



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

15 DE SEPTIEMBRE DE 2020

No. 431

Í N D I C E

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Jefatura de Gobierno

Junta de Asistencia Privada

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde podrá consultarse el Aviso por el que se da a conocer el Acuerdo por el que se crea el sistema de datos personales, “Apoyo y Fomento a las Instituciones de Asistencia Privada que así lo requieran, a través de la provisión de perfiles de recursos humanos, para la realización de sus actividades sustantivas” 4

Secretaría de Movilidad

- ◆ Aviso por el que se establece el procedimiento denominado, Revista Vehicular correspondiente al año 2020, que consiste en la revisión documental, la inspección físico-mecánica y equipamiento auxiliar de las unidades que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo de la Ciudad de México, en la modalidad de Corredores 5
- ◆ Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos de Operación de la acción social, “Primer programa de sustitución de vehículos que cuentan con 10 o más años de antigüedad, que prestan el servicio de transporte de pasajeros público colectivo concesionado clasificado como Ruta, 2020” 11
- ◆ Aviso por el que se da a conocer el listado de conceptos, cuotas y tarifas autorizadas que aplicarán durante la vigencia de las Reglas para la autorización, control y manejo de ingresos de aplicación automática 27

Continúa en la Pág. 2

Índice

Viene de la Pág. 1

Consejería Jurídica y de Servicios Legales

- ◆ Aviso por el cual se hace de conocimiento el cambio de domicilio de la Notaría 39 de la Ciudad de México, a cargo del Licenciado Mauricio Gálvez Muñoz 28

Alcaldía en Azcapotzalco

- ◆ Aviso por el cual se dan a conocer las modificaciones a los Lineamientos de Operación de la acción social denominada “Comedores Comunitarios Azcapotzalco (apoyo alimenticio a población en condiciones de vulnerabilidad)”, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, de fecha 23 de junio de 2020 29
- ◆ Aviso por el cual se dan a conocer las modificaciones a los Lineamientos de Operación de la acción social denominada “Prepa para Todos”, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, de fecha 07 de abril de 2020 34

Alcaldía en Coyoacán

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultada la Evaluación Interna, correspondiente a los programa sociales 2019 38

Fiscalía General de Justicia

- ◆ Aviso FGJCDMX/30/2020 por el que se da a conocer el enlace electrónico donde puede ser consultado el Acuerdo FGJCDMX/27/2020 por el que se ofrece recompensa a quien o a quienes proporcionen información veraz y útil, que coadyuve eficaz, eficiente, efectiva y oportunamente a la localización de Noemí Elizabeth Ramírez Nería y para la identificación y puesta a disposición de la persona o personas responsables de su secuestro 39

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

- ◆ **Secretaría de Inclusión y Bienestar Social.**- Licitación Pública Nacional, número LPN-SIBISO-007-2020.- Convocatoria No: 005/2020.- Servicio Integral para la Dispersión de Recursos en Tarjetas con o sin chip y/o banda magnética del Apoyo Emergente COVID-19 40
- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.**- Licitación Pública Nacional, número DGSUS/LPN/032/2020.- Convocatoria 014.- Contratación de obra pública en la modalidad de precios unitarios por unidad de concepto de trabajo terminado para llevar a cabo el mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura urbana para senderos seguros para peatones 42
- ◆ **Secretaría de Obras y Servicios.**- Licitación Pública Nacional, número 909005989-DGCOP-L-091-2020.- Convocatoria Número 091.- Contratación de la 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 Nicolás Totolapan” 45
- ◆ **Edictos (2)** 47
- ◆ **Aviso** 50



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

DÉCIMO CUARTO. De conformidad con el artículo 32, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, las manifestaciones, informes o declaraciones rendidas por los interesados a la autoridad competente, así como los documentos aportados, se presumirán ciertos, salvo prueba en contrario, y estarán sujetos en todo momento a la verificación de la autoridad competente, y en su caso, se iniciará el procedimiento administrativo correspondiente.

DÉCIMO QUINTO. Todas las personas involucradas en el procedimiento para la realización de la revista vehicular, tienen prohibido recibir cualquier tipo de dádivas por el servicio prestado, ya que tales acciones constituyen faltas administrativas y/o delitos. Por lo que se solicita que todo acto de corrupción sea denunciado en el sitio <http://www.anticorrupcion.cdmx.gob.mx>, o ante la autoridad competente.

TRANSITORIOS

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

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

TERCERO. - En todo lo no previsto en el presente Aviso se estará a lo dispuesto por la Secretaría de Movilidad.

Dado en la Ciudad de México, a 07 de septiembre de 2020.

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

(Firma)

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA

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

CONSIDERANDO

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

Que de conformidad con el artículo 12 fracciones I, VI y XLI, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la Secretaría 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 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 de Movilidad de la Ciudad de México podrá auxiliarse del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

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

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

Que en la Séptima Sesión Extraordinaria celebrada el 16 de julio de 2020, el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público aprobó el presente Aviso y ordenó su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Que la provisión de un servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado más eficiente, seguro y con accesibilidad universal, tal como es el brindado con unidades nuevas que cumplen con las normas técnicas vigentes emitidas por la Secretaría de Movilidad, es esencial para permitir los desplazamientos seguros y evitar aglomeraciones en el espacio público, reduciendo el riesgo de contagio del Covid-19.

Que con el objeto de garantizar la calidad y asegurar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México en conjunto con el Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, con fundamento en sus atribuciones y las demás disposiciones normativas aplicables, han tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “PRIMER PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE VEHÍCULOS QUE CUENTAN CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD, QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA, 2020”.

1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL: Primer Programa de Sustitución de Vehículos que Cuentan con 10 o Más Años de Antigüedad, que Prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado Clasificado como Ruta, 2020, (“Acción”).

2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL: Apoyo económico para adquisición de autobuses nuevos que prestarán el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta.

3. ENTIDADES RESPONSABLES:

A. El Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público (FIFINTRA), por medio de su Comité Técnico aportará los recursos para financiar los apoyos económicos para la sustitución de autobuses, entregados por medio de la “Acción”.

B. La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, por medio de la Dirección General de Registro Público del Transporte, será responsable de la gestión operativa de la “Acción”.

4. DIAGNÓSTICO

4.1 Antecedentes

Desde 2001, el FIFINTRA ha implementado múltiples Programas de Sustitución de unidades (vehículos automotores) que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la Ciudad de México, con el objetivo de impulsar la renovación del parque vehicular que presta este servicio mediante la entrega de apoyos económicos que fomenten la sustitución de microbuses y autobuses obsoletos, por autobuses nuevos.

Sin embargo, al inicio de esta administración 2018-2024, la Secretaría de Movilidad se propuso analizar los resultados y la operación del FIFINTRA para mejorar su desempeño ante la prevalencia de un parque vehicular de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado mayoritariamente obsoleto. Esto implicó hacer una revisión profunda de los Programas de Sustitución anteriores y reorientar los esfuerzos para retomar las actividades con legalidad y transparencia. Este ejercicio permitió identificar áreas de oportunidad relacionadas con la lógica de los programas, así como con la entrega de apoyos de años anteriores.

Con base en esto, y tomando en consideración el incremento en el precio de las unidades que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, el “Programa de Sustitución, 2019” entregó, por primera vez desde la creación del FIFINTRA, un bono mayor a \$100,000.00 (cien mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada; el apoyo económico fue de \$350,000.00 (trescientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.), lo que equivale a alrededor de 20% del costo de las unidades nuevas.

Asimismo, el “Programa de Sustitución, 2019” se planteó como una convocatoria abierta a cualquier concesionario de Transporte de Pasajeros Público Colectivo clasificado como Ruta que pudiera cumplir con los requisitos de acceso, lo que permitió que el apoyo económico fuera solicitado por concesionarios de múltiples rutas que anteriormente no habían podido hacerlo; se recibieron 245 solicitudes de las rutas 1, 4, 10, 14, 31, 35, 41, 47, 50, 59, 88, 99, 114, lo que equivale a 10% del total de 103 organizaciones de rutas registradas en la Ciudad de México.

Del total de solicitudes, únicamente 92 (37.5%) cumplieron con los requisitos documentales solicitados para poder ser beneficiario del “Programa de Sustitución, 2019”, lo que permitió identificar un serio problema de regularización documental de las unidades que prestan este servicio. Entre las principales causas para no poder ser considerado como potencial beneficiario del apoyo se encontraron: falta de información en el sistema del Registro Público del Transporte; datos inconsistentes entre la información en el sistema y los documentos probatorios de la titularidad de la concesión o de la propiedad de la unidad; incapacidad para sustentar la titularidad de la concesión o la propiedad de la unidad; alteración de documentación; y, ausencia de documentación en original.

Además, a pesar de que estos 92 expedientes cumplieron con la revisión y validación documental, únicamente 63 lograron completar el proceso de chatarrización y sustitución de sus unidades obsoletas. Esto se debió a que, a pesar del aumento en el monto del apoyo económico, los concesionarios tuvieron dificultades para conseguir acceso a financiamiento, por lo que alrededor de 30% de los solicitantes aprobados no lograron ni asegurar el financiamiento, ni concluir el “Programa de Sustitución, 2019”.

Otra de las dificultades para completar el proceso de chatarrización y sustitución fue la temporalidad de la entrega del apoyo económico. Dado que los apoyos económicos fueron entregados después de chatarrizar las unidades, los concesionarios se vieron ante la disyuntiva de: (1) dejar de prestar el servicio durante un periodo que podía extenderse por meses, entre la recepción del apoyo económico, con el cual se pagaría el enganche de las unidades nuevas, y la recepción de éstas; o (2) no suspender el servicio y, por tanto, rechazar el apoyo económico. En este sentido, se identificó que el apoyo económico puede tener mayor utilidad si se utiliza para concretar el acceso a financiamiento y, con ello, hacer más expedita la fabricación y entrega oportuna de las unidades, sin obligar a los beneficiarios a suspender el servicio.

Asimismo, dentro de los diversos aprendizajes obtenidos con el “Programa de Sustitución, 2019” se identificó que los concesionarios necesitan apoyos económicos más generosos para poder llevar a cabo la sustitución de sus unidades con solvencia financiera y que, aunque el bono de chatarrización es fundamental para poder llevar a cabo la sustitución de unidades, también es fundamental que los concesionarios puedan obtener acceso a financiamiento favorable y seguro. Por último, se detectó que es ineficiente hacer la entrega del apoyo económico hasta después de la chatarrización de las unidades obsoletas, porque dificulta la concreción de los créditos y retrasa la adquisición de las unidades nuevas.

4.2 Problema o necesidad que atiende la “Acción”

Actualmente, alrededor de 80% de las unidades de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta (“Transporte de Ruta”) tienen 10 o más años y, por tanto, han concluido su vida útil. Esto significa que la mayor parte del parque vehicular que presta este servicio lo hace en condiciones poco fiables e, incluso, inseguras. De acuerdo con el “Primer Reporte Trimestral 2020 Hechos de Tránsito 2020” publicado por la “Secretaría” en su página web, durante los operativos de verificación de las condiciones físico-mecánicas necesarias para salvaguardar la integridad física de los usuarios, de 292 unidades revisadas, 129 resultaron suspendidas o remitidas a depósito vehicular. Al respecto, en comparación con el mismo periodo de 2019, se registró una disminución de 12.2% en los hechos de tránsito con transporte público involucrado, con lo que se infiere que el retiro de unidades que no cuentan con las características adecuadas, puede contribuir en la reducción de hechos de tránsito.

Además, debido al rezago tecnológico, las unidades obsoletas son altamente contaminantes, por su uso ineficiente de combustibles y la emisión de gases que contribuyen al cambio climático (gases de efecto invernadero) y que son dañinos para la salud (contaminantes criterio). En la Tabla 1 se muestra un comparativo de emisiones de g CO₂ / km-pasajero (gramos de CO₂ emitidos por pasajero y por kilómetro), entre las unidades obsoletas y las nuevas.

Tabla 1. Comparativo de emisiones de CO₂ en unidades obsoletas y nuevas.

	Unidades obsoletas	Unidades nuevas
g CO ₂ / km-pasajero	28.2 o más	21 o menos

Elaboración propia con datos del Inventario de Emisiones de la Ciudad de México, 2016; Metrobús; y el Poder del Consumidor, “Corredores de Transporte Público: una acción para la reducir CO₂ dentro de la ZMVM”.

Aunado a lo anterior, desde la perspectiva de los concesionarios que prestan el servicio de “Transporte de Ruta” (“Concesionarios”), las unidades obsoletas tienen altos costos de operación y mantenimiento, debido a averías más continuas y uso poco eficiente de combustible.

La importancia 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 Pasajeros Público Colectivo Concesionado. Este tipo de transporte brinda servicio a más de seis millones de usuarios por lo que el estado que guardan las unidades que lo prestan tiene un impacto, directo e indirecto, sobre la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México.

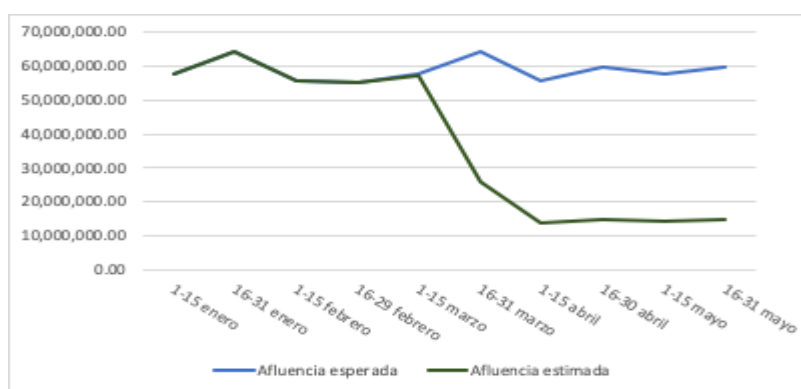
Si bien es cierto que un parque vehicular obsoleto también afecta a los propios “Concesionarios”, en términos de costos de operación y de mantenimiento, estos no sustituyen sus unidades una vez que han concluido su vida útil por unidades nuevas (“Sustitución”) debido a que el costo total de la “Sustitución” ejerce presiones fuertes sobre sus finanzas e incluso puede llegar a superar su capacidad de pago. Por un lado, esto se debe a que no tienen ingresos suficientes y/o regulares y, por el otro, a que tienen dificultades para acceder a financiamiento por ser considerados sujetos de crédito de alto riesgo.

De acuerdo con datos recabados por la “Secretaría”, en enero y febrero de 2020, el ingreso mensual por la prestación del servicio correspondiente a cada unidad se encontraba en un rango de \$41,000.00 (cuarenta y un mil pesos 00/100 M.N.) a \$85,000.00 (ochenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) A estos ingresos es necesario descontar el costo de operación por unidad, el cual ronda entre \$30,000.00 (treinta mil pesos 00/100 M.N.) y \$64,000.00 (sesenta y cuatro mil pesos 00/100 M.N.) mensuales. Estas cifras dependen del tipo de unidad (vagoneta, microbús, bus corto, medio o largo), el nivel y tipo de combustible consumido, las condiciones del derrotero en el que prestan el servicio (y por ende la demanda que cubre dicho derrotero), las reparaciones que requieran las unidades y, por supuesto, la antigüedad de la unidad. Considerando estos elementos, se estima que alrededor de 70% de sus ingresos se destina a cubrir los costos de operación y mantenimiento, dejando aproximadamente 30% como ganancia disponible para la manutención de sus hogares y otros gastos a cubrir.

Mientras tanto, el precio promedio de una unidad adecuada para la prestación del servicio, tipo autobús corto, ronda \$1,750,000.00 (un millón, setecientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) de contado, por lo que resulta inviable una “Sustitución” en la que los “Concesionarios” paguen la unidad en una exhibición. La única opción viable de los “Concesionarios” para llevar a cabo la “Sustitución” es hacerlo contratando financiamiento. Esto implica pagar alrededor de 60 mensualidades de entre \$35,000.00 (treinta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) y \$40,000.00 (cuarenta mil pesos 00/100 M.N.) cada una, considerando una tasa de interés de entre 18 y 23%, dependiendo de las condiciones en que los “Concesionarios” contraten el crédito para el financiamiento de la “Sustitución”.

Los “Concesionarios” usualmente no cuentan con acceso a plazos y tasas favorables de financiamiento debido a que las instituciones financieras suelen considerarlos sujetos de crédito de alto riesgo, porque no tienen ni ingresos fijos, ni historial crediticio, ni registros contables que permitan comprobar la rentabilidad de su negocio. Aunado a esto, como consecuencia de la contingencia sanitaria provocada por el COVID-19, la demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado ha disminuido alrededor de 70%. Por ejemplo, de acuerdo con estimaciones de la “Secretaría”, para la segunda quincena de mayo, se estima que únicamente se llevaron a cabo poco menos de 15 millones de viajes, lo cual representa una caída de 75% de la demanda del servicio.

Figura 1. Afluencia esperada, y afluencia estimada durante enero, febrero, marzo, abril y mayo de 2020.



Elaboración propia con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

Lo anterior, implica repercusiones evidentes sobre los ingresos de los “Concesionarios”, quienes tienen dificultades para demostrar la capacidad de pago necesaria para adquirir financiamiento. Un aproximado de la disminución del ingreso del Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado se muestra en la Tabla 2.

Tabla 2. Disminución del ingreso del Transporte Público Concesionado en marzo, abril y mayo de 2020.

Periodo	Pérdidas estimadas por COVID-19
1-15 marzo	-\$3,469,311.00
16-31 marzo	-\$231,779,908.80
1-15 abril	-\$251,063,361
16-30 abril	-\$269,333,334
1-15 mayo	-\$260,198,347.50
16-31 mayo	-\$269,333,334
Total	-\$1,285,177,596.30

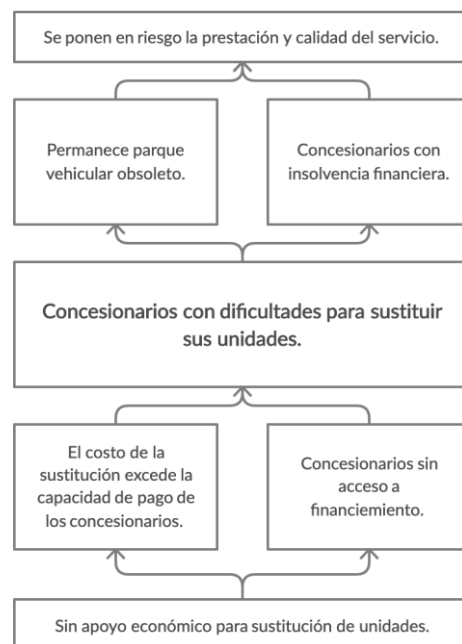
El contexto mostrado da cuenta de las dificultades financieras que los “Concesionarios” enfrentan para llevar a cabo la “Sustitución”, lo que en última instancia genera un círculo vicioso que dificulta su acceso a servicios de financiamiento y contribuye a que éste, si se adquiere, tenga tasas de interés más altas y con plazos de pagos menores. En el “Programa de Sustitución, 2019”, alrededor de 30% de los solicitantes cuyos expedientes fueron aprobados no lograron asegurar financiamiento, a pesar de contar con la aprobación del apoyo económico.

Cuando los “Concesionarios” son incapaces de asumir los costos de la “Sustitución” de sus unidades, o no tienen incentivos para hacerlo, persiste el envejecimiento del parque vehicular y, por ende, la prestación del servicio en condiciones deficientes que afectan al usuario.

En los casos en los que se lleva a cabo la “Sustitución” por medio de servicios de financiamiento con tasas altas y plazos reducidos, se incrementa el riesgo de que los “Concesionarios” adquieran una deuda que los orille a recortar sus costos de operación (reduciendo la frecuencia del servicio o descuidando el mantenimiento de sus unidades) o, en el peor de los casos, que caigan en moratoria y pierdan las unidades recién adquiridas por incumplimiento de pagos.

En resumen, el hecho de que los “Concesionarios” no cuenten con los recursos suficientes o el financiamiento necesario y adecuado para llevar a cabo la “Sustitución” de sus unidades en un contexto de certidumbre financiera, puede tener consecuencias, tales como el envejecimiento del parque vehicular y la insolvencia financiera de los “Concesionarios”, lo que en última instancia repercute en la mala calidad del servicio y en poner en riesgo su prestación.

Figura 1. Árbol de problemas de la Acción



5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Considerando lo anterior y la necesidad de renovar el parque vehicular que presta el servicio de “Transporte de Ruta”, esta “Acción” pretende atenuar las dificultades financieras que supone la “Sustitución” para los “Concesionarios”, y así, impulsar la renovación del parque vehicular que presta este servicio, asegurar la solvencia financiera de los concesionarios que llevan a cabo la “Sustitución”, y en última instancia, mejorar y garantizar la calidad de la prestación de este servicio.

Por tanto, esta “Acción” busca apoyar a los “Concesionarios” en dos sentidos: primero, a reducir el impacto de la “Sustitución” sobre su economía, al disminuir los costos de adquisición de una unidad nueva y, segundo, a ampliar sus oportunidades de acceso a financiamiento bajo mejores condiciones.

En este sentido, la “Acción” prevé la entrega de un apoyo económico de \$475,000.00 (cuatrocientos setenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada y sustituida que cumpla con los lineamientos técnicos establecidos por la “Secretaría”. Aquellos concesionarios que deseen chatarrizar más de una unidad, podrán, si así lo desean, acumular varios apoyos económicos para la adquisición de una unidad nueva; hasta dos apoyos para la compra de un autobús corto, con capacidad para menos de 60 pasajeros; y hasta tres apoyos para autobuses con capacidad para más de 60 pasajeros.

Este apoyo, 26% mayor al del año pasado, individual o acumulado, se entregará por concepto de enganche a las instituciones financieras o empresas armadoras que los “Concesionarios” elijan para adquirir sus unidades nuevas. El apoyo se entregará previo a la chatarrización de las unidades obsoletas, de tal manera que los “Concesionarios” puedan concretar su crédito antes de iniciar el proceso de destrucción de unidades. Este apoyo económico, así como la posibilidad de acumularlos, implica que el monto restante a pagar por las unidades nuevas sea más asequible para los “Concesionarios”, y que las mensualidades del financiamiento sean menores.

El monto del apoyo económico fue determinado con base en un análisis financiero elaborado por la Dirección General de Coordinación de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos en la “Secretaría”, a raíz del cual se determinó el monto de \$475,000.00 por unidad chatarrizada para que los “Concesionarios” pudiesen llevar a cabo la “Sustitución”, reduciendo el riesgo de caer en déficit tanto a partir del monto definido.

En la Tabla 3. se muestra un comparativo aproximado de las primas mensuales promedio y el costo total que deberán pagar los “Concesionarios” por la adquisición de las unidades nuevas, de tipo autobús corto, \$1,750,000.00 (un millón setecientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) valor factura, con un apoyo económico de la Acción, equivalente a \$475,000.00 (cuatrocientos setenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) y sin él. Como se muestra en la tabla, el acceso al financiamiento con un apoyo de la “Acción”, puede ahorrar a los “Concesionarios” (contemplando una tasa de interés de 18% o menor), hasta alrededor de \$900,000.00 (novecientos mil pesos 00/100 M.N.).

Tabla 3. Comparativo aproximado de las primas mensuales y el costo total que los “Concesionarios” deberán pagar por la adquisición de un autobús corto de \$1,750,000.00 pesos valor factura, con un apoyo económico de la “Acción” y sin él.

	Tasa de interés	Enganche (% del precio de la unidad)	Proyección de las cuotas mensuales a cubrir por el financiamiento de la unidad nueva	Costo total de la “Sustitución” para los Concesionarios	Ahorro
Monto sin apoyos de la “Acción” (60 plazos)	23%	10%	\$45,224	\$2,888,440	\$0
		15%	\$42,712	\$2,825,220	\$63,220
	18%	10%	\$40,850	\$2,626,000	\$262,440
		15%	\$38,581	\$2,577,360	\$311,080
Monto con apoyos de la “Acción” (60 plazos)	23%	27%	\$36,606	\$2,196,360	\$692,080
	18%		\$33,066	\$1,983,960	\$904,480

Elaboración propia con datos de la Dirección General de Coordinación de Organismos Públicos y Proyectos Estratégicos, en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

La intervención gubernamental, por medio de esta “Acción”, es necesaria para reducir el costo total de la “Sustitución” y fomentar mejores condiciones de financiamiento. Con ella, se espera que los “Concesionarios” puedan acceder más fácilmente a financiamiento y en mejores condiciones, así como llevar a cabo la “Sustitución” con solvencia financiera. La implementación de esta “Acción” contribuirá a la renovación del parque vehicular del “Transporte de Ruta” con autobuses nuevos, de accesibilidad universal, menos contaminantes, más seguros y amplios; así como a asegurar la solvencia financiera de los “Concesionarios”, por lo que, en última instancia, la “Acción” contribuirá a garantizar la prestación y calidad del servicio brindado a las personas usuarias.

Aunado a lo anterior, en el contexto de la emergencia sanitaria del Covid-19 y las medidas de distanciamiento social correspondientes, la mejora en la provisión de este servicio con unidades nuevas, más amplias y con menos averías, contribuirá a aumentar la frecuencia de los recorridos, evitar aglomeraciones y proporcionar un servicio seguro para los usuarios.

Por las características del problema a atender y, 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, es pertinente implementar una acción social y no un programa social, puesto que es el instrumento idóneo para atender un problema puntual bajo un esquema de intervenciones periódicas de corta duración. Se trata de una intervención gubernamental precisa y de duración limitada, por medio de la cual se busca fomentar la renovación del parque vehicular mediante el otorgamiento de un apoyo económico de forma eficaz y transparente.

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

6.1. Población objetivo. Alrededor de 12,900 unidades con 10 o más años de antigüedad, asociadas a los “Concesionarios” que, a raíz de la “Estrategia de Diagnóstico para la Regularización y Mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo” (“Estrategia”), cumplan con la documentación necesaria para obtener 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 en la Ciudad de México” (“Constancia”).

La “Estrategia” corresponde a la primera de dos fases que integran el “Programa Integral para la Regularización”. La segunda fase consiste en la revisión física de las unidades y la documentación digital remitida por los Concesionarios. La convocatoria a esta segunda fase será publicada y podrá implementarse una vez que se reanuden las actividades no esenciales suspendidas mediante el “Noveno Acuerdo por el que se prorroga la suspensión de los términos y plazos inherentes a los procedimientos administrativos y se levanta la suspensión de trámites y servicios a cargo de la Administración Pública y las Alcaldías de la Ciudad de México, en los términos que se señalan” publicado por la Jefatura de Gobierno en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 07 de agosto, ante la contingencia del COVID-19.

Sólo podrán ser beneficiarios de la “Acción” aquellos “Concesionarios” que hayan participado en la “Estrategia” y que se comprometan a participar en la segunda fase de acciones de regularización y mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado que al efecto se instituyan y a realizar las acciones y trámites enumerados en el Documento de Resultados de la “Estrategia”, que será anexado al Convenio de adhesión a esta “Acción” (“Convenio de adhesión”).

6.2. Población beneficiaria. Hasta noventa y dos unidades, tipo microbús o autobús, asociadas a los “Concesionarios” que, habiendo cumplido con los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos de Operación, tengan un expediente validado por la Dirección General de Registro Público del Transporte y que completen la chatarrización y sustitución de su(s) unidad(es) de conformidad con la operación prevista en este documento.

El número máximo de apoyos fue determinado con base en los resultados obtenidos en el “Programa de Sustitución, 2019”, cuando se aprobaron noventa y dos expedientes y se sustituyeron sesenta y tres unidades. Si bien, por un lado, las condiciones económicas de los “Concesionarios” se han complicado durante este año, a raíz de la caída de la demanda asociada a las medidas de distanciamiento social implementadas durante la pandemia de Covid-19 en la Ciudad de México; por otro, los apoyos económicos de esta “Acción” son más elevados que el año anterior. Por este motivo se tomó la decisión de estimar una población beneficiaria similar a la del “Programa de Sustitución, 2019”.

De conformidad con el artículo 95 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, los “Concesionarios” pueden tener hasta cinco concesiones, por lo que podrán recibir más de un apoyo económico, uno por cada unidad que sustituyan, pero nunca más de cinco en total.

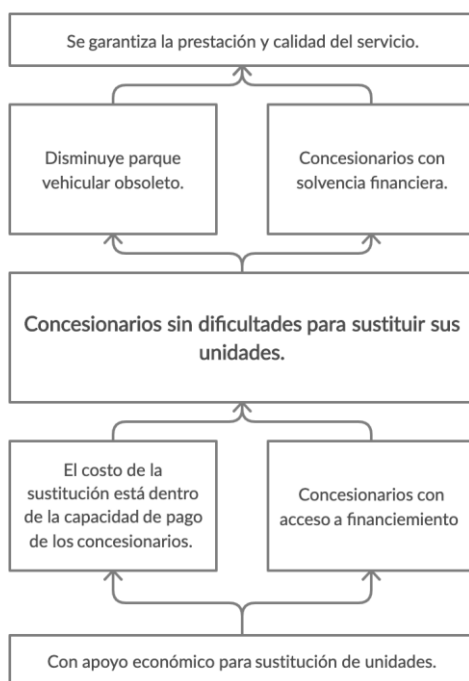
7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

7.1. Objetivo general. Garantizar la calidad de la prestación de este servicio mediante apoyos económicos a los “Concesionarios” para impulsar la renovación del parque vehicular que presta este servicio y asegurar la solvencia financiera de los concesionarios que llevan a cabo la “Sustitución”.

7.2. Objetivos específicos.

- I. Sustituir unidades con 10 o más años de antigüedad, del parque vehicular de “Transporte de Ruta”.
- II. Promover la solvencia financiera de los “Concesionarios”.
- III. Facilitar el acceso y condiciones de financiamiento para realizar la “Sustitución”.
- IV. Reducir el costo total a pagar por el “Concesionario” por las nuevas unidades que prestarán el servicio.

Figura 2. Árbol de objetivos de la “Acción”



8. METAS FÍSICAS

8.1. Meta institucional

La meta institucional es otorgar apoyos económicos de \$475,000.00 (cuatrocientos setenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad sustituida, hasta por un monto total de \$43,925,000.00 (cuarenta y tres millones, novecientos veinticinco mil pesos 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de unidades obsoletas, tipo microbús o autobús, por unidades nuevas, tipo autobús, que prestarán el servicio de “Transporte de Ruta” con los criterios de seguridad, eficiencia, accesibilidad universal y calidad, de conformidad con la norma técnica vigente para la operación del servicio en cuestión, publicada por la “Secretaría”.

9. PRESUPUESTO

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

El Comité Técnico de FIFINTRA aprobó recursos para la Acción hasta por \$43,925,000.00 (cuarenta y tres millones, novecientos veinticinco mil pesos 00/100 M.N.) para la entrega de apoyos económicos, por concepto de enganche de las unidades nuevas adquiridas por los “Concesionarios” beneficiarios, a favor de las instituciones financieras o empresas armadoras de autobuses con quienes éstos, libremente, hayan concretado el financiamiento.

10. TEMPORALIDAD

La “Acción” se implementará a partir de la publicación de estos lineamientos de operación y hasta que los “Concesionarios” beneficiarios hayan completado el trámite de Alta de sus unidades nuevas, ante la “Secretaría”.

11. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

11.1. Los “Concesionarios” cuya(s) unidad(es), tipo microbús o autobús, tengan 10 o más años de antigüedad, y que, habiendo participado en la “Estrategia”, cuenten con las condiciones necesarias para obtener una “Constancia” (siempre que la concesión y el vehículo amparados por esta no se encuentren bajo ninguno de los supuestos enlistados en el punto 12. de estos Lineamientos) podrán solicitar su inscripción de manera voluntaria a la “Acción” (“Solicitantes”), para lo cual deberán presentar la siguiente documentación en original y copia:

11.1.1. Identificación oficial vigente, con fotografía y firma del titular de la concesión o su apoderado legal, debidamente acreditado, la cual podrá consistir en cualquiera de los siguientes documentos: credencial para votar, pasaporte, cartilla del servicio militar nacional, cédula profesional o licencia para conducir.

En caso de que el titular de la concesión no pueda asistir, quien presente la solicitud deberá llevar una carta poder a su nombre firmada por el titular.

11.1.2. Solicitud de inscripción a la “Acción”, en la que los “Solicitantes”, o en su caso, su apoderado legal, debidamente acreditado, deberán proporcionar los siguientes datos generales:

- Nombre completo del concesionario;
- Número de teléfono y correo electrónico a los que desea ser contactado;
- Pertenencia étnica;
- Grado máximo de estudios;
- Tiempo de residencia en la Ciudad de México.

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

- Número y fecha de la(s) concesión(es);
- Indicar el tipo de vehículo que desea adquirir (minibús, autobús corto, o largo) con el apoyo económico;
- e,
- Indicar si desea acumular apoyos económicos (hasta dos para la adquisición de un autobús corto con capacidad menor a 60 pasajeros; hasta tres para la adquisición de un autobús largo con capacidad para más de 60 pasajeros).
- En caso de optar por la acumulación de apoyos económicos, seleccionar la concesión “principal”, a la cual será vinculada la unidad nueva.

11.1.3. De cada una de las unidades a chatarrizar, que deberán tener 10 o más años de antigüedad y ser tipo microbús o autobús:

- Haber participado en la “Estrategia” y cumplir con las condiciones previstas para obtener una “Constancia”;
- Título de concesión o permiso, original;

- Factura original de la unidad, a nombre del titular de la concesión o, en su caso, debidamente endosada a su nombre;
- Tarjeta de circulación vigente;
- Factura original del nuevo motor (en caso de cambio de este);

11.2 En caso de cumplir con los documentos enumerados, los “Solicitantes” deberá firmar una “Carta Compromiso” manifestando su conformidad con lo establecido en los presentes Lineamientos y el Aviso de Privacidad. En dicha Carta también se comprometerán a concluir el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas, así como a adquirir unidades nuevas que cumplan con lo estipulado en el AVISO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS TIPO AUTOBÚS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO EN LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA SU SUSTITUCIÓN OBLIGATORIA MEDIANTE PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO DEL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO que se publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Esta “Acción” entregará el apoyo económico a los “Concesionarios” solicitantes, cuya(s) concesión(es) y vehículo(s) estén inscritos en la “Estrategia” y cumplan con las condiciones previstas para obtener “Constancia(s)” de acuerdo con los registros documentales, tengan más de 10 años de vida útil, sean tipo microbús o autobús, y no se encuentren en ninguno de los siguientes supuestos que se enuncian de forma indicativa más no limitativa:

- 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 de la Dirección General de Registro Público del 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.

El Fideicomiso otorgará apoyos económicos a todos los “Solicitantes” que cumplan con los Requisitos de Acceso hasta agotar el presupuesto disponible para implementar esta “Acción”. En caso de que el número de “Solicitantes” que cumplen con los criterios de selección sea mayor al número de apoyos disponibles, se priorizará a aquellas unidades con mayor antigüedad, que hayan completado primero los requisitos de acceso.

13. OPERACIÓN

13.1. Los solicitantes tendrán cinco (5) días hábiles, a partir de la publicación de este aviso, para informarse sobre el apoyo económico de la “Acción” y su funcionamiento. La información al respecto será difundida por la “Secretaría”.

13.2 Los solicitantes contarán con diez (10) días hábiles para acudir a la Dirección General de Registro Público del Transporte ubicada en Calle Goethe 15, Colonia Anzures, C.P. 11590, Alcaldía Miguel Hidalgo, Ciudad de México, entre las 9:00 y 16:00 horas, y presentar físicamente la documentación solicitada en el punto 11 de este Aviso.

13.3. Antes de acudir a la Dirección General de Registro Público del Transporte, los “Solicitantes” deberán descargar y completar el formato de “Solicitud de Sustitución”; el cual podrán conseguir por medio de la siguiente liga: <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/primerprogramasustitucion>.

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

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

- Que recibirán el apoyo económico una vez que concreten su crédito y hayan firmado el “Convenio de adhesión”;
- Que adquirirán unidades nuevas que cumplan con la norma técnica vigente para la operación del servicio en cuestión, publicada por la “Secretaría”, y con las características enumeradas en el punto 11.2. de los presentes Lineamientos.
- Que, bajo protesta de decir verdad, la(s) concesión(es) se encuentra(n) libre(s) de gravámenes y no se encuentra(n) en medio de ningún tipo de proceso legal y/o administrativo;
- Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurrirán aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables;
- Que se comprometen a participar en la segunda fase de acciones de regularización y mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo que al efecto instituya la “Secretaría”.
- Que, una vez firmado el “Convenio de adhesión”, la “Secretaría” conservará su Título de Concesión hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de la(s) unidad(es) obsoleta(s), y el trámite de alta de la(s) unidad(es) nueva(s); y,
- Que están conformes con el Aviso de Privacidad.

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

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

Si la documentación es inconsistente con la información registrada ante la Dirección General de Registro Público del Transporte, ésta notificará al solicitante, haciendo referencia a los motivos por los que se determinó inválida.

13.6. Una vez que la Dirección General de Registro Público del Transporte haya validado los expedientes procedentes, estos deberán ser aprobados por el Comité Técnico del Fideicomiso. El “Personal del Registro” notificará a los “Solicitantes” por correo electrónico si su solicitud ha sido aprobada, al mismo tiempo, se les indicará el medio de comunicación y datos de contacto al que podrán enviar la información necesaria para llevar a cabo los siguientes pasos del proceso de “Sustitución”.

13.7. El “Solicitante” deberá presentarse en las oficinas de la Dirección General de Registro Público del Transporte dentro de los 5 días hábiles posteriores a la notificación electrónica para que se realice la entrega física del Certificado de Validación (“Certificado”), de conformidad con el artículo 78, fracción I, inciso d), de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México. El “Certificado” será el documento con el cual podrán acercarse a las financieras para demostrar su inscripción a la “Acción” y tramitar su crédito. En los casos en los que los concesionarios hayan optado por chatarrizar más de una unidad y acumular sus apoyos económicos, el “Certificado” indicará el tipo de unidad que podrán adquirir (dos apoyos para un autobús corto, de menos de 60 pasajeros, y tres para un autobús largo, para más de 60 pasajeros). De no presentarse a recoger este documento, no estarán en posibilidad de continuar con el proceso de chatarrización y entrega del apoyo económico.

13.8. A partir de la recepción de su “Certificado”, los “Solicitantes” tendrán 30 días hábiles para buscar y concretar su financiamiento. Deberán gestionar una Constancia de aprobación de crédito (“Constancia de crédito”), emitida por la institución financiera o empresa armadora de quien adquirirán el financiamiento para la “Sustitución”.

13.9. Al término de los 30 días hábiles, todos los “Solicitantes” deberán presentarse a la firma del “Convenio de adhesión” en la fecha y lugar que para tales efectos les indique la Dirección General de Registro Público del Transporte por correo electrónico. En caso de no presentarse a la cita sin previo aviso a la Dirección General de Registro Público del Transporte, ya no serán candidatos para recibir el apoyo económico por la “Sustitución”.

13.10. Al celebrar el “Convenio de adhesión”, los “Solicitantes” aceptan:

- No modificar la institución financiera o empresa armadora con quien hayan concretado el crédito para adquirir la(s) unidad(es) nueva(s);
- Que el pago del apoyo económico por concepto de enganche se llevará a cabo en un plazo máximo de 10 días hábiles a partir de la firma de este, a favor de la institución financiera o empresa armadora seleccionada libremente y bajo su propia responsabilidad;
- No ceder los derechos de su(s) título(s) de concesión en tanto se encuentre vigente el financiamiento del vehículo;
- Dejar bajo resguardo de la Dirección General de Registro Público del Transporte su(s) Título(s) de concesión hasta que haya chatarrizado la(s) unidad(es) obsoleta(s), y llevado a cabo el trámite de alta a favor de la(s) unidad(es) nueva(s);
- Informar a la Dirección General de Registro Público del Transporte cuando reciban su(s) unidad(es) nueva(s) para programar las fechas y ubicación en que se llevará a cabo el proceso de chatarrización;
- Que los recursos generados por la destrucción de la(s) unidad(es) serán donados al FIFINTRA;
- Que, de no lograr concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos señalados en el punto 13.15., el FIFINTRA procederá a solicitar el reintegro del apoyo económico a la institución financiera o empresa armadora con quien hayan concretado el crédito para adquirir la nueva unidad y únicamente regresará al “Concesionario” su(s) Título(s) de Concesión, una vez que esto haya ocurrido; y,
- Dar su autorización para gravar la(s) concesión(es), conforme a la vigencia de ésta(s), en caso de que perdiera(n) su vigencia en el plazo del financiamiento;

13.11. Al momento de firmar el “Convenio de adhesión”, los “Solicitantes” deberán presentar:

1. La(s) Constancia(s) de aprobación de crédito en la(s) que se indiquen los siguientes datos:

De la unidad nueva:

- Marca;
- Modelo;
- Tipo de vehículo;
- Valor factura;
- Tipo de combustible; y,
- Capacidad para transportar pasajeros.

De la institución financiera de quien adquirirá su(s) unidad(es) nueva(s):

- Razón Social;
- RFC;
- Banco y Clabe de la cuenta en la que se depositará el apoyo económico;
- Domicilio fiscal; y,
- Datos de contacto: nombre del encargado, correo electrónico y número de teléfono.

2. El o los título(s) de concesión original(es) de la(s) unidad(es) a sustituir.

13.12. Una vez que los “Solicitantes” hayan suscrito el “Convenio de adhesión” y que el Comité Técnico del Fideicomiso haya aprobado el pago del apoyo económico, por concepto de enganche de la(s) unidad(es) nueva(s), éste se llevará a cabo en un periodo no mayor a 10 días hábiles siguientes a su aprobación. La Dirección General de Registro Público del Transporte notificará a los “Solicitantes”, por correo electrónico, una vez que haya sido hecho el depósito.

13.13. Los “Solicitantes” tendrán hasta el 15 de marzo de 2021 para informar a la Dirección General de Registro Público del Transporte la fecha en que recibirán la(s) unidad(es) nueva(s), y agendar su cita para llevar a cabo el proceso de chatarrización de la(s) unidad(es) obsoleta(s). En casos de fuerza mayor, los “Solicitantes” podrán modificar la cita, previo aviso a la Dirección General de Registro Público del Transporte vía correo electrónico, con mínimo dos días hábiles de antelación.

13.14. El día de la cita para llevar a cabo la destrucción de las unidades obsoletas, los “Solicitantes” deberán acudir con su(s) unidad(es) para que la Dirección General de Registro Público del Transporte y el Registro Público Vehicular (REPUVE) lleven a cabo el peritaje de las unidades y verifiquen que corresponden a la documentación integrada en los expedientes previamente validados.

13.15. Los “Solicitantes” deberá firmar un Convenio de Destrucción con la empresa Recicladora con que la “Secretaría” sostenga convenio vigente, aceptando:

- Que entrega su(s) unidad(es) voluntariamente para su destrucción;
- Que los recursos generados por la destrucción serán donados al FIFINTRA;
- Que, de encontrarse inconsistencias durante la identificación, revisión y validación, entre la unidad física y el expediente de la unidad, su solicitud resultará improcedente.

13.16. Los “Solicitantes” no podrán concluir el proceso de destrucción de su(s) unidad(es) y obtener su(s) Comprobante(s) de chatarrización cuando incurran en alguno de los siguientes supuestos:

1. Las unidades presentadas al procedimiento de destrucción se encuentran desvalijadas o modificadas.
2. Los datos reportados y capturados en su Solicitud de Sustitución, correspondientes a las unidades que pretende chatarrizar, no coinciden con el peritaje efectuado por el REPUVE durante la revisión física de las unidades, que se realizará antes de su destrucción.
3. No han completado la segunda fase de acciones de regularización y mejoramiento del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo que al efecto instruya la “Secretaría”.
4. No acudan a la cita programada para la chatarrización de su(s) unidad(es) obsoletas.
5. No agendaron una cita de chatarrización, antes del 15 de marzo de 2021.

Si los “Solicitantes” no logran concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos arriba señalados, el FIFINTRA procederá a solicitar el reintegro del apoyo económico a la institución financiera o empresa armadora con quien hayan concretado el crédito para adquirir la(s) nueva(s) unidad(es) y únicamente regresará al “Concesionario” su(s) Título(s) de Concesión, una vez que esto haya ocurrido.

13.17. El cheque recibido por concepto de chatarrización de su(s) unidad(es) obsoleta(s), expedido por la empresa recicladora, deberá ser endosado a favor de esta misma, quien transferirá los recursos al FIFINTRA.

13.18. Los “Solicitantes” deberán informar por correo electrónico a la Dirección General de Registro Público del Transporte la fecha en que hayan concluido el trámite de alta de la(s) unidad(es) nueva(s), para posteriormente agendar su cita para recoger su(s) título(s) de concesión, que quedaron a resguardo de la “Secretaría”. Los títulos de concesión que amparen unidades que fueron chatarrizadas, pero no sustituidas, quedarán a resguardo de la “Secretaría” hasta que los “Concesionarios” lleven a cabo, con respecto a estas concesiones, el trámite de alta de una unidad nueva/con menos de 5

años de antigüedad que cumplan con las características técnicas establecidas en el AVISO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS QUE DEBERÁN CUMPLIR LOS VEHÍCULOS TIPO AUTOBÚS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO EN LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA SU SUSTITUCIÓN OBLIGATORIA MEDIANTE PROGRAMA DE FINANCIAMIENTO DEL FONDO DE PROMOCIÓN PARA EL FINANCIAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO que se publicará en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

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

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

14. DIFUSIÓN

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

15. PADRÓN DE BENEFICIARIOS

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

16. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD

De acuerdo con el Reglamento de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, la persona que considere que fue injustificadamente excluida de la “Acción” podrá efectuar su queja ante el Órgano Interno de Control en la Secretaría 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 citado Reglamento. En todos los casos, de conformidad con el artículo 45 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal será, la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México la dependencia competente para conocer las denuncias de violación o incumplimiento de derechos en materia de desarrollo social.

17. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Matriz de Indicadores para Resultados de la “Acción”

Nivel	Objetivos	Indicadores	Fórmula de cálculo	Unidad de medida	Tipo/ dimensión/ frecuencia	Meta	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Contribuir a garantizar la prestación y calidad del servicio de “Transporte de Ruta” mediante la renovación del parque vehicular sin comprometer finanzas de concesionarios	Porcentaje de unidades nuevas adquiridas con el apoyo de la “Acción”	$(\text{Número total de unidades renovadas} / \text{número total de unidades que prestan el servicio}) * 100$	Unidades que prestan el Servicio	Estratégico/ eficacia/ semestral	0.33% de unidades que prestan el servicio fueron adquiridas por medio de la “Acción”	Padrón de beneficiarios de la “Acción” y unidades registradas en la Dirección General de Registro Público del Transporte	La solvencia financiera asegura la prestación del servicio.
Propósito	Concesionarios adquieren las unidades nuevas, con solvencia financiera	Porcentaje de unidades renovadas	$(\text{Número de unidades renovadas} / \text{Número de unidades que solicitaron inscripción a la “Acción”}) * 100$	Unidad	Estratégico/ eficacia/ semestral	70%	Datos recabados por SEMOVI y NAFIN	Los Concesionarios tienen acceso a un esquema de financiamiento favorable.
Componente 1	Bonos de chatarrización entregados	Número de bonos de chatarrización	Número de bonos de chatarrización	Bono	Gestión/ eficacia/ semestral	92 bonos de chatarrización	Estado de cuentas del Fideicomiso	El proceso de chatarrización concluye exitosamente para todas las unidades
Actividad 1.1	Publicación de Lineamientos de operación	Número de Lineamientos de operación publicados	Número de Lineamientos de operación publicados	Lineamientos de operación	Gestión/ eficiencia/ semestral	Lineamientos de operación publicados	Publicación de Lineamientos de operación 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”	Número de solicitudes recibidas	Número de solicitudes recibidas	Solicitudes	Gestión/ eficiencia/ semestral	100 solicitudes recibidas	Solicitudes registradas por el área a cargo de recibir y validar las solicitudes	Los Concesionarios se enteran de la acción y desean presentar su solicitud
Actividad 1.3	Chatarrización de unidades obsoletas	Número de unidades chatarrizadas	Número de unidades chatarrizadas	Unidad chatarrizada	Gestión/ eficiencia/ semestral	92 unidades chatarrizadas	Actas de hechos de los procesos de chatarrización	Los Concesionarios llevan en tiempo y forma sus unidades al proceso de chatarrización Los concesionarios concretan su acceso a financiamiento

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/o por el Comité Técnico del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

En la Ciudad de México, a 08 de septiembre de 2020

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

(Firma)

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA