nuevas híbridas y eléctricas.

La sustitución de “Taxi”, implementada de manera anual, inició en el año 2002 como una actividad institucional de la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad. En este sentido, del año 2019 a 2023, se llevaron a cabo estos Programas de Sustitución como Acciones Sociales con el objetivo de apoyar a las personas concesionarias con la renovación de los vehículos que brindan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México, cuyas unidades cuenten con 10 o más 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” deben cumplir con las características técnicas de seguridad, eficiencia, emisiones contaminantes y accesibilidad requeridas por la “Secretaría”, a efecto de brindar un servicio de calidad a las personas usuarias y contribuir con el medio ambiente.

La evolución para la renovación del parque vehicular de “Taxi” pone de manifiesto la importancia de la intervención gubernamental para la renovación del Transporte de Pasajeros Público Concesionado de la Ciudad de México, la cual otorga apoyos económicos y facilita el acceso a financiamiento favorable a las personas concesionarias que desean sustituir o adquirir una unidad nueva para la prestación del servicio de “Taxi”, a través de Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”. 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

Año	“Apoyo económico”	“Financiamiento”
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 o 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”
2023	\$75,000.00 para autos altamente eficientes \$135,000.00 para autos híbridos \$180,000.00 para autos 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, desde el año 2020, se añadió un apoyo económico complementario de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 M.N.) para las personas solicitantes que eligieron vehículos altamente eficientes con medidas de accesibilidad para facilitar la transferencia de ascenso y descenso al vehículo para personas con discapacidad. Sin embargo, ningún participante optó por el apoyo complementario. Durante 2021, este apoyo económico se incrementó a \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100 M.N.) con el objetivo de impulsar la incorporación de este tipo de elementos, con lo cual se logró incorporar 56 asientos giratorios en unidades de “Taxi”; en 2022, se logró la incorporación de 57 dispositivos de accesibilidad universal y en 2023 se incorporaron 22 dispositivos de accesibilidad universal. Es importante mencionar que, durante estos años, ninguna unidad híbrida o eléctrica solicitó el apoyo económico complementario.

Asimismo, las características técnicas que deben cumplir las unidades adquiridas por medio del apoyo económico, se han modificado a lo largo del tiempo para mejorar las condiciones en que se presta el servicio de “Taxi”. 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. Por ello, a partir del año 2019 la sustitución de taxis se enfocó en la renovación de las unidades con automotores altamente eficientes, híbridos y eléctricos.

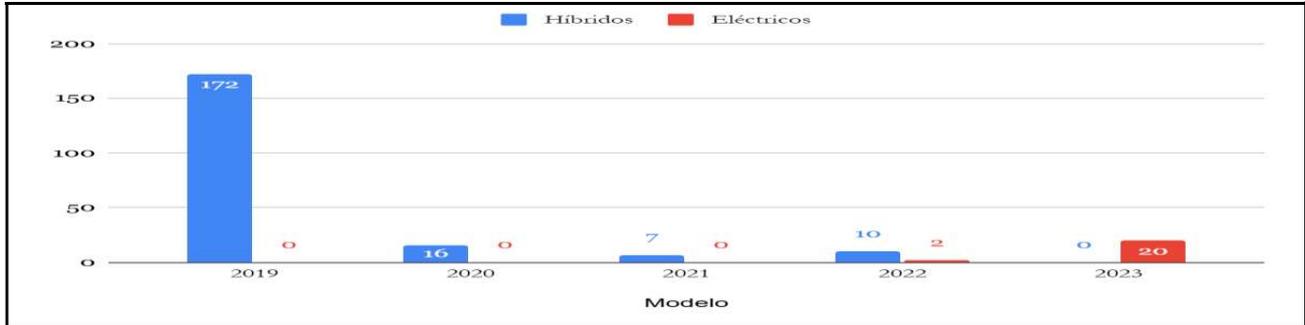
Evolución de las características técnicas solicitadas

Año	Características técnicas
2002 – 2007	12.5 Km./L y cuatro puertas
2008 – 2015	12.5 Km./L, cajuela no menor a 330 dm ³ 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	<p>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)</p> <p>a. Rendimiento mínimo de manejo en Ciudad de 15.0 Km./L</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emisión CO2 máximo (g/km): 155 - Emisión NOx máximo (g/1000 km): 167 <p>c. Bolsas de aire (dos frontales como mínimo)</p> <p>d. Cinturones de seguridad NOM-119-SCFI-2000</p> <p>e. Sistema de antibloqueo de frenado (ABS) acreditado por el fabricante</p> <p>f. Reposacabezas para todos los ocupantes</p> <p>g. Sistemas de sujeción de retenciones infantiles</p> <p>h. Control Electrónico de Estabilidad, acreditado por el fabricante</p> <p>i. Dimensiones de cajueta para resguardo de una silla de ruedas</p> <p>j. Elemento de accesibilidad para la comunicación e información (mínimo placa informativa de matrícula con elementos tacto-visuales y sistema braille)</p>
2023	<p>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)</p> <p>a. Rendimiento mínimo de manejo en Ciudad de 15.0 Km./L</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emisión CO2 máximo (g/km): 155 - Emisión NOx máximo (g/1000 km): 167 <p>c. Bolsas de aire (dos frontales como mínimo)</p> <p>d. Cinturones de seguridad NOM-119-SCFI-2000</p> <p>e. Sistema de antibloqueo de frenado (ABS) acreditado por el fabricante</p> <p>f. Reposacabezas para todos los ocupantes</p> <p>g. Sistemas de sujeción de retenciones infantiles</p> <p>h. Control electrónico de estabilidad acreditado por el fabricante</p> <p>i. Dimensiones de cajueta suficientes para el resguardo de una silla de ruedas y otras ayudas técnicas o portaequipajes que resguarden dicha ayuda técnica.</p> <p>j. Elementos de accesibilidad para la comunicación e información, de conformidad con lo establecido en el numeral Octavo del Anexo técnico</p> <p>k. 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 Anexo técnico. (En caso de que aplique la colocación del asiento o elemento de transferencia para personas con discapacidad)</p>

Las convocatorias para la sustitución de “Taxi” son abiertas y de adhesión voluntaria. Esto significa que su demanda varía en función de las condiciones económicas de las personas concesionarias y las facilidades que las instituciones financieras ofrezcan para acceder al crédito. Por ello, el número de personas beneficiarias no evolucionado de manera lineal, como se muestra en la siguiente figura:

Número de personas beneficiarias de los Programas o Acciones Sociales de Sustitución de Taxi en la Ciudad de México que adquirieron vehículos híbridos o eléctricos, 2019-2023



Nota: En años recientes, la selección de vehículos híbridos ha ido en decremento debido a falta de stock de autopartes. A partir de 2022, los vehículos eléctricos comenzaron a ser elección por parte de las personas concesionarias de los Programas y Acciones Sociales comprendidas.

Fuente: Elaboración de la "DOTPI", archivos de seguimiento de las acciones sociales, 2019-2023

Como se observa en la tabla anterior, se registró un alza en el número de sustituciones de vehículos híbridos durante el año 2019, seguido por una baja considerable en los años siguientes hasta que en 2023, sólo se sustituyeron vehículos eléctricos. 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 consecuencia, en la disminución de los ingresos del sector, así como en los estrictos requisitos para obtener financiamiento. Tomando en cuenta las sustituciones por vehículos híbridos o eléctricos de 2019 a 2023, el mejor año para la adquisición de vehículos híbridos fue 2019, pues se alcanzó un porcentaje de participación del 28.22 por ciento, mientras que el mejor año para la adquisición de vehículos eléctricos fue en 2023 con participación del 6.47 por ciento. Derivado de lo anterior, el objetivo de la "Acción" es mantener e incrementar el número de sustituciones de unidades que prestan el servicio de "Taxi", para consolidar esta actividad como una acción social institucional para mejorar el 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.

Tipo de vehículos adquiridos por medio de los Programas o Acciones Sociales de Sustitución de "Taxi" en la Ciudad de México, 2019-2023

Año	Vehículos eléctricos/híbridos adquiridos por medio de la Acción Social	Total de vehículos adquiridos por medio de la Acción Social	Porcentaje de vehículos eléctricos/híbridos adquiridos por medio de la Acción Social
2019	172	610	28.24%
2020	19	116	13.68%
2021	10	221	3.17%
2022	11	285	4.21%
2023	20	309	6.47%

Fuente: Elaboración de la "DOTPI", archivos de seguimiento de las acciones sociales, 2019-2023.

4.2. Problema o necesidad que atiende la "Acción"

Según la siguiente tabla, actualmente el 62.22 por ciento del parque vehicular (alrededor de 73,693 unidades) que presta el servicio de "Taxi" en la Ciudad de México tiene 10 o más años de antigüedad, por lo que contravienen lo dispuesto en el artículo 97, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el cual a la letra dice "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.". Aunado a esto, 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, asciende a 22,394 vehículos, lo que equivale a 18.91 por ciento del total de unidades activas que prestan dicho servicio. En contraste, el número de unidades nuevas, modelo 2024 y 2025, sólo representan 1.09 por ciento del total.

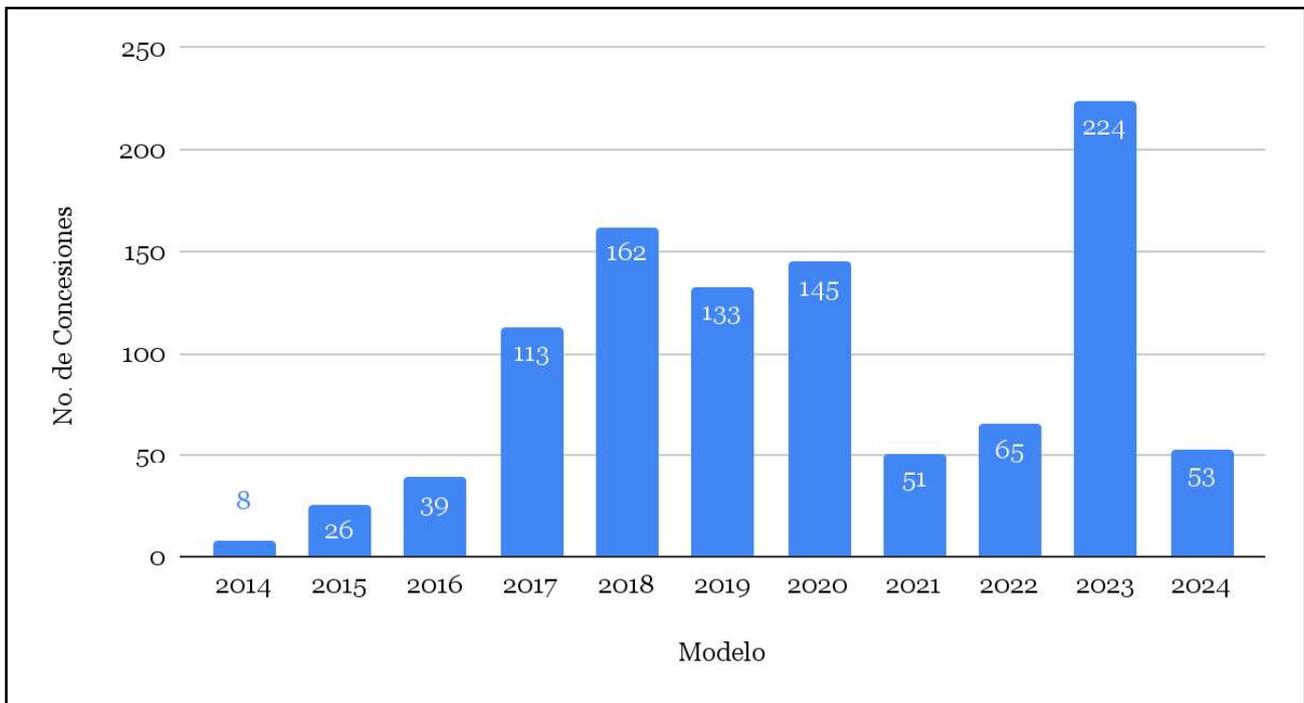
Distribución de unidades activas que prestan el servicio de “Taxi”, por año de fabricación

Año de facturación (antigüedad)	Número de unidades	Porcentaje del total
2015 y anteriores	73,693	62.22%
2016 (9 años)	11,247	9.50%
2017 (8 años)	11,147	9.41%
2018 (7 años)	9,872	8.34%
2019 (6 años)	4,495	3.80%
2020 (5 años)	3,484	2.94%
2021 (4 años)	961	0.81%
2022 (3 años)	1,192	1.01%
2023 (2 años)	1,051	0.89%
2024 (1 año)	1,172	0.99%
2025	121	0.10%
TOTAL	105,124	100%

Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la “Secretaría”, correspondientes a la base de datos del Sistema de Control Vehicular del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, 2025.

La tabla anterior muestra que cerca del 97 por ciento de todo el parque vehicular, proporcionan el servicio con unidades mayores a los cinco años de antigüedad, por lo que se considera que son vehículos que no cuentan con estándares de seguridad, eficiencia y accesibilidad universal. Lo anterior se debe a que, entre las personas concesionarias del servicio de “Taxi”, predomina la compra venta de vehículos usados como mecanismo de sustitución, cuando sus unidades se acercan a su obsolescencia. Por ejemplo, en el siguiente gráfico se observan las altas vehiculares que se realizaron durante el 2023 sin hacer uso de los “Apoyos económicos” de la acción social de dicho año fiscal: de las 1,019 concesiones que realizaron una sustitución, 73 por ciento fueron con un vehículo seminuevo (modelo 2022 o anterior).

Sustituciones realizadas durante 2023, sin recursos de una acción social de sustitución



Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la “Secretaría”, correspondientes a la Base de Datos de Control Vehicular del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, 2025.

Pese a que ese patrón de adquisición de vehículos usados permite la sustitución adelantada de las unidades con más años, también provoca que el número de unidades nuevas que prestan el servicio sea muy bajo. Además, la mayoría de esas unidades, hoy en día, ya no cumplen con los requisitos de seguridad, eficiencia y accesibilidad universal correspondientes a la normativa vigente (Gaceta Oficial de la Ciudad de México, No. 1435, 30 de agosto de 2024). Aunado a lo anterior, el mecanismo de sustitución adelantada por medio de la compra-venta de vehículos usados fomenta que los taxis con más antigüedad continúen circulando como autos particulares con alto grado de desgaste e impide que estas unidades obsoletas sean retiradas de circulación y chatarrizadas.

El envejecimiento del parque vehicular que presta el servicio de “Taxi” se debe, principalmente, a las dificultades que las personas concesionarias enfrentan para llevar a cabo la sustitución oportuna de sus unidades, ya que estas no cuentan con ingresos suficientes para cubrir, entre otros, los montos por enganche que generalmente solicitan las agencias automotrices. Asimismo, deben cubrir los costos de operación del servicio que han incrementado a lo largo del tiempo, conforme a la actualización del código fiscal cada año; lo que dificulta la obtención de un financiamiento.

De acuerdo con información recabada por la “DOTPI”, se estima que las personas concesionarias tienen ingresos promedio de \$19,700.00 (diecinueve mil setecientos pesos 00/100 M.N.) mensuales, por lo que cuentan con un margen limitado para cubrir el costo de una unidad nueva, cuyo precio de contado va desde \$289,000.00 (doscientos ochenta y nueve mil pesos 00/100 M.N.) hasta los \$465,100.00 (cuatrocientos sesenta y cinco mil, cien pesos 00/100 M.N.). En adición, la tarifa de dicho servicio 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 12 años; no así el precio de la gasolina, insumo básico para su operación, pues de 2018 a 2024 este combustible incrementó, en promedio, 21.91 por ciento su costo comercial (Comisión Reguladora de Energía, 2024). A esto hay que agregar los costos de mantenimiento y administrativos que, al acumularse, limitan seriamente su capacidad adquisitiva.

Respecto al proceso para obtener financiamiento, las personas concesionarias 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 las personas concesionarias deben cumplir con requisitos adicionales, tales 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 8.5 por ciento anual en el mercado (Sistema de Información Económica, 2025). 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 las personas concesionarias de incurrir en el incumplimiento de la obligación adquirida.

Otro factor importante derivado de la pérdida de sus vehículos, ya sea por hechos de tránsito o por robo de la unidad, en la mayoría de los casos, las personas concesionarias de “Taxi” se ven obligadas 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 las personas concesionarias impiden que puedan completar el proceso de sustitución de sus unidades oportunamente, lo que 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 de este y los ingresos de las personas concesionarias. Asimismo, cuando logran concretar la sustitución de sus unidades, suelen hacerlo por unidades usadas, que están cerca de superar los 10 años de antigüedad, por lo que son poco eficientes y pueden ser incómodas, inaccesibles e inseguras. Sirva de ejemplo que, en la “Encuesta Ciudadana de Movilidad de la Ciudad de México (2018 a 2024)”, el 100 por ciento de las personas encuestadas toman el taxi como segunda opción considerando que el servicio “ha empeorado”, mientras que, en la misma categoría, 89 por ciento de las personas encuestadas consideran que el Trolebús y Cablebús son una mejor opción de transporte con un 78 por ciento.

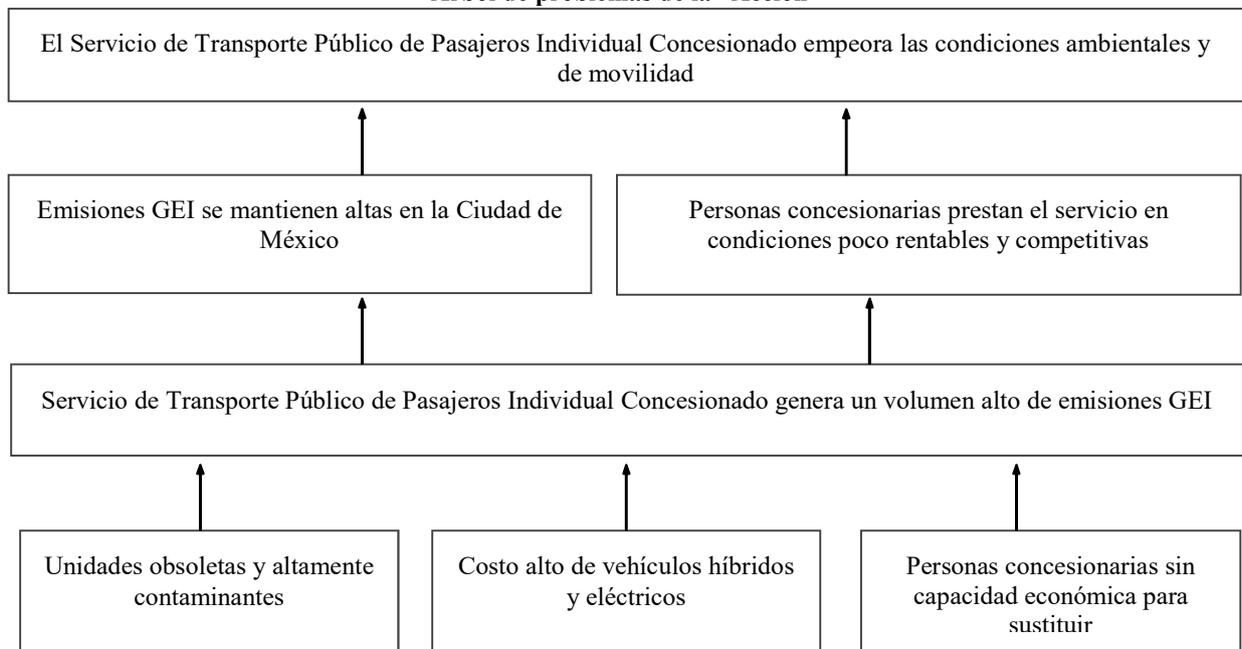
Asimismo, cabe resaltar que las unidades de “Taxi” que cuentan con diez o más años de antigüedad son altamente contaminantes, por lo que tienen un impacto negativo sobre el medio ambiente. Las unidades obsoletas que prestan el servicio de “Taxi” generan más emisiones contaminantes, en gramos de CO por pasajero por kilómetro recorrido, que los vehículos de pasajeros que utilizan gasolina o diesel; al respecto, es importante señalar que los taxis contribuyen como líderes a la emisión de hidrocarburos, incluso más que las camionetas ligeras de gasolina como se puede ver en la tabla siguiente:

Contribución de emisiones (g/kg) en la Ciudad de México

	CO	HC (hidrocarburos)	NOx (óxidos de nitrógeno)	Humo UV (Partículas 10 y 2.5)
Camionetas ligeras Diesel	18	4	29	1.5
Camionetas ligeras gasolina	62	10	14	0.3
Vehículos de pasajeros Diésel	7	3	29	0.6
Vehículos de pasajeros Gasolina	31	6	5	0.2
Taxi	66	14.5	17	0.4

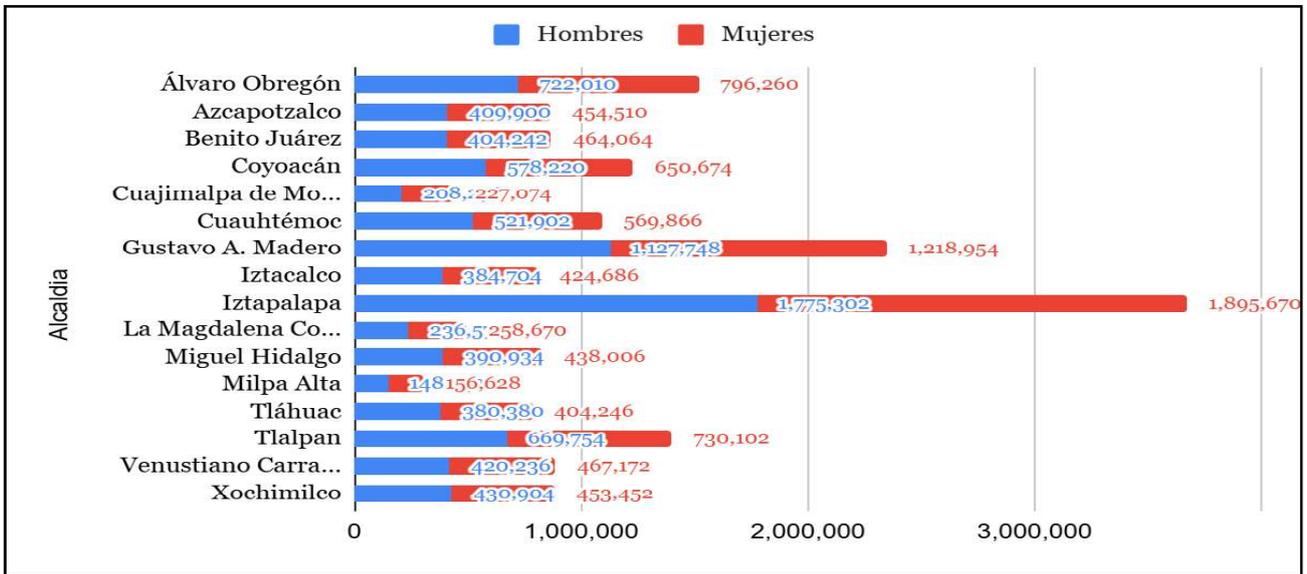
Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de “Evaluación de las emisiones reales de vehículos de pasajeros y taxis en la Ciudad de México, 2024”.

Árbol de problemas de la “Acción”



4.3. Perspectiva de género

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2020, realizado por el Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI, 2020), la población de la Ciudad de México está integrada por un 52 por ciento mujeres y un 48 por ciento de hombres (ver la siguiente figura), dando una población total de 9,209,944 (nueve millones doscientos nueve mil novecientos cuarenta y cuatro) personas. Según el INEGI, todas las Alcaldías que forman parte de la Ciudad de México son habitadas primordialmente por mujeres.

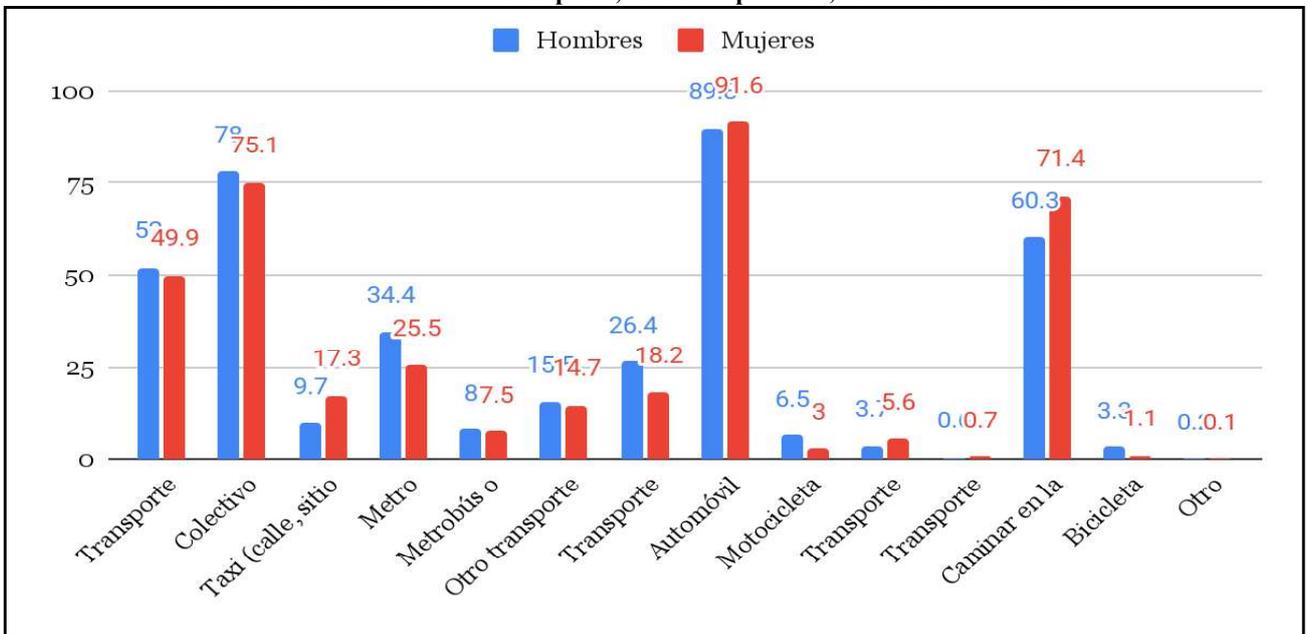


Habitantes de la Ciudad de México, por sexo y por alcaldía

Fuente: Elaboración de la "DOTPI" con datos del Censo de Población y Vivienda, 2020.

Según la Encuesta Origen Destino del INEGI en 2017 (en adelante, la EOD 17), hay patrones diferenciados, entre hombres y mujeres, en la manera de moverse en la Ciudad de México. Resalta, por ejemplo, que las mujeres prefieren desplazarse, ya sea por seguridad o por comodidad, en vehículos tipo "Taxi" (ver la siguiente figura).

Preferencia de medios de transporte, divididos por sexo, en la Ciudad de México



Fuente: Elaboración de la "DOTPI" con datos de la EOD 17

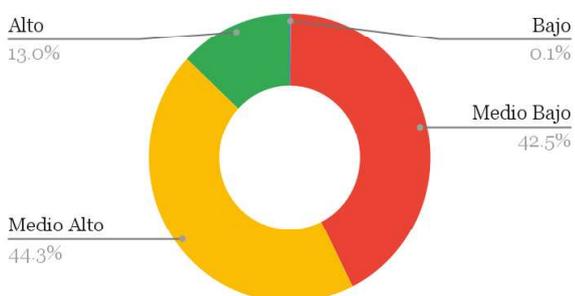
De la misma manera, las mujeres representan un porcentaje mayor en cuanto a las personas usuarias del automóvil, así como las que caminan por la calle. Este fenómeno se debe principalmente a las actividades que las mujeres desempeñan en la vida diaria, pues se les asocia con funciones de cuidador o protector (Banco Interamericano de Desarrollo (BID), 2016)

teniendo que hacer múltiples desplazamientos en un día normal, ya sea para realizar compras, recoger a personas a la escuela o llevarlas al médico. Mientras que los hombres, asimilándose como proveedores, realizan menos traslados dado que, la mayoría de las veces, el único motivo de viaje entre semana es llegar a su lugar de trabajo.

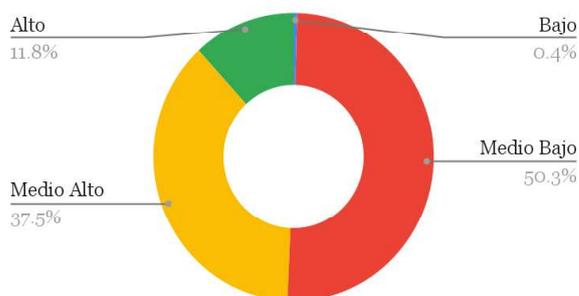
La EOD 17 utilizó para su análisis, una variable llamada Estrato, consistente en cuatro categorías de ingresos bajo, medio-bajo, medio-alto y alto. La determinación de dichas categorías se debe a la entidad, la alcaldía y a algunas características de accesibilidad que posee el distrito de procedencia de la persona entrevistada. Con base en las categorías antes especificadas, se obtuvo que las personas usuarias del servicio de “Taxi” de la Zona Metropolitana de México son principalmente de estrato medio-bajo. En la diferenciación de los sexos de la muestra, se encontró (como se había inferido anteriormente) que las mujeres son las principales personas usuarias del modo de transporte “Taxi” como se muestra en las gráficas siguientes:

Estratos sociodemográficos de las personas usuarias de “Taxi”, divididas por sexo

Estratos de Hombres



Estratos de Mujeres

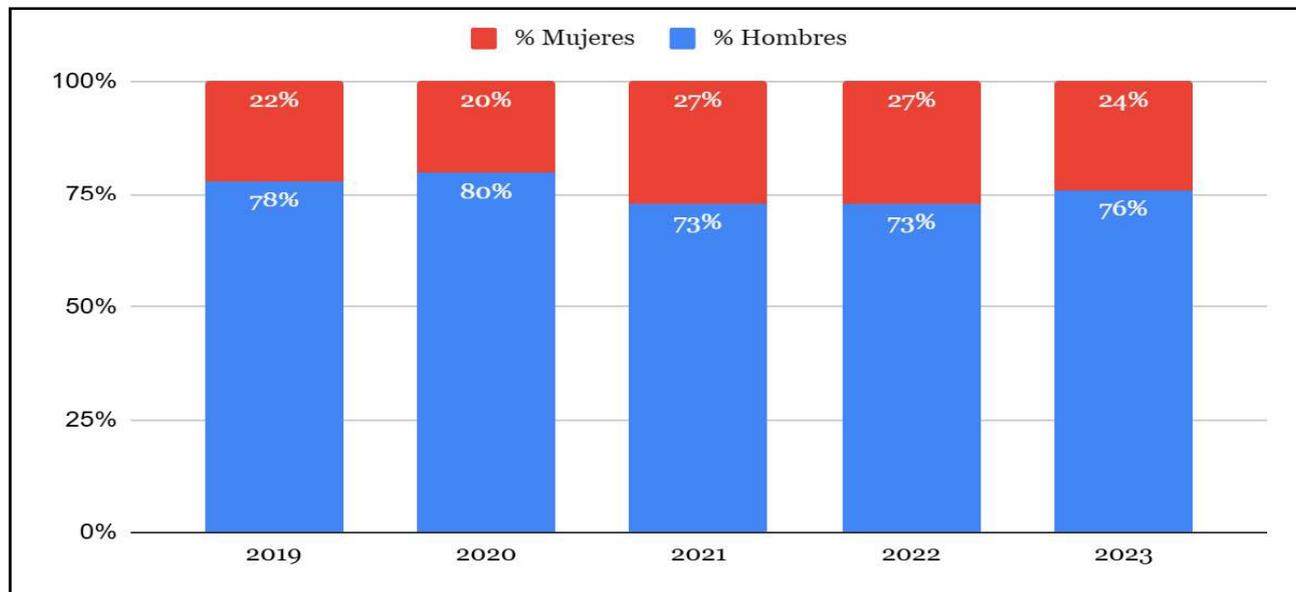


Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la EOD 17

De igual manera, según datos de la misma EOD 17, el mayor número de viajes en “Taxi” realizados por mujeres en cada Alcaldía de la Ciudad de México, su origen y destino es al interior de la misma Alcaldía, mientras que el motivo principal del viaje es “Llegar al hogar”, es decir, las mujeres utilizan este medio de transporte para volver a casa; otro de los factores relevantes en la preferencia del “Taxi” es la seguridad.

De acuerdo con los datos de pobreza total en la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (2022), es posible inferir que existe mayor impacto en las mujeres en la dimensión del uso de transporte, porque los hombres reciben por su trabajo hasta diez mil pesos más; este hecho afecta la economía de las mujeres, pues tienden a realizar muchos más traslados que los hombres, y tienen que enfrentar diversas características adversas de los sistemas de transporte, como poca oferta, saturación, traslados largos, así como inseguridad en algunos nodos de transbordo; de modo que las mujeres dependen de la integración de éstos para invertir más o menos de su ingreso (BID, 2016). Dicho lo anterior, la renovación del parque vehicular del servicio de “Taxi” es una acción que por sus patrones de movilidad, beneficia principalmente a las mujeres que habitan en la Ciudad de México.

En cuanto a la participación de las mujeres concesionarias de “Taxi” en acciones sociales anteriores, se ha observado una participación constante en el periodo de 2019 a 2023, abarcando un rango de porcentaje entre 20 y 27 por ciento.



Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la “Secretaría”, correspondientes a la Base de Datos de Control Vehicular del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, 2025

Este porcentaje de mujeres que han sido beneficiadas en años pasados es un reflejo de la división por género del universo total de personas concesionarias de “Taxi”, el cual se encuentra segmentado de la siguiente manera:

Sexo	Número de personas concesionarias de “Taxi”	Porcentaje
Mujer	33,529	30.04%
Hombre	78,087	69.96%
Sin dato	5	0.0045%
Total	111,621	100%

Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la “Secretaría”, correspondientes a la Base de Datos de Control Vehicular del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, 2025

Asimismo, el porcentaje de las mujeres que operan directamente un vehículo que oferta el servicio “Taxi”, es decir, mujeres conductoras, es aún menor respecto al universo de mujeres que son personas titulares de la concesión:

Sexo	Frecuencia	Porcentaje
Hombre	41,155	98.68%
Mujer	551	1.32%
Total	41,706	100%

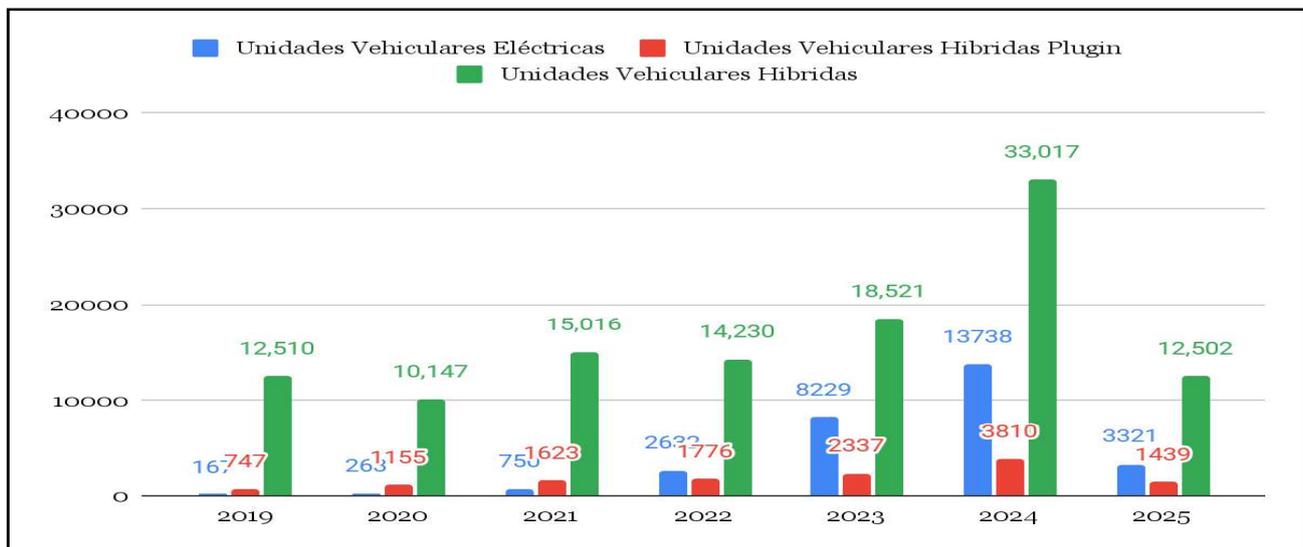
Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos de la “Secretaría”, correspondientes a la Base Licencias Tipo “B” del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Individual “Taxi”, 2025

El bajo porcentaje de mujeres concesionarias, así como el número de mujeres conductoras, son un reflejo de la desigualdad estructural e histórica que ha caracterizado al sector transporte. Para reducir esta brecha de género, en años recientes se han impulsado diversas estrategias, como el otorgamiento de beneficios fiscales para mujeres operadoras —condonación en el pago de derechos para la obtención de la licencia de conducir tipo B— con el objetivo de aumentar su participación en el sector, así como la integración de perspectiva de género en los procesos de capacitación.

4.4. Justificación y análisis de alternativas

Cómo se desarrolló anteriormente, existen diversos desafíos que enfrentan las personas concesionarias de “Taxi” que deben de ser atendidos por medio de los incentivos adecuados. La falta de renovación del parque vehicular es un problema que ha persistido a lo largo de los años y que perjudica la calidad del servicio para las más de seiscientos mil personas usuarias de “Taxi” en la Ciudad de México. Por ello, resulta necesario implementar una acción social que reduzca el parque vehicular obsoleto con 10 o más años de antigüedad, e incentive la adquisición de vehículos nuevos con los estándares más altos de seguridad, accesibilidad y eficiencia.

El Gobierno de México ha buscado incentivar progresivamente la adquisición de vehículos más sustentables con el medio ambiente. En la parte de la producción automotriz, a nivel federal se decretó la deducción fiscal de hasta 86% para 2025 y 2026 en inversiones relacionadas con la industria de automóviles híbridos y eléctricos (Diario Oficial de la Federación, 2025). En la parte de incentivos fiscales al consumidor, hay una exención del pago del impuesto federal sobre automóviles nuevos (ISAN), el cual deben pagar todas las personas que adquieran vehículos nuevos en el país; además, se tienen descuentos del 20% en casetas de cobro y segundos pisos de la Zona Metropolitana del Valle de México, así como tarifa preferencial de electricidad para estaciones de recarga domiciliaria y la instalación gratuita de medidores para estaciones de recarga domiciliaria. Debido a estas y otras estrategias fiscales, la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos ha ido en incremento continuo, como se muestra a continuación:



Fuente: Elaboración de la “DOTPI” con datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, INEGI (2025)

Como se observa, en el primer cuatrimestre de 2025, la adquisición de vehículos híbridos o eléctricos ya supera a la cantidad que se obtuvo de unidades híbridas para 2020, mientras que casi duplica las unidades híbridas adquiridas durante 2019, por lo que se espera que dicha tendencia signifique un incremento en la predilección de estos vehículos para finales de 2025, incluso en comparación con 2024.

De manera local, en la Zona Metropolitana del Valle de México, el Gobierno exenta del pago de tenencia a los propietarios de unidades híbridas y eléctricas, también exentan la presentación de verificación; en consecuencia, a estas unidades se les permite circular incluso cuando hay contingencias por altas emisiones contaminantes en el ambiente (Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía, 2023).

No obstante, si bien estas alternativas han contribuido, en lo agregado, al crecimiento de la industria automotriz, así como una demanda creciente de unidades híbridas y eléctricas por parte de los consumidores, los incentivos fiscales aún resultan insuficientes para la transición energética en ciertos sectores del transporte. Si retomamos lo mencionado en el numeral 4.2 Problema o necesidad que atiende la “Acción”, las personas concesionarias del servicio tipo “Taxi” se enfrentan a dos principales dificultades para la renovación de sus unidades: por un lado, una deficiente capacidad adquisitiva debido a la disminución de sus ingresos y, por el otro, problemas para obtención de financiamiento en condiciones favorables.

El Gobierno de la Ciudad de México, en años pasados, implementó diversas alternativas para impulsar la adopción de vehículos híbridos o eléctricos, las cuales tuvieron resultados acotados y no resolvieron el problema de fondo. Por ejemplo, en el año de 2017, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México un Aviso mediante el cual se daba la indicación a todas las personas concesionarias a adquirir un vehículo híbrido o eléctrico antes de la conclusión de dicho año fiscal. Dicha estrategia omitió la imposibilidad para sustituir su vehículo por problemas de solvencia o financiamiento, por lo cual desde 2019 quedó sin efectos.

Por otro lado, cada vez más gobiernos locales se interesan en realizar acciones sociales específicas para la renovación del transporte vehicular y, en el marco de sus competencias, implementan programas que otorgan apoyos económicos para la sustitución de sus unidades; por ello, la entrega de apoyos económicos para la sustitución de unidades ha probado ser instrumental para la mejora del servicio de “Taxi” con vehículos nuevos, seguros, cómodos, de accesibilidad universal y con bajas emisiones contaminantes. Derivado de lo anterior, la “Secretaría” tomó la decisión de implementar esta “Acción”, con un enfoque específico en electromovilidad, que incentive a las personas concesionarias a privilegiar un criterio de eficiencia energética en la selección de sus vehículos nuevos, por medio de transferencias económicas más altas en comparación con otros programas para vehículos de combustión interna (altamente eficientes).

Los apoyos económicos otorgados mediante la “Acción” son el estímulo para que, por medio de la sustitución del parque vehicular del sector, las personas concesionarias de “Taxi” cuenten con los medios suficientes para prestar un servicio regular y de calidad. El mejoramiento o renovación del parque vehicular fortalecerá la imagen del servicio de “Taxi”, permitiéndole competir con otros servicios de transporte con características similares y aumentando la demanda del servicio. También, el parque vehicular debe responder a la modernización de la imagen urbana en la Ciudad de México, 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 y eléctricos:

- a) “Financiamiento”, que será otorgado por las Instituciones Financieras participantes, respaldadas por “NAFIN”, a efecto de que las personas “Solicitantes”, adquieran un vehículo híbrido o eléctrico.
- b) “Apoyo económico y Financiamiento”. Además del “Financiamiento” que se describe en el inciso anterior, las personas “Solicitantes” podrán acceder a un apoyo económico de hasta \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 M.N.), para la adquisición de un vehículo híbrido; o de hasta \$200,000.00 (doscientos 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 (complementado 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, asimismo se deberá especificar dicho dispositivo 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 persona concesionaria. Sin embargo, estos serán máximo de 5 (cinco) 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 de alrededor de 30 por ciento para vehículos híbridos y 50 por ciento para eléctricos del costo total del vehículo cubierto con el apoyo económico otorgado mediante la “Acción”, las personas concesionarias con unidades obsoletas podrán sustituirlas bajo condiciones crediticias favorables y sin poner en riesgo sus finanzas, con tasas de interés del 18 por ciento como máximo. Asimismo, las personas concesionarias que hayan sido objeto de robo o pérdida total de su vehículo por siniestro o que cuenten con una baja del vehículo en Control Vehicular no mayor a dos años al momento de presentar su solicitud para participar en la “Acción”, podrán acceder a la modalidad de “Financiamiento” otorgado por medio de la misma. 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 híbridas y eléctricas, fortalecer los ingresos de las personas concesionarias y reducir la emisión de gases contaminantes al retirar de operación vehículos altamente contaminantes por sus condiciones.

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

5.1. Población objetivo. Existen 73,693 (setenta y tres mil seiscientos noventa y tres) unidades activas que prestan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México con 10 o más años de antigüedad.

Con base en la cantidad de solicitudes de las acciones sociales previas, la “Secretaría” determinó una población objetivo mínima de 50 (cincuenta) y máxima de 61 (sesenta y un) unidades que brindan el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México, que tienen más de 10 años de antigüedad. La población mínima se considera si todas las personas solicitantes optan por el “Apoyo económico adicional”, mientras que la máxima resulta si ninguna persona solicitante opta por este beneficio, sujeto a la disponibilidad presupuestal.

5.2. Población beneficiaria. Hasta 61 (sesenta y un) unidades del servicio de “Taxi” cuyas personas concesionarias, una vez que hayan cumplido con todos los requisitos y procesos previstos en la “Acción”, logren concretar su crédito, firmen el Convenio de Adhesión (en adelante, el “Convenio”) a la “Acción”, y en su caso, completen el proceso de chatarrización. Sujeto a la disponibilidad presupuestal con la que cuente el “Fideicomiso”.

6. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

6.1. Objetivo general. Disminuir la emisión de “GEI” generada por el sector transporte concesionado en la Ciudad de México, por medio de la sustitución del parque vehicular que presta el servicio de “Taxi”, con unidades nuevas híbridas o eléctricas, que sean seguras y con medidas de accesibilidad universal.

6.2. Objetivos específicos.

I. Otorgar “Apoyos económicos” de \$120,000.00 (ciento veinte mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de vehículos eléctricos nuevos y de \$115,000.00 (ciento quince mil pesos 00/100 M.N.) para vehículos híbridos nuevos, así como un “Apoyo económico adicional” de \$20,000.00 (veinte mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de un dispositivo de accesibilidad universal. Sujeto a la disponibilidad presupuestal con la que cuente el “Fideicomiso”.

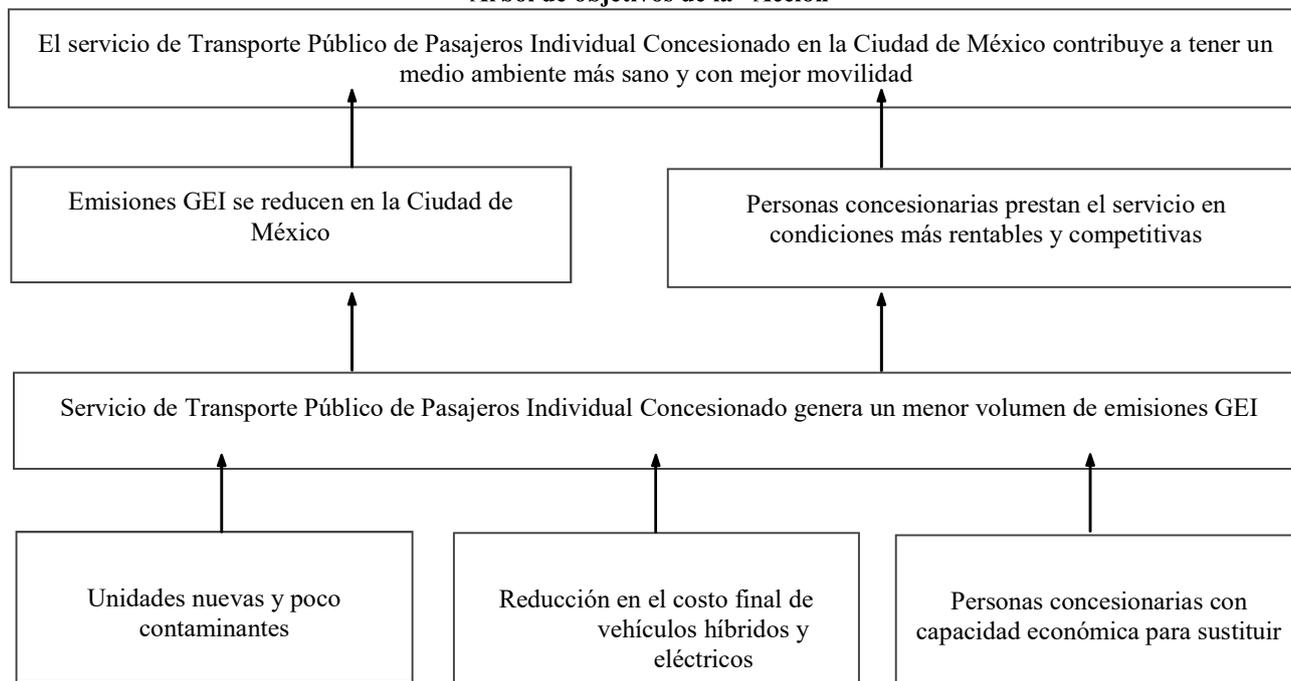
II. De manera complementaria, por medio del “Fondo Sostenible Nafin”, otorgar “Apoyos económicos” de \$80,000.00 (ochenta mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de vehículos eléctricos nuevos y de \$35,000.00 (treinta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de vehículos híbridos nuevos.

III. Facilitar el acceso a “Financiamiento” con mejores condiciones de crédito para la sustitución de las unidades, con el respaldo de “NAFIN”.

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

V. Priorizar la participación de las concesiones cuya persona titular sea mujer, conforme al numeral 11.

Árbol de objetivos de la “Acción”



7. METAS FÍSICAS

7.1. Meta institucional

La “Acción” busca alcanzar la sustitución de hasta 61 (sesenta y un) unidades del parque vehicular que prestan el servicio de “Taxi”, por unidades nuevas híbridas o eléctricas. Adicionalmente, se espera que alrededor de 74.05 por ciento de las personas concesionarias que soliciten “Apoyo económico y Financiamiento” logren concretar su crédito en condiciones favorables, como: plazos más largos de financiamiento, tasa de interés preferencial y contragarantía de “NAFIN”, priorizando beneficiar a las mujeres.

8. PRESUPUESTO

Para la operación de la “Acción”, se dispondrá de recursos provenientes del “Fideicomiso”, que se transferirán para su ejercicio por medio de la partida presupuestal 4419 “Otras ayudas sociales a personas”, y como parte del “Programa”, “NAFIN”, con recursos provenientes del “Fondo Sostenible Nafin”, aportará el porcentaje restante de los recursos para otorgar los apoyos económicos contemplados en la “Acción”.

Para la implementación de la “Acción” a través del “Fondo Sostenible Nafin” se cuenta con presupuesto total de \$4,880,000.00 (cuatro millones ochocientos ochenta mil pesos 00/100 M.N.).

El Comité Técnico del “Fideicomiso” aprobó un presupuesto total de \$7,040,000.00 (siete millones cuarenta mil pesos 00/100 M.N.) para la implementación de la “Acción”. Este presupuesto será destinado a la entrega de apoyos económicos, los cuales se otorgarán conforme al acuerdo correspondiente del Comité Técnico del “Fideicomiso”, la disponibilidad presupuestal de la “Acción” y las solicitudes de las personas concesionarias que hayan cumplido los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos de Operación. Sujeto a la disponibilidad presupuestal con la que cuente el “Fideicomiso”.

Los recursos para la entrega de los apoyos económicos se ejercerán una vez que las personas “Solicitantes” hayan concretado su crédito, firmado el “Convenio” a la “Acción” y chatarrizado las unidades obsoletas. Los apoyos económicos se entregarán directamente a las agencias automotrices seleccionadas libremente y bajo propia responsabilidad por las

personas “Solicitantes”, conforme a los datos de cada constancia de crédito emitida por parte de la agencia automotriz donde adquirirán el vehículo nuevo en el marco de la “Acción” (en adelante, la “Constancia de aprobación financiera”), y serán de:

1. \$150,000.00 (ciento cincuenta mil pesos 00/100 M. N.) para la adquisición de un vehículo híbrido nuevo;
2. \$200,000.00 (doscientos mil pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de un vehículo eléctrico nuevo; 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 del 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, asimismo se deberá especificar dicho dispositivo en la factura original del vehículo nuevo.

9. TEMPORALIDAD

La “Acción” se implementará de la siguiente manera:

9.1. Fecha de inicio. El día hábil siguiente al de la publicación de los presentes Lineamientos de Operación.

9.2. Fecha de término. 31 de diciembre de 2025.

10. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

10.1. Los presentes Lineamientos de Operación se darán a conocer mediante su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, así como en el sitio web institucional de la “Secretaría”.

10.2. La “Secretaría” publicará en su sitio web institucional información para que las personas “Solicitantes” conozcan los vehículos, agencias e instituciones financieras que, como referencia pueden participar en la “Acción” de conformidad con el numeral 12.1.1. Con base en esta información, las personas “Solicitantes” podrán seleccionar la unidad y las condiciones de financiamiento que le sean más convenientes para llevar a cabo la sustitución de su unidad en el marco de la “Acción”, así como la información para registrarse y asistir a la “Feria del Taxi, 2025”.

10.3. Las personas “Solicitantes” que deseen inscribirse podrán hacerlo de manera voluntaria e individual a la “Acción”, en la página <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/sustitucion-2025/> (en adelante, el “Portal”) a partir del día hábil siguiente al de la publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México de estos Lineamientos de Operación a la “Acción” y hasta 25 (veinticinco) días hábiles posteriores.

10.4. Sólo aquellas personas “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 adicional”.

10.5. Aquellas personas "Solicitantes" que no cuenten con una unidad para que sea chatarrizada debido a pérdida total o robo de vehículo, debidamente acreditado, podrán solicitar únicamente la modalidad de “Financiamiento”, además de optar por el “Apoyo adicional” y adecuar el dispositivo de accesibilidad universal a la unidad nueva adquirida por medio de la “Acción”, siempre y cuando cuenten con la baja del vehículo en Control Vehicular no mayor a dos años al momento de presentar su solicitud para participar en la “Acción”.

10.5.1. Serán personas candidatas a la “Acción”, las personas “Solicitantes” que presten el servicio de “Taxi” con unidades que tengan 10 o más años de antigüedad vinculadas a su concesión vigente o, que hayan sufrido pérdida total por algún hecho de tránsito o robo, siempre y cuando cuenten con la baja del vehículo en Control Vehicular (no mayor a dos años de antigüedad) al momento de presentar su solicitud de inscripción a la “Acción”, y que reúnan los requisitos siguientes:

- a) Haber realizado el pago de derechos de la tenencia del año en curso, más las 4 anteriores, mismos que se validan por medio del “Portal”.
- b) Haber realizado el pago de Revista de los últimos 3 ejercicios exigibles, mismos que se validan por medio del “Portal”.
- c) Ingresar al “Portal”, capturar y corroborar los siguientes datos:

1. Nombre completo;
2. Número de placa-matrícula vigente;
3. Número de serie del vehículo;
4. Número de serie del motor;
5. Correo electrónico personal y números telefónicos, uno obligatorio y otro opcional, a los que desea ser contactada;
6. Lugar y fecha de nacimiento;
7. Sexo;
8. Edad;
9. Pertenencia étnica;
10. Grado máximo de estudios;
11. Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
12. Domicilio, incluyendo Colonia y Alcaldía;
13. Clave Única de Registro de Población (CURP);
14. Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
15. Elegir una de las dos modalidades:

I) “Apoyo económico y Financiamiento”; o

II) “Financiamiento”; e

III) Indicar si desea el “Apoyo adicional”.

d) Digitalizar y subir al “Portal” la siguiente documentación en original, en formato pdf (con resolución de 256 dpi) o jpg (tamaño menor a 3 MB), por ambos lados, cuando el documento lo requiera:

- a.** Identificación oficial original, vigente, con fotografía y firma de la persona concesionaria;
- b.** Clave Única de Registro de Población de la persona concesionaria;
- c.** Comprobante de domicilio de la persona concesionaria 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 de la persona “Solicitante” (Título Concesión);
- e.** Factura original del vehículo a nombre de la persona “Solicitante”. En el caso de que no se encuentre a nombre de la persona “Solicitante”, para facturas previas a 2013, esta deberá estar debidamente endosada (nombre, fecha y firma); para facturas posteriores a 2013 deberán estar acompañadas de un contrato de compra-venta, en donde se acredite la propiedad, el año y modelo del vehículo.

En caso de no contar con la factura original:

- e.1)** Por extravío, siendo la primera persona propietaria, presentar Acta de Extravío o Constancia de Hechos que puede obtenerse ante Juez Cívico o ante Ministerio Público.
- e.2)** Por extravío, sin ser la primera persona propietaria, presentar copia certificada de la factura emitida por la agencia, o bien, presentar la resolución judicial o acta notarial 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.3)** Por robo, presentar la sentencia definitiva en la cual la autoridad competente determina la propiedad del bien en favor de la persona interesada, 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 o constancia de hechos, presentada ante el Juez Cívico o Ministerio Público;
- g.** Aquellas personas concesionarias que cuenten con vehículo deberán cargar las siguientes imágenes, en formato jpg con tamaño no mayor a 3 MB:
 - 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 sujeto de robo, deberá presentar la constancia de pérdida total expedida por la institución de seguros con la que cuente la persona concesionaria 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 las personas “Solicitantes” hayan completado la baja del vehículo ante la “Secretaría”, no mayor a dos años, por robo o siniestro previo a la publicación de los presentes Lineamientos de Operación.

i) En caso de que su solicitud haya sido validada como procedente documentalmente y haya obtenido un folio identificador, deberá descargar del “Portal” la “Carta de autorización para ser sujeto de apoyo” (en adelante, la “Carta de autorización”). Ésta será necesaria para recibir “Financiamiento” de las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”, así como para recibir el “Apoyo Económico” correspondiente. En ese momento, las personas “Solicitantes” podrán modificar, si lo desean, la modalidad de apoyo que solicitan, para que esta información quede registrada, de forma definitiva, en la “Carta de autorización”.

j) En caso de que las personas “Solicitantes” deseen optar por la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo Económico y Financiamiento”, deberán 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, la “Carta de manifestación”).

10.5.2. En caso de haber realizado el trámite de baja vehicular por robo o pérdida total del vehículo en Control Vehicular no mayor a dos años, las personas “Solicitantes” podrán solicitar la modalidad de apoyo de “Financiamiento”, así como el “Apoyo adicional” para medidas adicionales de accesibilidad.

10.6. Cualquier duda sobre la “Acción” podrá ser consultada de manera directa a la “DOTPI” a través del correo electrónico tramitesusti.taxi@cdmx.gob.mx o al teléfono: 55 8957 2176.

11. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Se otorgarán “Apoyos económicos y Financiamiento” y se facilitará el acceso a “Financiamiento” por medio de intermediarios financieros, conforme se reciban las solicitudes de inscripción, la suficiencia presupuestal de la que se disponga y el cumplimiento de requisitos contemplados en los presentes Lineamientos de Operación. Únicamente en caso de que el número de personas “Solicitantes” aprobadas exceda los apoyos económicos disponibles, la “Secretaría” priorizará los siguientes criterios, en el siguiente orden establecido:

1. Las concesiones cuyas unidades tengan 10 o más años de antigüedad, tomando como referencia la fecha de su fabricación; y,
2. Las concesiones cuya persona titular sea mujer.

12. OPERACIÓN DE LA “ACCIÓN”

12.1. Operación

12.1.1. La “Secretaría” publicará en el “Portal”, como referencia, el listado de vehículos que cumplen con los criterios del Anexo Técnico, así como el de las Instituciones Financieras respaldadas por “NAFIN”, a partir de la entrada en vigor de estos Lineamientos de Operación.

12.1.2. Para los propósitos de esta “Acción”, los vehículos híbridos y eléctricos deberán cumplir o superar las características siguientes:

Para el caso de vehículos híbridos:

- 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:
 - 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;

- 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 y proteger dicha ayuda técnica de la intemperie.

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

12.1.3. Las personas “Solicitantes” podrán presentar su solicitud de inscripción en el “Portal” dentro de los 25 (veinticinco) días hábiles posteriores improrrogables a la publicación de estos Lineamientos de Operación a la “Acción”.

12.1.4. Para que su solicitud sea revisada por la “DGRPT”, las personas “Solicitantes” deberán cumplir con todos los requisitos previstos en el numeral 10.5.1. Al momento de subir, cargar y enviar su documentación en el “Portal”, se desplegará un mensaje notificando que su expediente fue turnado para su revisión.

12.1.5. La “DGRPT” revisará las solicitudes en un plazo no mayor a diez (10) días hábiles a partir de su fecha de recepción. Los expedientes serán cotejados con la información contenida en la base de datos del Sistema de Control Vehicular de “Taxi”, de la Dirección Ejecutiva de Tecnologías de la Información y Comunicación, de la “DOTPI” y de la propia “DGRPT”, a efecto de evitar inconsistencias en la información proporcionada.

12.1.6. Las personas “Solicitantes” recibirán un correo electrónico a la cuenta que registraron para ser contactadas, 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, las personas “Solicitantes” podrán consultar y descargar del “Portal” su folio identificador.

El “Portal” cerrará inscripciones 25 (veinticinco) días hábiles posteriores improrrogables a la publicación de estos Lineamientos de Operación a la “Acción” en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Si durante el proceso de revisión se determina que es necesario subsanar la documentación, las personas “Solicitantes” contarán con un plazo de 5 (cinco) días hábiles posteriores improrrogables al cierre de inscripciones para cargar la información correcta en el “Portal”.

12.1.7. Las personas “Solicitantes, con su placa y CURP, podrán descargar del “Portal” la “Carta de autorización”, y en caso de solicitar “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento”, la “Carta de manifestación” y la “Carta de autorización para gravar el título concesión”. Antes de descargar dichos documentos, las personas “Solicitantes” podrán, por última ocasión, modificar la modalidad de apoyo que desean solicitar.

12.1.8. Las personas “Solicitantes” que hayan elegido la modalidad de “Apoyo económico y Financiamiento” y cuenten con expediente aprobado deberán ingresar su solicitud de inscripción y cargar la documentación necesaria para generar un expediente en la plataforma operada y administrada por “NAFIN” denominada Sistema de Gestión Integral (en adelante, “SIGI”, por sus siglas en inglés), disponible en la siguiente página <https://apps2.nafin.com/sigi/#/sigi/landing>

Para realizar el registro en la plataforma “SIGI”, las personas “Solicitantes” deberán digitalizar y subir 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 de la persona concesionaria;
- b) Clave Única de Registro de Población (CURP) de la persona concesionaria;
- c) Comprobante de domicilio de la persona concesionaria;
- d) Documento original que acredite la titularidad de la concesión, vigente, a nombre de la persona “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 la persona concesionaria;
- 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, las personas “Solicitantes” deberán subir la misma información que subió al “Portal”, de acuerdo con el numeral 10.5.1, inciso d).

12.1.9. Las personas “Solicitantes” recibirán una invitación para ingresar al sitio web institucional de la “Secretaría” donde encontrarán información 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 para la sustitución de su unidad, así como realizar su registro para asistir a la “Feria del Taxi, 2025”.

12.1.10. La “DGRPT” integrará los expedientes de las personas “Solicitantes”.

12.1.11. Las personas “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” firmada, a la “DGRPT” ubicada en Calle Goethe, No. 15, Colonia Anzures, Alcaldía Miguel Hidalgo, C. P. 11590, Ciudad de México, así como a la Institución Financiera respaldada por “NAFIN”, elegida libremente y bajo su propia responsabilidad, para que ésta evalúe su viabilidad crediticia.

12.1.12. La “Secretaría” someterá a aprobación del Comité Técnico del “Fideicomiso” los expedientes de las personas “Solicitantes” que hayan sido revisados y validados por la “DGRPT”.

12.1.13. Las personas “Solicitantes” que hayan optado por la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento” contarán con un plazo que vence 10 (diez) días hábiles posteriores al cierre de inscripciones para obtener, digitalizar y subir al “Portal” su “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, indicativa más no limitativa:

1. Razón Social o denominación de la agencia o distribuidora donde adquirirá la unidad nueva;
2. Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la agencia o distribuidora donde adquirirá la unidad nueva;
3. Datos bancarios de la agencia o distribuidora donde adquirirá la unidad nueva, donde será depositado el monto del apoyo económico: Institución Bancaria, número de cuenta y CLABE interbancaria;
4. Valor factura de la nueva unidad;
5. Línea y modelo del vehículo a adquirir;
6. Periodo de vigencia de la “Constancia de aprobación financiera”;
7. En su caso, enlistar las medidas adicionales de accesibilidad universal con las que contará el vehículo nuevo; y
8. Datos de contacto de la agencia o distribuidora donde adquirirá la unidad nueva (nombre de la persona encargada de la venta y número de contacto, incluyendo extensión telefónica).

La “DGRPT” verificará que la “Constancia de aprobación financiera” cuente con todos los elementos enunciados en un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles posteriores de haberla subido al “Portal”. En caso de no cumplir con toda la información solicitada, el sistema notificará a las personas “Solicitantes” por medio de correo electrónico para que ingresen al “Portal” y subsanen las inconsistencias señaladas, dentro de un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles posteriores a dicha notificación.

Las agencias o distribuidoras automotrices que emitan alguna “Constancia de aprobación financiera” a las personas “Solicitantes”, deberán llevar a cabo el procedimiento para la solicitud de inclusión al catálogo de cuentas bancarias de proveedores de la Ciudad de México en el siguiente enlace <https://servidoresx3.finanzas.cdmx.gob.mx/proveedores.html>, conforme al numeral 194 del Manual de Reglas y Procedimientos para el Ejercicio, Control y Evaluación del Gasto de la Administración Pública de la Ciudad de México, emitido por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México número 1055 de fecha 1 de marzo de 2023, a fin de que el “Fideicomiso” esté en posibilidad de realizar la transferencia de los apoyos económicos, dicho registro tiene una vigencia de 6 (seis) meses a partir de su expedición por lo que en caso de contar con un registro previó mayor a dicha temporalidad deberá realizar el proceso nuevamente.

12.1.14. Las Instituciones Financieras participantes, por medio de “NAFIN”, informarán regularmente a la “DOTPI” la lista de personas concesionarias que cuentan con crédito autorizado y que, por tanto, hayan obtenido una “Constancia de aprobación financiera”.

12.1.15. Con base en la relación definitiva de las personas concesionarias que obtuvieron una “Constancia de aprobación financiera”, la “DGRPT” enviará al “Fideicomiso” la relación de las personas concesionarias con expediente completo y que fueron validados, para ser considerados para su aprobación por el Comité Técnico del “Fideicomiso”. Posteriormente, el “Fideicomiso” notificará por oficio a la “DGRPT” la relación de las personas aprobadas, a fin de que se les comunique que deben presentarse en las oficinas correspondientes, con el objeto de proceder con la firma del “Convenio” a la “Acción”.

12.1.16. La “DGRPT” notificará a las personas “Solicitantes” aprobadas por el Comité Técnico del “Fideicomiso”, por medio del correo electrónico o número telefónico que señalaron para tal efecto, para que acudan a una cita en la “DGRPT”, ubicada en Calle Goethe, No. 15, Colonia Anzures, Alcaldía Miguel Hidalgo, C. P. 11590, Ciudad de México, a fin de llevar a cabo la firma del “Convenio”, a más tardar el 15 de noviembre de 2025 o bien, en la fecha que determine el “Fideicomiso”.

Si la persona concesionaria optó por una modalidad equivocada, podrá modificarla de forma definitiva, presentando la solicitud por escrito a la “DGRPT”, antes de la firma del “Convenio”. Dicho cambio deberá ser notificado por la “DGRPT” al “Fideicomiso” para ser sometido a aprobación del Comité Técnico del “Fideicomiso”.

12.1.17. Conforme a la cita prevista en el numeral 12.1.16. para llevar a cabo la firma del “Convenio”, las personas “Solicitantes” deberán presentar la documentación siguiente:

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

1. Documento original que acredite la titularidad de la concesión, llevar copia para propio respaldo;
2. El original de la “Carta de autorización”, llevar copia para propio respaldo;
3. El original de la “Carta de manifestación”, llevar copia para propio respaldo;
4. El original de la “Carta de autorización para gravar el Título de Concesión”, llevar copia para propio respaldo;
5. El original de la “Constancia de aprobación financiera”, llevar copia para propio respaldo;
6. Original de la identificación oficial vigente con fotografía y firma de la persona concesionaria, para cotejar.

12.1.18. Al firmar el “Convenio”, las personas “Solicitantes” se obligan, de manera indicativa más no limitativa a:

a. Dar aviso al “Fideicomiso” y a la “DOTPI” por escrito, la fecha en que se llevará a cabo la entrega de la unidad nueva, con al menos 5 (cinco) días hábiles de anticipación a la recepción.

b. En caso de haber solicitado la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento”, entregar el documento original que acredite la titularidad de la concesión, mismo que quedará bajo resguardo de la “DGRPT” desde la firma del “Convenio” y hasta que se concluya el pago del crédito y se realice el trámite de sustitución o alta vehicular en el Módulo de Control Vehicular “San Andrés Tetepilco”, ubicado en Calle Eje 1 Oriente, Av. Andrés Molina Enríquez No. s/n. Col. San Andrés Tetepilco, Alcaldía Iztapalapa, C.P. 09440, Ciudad de México (en adelante “Módulo de San Andrés”). Asimismo, las personas “Solicitantes” no podrán ceder los derechos de su título concesión en tanto se encuentre vigente el financiamiento del vehículo nuevo.

c. Conforme al artículo 105 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la persona “Solicitante”, tendrá derecho a nombrar hasta 3 (tres) personas beneficiarias, para que en caso de incapacidad física o mental, ausencia declarada judicialmente o muerte, puedan sustituirlo en el orden de prelación señalado por la persona concesionaria, en los derechos y obligaciones derivados de la concesión y la “Acción”, previa solicitud por escrito dentro de los 180 (ciento ochenta) días siguientes a que se haya actualizado alguno de los supuestos mencionados.

d. 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 el “Fideicomiso” tenga convenio vigente, para realizar la chatarrización 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”, para ello es necesario que la persona concesionaria o beneficiaria, conforme al inciso anterior, autorice que la chatarrizadora realice la transferencia de dichos recursos al “Fideicomiso”. En caso de no presentarse, las personas “Solicitantes” sólo podrán reagendar una vez la entrega de la unidad obsoleta. 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.

e. Cumplir 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 de las personas “Solicitantes”, al igual que todos los trámites aplicables, incluyendo el trámite de sustitución o alta 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 y su Aviso modificatorio de fecha 16 de febrero de 2024.

f. 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.

g. Adquirir un vehículo modelo 2025 o 2026, que cumpla con lo establecido en el Anexo Técnico de los presentes Lineamientos de Operación.

h. Al momento de llevar a cabo el proceso de 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 podrán imponer sanciones como la baja de la “Acción”.

i. 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).

j. Aceptar que el incumplimiento del pago total del crédito, así como el incumplimiento del inciso e., f. y g. de este mismo numeral, 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.

12.1.19. En los casos en los que las personas “Solicitantes” optaron por la modalidad de “Financiamiento”, una vez celebrado el “Convenio” y entregado su documento original que acredite la titularidad de la concesión a la “DGRPT”, podrán continuar con el proceso de sustitución de su unidad directamente con la agencia o financiera seleccionada en el marco de la “Acción”.

12.1.20. En el caso donde las personas “Solicitantes” optaron por el “Apoyo económico y Financiamiento”, la “DGRPT” programará las fechas de chatarrización de las unidades obsoletas cuyas personas concesionarias hayan firmado el “Convenio”. La “DGRPT” les informará, mediante notificación física, al momento de la firma del “Convenio”, el lugar y hora en que deberán presentarse para llevar a cabo este proceso. El día de la chatarrización, las personas concesionarias deberán presentar su tarjeta de circulación vigente. En caso de que las personas “Solicitantes” hayan realizado el cambio de motor al vehículo, deberán concluir el trámite correspondiente en el “Módulo de San Andrés”, y acreditar el mismo, al momento de llevar a cabo la chatarrización. En casos de fuerza mayor, las personas “Solicitantes” podrán modificar la cita en una sola ocasión, previo aviso a la “DGRPT” vía correo electrónico, con al menos 2 (dos) días hábiles de antelación.

La “DGRPT”, en conjunto con la “DOTPI”, realizará la inspección física de las unidades el día y en el lugar en que se lleve a cabo la chatarrización y levantará un acta de hechos que valide dicho procedimiento. En caso de encontrarse inconsistencias entre la unidad y el expediente aprobado, o que la unidad se encuentre desvalijada o no llegue andando por sí misma, la persona concesionaria no podrá continuar con el proceso previsto por la “Acción”.

12.1.21. Una vez que el Comité Técnico del “Fideicomiso” instruya a la Fiduciaria a realizar los pagos en favor de las agencias o instituciones financieras que las personas concesionarias hayan seleccionado, libremente y bajo su propia responsabilidad, el “Fideicomiso” iniciará las gestiones administrativas necesarias para llevar a cabo el pago del monto del apoyo económico. Una vez realizada la transferencia del “Apoyo económico”, el “Portal” notificará por medio de correo electrónico a las personas “Solicitantes” para que puedan descargar del “Portal” un comprobante de realización de pago, el cual tendrá información sobre la transferencia económica realizada.

En caso de que las personas “Solicitantes” decidan cambiar de agencia distribuidora por alguna cuya cuenta bancaria ya esté dada de alta en el catálogo de cuentas bancarias de proveedores de la Ciudad de México, pero cuya “Constancia de aprobación financiera” ya haya sido validada por la “DGRPT” conforme a lo señalado en el numeral 12.1.13 y/o cuente con expediente aprobado por el Comité Técnico del “Fideicomiso” deberán presentar una nueva “Constancia de aprobación financiera” emitida por la nueva agencia distribuidora ante la “DGRPT”, ubicada en Calle Goethe, No. 15, Colonia Anzures, Alcaldía Miguel Hidalgo, C. P. 11590, Ciudad de México, de lunes a viernes en un horario de atención de 9:00 a 15:00 hrs., dentro de los 10 (diez) días hábiles posteriores al cierre de inscripciones.

12.1.22. En todos los casos, al recibir su unidad nueva, las personas beneficiarias deberán realizar el trámite de sustitución o alta vehicular, con la cromática oficial vigente, póliza de seguro vigente, factura o carta factura y el “Convenio”, en el “Módulo de San Andrés” para que ésta pueda ser sustituida, ante la “Secretaría” para brindar el servicio de “Taxi” en la Ciudad de México.

12.1.23. Por medio de un escrito dirigido a la “DGLyOTV”, las personas beneficiarias solicitarán la devolución de su documento original que acredite la titularidad de la concesión. Ésta solicitará a la “DGRPT” que evalúe y entregue los documentos originales en resguardo a aquellas personas concesionarias que hayan completado el trámite de sustitución o alta vehicular y finiquitado el pago de su unidad o del crédito correspondiente para la modalidad de “Financiamiento” o “Apoyo económico y Financiamiento”.

12.1.24. De conformidad con el artículo 32 de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, las manifestaciones, informes o declaraciones rendidas por las personas interesadas 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.

12.1.25. Esta “Acción” es de carácter público, no podrá asociarse ni vincularse explícita o implícitamente con ningún partido político, persona candidata o servidora pública. Está prohibido el uso de las acciones sociales con fines políticos, electorales, de lucro y otros distintos a los establecidos. La persona que haga uso indebido de los recursos de esta “Acción” en la Ciudad de México será sancionada de acuerdo con la ley aplicable y ante la autoridad competente.

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 ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, ubicado en Av. Patriotismo 711-PB, San Juan, C.P. 03730, Alcaldía Benito Juárez, Ciudad de México.

12.2. Requisitos de permanencia

Para permanecer en la “Acción”, las personas “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 “12.1. Operación”, las personas “Solicitantes” serán dadas de baja de la “Acción”, siendo notificadas por la “DOTPI” mediante el correo electrónico de contacto registrado por la persona “Solicitante”.

Las personas “Solicitantes” serán consideradas personas beneficiarias de la “Acción” una vez que chatarrizan la unidad obsoleta, reciban el “Apoyo económico” por parte del “Fideicomiso” y realicen ante la “DOTPI” el trámite de sustitución o alta vehicular correspondiente de la unidad nueva adquirida.

En el caso de las personas beneficiarias que opten por el “Apoyo económico y Financiamiento”, deberán llevar a cabo la chatarrización de su unidad, de lo contrario serán dadas de baja de la “Acción” y no podrán obtener el “Apoyo económico”. Las personas concesionarias pueden abandonar la “Acción” previo al pago del apoyo económico, mediante aviso por escrito, dirigido a la “DOTPI”.

13. DIFUSIÓN

La “Secretaría” publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en su sitio web institucional el Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la “Acción”.

Además, la “Secretaría” llevará a cabo la “Feria del Taxi, 2025”, en la que las personas “Solicitantes” podrán conocer los vehículos, agencias e instituciones financieras interesadas en participar en la “Acción”.

Con base en esta información, las personas “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 “DOTPI” a través del correo electrónico tramitesusti.taxi@cdmx.gob.mx o al teléfono: 55 8957 2176.

14. PADRÓN DE PERSONAS BENEFICIARIAS

14.1. Los datos personales de las personas beneficiarias 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 numeral 14 del Acuerdo por el cual se dan a conocer los Lineamientos de Operación de las Acciones Sociales 2025, el padrón de las personas beneficiarias de la “Acción” será publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, para lo cual se recabará:

- I. Nombre completo;
- II. Lugar y fecha de nacimiento;
- III. Sexo;
- IV. Edad;
- V. Pertenencia étnica;
- VI. Grado máximo de estudios;
- VII. Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- VIII. Domicilio;
- IX. Ocupación; y
- X. Clave Única de Registro de Población.

14.2. La “Acción” estará sujeta al “Sistema de datos personales de las personas concesionarias beneficiarias de los apoyos económicos y subsidios” del “Fideicomiso”, y toda la documentación por medio de la cual se requiera información a las personas “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”.

14.3. La persona titular de los datos personales podrá ejercer su derecho 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, C. P. 06700, Ciudad de México; o a través del Sistema INFOMEX (www.infomex.org.mx), la Plataforma Nacional de Transparencia (www.plataformadetransparencia.org.mx) o a través del Tel–INFO al 55 5636 4636.

15. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD

La persona que considere que fue excluida injustificadamente de la “Acción” podrá efectuar su queja ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría de Movilidad, la Procuraduría Social de la Ciudad de México o a través del Servicio Público de Localización Telefónica (LOCATEL). En todos los casos, de conformidad con el artículo 76, de la Ley del Derecho al Bienestar e Igualdad Social para la Ciudad de México, será la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México a través del Órgano Interno de Control designado, la unidad competente para conocer las quejas y denuncias relacionadas con los programas de igualdad y bienestar social.

16. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Matriz Sintética de Resultados de la “Acción”

Nivel	Objetivos	Nombre del Indicador	Fórmula de cálculo	Unidad de medida	Frecuencia/ periodo de cálculo	Meta	Medios de verificación
Propósito	Disminución del parque vehicular de “Taxi” obsoleto (más de 10 años de antigüedad)	Porcentaje del parque vehicular de “Taxi” renovado con vehículos híbridos o eléctricos.	(Nuevos vehículos híbridos o eléctricos derivados de la “Acción”/ Parque vehicular total de “Taxi”) * 100	Vehículos que prestan el servicio de “Taxi” híbridos o eléctricos	anual	0.047%	Información de los sistemas de control vehicular de “Taxi” de la “Secretaría”

Componente 1	Apoyos económicos para la renovación del parque vehicular de taxis obsoletos	Número de apoyos económicos otorgados para vehículos híbridos o eléctricos	(Número de apoyos económicos otorgados para vehículos híbridos o eléctricos / número de apoyos económicos solicitados para vehículos híbridos o eléctricos) * 100	Apoyos económicos efectivamente otorgados para vehículos híbridos o eléctricos	semestral	100%	Comprobantes de Pago del "Fideicomiso"
Actividad 1.1	Unidades obsoletas que han sido chatarrizadas en el marco de la "Acción" para recibir un vehículo híbrido o eléctrico	Número de unidades obsoletas que han sido chatarrizadas en el marco de la "Acción" para recibir un vehículo híbrido o eléctrico	(Número de unidades chatarrizadas / Número de unidades obsoletas) * 100	Unidades chatarrizadas	semestral	0.067%	Reporte estadístico de la "DGRPT"
Actividad 1.2	Unidades sustituidas mediante la "Acción"	Número de unidades nuevas con trámites de sustitución 2025	(Número de unidades sustituidas / número de "Apoyos económicos") * 100	Unidades sustituidas	semestral	100%	Reporte estadístico de la "DOTPI"
Componente 2	Acceso a financiamiento favorable para personas concesionarias de "Taxi", por medio de Intermediarios Financieros respaldados por "NAFIN"	Porcentaje de "Financiamientos" otorgados	(Número de "Financiamientos" otorgados / número de "Financiamientos" solicitados) * 100	Financiamiento	semestral	100%	Reporte estadístico de "NAFIN"

Actividad 2.1	Acceso a financiamiento favorable para mujeres concesionarias de "Taxi", por medio de Intermediarios Financieros respaldados por "NAFIN"	Número de mujeres con acceso a financiamiento	(Número de mujeres con financiamiento/ Número de "financiamientos" otorgados) * 100	Crédito a mujeres	semestral	25%	Reporte estadístico de la "DOTPI" y "NAFIN"
Componente 3	Mujeres beneficiarias en el marco de la "Acción"	Porcentaje de mujeres beneficiarias en el marco de la "Acción"	(Número de mujeres beneficiarias/Número total de personas beneficiarias)* 100	Número de mujeres	semestral	25%	Reporte estadístico de la "DOTPI" y "NAFIN"
Actividad 3.1	Mujeres beneficiarias en el marco de la "Acción" en relación con el número de hombres beneficiarios	Relación entre el número de mujeres beneficiarias en comparación con el número de hombres beneficiarios	(Número de mujeres beneficiarias/Número de hombres beneficiarios)	Número de apoyos económicos otorgados	semestral	0.32%	Reporte estadístico de la "DOTPI" y "NAFIN"

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 SUSTITUCIÓN PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL SOSTENIBLE, 2025"

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 Sustitución para el Transporte Público Individual Sostenible, 2025"

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: 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:

Conceptos		Características a cumplir para los Vehículos que prestan el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros
Eficiencia y emisiones contaminantes	Rendimiento de Ciudad mínimo (km/l).	15.00
	Emisión CO2 máximo (g/km).	155
	Emisión NOx máximo (g/1000 km).	167
Criterios de seguridad	2 Bolsas de Aire frontales (conductor y copiloto).	X
	Cinturones de seguridad de 3 puntos en todas las posiciones.	X
	Sistema de antibloqueo de frenado (ABS).	X
	Reposacabezas en todas las posiciones	X
	Sistemas de sujeción de retenciones infantiles.	X
	Control Electrónico de Estabilidad.	X
Criterios de Accesibilidad	Dimensiones de cajuela suficientes para el resguardo de una silla de ruedas o portaequipajes que resguarden dicha ayuda técnica.	X
	Elementos de accesibilidad para la comunicación e información, de conformidad con lo establecido en los numerales Octavo y Noveno del presente Anexo técnico.	X

	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 Décimo del presente Anexo técnico.	En caso de acceder al apoyo económico adicional.
--	---	---

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 que se sustituyan son las siguientes:

- Rendimiento mínimo de manejo en ciudad de 15 km/l.
- Emisión de dióxido de carbono (CO₂) máximo de 155 g/km.
- Contaminantes al aire, emisión de óxidos de nitrógeno (NO_x) 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:

- 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.



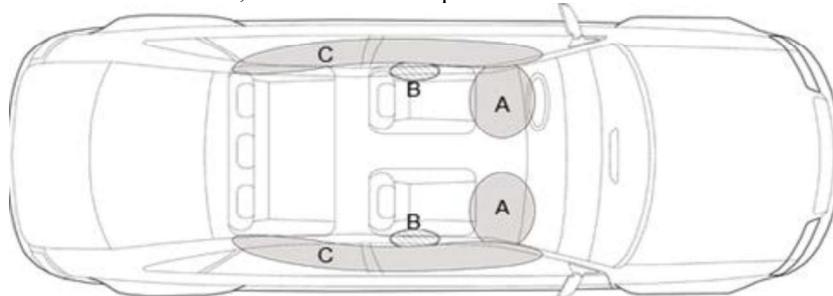
Esquema 1. Cinturón de seguridad de 3 puntos (vista del asiento del conductor)



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) certificado 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), certificado 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 Sustitución para el Transporte Público Individual Sostenible, 2025”, 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.

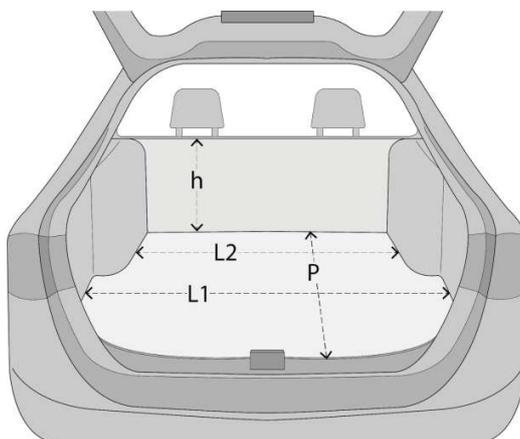
Dimensiones a cumplir:

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.

SEXTO. 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.

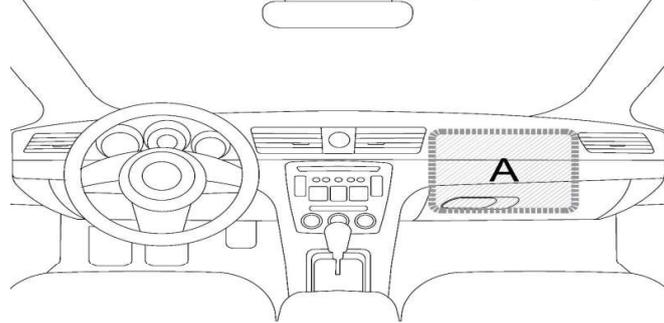
Dichos dispositivos deberán ser fabricados e instalados por personal especializado, capacitado y certificado por algún organismo o institución establecida y aprobada para ello, cumpliendo con la normatividad aplicable en cada caso para su uso óptimo y funcionamiento seguro.

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.

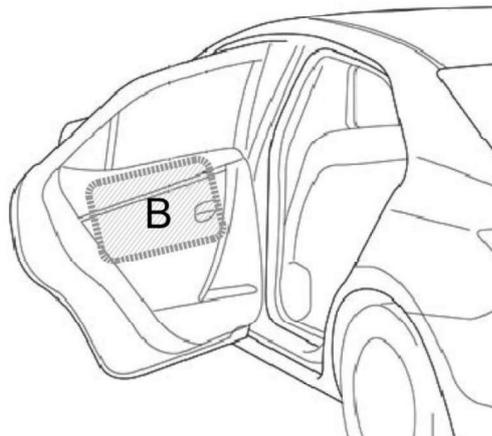
OCTAVO. En los vehículos, en la parte frontal del tablero del lado derecho y en puerta izquierda trasera se deberá colocar los rótulos de matrícula, la ubicación puede variar acorde con el espacio disponible en dichas áreas y al diseño específico de los elementos en estas zonas, sin embargo, se debe colocar de tal forma que dicho rótulo sea legible para la persona usuaria del servicio, las dimensiones del texto de la matrícula deben ser de entre 20 a 30 mm acorde a los elementos del esquema 6, el tamaño se define acorde al espacio disponible en dichas áreas y garantizando la legibilidad del mismo y en las áreas indicadas en los esquemas 7 y 8.



Esquema 6. Ejemplo de rótulo de matrícula interior, letras y marco negro con fondo blanco.



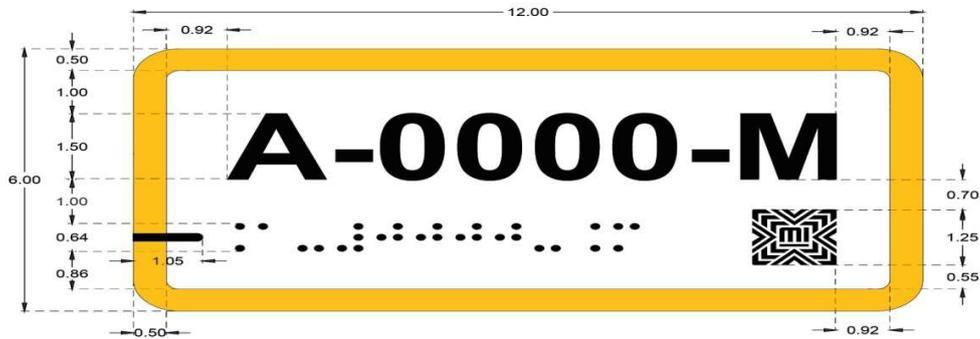
Esquema 7. Espacio donde debe ser colocado el rótulo de matrícula interior en la parte frontal del tablero del lado derecho, zona "A". El rótulo debe quedar de frente al usuario para garantizar su legibilidad.



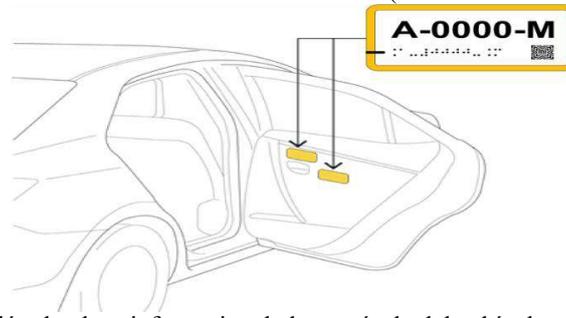
Esquema 8. Espacio donde debe ser colocado el rótulo de matrícula interior en puerta izquierda trasera, zona "B".

NOVENO. 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 28 de junio de 2024.

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 espaciado de los elementos descritos en el esquema 9 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 10.

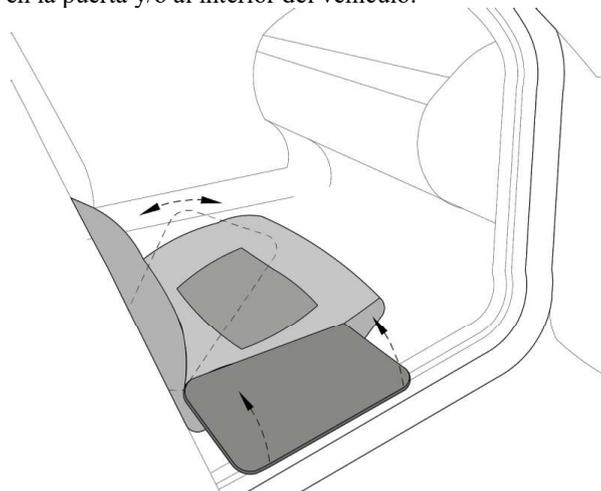


Esquema 9. Placa informativa de matrícula del vehículo (señal tacto-visual con sistema Braille).

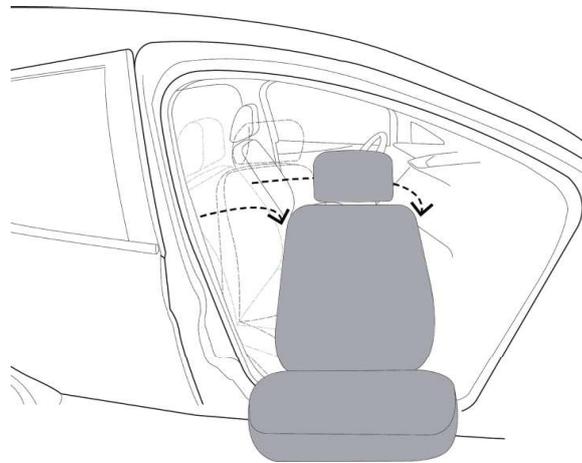


Esquema 10. Opciones de ubicación de placa informativa de la matrícula del vehículo en formato accesible visual y táctil en puerta trasera.

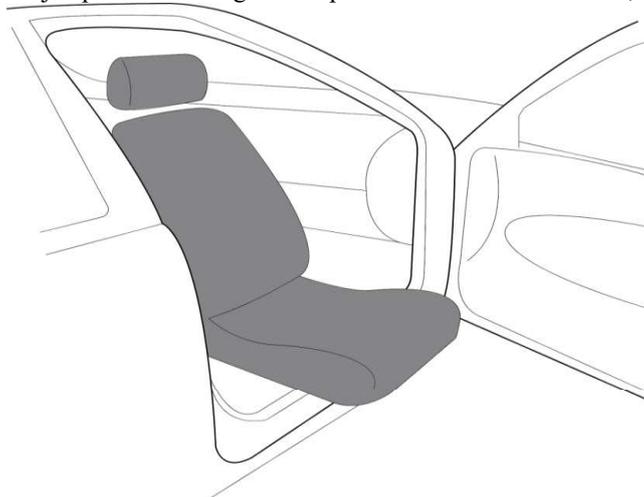
DÉCIMO. Para el caso de los dispositivos o elementos para facilitar la transferencia de ascenso y descenso, estos deben estar integrados al vehículo, algunas de las opciones para dichos dispositivos son las tablas de transferencia abatibles y plegables o el asiento de copiloto giratorio; es importante 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 11. Ejemplo de tabla de transferencia abatible y plegable para facilitar la transferencia, vista lateral.



Esquema 12. Ejemplo de asiento giratorio para facilitar la transferencia, vista frontal.



Esquema 13. Ejemplo de asiento giratorio para facilitar la transferencia y apertura de puerta ampliada, vista lateral.

17. BIBLIOGRAFÍA

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, 30 de mayo de 2025, Transición a la electromovilidad en México Introducción, [Web en línea], <https://amia.com.mx/wp-content/uploads/2022/03/electromovilidad28022022-V2.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo, 2016 El porqué de la relación entre género y Transporte, Web en línea, <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/El-porqu%C3%A9-de-la-relaci%C3%B3n-entre-g%C3%A9nero-y-transporte.pdf>

Consejo de Evaluación de la Ciudad de México (Evalúa), 13 de abril de 2023, Resultados de Medición de la pobreza 2016 a 2020, [Web en línea], <https://www.evalua.cdmx.gob.mx/storage/app/media/2021/estadistica/presentaciondatos/presentacion-pobreza-2016-2020.pdf>

CONUEE, 30 de mayo de 2025, Electromovilidad en México, [Web en línea], https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/857010/cuaderno_ELECTROMOVLIDAD_EN_M_XICO.pdf

DOF, 30 de mayo de 2025, Decreto por el que se otorgan estímulos fiscales para apoyar la estrategia nacional denominada "Plan México", para fomentar nuevas inversiones, que incentiven programas de capacitación dual e impulsen la innovación, [Web en línea], https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5747410&fecha=21/01/2025#gsc.tab=0

Encuesta Ciudadana sobre Movilidad y Transporte en la Ciudad de México, abril de 2024, Principales Resultados, [Web en línea], https://drive.google.com/file/d/1gjHRoVYfHGD3leLn3LHDE9Y-o2fOt_tE/view

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, publicado el 28 diciembre de 2020 en el Diario Oficial de la Federación.

The Real Urban Emissions Initiative (2024). Evaluación de las emisiones reales de vehículos de pasajeros y taxis en la Ciudad de México.

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>

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2025, Banco de indicadores, [Web en línea], https://www.inegi.org.mx/app/indicadores/?ind=6207067825&tm=6#D6207067825_255#D6207067825_255#D6207067825_255

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, 2025, Encuesta Origen Destino, Principales Resultados, [Web en línea], inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf

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.

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 (CO₂) 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). Regulation 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). Regulation 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). Regulation 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.

Sistema de Información Económica (2025). 29 de mayo de 2025, Tasas de Interés Representativas, [Web en línea], <https://www.banxico.org.mx/SieInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadroAnalitico&idCuadro=CA51&locale=es>

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 hábil 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 22 de septiembre 2025

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

(Firma)

HÉCTOR ULISES GARCÍA NIETO