



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

## GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

31 DE JULIO DE 2020

No. 399

### Í N D I C E

#### ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

##### **Jefatura de Gobierno**

- ◆ Decreto por el que se reforma y adicionan diversas disposiciones del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México 3
- ◆ Aviso por el que se da a conocer la plataforma digital para agilizar el pago en línea de las contribuciones, aprovechamientos o productos y asegurar prioridad en la atención de trámites y servicios de la Ciudad de México 10

##### **Secretaría de Inclusión y Bienestar Social**

- ◆ Nota Aclaratoria al Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del programa social, “Útiles y Uniformes Escolares Gratuitos” 2020, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 31 de marzo de 2020 12

##### **Secretaría de Movilidad**

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la acción social, “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta” 17

**Continúa en la Pág. 2**

## Índice

Viene de la Pág. 1

- ◆ Aviso mediante el que se dan a conocer las Bases de la acción de “Profesionalización de las Personas Operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta” 29

### **Instituto de Educación Media Superior**

- ◆ Acuerdo mediante el cual se dan a conocer los días inhábiles del Instituto, así como los de su Unidad de Transparencia, correspondiente a los semestres 2020-2021 “A” y 2020-2021 “B” 34
- ◆ Nota Aclaratoria al Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde podrán ser consultadas las modificaciones su Estatuto Orgánico, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en fecha 23 de enero de 2020 36

### **Instituto Electoral**

- ◆ Acuerdo del Consejo General por el que se aprueban los Lineamientos para el uso de tecnologías de la información en la presentación y trámite de las quejas y medios de impugnación 37
- ◆ Acuerdo del Consejo General por el que se aprueba la modificación al apartado “II. de la consulta”, subapartado “B) bases”, en sus bases Décima, Décima Primera, Décima Segunda y Décima Tercera; así como en el apartado “III. de la Elección de las COPACO”, subapartado “B) Bases”, en su base Vigésima Quinta de la Convocatoria Única para la Elección de las Comisiones de Participación Comunitaria 2020 y la Consulta de Presupuesto Participativo 2020 y 2021, en el marco del Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad de la Ciudad de México 52

## **CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS**

- ◆ **Alcaldía Miguel Hidalgo.**-Aviso por el que se deja sin efectos la Convocatoria para la Licitación Pública Nacional No. 30001026-005-20 67
- ◆ **Secretaría de Obras Y Servicios,** Dirección General de Administración Y Finanzas, Licitación Pública Nacional, número LPN/CDMX/SOBSE/DGAF/DRMAS/011/2020.- Convocatoria 011.- Prestación de los servicios de mantenimiento preventivo y/o correctivo a vehículos operativos y administrativos 68
- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.**- Licitación Pública Nacional, número 909005989-DGCOP-L-082-2020.- Convocatoria Número 082.- Contratación de obra pública consistente en proyecto integral en la modalidad a precio alzado y tiempo determinado para llevar a cabo el proyecto integral para la construcción, entrega y puesta en operación de Puntos de Innovación, Libertad, Arte, Educación y Saberes (PILARES), “Pilares San Andrés Ahuayucan” 70

## SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

**ANDRÉS LAJOUS LOAEZA**, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México y Presidente Suplente del Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, con fundamento en lo establecido en los artículos 122, apartado A, fracción V, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3, numeral 3, 7, apartado A, 10, apartado B, 13, apartado E, y 16, apartado H, numerales 1 y 3, inciso b), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 2, 11, fracción 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, XXIV, y XLI, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso b), 85, fracciones I y II y 110, fracciones II y III, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 129, de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México; 6, fracciones I, III, IV, VI y IX, y 11, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México; 3, fracción I, de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal; 2°, 7°, fracción XI y 36, fracción XII, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 11 y 12 del Reglamento de la Ley de Movilidad del Distrito Federal y; el Aviso por el cual se dan a conocer los Lineamientos para la Elaboración de Acciones Sociales 2020; y

### CONSIDERANDO

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

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

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

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

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

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

**AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “PROFESIONALIZACIÓN DE LAS PERSONAS OPERADORAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA”**

**1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL:** “Profesionalización de las personas operadoras del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta” (en adelante “la Acción”).

**2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL:** Profesionalización de personas operadoras del Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado de Ruta en la Ciudad de México por medio de su incorporación voluntaria al régimen obligatorio del seguro social ante el “IMSS” y la supervisión de su conducta en el trabajo mediante el uso de dispositivos tecnológicos.

**3. ENTIDADES RESPONSABLES:**

A. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (en adelante “la Secretaría”), será la entidad responsable de la gestión operativa de la acción social.

B. El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (en adelante “FIFINTRA”) aportará los recursos para los pagos de las cuotas colectivas ante el “IMSS”.

**4. DIAGNÓSTICO**

**4.1. Problema o necesidad que atiende la Acción**

Esta “Acción” busca profesionalizar el trabajo de las personas operadoras del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo clasificado como Ruta de la Ciudad de México (en adelante “el servicio de Transporte de Ruta”). La falta de profesionalización de este sector tiene como efectos la ausencia de incentivos para mejorar su desempeño laboral, así como el incumplimiento frecuente de la normativa vial, lo que impacta negativamente en la calidad del servicio de Transporte de Ruta que se presta a las personas usuarias. Dos causas principales que impiden instrumentar un modelo de profesionalización para las personas operadoras son sus condiciones de vulnerabilidad laboral y la falta de mecanismos que fomenten su cultura vial.

En la Ciudad de México, la mayoría de las personas conductoras del servicio de Transporte de Ruta son trabajadoras independientes no asalariadas. Las principales características laborales de este sector que los sitúan en contexto de vulnerabilidad son: la carencia de seguridad social y acceso a la salud como derechos laborales; ingresos variables; y jornadas extensas de trabajo. La mayor parte de las personas operadoras trabajan mediante un arreglo productivo que consiste en trabajar la unidad (vehículos automotores que prestan el servicio de transporte) a cambio de una cuota diaria, que se negocia con el propietario. De esta manera, las ganancias del operador son variables, ya que dependen del ingreso por la tarifa (comúnmente llamado “pasaje”) una vez que se descuenta la cuota acordada con el concesionario para poder trabajar la unidad y el gasto en combustible. Según datos recabados por “la Secretaría”, una persona operadora que trabaja, en promedio, seis días a la semana, tiene un ingreso diario aproximado de entre \$200 y \$500 pesos en jornadas que van de ocho a doce horas; y de entre \$500 y \$700 pesos en jornadas de hasta 16 horas.

Por sus características, la operación de las unidades de transporte requiere de esfuerzos físicos y mentales que, en el largo plazo, tienen efectos negativos en la salud. Las personas operadoras de transporte público pasan periodos largos en posiciones incómodas, tienen poca actividad física, están expuestos a vibraciones continuas y calor, así como a sustancias tóxicas ambientales durante muchas horas al día (Tovalin, H. & Lazcano, F., 1991, p. 330). Aunadas a la incertidumbre laboral de la profesión, estas condiciones pueden derivar en enfermedades físicas (de la visión, cardiovasculares, de vías respiratorias, reumatismo y problemas de espalda) y mentales (alteraciones neuropsiquiátricas, trastornos del sueño, depresión, entre otras) (Kompier, M.A.J., 1996, pp. 5-13).

Los padecimientos de salud de las personas operadoras representan un gasto de bolsillo adicional para sus hogares, lo que puede ser un impedimento para que busquen atención médica. En el caso de enfermedades crónicas como las cardiovasculares o las respiratorias, cuando no son atendidas a tiempo, incrementan los riesgos de padecer alguna discapacidad y dejar el trabajo a edades más tempranas que las de otros sectores (Kompier, M.A.J., 1996, p. 3-5). Esto incrementa el absentismo y la rotación del personal, afectando la frecuencia del servicio. Otras enfermedades, aunque no son crónicas, como los problemas de visión, trastornos del sueño, estrés y fatiga, entre otros, impactan negativamente el desempeño laboral; reducen la seguridad al conducir; y fomentan conductas de riesgo (Useche, S.A. Gómez, V. & Cendales, B. E., 2017, pp. 110-112).

Aunado a lo anterior, de acuerdo con una encuesta del 2016 realizada a personas operadoras de microbús de la ruta 8-12 de la Ciudad de México, el sector demográfico está conformado mayoritariamente por hombres casados, en un rango de entre dieciocho y cuarenta y dos años de edad, con rezago educativo (Lámbarry, F. *et al.*, pp. 112-119). Por tanto, la situación de vulnerabilidad en que se encuentran las personas operadoras, en particular en materia de salud, también afecta a sus familias que dependen económicamente de ellos.

Otra de las causas principales que impiden instrumentar un modelo de profesionalización para las personas operadoras es la ausencia de mecanismos que fomenten la cultura vial. La calidad del servicio de transporte se asocia directamente con el desempeño de las personas conductoras y se compone de tres elementos: el cumplimiento de la normativa vial, la forma de conducir y el trato a las personas usuarias.

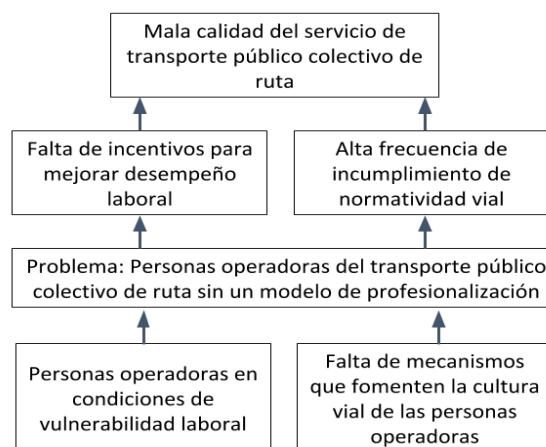
Para garantizar la seguridad de las personas usuarias, las personas operadoras requieren conocer y cumplir con la normativa vial, ya que su incumplimiento puede provocar hechos de tránsito en los que personas resulten heridas o incluso pierdan la vida. De acuerdo con datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en el año 2019 hubo 475 hechos de tránsito que involucran unidades de Transporte de Ruta. Se registraron 130 atropellamientos, 68 caídas de pasajeros, 272 choques y 5 volcaduras. Promover que las personas operadoras cumplan con la normatividad vial, resulta por tanto fundamental para contribuir a la reducción de los hechos de tránsito.

La forma de conducir, además de estar relacionada con el cumplimiento de la normativa vial, implica conducir procurando la seguridad y comodidad de los pasajeros. De acuerdo con el Sistema Unificado de Atención Ciudadana (en adelante “SUAC”), los reportes más frecuentes que aluden la forma de conducir de los operadores se refieren a rebasar a otros vehículos, cambiar de carril o frenar la unidad de forma imprudente. Estas acciones, además de poner en riesgo a los pasajeros, provocan que el viaje sea estresante e incómodo para las personas usuarias.

El trato a los usuarios es otro factor de la calidad del servicio que puede poner en riesgo la integridad física de los pasajeros. En los reportes recibidos por medio del “SUAC” los usuarios expresan haber recibido agresiones verbales y físicas, además de acoso sexual verbal por parte de las personas operadoras. Otras quejas reportadas al sistema se refieren a acciones de las personas operadoras que influyen más en la comodidad, por ejemplo, reproducir música a alto volumen, tocar demasiado el claxon de la unidad o no detenerse cuando se solicita una parada para descender de la unidad. A pesar de que se han dispuesto medidas para que los usuarios puedan reportar situaciones en las que las personas conductoras incumplan la normatividad o manifiesten conductas de riesgo, no hay mecanismos para fomentar la cultura vial y lograr que no se reincida en estas prácticas.

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

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



## 5. JUSTIFICACIÓN

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

Para atender el problema de la necesidad de un modelo de profesionalización de las personas operadoras del transporte público se proponen dos estrategias: la primera es proporcionar al personal operador de ruta incentivos para mejorar su desempeño laboral; y la segunda, promover la cultura vial por medio de mecanismos de supervisión y sanción a faltas durante la operación del servicio. La primera estrategia consiste en incorporar a las personas operadoras al Régimen Obligatorio del “IMSS”, en carácter de trabajadores independientes. La segunda estrategia implica instrumentar un monitoreo de la actividad laboral de las personas operadoras mediante dispositivos tecnológicos. En resumen, afiliar a las personas operadoras al “IMSS” y monitorear su actividad laboral son dos acciones vinculadas en un modelo de profesionalización que tiene como principal objetivo garantizar la calidad del servicio de Transporte de Ruta.

La incorporación voluntaria al Régimen Obligatorio del “IMSS” será un incentivo para que las personas operadoras mejoren su desempeño laboral y que otorgará cobertura bimestral a quienes cumplan con los requisitos de acceso y las condiciones de permanencia. El esquema de incorporación al “IMSS” resulta ser el más adecuado, ya que ofrece ventajas respecto a la incorporación al Instituto de Salud para el Bienestar (INSABI); éste último, se limita a brindar cobertura médica y únicamente es gratuita en atención de primer y segundo nivel. En cambio, la cobertura del “IMSS” incluye los siguientes seguros: Seguro de Enfermedades y Maternidad en los tres niveles de atención, Seguro de Invalidez y Vida, y Seguro de Retiro y Vejez. Los seguros mencionados extienden la cobertura a todos los dependientes de la persona asegurada que forman parte de su núcleo familiar directo.

El Seguro de Enfermedades y Maternidad incluye servicios médicos, hospitalarios, quirúrgicos y farmacéuticos, así como los correspondientes a la atención durante la gestación y el parto. Esto permite que el personal operador de ruta pueda acceder a servicios de salud de manera periódica y prevenir muchas de las enfermedades relacionadas con su profesión. También les proporciona atención ante alguna eventualidad médica o incidente de trabajo, evitando gastos que afecten su economía familiar. El Seguro de Invalidez y Vida, así como el de Retiro y Vejez, ofrecen una garantía para las personas operadoras si se encuentran en situaciones que les impidan desempeñar actividades laborales.

Incorporar al personal operador de Transporte de Ruta al Régimen Obligatorio del Seguro Social busca equiparar las condiciones de esta profesión con las del empleo formal y de esta manera, convertirse en un incentivo para el desempeño laboral eficiente, al ser un requisito para permanecer en “la Acción”. La incorporación al “IMSS” contribuye a mejorar la condición de salud, por lo que puede disminuir el ausentismo y la rotación de personal por cuestiones médicas. Además, brinda a las personas operadoras mayor tranquilidad y certidumbre, particularmente con el seguro de Invalidez y Vida, así como el de Retiro y Vejez. Con niveles más bajos de absentismo y rotación por cuestiones médicas y un mejor desempeño del personal operador del Transporte de Ruta las medidas se reflejarán en la mejora de la calidad del servicio de transporte público de ruta.

La incorporación del personal operador de Transporte de Ruta al Régimen Obligatorio del Seguro Social, adquiere mayor relevancia dada la contingencia del COVID-19. Mientras no haya una vacuna o medicamento que mitigue la enfermedad es deseable que las personas operadoras que laboran en una actividad esencial en la que están en contacto constante con un gran número de personas, tengan garantizado el acceso a la salud, así como seguros de enfermedades y vida que los protejan y a la economía familiar.

El monitoreo de la actividad laboral de las personas operadoras se llevará a cabo mediante dos mecanismos. Por un lado, la Secretaría de Seguridad Ciudadana (en adelante la “SSC”) hará uso de cámaras colocadas en puntos conflictivos y de alta incidencia de conductas infractoras identificados por la Secretaría de Movilidad para captar este tipo de conductas cometidas por unidades del Transporte Público Concesionado de la Ciudad de México. Por el otro, se iniciará el monitoreo de las unidades que cuentan con alguno de los dispositivos tecnológicos como GPS, código QR y aplicaciones digitales.

El dispositivo GPS permitirá detectar acciones que ameritan sanción por parte del Instituto de Verificación Administrativa de la Ciudad de México (en adelante “INVEA”), como transitar en derroteros distintos a los asignados, no cumplir con el horario establecido y no prestar el servicio en la totalidad de la ruta origen-destino.

La aplicación “MiRuta”, así como la colocación progresiva de códigos QR en las unidades, permitirán registrar las jornadas de trabajo de las personas operadoras. Este registro facilitará que las infracciones por parte de la “SSC” sean asignadas directamente a la persona que las cometió, en vez de al concesionario. Las infracciones implican perder puntos en la licencia de conducir; con base en estos puntos se definirán diversas sanciones que van desde cursos de capacitación para mejorar la conducta, hasta suspensiones de seis meses a tres años. Establecer sanciones claras, en caso de incumplimiento, orientadas a la capacitación y el cambio de conducta, promoverán que las personas operadoras mejoren su cultura vial.

Se espera que esta “Acción” contribuya a mejorar la calidad del servicio del Transporte de Ruta al reducirse el número de infracciones cometidas por las personas operadoras beneficiarias de esta Acción. La primera estrategia de esta “Acción” pretende lograr la afiliación al “IMSS” como incentivo de desempeño laboral para hasta 15,500 (quince mil quinientas) personas operadoras que cumplan con los requisitos de acceso. La segunda estrategia tiene como propósito promover la cultura vial de las personas operadoras, ya que todas aquellas que sean beneficiarias e incumplan con los requisitos de supervisión serán dadas de baja en la “Acción”.

De conformidad con el apartado III, de los Lineamientos para la Elaboración de Acciones Sociales 2020, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 12 de diciembre de 2019, se propone instrumentar una acción social y no un programa social. Las características del problema a resolver implican poner en marcha mecanismos y acciones nuevos por parte de “la Secretaría”. Por lo tanto, se espera que esta “Acción” sea una prueba piloto que sirva para recolectar información y experiencia para posteriormente instrumentar un programa y así garantizar un proceso *permanente* de profesionalización de las personas conductoras del servicio de Transporte de Ruta.

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

### **6.1 Población objetivo**

De acuerdo con datos de la Subsecretaría del Transporte, durante el registro de Revista Vehicular 2019, se registraron 12,812 unidades que prestan el Servicio de Transporte de Ruta. Sin embargo, hay unidades que no fueron registradas en este proceso o que carecían de elementos clave para su regularización, por lo que se está implementando un proceso actualizado de registro y regularización del Transporte de Ruta a partir de la “Estrategia de Diagnóstico para el Programa Integral para la Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo” (en adelante “Estrategia”), publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 13 de abril del 2020. Con base en las estimaciones de la Subsecretaría del Transporte a partir de los resultados preliminares de dicha “Estrategia”, se considera que, en total, hay alrededor de 15,000 unidades (quince mil) que prestan este servicio y que cumplen con condiciones básicas de regularización.

Las unidades usualmente son conducidas por entre uno y tres conductores, dependiendo del derrotero en que den servicio y los horarios establecidos. En promedio, cada unidad es conducida por 1.5 conductores, por lo que se estima que la población objetivo son 22,500 personas operadoras.

### **6.2 Población beneficiaria**

Durante el año 2020 “la Secretaría” pretende beneficiar a 15,500 personas (quince mil quinientos) operadoras de unidades que prestan el servicio de Transporte de Ruta que sean trabajadoras independientes y cumplan con los requisitos establecidos en estos lineamientos y su aviso de convocatoria.

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

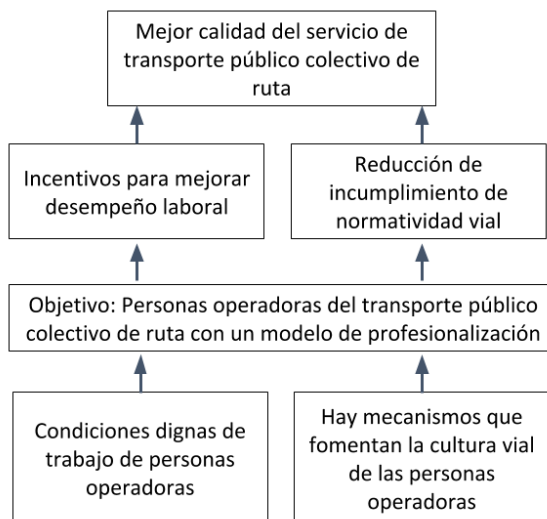
**Objetivo general.** Promover la profesionalización de las personas conductoras para contribuir a garantizar la calidad del servicio del Transporte de Ruta.

### Objetivos específicos.

A. Incorporar voluntariamente a las personas conductoras de transporte público concesionado de ruta de la Ciudad de México al régimen obligatorio del seguro social, en carácter de trabajadores independientes.

B. Promover la cultura vial por medio del proceso de supervisión y sanción al transporte concesionado.

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



## 8. METAS FÍSICAS

### 8.1 Meta institucional

8.1.1 Asegurar como trabajadores independientes en el régimen obligatorio del “IMSS” a 15,500 (quince mil quinientas) personas operadoras de Transporte de Ruta que cumplan con los requisitos de supervisión contemplados en estos lineamientos.

8.1.2. Supervisar y desarrollar un sistema de sanciones ante el incumplimiento de la normatividad vial y criterios de seguridad y la calidad del servicio de 15,500 (quince mil quinientas) personas operadoras del Transporte de Ruta.

## 9. PRESUPUESTO.

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

El costo por los primeros cuatro meses de aseguramiento ante el “IMSS”, para 15,500 operadores (quince mil quinientos) será de \$64,670,030.00 (sesenta y cuatro millones, seiscientos setenta mil, treinta pesos 00/100 M.N.).

El presupuesto se ejercerá de manera bimestral hasta por las siguientes cantidades:

Periodo	Cuota por persona	Total de operadores (15,500)
Septiembre-octubre	\$2,086.13	\$32,335,015.00
Noviembre-diciembre	\$2,086.13	\$32,335,015.00
<b>Total</b>	<b>\$5,232.42</b>	<b>\$64,670,030.00</b>



## 10. TEMPORALIDAD

La “Acción” iniciará su operación a partir del 03 de agosto de 2020, por lo que los beneficiarios inscritos durante el primer mes podrán recibir el aseguramiento a partir de septiembre y la operación de “la Acción” se mantendrá vigente hasta el 31 de diciembre de 2020.

## 11. REQUISITOS DE ACCESO

Para la inscripción a la Acción es requisito indispensable que los solicitantes estén registrados por un concesionario como persona operadora en la Estrategia. Además, los solicitantes deberán ser operadores de un vehículo amparado bajo una concesión registrada durante la Estrategia, en la que el concesionario cumpla con el criterio de ostentar la titularidad o posesión de la concesión y la propiedad de las unidades amparadas y, por tanto, haya recibido por parte de “la Secretaría” una “Constancia para la entrega del bono de combustible del Programa integral para la regularización y mejoramiento del servicio de transporte de pasajeros público colectivo de la Ciudad de México”. La concesión y el vehículo que ésta ampare no deberán ubicarse en ninguno de los siguientes supuestos:

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

Los solicitantes que cumplan con estos requisitos podrán solicitar su inscripción a la “Acción” vía internet mediante un enlace electrónico habilitado para tal propósito en la página de “la Secretaría”. En caso de que ésta cumpla con los requisitos enumerados en la presente sección, personal de la Dirección de Operación y Licencias en Transporte de Ruta y Especializado de la Secretaría (en adelante “Personal”) enviará un correo electrónico al solicitante informando que podrá agendar una cita para acudir al módulo indicado a firmar su Carta Compromiso (en adelante “Carta”) y el Aviso de Privacidad. En caso contrario, el “Personal” enviará un correo electrónico al solicitante indicando las deficiencias que deberá subsanar para poder agendar una cita.

Adicionalmente, los solicitantes deberán proporcionar la siguiente información:

- a. Nombre completo;
- b. Edad;
- c. Sexo;
- d. Lugar y fecha de nacimiento;
- e. Domicilio;
- f. Número de teléfono;
- g. Correo electrónico;
- h. Clave Única de Registro de Población (CURP);
- i. Número de licencia de conducir tipo C, que deberá estar vigente y a nombre del solicitante;
- j. Número de matrícula (placas) de la(s) unidad(es) que conduce;
- k. Número de seguridad social, en su caso;
- l. Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- m. Pertenencia étnica; y,
- n. Grado máximo de estudios.

La convocatoria de inscripción a la Acción quedará abierta hasta el 15 de octubre de 2020.

## 12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Para el ejercicio fiscal 2020 la “Acción” cuenta con recursos para asegurar a un máximo de 15,500 solicitantes (quince mil quinientos). El “FIFINTRA” cubrirá la cuota de aseguramiento ante el “IMSS” de todas las personas operadoras que cumplan con los requisitos de acceso. Si la demanda de solicitudes excede a la población beneficiaria, la inscripción a la “Acción” priorizará a las personas operadoras de unidades del servicio de Transporte de Ruta que primero hayan solicitado una cita para llevar a cabo la inscripción a la Acción.

## 13. OPERACIÓN

Los solicitantes que cumplan con los requisitos de acceso y agenden una cita en el módulo indicado vía correo electrónico deberán acudir en la fecha y horario elegido con su licencia para conducir tipo C original y vigente para firmar el Aviso de Privacidad y “la Carta”, comprometiéndose de manera enunciativa más no limitativa a:

- a. Acreditar 40 horas de trabajo semanales;
- b. Confirmar que son trabajadores independientes no asalariados, y que no guardan relación laboral alguna con “la Secretaría”;
- c. Confirmar que no son beneficiarios o derechohabientes de algún servicio de seguridad social;
- d. Confirmar su comprensión y aceptación de las causales de suspensión de la Acción; y,
- e. Confirmar su comprensión y aceptación del monitoreo bimestral que realizará “la Secretaría”.

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

Los solicitantes que completen este procedimiento serán inscritos por “la Secretaría”, sin costo alguno para ellos o sus asegurados, al “IMSS” en la modalidad de Incorporación Voluntaria al Régimen Obligatorio para trabajadores independientes del medio urbano de conformidad con los numerales 4.1 y 7 de las "DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL PARA LA APLICACIÓN DEL ESTÍMULO FISCAL AL PAGO DE LAS CUOTAS OBRERO PATRONALES AL SEGURO SOCIAL, DE CONFORMIDAD CON EL "DECRETO POR EL QUE SE OTORGAN ESTÍMULOS PARA PROMOVER LA INCORPORACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL", PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL 8 DE ABRIL DE 2014". Esta modalidad ofrece los siguientes beneficios:

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

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

## 14. MONITOREO Y CAUSALES DE SUSPENSIÓN DE LA ACCIÓN

“La Secretaría” realizará un monitoreo bimestral de la actividad laboral de los solicitantes mediante dispositivos tecnológicos. Se entenderá que los solicitantes deberán someterse obligatoriamente a esta supervisión desde el momento que inicia su incorporación en “la Acción”. Además, para ser beneficiarios de la “Acción”, será necesario que los concesionarios de las unidades que operan integren todos los dispositivos tecnológicos necesarios para el proceso de monitoreo en los

tiempos determinados y conforme lo defina “la Secretaría”, con base en los recursos destinados para este fin (GPS, código QR, entre otros posibles).

Derivado del monitoreo bimestral, el Solicitante será suspendido de “la Acción” cuando se detecte que él o el concesionario para el que trabaja incurre en alguno de los siguientes supuestos:

- a. Reporta menos horas de trabajo de las establecidas (40 semanales) de acuerdo con lo comprobado mediante el programa de Monitoreo;
- b. No cuenta con una licencia para conducir tipo C vigente;
- c. El concesionario no ha incorporado dentro de la unidad los dispositivos tecnológicos necesarios para el proceso de monitoreo;
- d. El concesionario no ha cumplido con el proceso del Programa de Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo establecido en el Convenio de adhesión a la acción social Subsidio a combustibles para el Transporte de Pasajeros Público Concesionado Colectivo clasificado como Rutas y Corredores, 2020;
- e. No se encuentra asociado a ninguna placa de Transporte de Ruta validada dentro de la Estrategia; y,
- f. El proceso de monitoreo indica que ha realizado acciones que: infringen los lineamientos para la calidad de la prestación del servicio establecidos por “la Secretaría”, ponen en riesgo la seguridad de las personas usuarias, afectan su dignidad física o psicológica, se ha resuelto por autoridad competente que ha cometido actos de acoso o abuso sexual, discriminación y/o la limitación de principios de accesibilidad universal e inclusión dentro del sistema de transporte que opera.

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

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

Contarán como horas de trabajo las reportadas semanalmente en la aplicación móvil “MiRuta”. Estas horas tendrán que haber sido laboradas en una unidad con número de placa registrado por el solicitante al momento de su inscripción a “la Acción”, y que se encuentre en circulación (no contarán las horas registradas en una unidad detenida). De cada mes se descartará la semana con menos horas trabajadas contemplando posibles imprevistos ajenos a las personas conductoras que les impida cumplir con 40 horas promedio por semana, por ejemplo, si la unidad requiere servicio de mantenimiento o reparación. Los solicitantes deberán usar la aplicación MiRuta para ingresar el número de placa de la unidad, ya sea manualmente y/o en caso de contar con la tecnología disponible en su unidad deberán escanear el código QR instalado en la unidad, y de esta forma registrar el inicio y final de sus jornadas de trabajo. La captura del número de placa o del código QR debe hacerse en un lapso no mayor a 30 minutos antes y después de que la unidad se encuentre en movimiento (del turno).

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

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

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

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

#### **15. DIFUSIÓN**

“La Secretaría” publicará en la Gaceta de la Ciudad de México el Aviso por el que se da a conocer los Lineamientos de Operación de la Acción. Adicionalmente, “la Secretaría” difundirá “la Acción” mediante el siguiente enlace electrónico: <https://semovi.cdmx.gob.mx/> y por medio de sus plataformas digitales.

#### **16. PADRÓN DE BENEFICIARIOS**

El registro de los sujetos de aseguramiento al seguro social será almacenado por “la Secretaría” y el “FIFINTRA”. El padrón se conformará con la información proporcionada por cada conductor, conteniendo la información mínima señalada en la normativa correspondiente (Nombre completo; lugar y fecha de nacimiento; sexo; edad; pertenencia étnica; grado máximo de estudios; domicilio; ocupación; y Clave Única de Registro de Población).

La “Acción” estará sujeta al Sistema de Protección de Datos Personales del “FIFINTRA”, y toda la documentación por medio de la cual se requiera información a los solicitantes llevará el Aviso de Privacidad correspondiente.

#### **17. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD**

De acuerdo con la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal y su Reglamento, la persona que considere que fue injustificadamente excluida 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) de conformidad con los artículos 72 y 73 del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social del Distrito Federal.

## 18. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Nivel	Objetivos	Indicadores	Fórmula de cálculo	Unidad de medida	Tipo/dimensión/frecuencia	Meta	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Contribuir a mejorar la calidad del Servicio de Transporte de Ruta mediante la profesionalización de los operadores	Disminución de infracciones por beneficiario	(Promedio de infracciones por beneficiario durante los meses de agosto-septiembre / promedio de infracciones durante los meses de octubre-diciembre)	Infracciones	Estratégico/Eficacia/Anual	X>1.05	Padrón de supervisión	La Acción se mantiene con recursos suficientes hasta alcanzar a la totalidad de los operadores. Los concesionarios tienen incentivos para registrar a sus operadores
Propósito	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta se profesionalizan	Número de operadores inscritos en la Acción sin interrupciones	Operadores inscritos en la Acción que no fueron suspendidos/ total de operadores inscritos	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta	Estratégico/eficacia/anual	0.8	Padrón de horas trabajadas por operador y padrón de sanciones	Disminuye la rotación de operadores lo que permite una supervisión continua de su operación. Los concesionarios tienen incentivos para registrar a sus operadores
Componente 1	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta con acceso a aseguramiento del "IMSS"	Porcentaje de Operadores del Servicio de Transporte de Ruta que solicitan acceso a la Acción y que cumplen con los requisitos y son afiliados al "IMSS"	(Número de operadores del Servicio de Transporte de Ruta que solicitan acceso a la "Acción" y que cumplen con los requisitos/ Número de operadores del Transporte de Ruta afiliados al "IMSS") * 100	Operadores del Servicio de Transporte de Ruta	Gestión/eficiencia/semestral	1	Padrón de operadores inscritos al "IMSS" y Padrón de supervisión	Los concesionarios dan de alta a sus operadores en el registro y estos cumplen con los requisitos de supervisión. Los operadores tienen incentivos para mejorar la calidad del servicio
Actividad 1.1	Publicación de Aviso de Convocatoria la Acción.	Número de convocatorias publicadas	Número de convocatorias publicadas	Convocatorias	Gestión/eficiencia/semestral	Un Aviso de Convocatoria publicado	Publicación de la Convocatoria en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México	No hay suspensión de términos
Actividad 1.2	Recepción de solicitudes de inscripción a la Acción.	Porcentaje de solicitudes atendidas	(Número de solicitudes recibidas / Número de solicitudes atendidas) * 100	Solicitudes	Gestión/eficiencia/semestral	1	Solicitudes atendidas por el área a cargo de recibir y validar las solicitudes	Las condiciones de seguridad sanitaria permiten llevar a cabo la entrega y recepción de solicitudes. Los Concesionarios se enteran de la convocatoria y desean inscribir a sus operadores
Actividad 1.3	Inscripción al "IMSS" de operadores	Porcentaje de Operadores inscritos dados de alta en el "IMSS"	Número de Operadores inscritos / Número de Operadores dados de alta en el "IMSS"	Operadores	Gestión/eficiencia/semestral	0.8	Inscripción al "IMSS"	Los operadores entregan documento que avale inscripción al "IMSS"
Actividad 1.4	Conformación y entrega del padrón de beneficiarios al "IMSS"	Padrón entregado al "IMSS" bimestralmente	Número de padrones entregados al "IMSS"	Padrón	Gestión/eficiencia/semestral	3	Padrón de beneficiarios	El área encargada de la supervisión entrega el padrón en tiempo y forma
Componente 2	Operadores del Transporte de Ruta supervisados	Porcentaje de beneficiarios dados de baja cuando incumplan requisitos de supervisión	(Número de beneficiarios que se dan de baja/ total de beneficiarios que incurren en alguna causal de suspensión) * 100	Operadores dados de baja	Gestión/eficiencia/semestral	1	Padrón de supervisión	La ADIP comparte con SEMOVI los registros de horas trabajadas y sanciones de manera oportuna. El sistema de supervisión funciona correctamente, y

								las sanciones son aplicadas
Actividad 2.1	Registro y seguimiento de horas laboradas por operadores	Promedio de horas laboradas por operador	Suma de las horas trabajadas por operador por semana/20 semanas (agosto - diciembre)	Horas laboradas por operadores	Gestión/eficiencia/semestral	40 hrs por semana	Padrón de horas trabajadas	Los QR se instalan en las unidades que manejan los operadores. Los operadores hacen check-in y check out de manera sistemática
Actividad 2.2	Supervisión de la operación de los beneficiarios	Porcentaje de beneficiarios que pierden su licencia cuando incurrir en causales de revocación	(Número de beneficiarios que incurrir en alguna causal de revocación de licencia / número de beneficiarios que pierden su licencia) * 100	Beneficiarios que pierden licencia	Gestión/eficiencia/semestral	1	Padrón de sanciones	Se retiran las licencias de los conductores cuando estos pierden sus 12 puntos. La ADIP comparte con SEMOVI los registros de supervisión y sanciones de manera oportuna
Actividad 2.3	Conformación y entrega del padrón de operadores que cumplieron con reglas de supervisión	Padrón de operadores que cumplieron con reglas actualizado	Número de padrones de supervisión elaborados	Padrón de supervisión	Gestión/eficiencia/semestral	3	Padrón de horas trabajadas por operador y padrón de sanciones	Ambos padrones se conforman a tiempo

### TRANSITORIOS

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

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

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

**En la Ciudad de México, a 29 de julio de 2020**

**ANDRÉS LAJOUS LOAEZA**

(Firma)

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