

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

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

CONSIDERANDO

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

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

Que de conformidad con el artículo 18, fracción V de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, para la ejecución de la política de movilidad, la “Secretaría” podrá auxiliarse del Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público.

Que el Comité de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público, de conformidad con los artículos 29 y 30, fracción I de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, tiene como propósito buscar los mecanismos y ejecutar las acciones necesarias para eficientar el servicio de transporte de pasajeros público y asegurar 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”, 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 Novena Sesión Extraordinaria celebrada el 29 de septiembre de 2022, 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 con el objeto de garantizar la calidad y asegurar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, la “Secretaría” 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 “SEGUNDO PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN Y RETIRO DE UNIDADES CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA EN EJE 8 PARA EL PROYECTO DE MOVILIDAD “TROLEBÚS ELEVADO”

1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL: Segundo Programa de Sustitución y Retiro de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta en Eje 8 para el Proyecto de Movilidad Trolebús Elevado (“Acción”).

2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL: Apoyo económico para el retiro voluntario de concesiones y la sustitución de vehículos que prestan el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta por autobuses nuevos que prestarán el servicio de Trolebús Elevado Eje 8 Sur en su tramo elevado.

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 extinción voluntaria de las concesiones entregadas por medio de la “Acción”.

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

4. DIAGNÓSTICO

4.1 Antecedentes

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

El “Proyecto”, contemplado en el Eje 3. “Más y Mejor Movilidad” del Programa de Gobierno 2019-2024; Subeje 3.1. “Integrar”; Subsubeje 3.1.2. “Expansión de Cobertura de Redes de Transporte Masivo”, es una acción prioritaria para la “Secretaría” ya que la extensión del acceso a la red de transporte masivo tiene efectos positivos para los usuarios, tales como reducir tiempos de traslado y número de transbordos, así como garantizar viajes cómodos y seguros, especialmente para la población que vive en las periferias de la Ciudad de México. El “Proyecto” extenderá la red de transporte masivo de la Ciudad de México 7.4 km, para dar servicio a 70 mil usuarios diarios, con 17 autobuses sencillos (12m) y 9 autobuses articulados (18m).

La extensión, mejora y modernización de los servicios de transporte masivo es una solución alternativa y favorable a la motorización de la población, evitando congestión vehicular y grandes cantidades de emisiones contaminantes. Además, el “Proyecto” es amigable con el ambiente, con nulas emisiones de CO₂ por combustión, y cumple con los máximos estándares de seguridad y accesibilidad.

En el ejercicio 2021, la “Secretaría” implementó el “Programa de Sustitución y Retiro de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio como Ruta en Eje 8 para el Proyecto de Movilidad Trolebús Elevado”, (en adelante Primer Programa), el cual tiene como objetivo ordenar el Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta (“Transporte de ruta”) en las inmediaciones del “Proyecto”.

Esta “Acción” continúa con los objetivos del “Primer Programa”, pero con ajustes derivados de sus logros y aprendizajes. El “Primer Programa” planteó dos estrategias para el ordenamiento del “Transporte de Ruta”. En primer lugar, la entrega de hasta 224 apoyos para concesionarios de la Ruta 14 que, conformados en empresa, completaran la sustitución de 224 unidades (tipo autobús o microbús) para adquirir 14 trolebuses nuevos. En segundo lugar, la entrega de hasta 26 apoyos económicos para concesionarios de la Ruta 14 que completaran el retiro voluntario de sus unidades y concesiones.

Sin embargo, 136 concesionarios (110 en la modalidad de sustitución y 26 en la de retiro voluntario) no lograron incorporarse a la “Acción” al no poder cumplir con los requisitos del “Primer Programa” a tiempo. Derivado de esta situación, los concesionarios de Ruta 14 que sí lograron participar en el “Primer Programa” y que concluyeron adecuadamente todos los procesos establecidos en los lineamientos de operación del “Primer Programa”, solamente lograron consolidar la compra de 7 autobuses.

En consecuencia, el objetivo de esta “Acción” es incorporar a los concesionarios de Ruta 14 que no lograron participar en el “Primer Programa” de tal manera que se puedan adquirir las 7 unidades faltantes para completar los 14 trolebuses necesarios para la operación del “Proyecto”. En este sentido, la “Acción” busca contribuir a alcanzar los objetivos establecidos en el “Primer Programa”.

4.2 Problema o necesidad que atiende la “Acción”

La implementación exitosa del “Proyecto” requiere un programa de ordenamiento del “Transporte de Ruta”, con el objetivo de asegurar la eficiencia y complementariedad del “Transporte de Ruta” con el “Proyecto”. El desajuste entre la oferta y la demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo tiene un efecto negativo en su eficiencia y rentabilidad, pues reduce el número de pasajes por unidad (vehículo que presta el servicio de Transporte) y, por lo tanto, los ingresos recibidos por la prestación del servicio.

Se estima que el “Transporte de Ruta” sufrirá una disminución en la demanda del servicio y, por tanto, en los ingresos de cada unidad. La disminución en la demanda y los ingresos generará una competencia entre los servicios de Transporte de Pasajeros Público Colectivo, así como entre concesionarios de “Transporte de Ruta”, que puede propiciar conductas en detrimento del servicio recibido por los usuarios, como desviar y alterar rutas establecidas, o incentivar hábitos de conducción agresiva e insegura (por la disputa de pasajeros).

Cabe resaltar que la mayor parte de los servicios que tendrán este desajuste son ofertados por la “Ruta 14”, lo que tendrá un efecto negativo en la eficiencia y rentabilidad en sus siguientes recorridos:

Tabla 1. Recorridos afectados por el “Proyecto”

Ruta	Nombre común (letrero)	Nombre oficial (autorización)	Autorización
14	Constitución de 1917 - Santa Marta	Metro Santa Martha - Metro Constitución de 1917	DSTR0100
	UAM Iztapalapa - Santa Marta	Metro Santa Martha - Metro U.A.M.	DSTR0100
	Puente Titla - Santa Marta	Metro Santa Martha - Puente Titla	DSTR0100

Adicionalmente, es importante destacar que, en la actualidad, alrededor de 80% de las unidades de la Ruta 14 que siguen operando tienen 10 o más años de antigüedad y, por tanto, han concluido su vida útil; por lo que presta el servicio en condiciones poco fiables, altamente contaminantes, e, incluso, inseguras.

A raíz de lo anterior y como una estrategia para integrar a los concesionarios de la Ruta 14 en la zona, el “Proyecto” contempla que un porcentaje de la operación del servicio del Trolebús Elevado sea operado por los “Concesionarios” constituidos en empresa (“Empresa”). La integración de la “Empresa” al “Proyecto” permitirá ajustar la oferta y demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la zona, así como disminuir el parque vehicular obsoleto y altamente contaminante del “Transporte de Ruta”, por medio de la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad por trolebuses nuevos (“Sustitución”).

En este sentido, la construcción del viaducto concesionado con sus 10 estaciones corre a cargo de “SOBSE”; sin embargo, la adquisición de los 14 trolebuses sencillos (12m), 7 correspondientes al “Primer Programa” y 7 correspondientes a esta “Acción”, necesarios para la prestación del servicio, será responsabilidad de la “Empresa”. Esto ocasiona que la incorporación al servicio de Trolebús Elevado sea difícil de concretar por parte de los concesionarios, y haya pocos incentivos para llevarla a cabo.

El costo de adquisición de los 7 trolebuses ejerce presiones fuertes sobre las finanzas de los “Concesionarios”, así como sobre la operación financiera de la nueva “Empresa”, derivado de dos circunstancias principales. La primera es que el costo de sustitución es más alto en el esquema de Trolebús, debido a que las unidades que prestan este servicio deben cumplir con especificaciones técnicas que incrementan su costo, y el de su financiamiento. Estas características técnicas consideran los más altos estándares de seguridad, eficiencia y durabilidad, por lo que el precio de estos vehículos asciende a más de 7 millones de pesos.

La segunda circunstancia es que los concesionarios del “Transporte de Ruta” suelen tener dificultades para acceder a financiamiento; dado que la “Empresa” será de creación reciente, es complicado que puedan demostrar capacidad de pago de las unidades bajo este nuevo esquema de prestación de servicio. Aunado a esto, la contingencia sanitaria provocada por el virus COVID-19 ha tenido un impacto negativo en sus ingresos y, en consecuencia, en su capacidad de acceso a financiamiento.

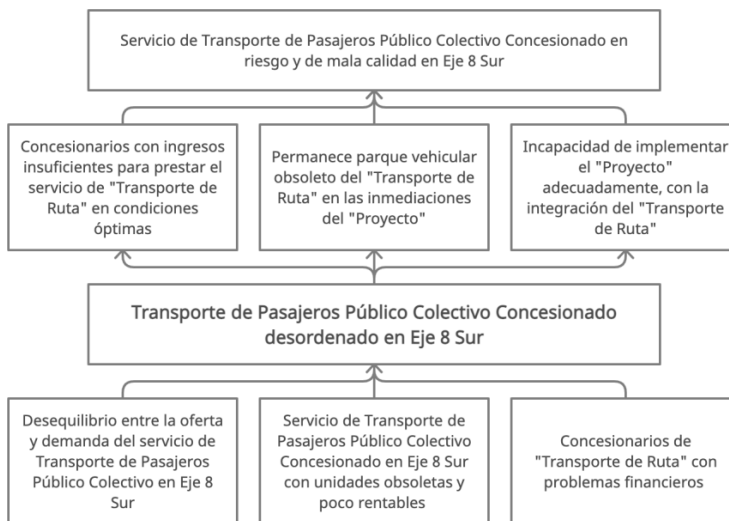
En esencia, existen diversas dificultades financieras que los “Concesionarios” enfrentan para llevar a cabo la adquisición de los trolebuses, lo que en última instancia puede generar un círculo vicioso que dificulta su acceso a servicios de financiamiento, y contribuye a que éste, si se adquiere, presente tasas más altas y menos plazos de pagos. Cuando la adquisición de los trolebuses se lleva a cabo por medio de los servicios de financiamiento a los que los concesionarios suelen tener acceso, con tasas altas y plazos reducidos, las condiciones poco favorables de financiamiento incrementan el riesgo de que la “Empresa” contraiga una deuda que la deje en insolvencia financiera y, por ende, no pueda cubrir los costos de operación del servicio y/o caigan en moratoria. En el peor de los escenarios, esto significaría la pérdida de las unidades por incumplimiento de pagos, así como poner en riesgo el debido funcionamiento de la “Empresa”, e incluso, la prestación del servicio del Trolebús Elevado.

Cuando los “Concesionarios” son incapaces de financiar la sustitución de sus unidades y su integración al servicio de Trolebús Elevado, o no tienen incentivos para hacerlo, permanece el parque vehicular obsoleto y altamente contaminante, así como el desajuste entre la oferta y demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la zona. Sin el apoyo económico y los incentivos suficientes para conformarse en “Empresa”, es difícil conseguir que los “Concesionarios” se integren a la provisión de este servicio.

En este sentido, con el objetivo de contribuir a la viabilidad financiera de la “Empresa”, la “Secretaría” determinó un número máximo de concesiones que podrán integrarse, como parte de la “Empresa”, a la prestación del servicio de Trolebús Elevado. No obstante, el número de concesiones que pueden integrarse es inferior al número total de unidades que deben retirarse de la prestación del servicio para equilibrar la demanda del Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la zona, y asegurar los ingresos de los concesionarios que continuarán prestando el servicio de “Transporte de Ruta”. Debido a lo anterior, hay hasta 26 concesiones que deben retirarse del servicio y que no podrán sumarse al servicio de Trolebús Elevado prestado por la “Empresa”, por lo que necesitan una alternativa.

En resumen, el hecho de que los concesionarios no cuenten con los recursos suficientes o el financiamiento adecuado para llevar a cabo el retiro o sustitución de sus unidades en un contexto de certidumbre financiera, puede tener varias consecuencias, tales como: envejecimiento del parque vehicular con altos niveles de emisiones contaminantes, sobreoferta del servicio de “Transporte de Ruta” e ingresos insuficientes para los concesionarios que lo continúen prestando, e incapacidad de implementar el “Proyecto” adecuadamente con la incorporación de la “Empresa” a la prestación del servicio.

La expansión del servicio de Trolebús impulsa la modernización del transporte público de la Ciudad de México e incrementa la calidad del servicio brindado a los usuarios, con movilidad más accesible, eficiente, segura y amigable con el ambiente. Sin embargo, sin las medidas adecuadas de ordenamiento del “Transporte de Ruta” en la zona, los ingresos de los concesionarios de “Ruta 14” que operan en los recorridos anteriormente señalados disminuirán, afectando su situación financiera, imposibilitando la sustitución o retiro de sus unidades obsoletas y altamente contaminantes, y poniendo en riesgo la operación y calidad de este servicio, así como la viabilidad del “Proyecto”.

Figura 1. Árbol de problemas de la Acción

5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Ante el desequilibrio entre la oferta y la demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en las inmediaciones del "Proyecto", las dificultades financieras que enfrentan actualmente los concesionarios del "Transporte de Ruta", así como la persistencia de un parque vehicular obsoleto, resulta necesario implementar intervenciones que permitan asegurar la integración de los "Concesionarios", conformados en "Empresa", al servicio de Trolebús Elevado, y fomentar la solvencia financiera de los concesionarios que continuarán el servicio de "Transporte de Ruta" en esta zona, así como la disminución del parque vehicular obsoleto y altamente contaminante.

Para garantizar la operación y calidad del servicio en el Eje 8 Sur, es necesario ajustar el tamaño de la flota de la "Ruta 14", de tal forma que este servicio sea operado, de forma eficiente y rentable, en coordinación con el "Proyecto". El objetivo es, por un lado, que 110 concesionarios de la "Ruta 14" se integren a la "Empresa" conformada durante el "Primer Programa" con 7 trolebuses sencillos (12m) más, que cumplan con las características técnicas establecidas por el "STE", para completar la adquisición de los 14 trolebuses que deberán prestar el servicio de Trolebús Elevado; por otro lado, que los concesionarios de la "Ruta 14", para quienes la rentabilidad del servicio se ha reducido, retiren de circulación, voluntariamente, las unidades que incrementan la oferta del servicio innecesariamente.

En este sentido, la integración al servicio de Trolebús Elevado por medio de la "Sustitución" permitirá que los concesionarios de la "Ruta 14" que se incorporen al "Proyecto" cuenten ingresos suficientes, sustituyendo sus unidades con 10 o más años por trolebuses nuevos, equilibrando la oferta y demanda del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la zona, y disminuyendo el parque vehicular obsoleto, altamente contaminante. Asimismo, el "Retiro Voluntario" de unidades permitirá que los concesionarios que continúen prestando el servicio cuenten con ingresos suficientes, sin necesidad de alterar sus recorridos o incurrir en conductas de manejo peligrosas.

Por tanto, la alternativa seleccionada consiste en la entrega de dos tipos de apoyos económicos: el primero, por concepto de bono de "Sustitución" de unidades con 10 o más años de antigüedad a los concesionarios de la "Ruta 14" que se integren a la "Empresa" conformada durante el "Primer Programa" para prestar el servicio de Trolebús Elevado con 7 trolebuses adicionales que cumplan con las características técnicas establecidas por el "STE"; el segundo, por concepto de bono de "Retiro Voluntario" para los concesionarios de la "Ruta 14" que deseen suspender definitivamente la prestación del servicio, reciclar sus unidades con 10 o más años de antigüedad y extinguir sus concesiones.

Tanto el número de unidades a sustituir y a retirar, como el factor de sustitución fue determinado por un estudio financiero y de demanda de los recorridos de la "Ruta 14", realizado por la "Secretaría". Con base en esto, se determinó que el monto del apoyo económico necesario para dar viabilidad financiera a la "Empresa" debía ser por la cantidad de \$356,000.00 (trescientos cincuenta y seis mil pesos 00/100 M.N.) por unidad chatarrizada. Por su parte, como apoyo económico para los concesionarios que decidan retirar voluntariamente sus unidades y concesiones del servicio, se determinó el monto de \$300,000.00 (trescientos mil pesos 00/100 M.N.).

Por otro lado, respecto a la “Sustitución”, se determinó que un factor 15.7 a 1 permitirá equilibrar la demanda y oferta del servicio. Por tanto, la “Empresa” a la cual se integrarán los concesionarios de “Ruta 14”, recibirá apoyos económicos para destruir hasta 110 unidades con 10 o más años de antigüedad y adquirir 7 unidades nuevas (con capacidad para 85 pasajeros), en el marco de esta “Acción”. Con el total acumulado de apoyos económicos, los concesionarios, podrán llevar a cabo la adquisición de estos 7 trolebuses sin riesgo de caer en déficit y con la solvencia financiera necesaria para cubrir los costos de operación del servicio de Trolebús Elevado prestando un servicio eficiente y de calidad a los usuarios.

Respecto al “Retiro Voluntario”, se determinó que, para alcanzar un equilibrio entre la oferta y demanda de viajes de la “Ruta 14”, es necesario retirar de operación hasta 26 unidades con 10 o más años de antigüedad.

El apoyo económico para la “Sustitución” y “Retiro Voluntario” de la flota de la “Ruta 14” ajustará el desequilibrio entre la oferta y la demanda en la zona de intervención del “Proyecto”, garantizará la estabilidad de los ingresos de los concesionarios y asegurará la operación y calidad del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en la zona. Aunado a lo anterior, en el contexto de la emergencia sanitaria del virus Covid-19 y las medidas de distanciamiento social correspondientes, la mejora en la provisión de este servicio con unidades nuevas, más amplias, contribuirá a aumentar la frecuencia de los recorridos, evitar aglomeraciones y proporcionar un servicio seguro para los usuarios.

Por otro lado, esta “Acción” busca impulsar la expansión de la red de transporte masivo, conectando distintas zonas de la ciudad por medio de vías troncales y rápidas en superficie. El servicio Trolebús (BRT) se distingue de los servicios de “Transporte de Ruta” porque opera con un control más estricto (con programación y supervisión de sus recorridos), cuenta con mayor nivel de accesibilidad universal, su flota se encuentra en buen estado debido a una consistente política de mantenimiento, lo que lo convierte en un servicio altamente eficiente con altos estándares de profesionalización de las personas operadoras, un sistema de prevención de riesgos y pólizas de seguro vigentes, y un sistema de remuneración que elimina los hábitos perversos de conducción, aunados a la competencia por pasajeros.

Con el retiro de unidades obsoletas y contaminantes del parque vehicular, para sustituirlas con unidades de alta capacidad, con nuevas tecnologías y nulas emisiones que presten el servicio de Trolebús Elevado, así como la reducción de la flota de la “Ruta 14” y su ajuste a la demanda; la “Sustitución” también pretende contribuir a la reducción del consumo de combustibles y de emisiones contaminantes que contribuyen al cambio climático (gases de efecto invernadero) y que son dañinos para la salud (contaminantes criterio).

Esta acción resulta relevante dado que, sin los incentivos y recursos suficientes para llevar a cabo la integración a la “Empresa” y a la provisión del servicio de Trolebús Elevado, los concesionarios de la “Ruta 14” no están en posibilidades de llevar a cabo, por sus propios medios, las acciones necesarias para concretar la “Sustitución” y su incorporación exitosa al “Proyecto”. De igual manera, sin el incentivo necesario para el “Retiro Voluntario” de unidades de la “Ruta 14”, los concesionarios no tienen estímulos para suspender la prestación del servicio, incluso en perjuicio de sus propios ingresos y operación.

Adicionalmente, la implementación de esta “Acción” contribuirá al ordenamiento exitoso del servicio de “Transporte de Ruta” en las inmediaciones del “Proyecto”; asegurando: el debido funcionamiento de la “Ruta 14”, la solvencia financiera de los concesionarios que continuarán prestando este servicio, así como la disminución del parque vehicular obsoleto. Por consiguiente, esta “Acción” contribuirá a garantizar la prestación y calidad del servicio de “Transporte de Ruta” brindado a las personas usuarias en Iztapalapa.

La implementación de esta “Acción” contribuirá a la renovación y ordenamiento del parque vehicular del Transporte de Pasajeros Público Colectivo, a eficientar el transporte público masivo mediante la implementación del “Proyecto” con la integración exitosa de la “Empresa”, y a asegurar la solvencia financiera de los concesionarios del “Transporte de Ruta”; por lo que, en última instancia, la “Acción” contribuirá al aseguramiento de la prestación del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo con calidad, en las inmediaciones del “Proyecto”.

Por las características del problema que se busca atender, y de conformidad con el apartado III de los Lineamientos para la Elaboración de Acciones Sociales 2022, publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 24 de diciembre de 2021, es pertinente implementar una acción social y no un programa social, puesto que este último es adecuado para atender permanentemente problemas de carácter estructural, características con las que no cumple ni la problemática, ni la estrategia de acción gubernamental planteada para la presente “Acción”. La acción social es el instrumento idóneo para atender esta necesidad porque atiende un problema puntual y contingente. Se trata de una intervención gubernamental precisa y de duración limitada (6 meses), por medio de la cual se busca el otorgamiento del apoyo económico de forma eficaz y transparente.

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

6.1. Población objetivo. Para la “Sustitución”, hasta 110 unidades de los concesionarios que, integrados en la “Empresa”, presten el servicio de Trolebús Elevado con 7 trolebuses nuevos adicionales; y, para el “Retiro Voluntario”, hasta 26 unidades de la “Ruta 14” cuyos concesionarios opten por reciclar su vehículo y extinguir su concesión. En todos los casos las unidades deben tener 10 o más años de antigüedad.

6.2. Población beneficiaria. Hasta 110 unidades que prestan el servicio en la “Ruta 14” y formarán parte del proceso de “Sustitución”, y hasta 26 unidades que prestan el servicio en la “Ruta 14” y formarán parte del proceso de “Retiro Voluntario”, asociadas a los concesionarios que, con un expediente validado por la Dirección General de Registro Público del Transporte, hayan cumplido con todos los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos de Operación. Los concesionarios solicitantes, deberán completar la chatarrización 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 estudios financieros y de demanda elaborados por la “Secretaría” para determinar el nivel de afectación en la zona de implementación del “Proyecto”, así como la viabilidad financiera de la “Empresa” que se incorporará a la operación del “Trolebús Elevado” y los concesionarios que continuarán prestando el servicio de “Transporte de Ruta”.

De conformidad con el artículo 95 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, por lo que cada uno, podrá recibir más de un apoyo económico, uno por cada unidad que chatarricen, pero en ningún caso más de cinco en total. Asimismo, la suma de la totalidad de los apoyos de chatarrización en ningún caso podrá superar el costo de las unidades nuevas que se compren.

7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

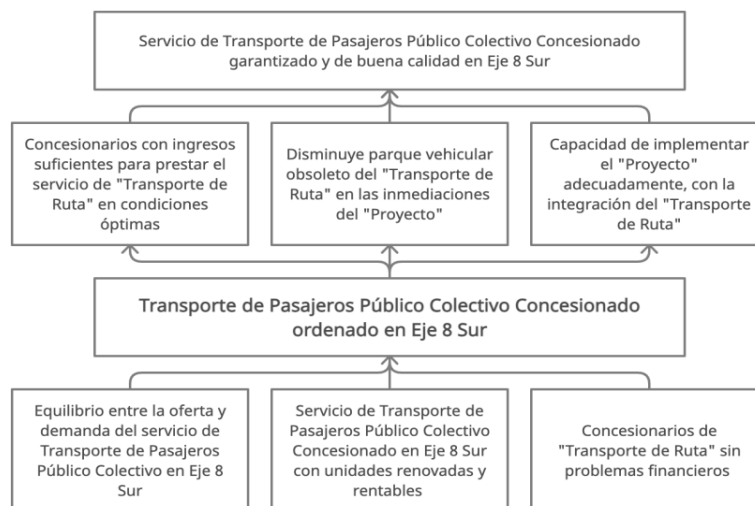
7.1. Objetivo general. Garantizar la prestación y calidad del servicio del Transporte de Pasajeros Público Colectivo en el Eje 8 Sur, mediante apoyos económicos que impulsen el ordenamiento del servicio de “Transporte de Ruta”, a través de la disminución del parque vehicular de la “Ruta 14”, así como la operación exitosa del “Proyecto”, con la incorporación de una empresa, conformada por concesionarios de la “Ruta 14”, a la prestación del servicio de Trolebús Elevado, asegurando la solvencia financiera de todos los concesionarios.

7.2. Objetivos específicos.

I. Sustituir 110 unidades con 10 o más años de antigüedad por 7 trolebuses sencillos (12 metros) nuevos, sin que el costo de sustitución afecte la solvencia financiera de los concesionarios beneficiarios que, conformados en empresa, prestarán el servicio de Trolebús Elevado.

II. Retirar de la prestación del servicio de “Transporte de Ruta” hasta 26 unidades con 10 o más años de antigüedad, para alcanzar un equilibrio entre la oferta y demanda de este servicio en las inmediaciones del “Proyecto” sobre Eje 8 Sur, y evitar la competencia entre servicios de Transporte de Pasajeros Público Colectivo.

Figura 2. Árbol de objetivos de la “Acción”



8. METAS FÍSICAS

8.1. Meta institucional

La meta institucional es otorgar apoyos económicos de \$300,000.00 (trescientos mil pesos 00/100 M.N.) para consolidar el “Retiro Voluntario” de 26 concesiones y sus unidades con 10 o más años de antigüedad asociadas a éstas y de \$380,500.00 (trescientos ochenta mil quinientos pesos 00/100 M.N.) para la “Sustitución” de 110 unidades con 10 o más años de antigüedad por 7 trolebuses nuevos. En ambas modalidades, los apoyos económicos se otorgarán por cada unidad chatarrizada del parque vehicular que presta el servicio de “Transporte de Ruta” en la zona del “Proyecto”, hasta por un monto total de \$49,655,000.00 (cuarenta y nueve millones, seiscientos cincuenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.).

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 \$49,655,000.00 (cuarenta y nueve millones, seiscientos cincuenta y cinco mil pesos 00/100 M.N.), para la entrega de bonos de chatarrización, a los concesionarios beneficiarios, que hayan concluido exitosamente la destrucción de su(s) unidad(es) con 10 o más años de antigüedad.

10. TEMPORALIDAD

La “Acción” se implementará a partir de la publicación del presente Aviso y hasta que los concesionarios beneficiarios hayan completado el proceso de chatarrización de su(s) unidad(es) con 10 o más años de antigüedad.

11. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

11.1. Los concesionarios que prestan el servicio en la “Ruta 14” en los servicios señalados en el diagnóstico, cuya(s) unidad(es) tengan 10 o más años de antigüedad, siempre que la concesión y el vehículo amparados por esta no se encuentren bajo ninguno de los supuestos contenidos en el numeral 12 de los presentes 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.

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

- a) Nombre completo del concesionario;
- b) Número de teléfono y correo electrónico para contacto;
- c) Pertenencia étnica;
- d) Grado máximo de estudios;
- e) Tiempo de residencia en la Ciudad de México;
- f) Ramal;
- g) Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
- h) Clave Única de Registro de Población (CURP);
- i) Modalidad de apoyo solicitada (“Sustitución” o “Retiro Voluntario”).

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

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

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

- a) Documento que acredita la titularidad de la concesión, original;

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

11.2 En caso de cumplir con los documentos enumerados, los “Solicitantes” deberán firmar una Carta Compromiso manifestando su conformidad con lo establecido en los presentes Lineamientos y el Aviso de Privacidad. En dicha Carta se comprometerán a incorporarse a la empresa “Ixtapalli Ruta 14, S. A. de C.V.” a más tardar el 05 de enero del 2023 y a que concluirán el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas previo a la firma del Convenio de Adhesión Voluntaria a la presente “Acción”.

12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Esta “Acción” entregará apoyos económicos a los “Solicitantes” que sigan cabalmente las disposiciones previstas en los presentes Lineamientos de Operación, siempre y cuando 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 o que forman parte de una disidencia de éste;
- 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 Participación y Operación, 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 los “Solicitantes” cuyas unidades tengan más años de antigüedad, y después a aquellos que hayan completado primero los requisitos de acceso.

13. OPERACIÓN

13.1 Los “Solicitantes” contarán con un plazo de cinco (5) días hábiles a partir de la publicación de los presentes Lineamientos de Operación 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, en un horario comprendido entre las 10:00 y 15:00 horas, de lunes a viernes, y presentar físicamente la documentación solicitada en el numeral 11 de los presentes Lineamientos.

13.2. Antes de acudir a la Dirección General de Registro Público del Transporte, los “Solicitantes” deberán descargar y completar el formato de “Solicitud de Inscripción”; el cual podrán conseguir por medio de la siguiente liga: <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/ordenamientoEje8>.

13.3 En la “Solicitud de Inscripción” los “Solicitantes” deberán indicar la modalidad del apoyo económico que solicitan, optando entre el “Retiro Voluntario” de su(s) unidad(es) y concesión(es), o la “Sustitución” de su(s) unidad(es) para integrarse, como miembros de la “Empresa”, al servicio de Trolebús Elevado.

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

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

a) En caso de solicitar el “Retiro Voluntario”:

1. Que recibirán el apoyo económico una vez que se haya llevado a cabo la chatarrización de su(s) unidad(es) con 10 o más años de antigüedad.
2. Que, bajo protesta de decir verdad, la concesión se encuentra libre de gravámenes y no se encuentra en medio de ningún tipo de proceso legal y/o administrativo;
3. Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurren aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables;
4. Que, una vez firmado el formato de entrega recepción de los Documentos originales de titularidad, la “Secretaría” recibirá su Título de Concesión y llevará a cabo el proceso de extinción de la concesión correspondiente; y,
5. Que están conformes con el Aviso de Privacidad.

b) En caso de solicitar la “Sustitución”:

1. Que adquirirán, como miembros de la “Empresa”, 7 trolebuses que cumplan con las características técnicas establecidas por el “STE”;
2. 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;
3. Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurren aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables;
4. Que se llevará a cabo el proceso de chatarrización previo a la firma del “Convenio de adhesión”, por lo que la “Secretaría” conservará los documentos originales que acrediten las concesiones y llevará a cabo la extinción de las concesiones una vez suscrito;
5. Que recibirán el apoyo económico, una vez que, como integrantes de la “Empresa”, hayan concretado su crédito y firmado el “Convenio de adhesión”;
6. Que, para acceder al pago del apoyo económico, los “Solicitantes” cuyas solicitudes hayan sido validadas deberán formar parte de la “Empresa”, ya que el apoyo económico será entregado a la distribuidora que ésta señale en el “Convenio de Adhesión”;
7. Que, la fecha límite para integrarse a la “Empresa”, es el 05 de enero de 2023; y
8. 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” contará con cinco (5) 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, incluyendo una prevención por una posible omisión en la solicitud.

13.6. Una vez que la Dirección General de Registro Público del Transporte haya validado los expedientes procedentes, éstos deberán ser aprobados por el Comité Técnico del FIFINTRA, con la información presentada por dicha Dirección General, así como el pago del 30% de los apoyos económicos por concepto de anticipo del enganche de las unidades nuevas. El personal de la Registro Público del Transporte notificará a los “Solicitantes” por correo electrónico si su solicitud ha sido aprobada, y 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” o de “Retiro Voluntario”.

13.7. Los “Solicitantes” deberán 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 de la Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción, de conformidad con el artículo 78, fracción I, inciso d), de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México. De no presentarse a recibir este documento, no estarán en posibilidad de continuar con el proceso de chatarrización y entrega del apoyo económico.

13.8. En caso de solicitar el “Retiro Voluntario”, al momento de recibir su “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción” los “Solicitantes” serán notificados de la fecha y hora en que deberán presentarse en la empresa recicladora con la que la “Secretaría” tenga convenio vigente, para llevar a cabo el proceso de chatarrización de su(s) unidad(es), y deberán completar la entrega-recepción de sus Documentos Originales de Titularidad de la Concesión, así como indicar los siguientes datos fiscales y bancarios del beneficiario:

- a) Razón social;
- b) Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
- c) Institución bancaria;
- d) N.º de cuenta; y,
- e) Clabe.

13.9. En caso de solicitar la “Sustitución”, al momento de recibir su “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción”, los “Solicitantes” contarán 30 días hábiles para concretar el financiamiento; el crédito deberá estar a nombre de la “Empresa”. El representante de la “Empresa” deberá gestionar una Constancia de aprobación de crédito (“Constancia de crédito”), emitida por la institución financiera o empresa armadora de quien adquirirá el financiamiento para la sustitución de sus unidades.

13.10 El representante de la “Empresa” deberá informar a la Dirección General de Licencias y Operación del Transporte Vehicular la fecha en que recibirá las unidades nuevas, y agendar su cita para llevar a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas. En casos de fuerza mayor, se podrá modificar la cita, previo aviso a dicha Dirección vía correo electrónico, con mínimo dos días hábiles de antelación a la fecha programada.

13.11. El día de la cita para llevar a cabo la destrucción de las unidades obsoletas, los “Solicitantes” deberán acudir con sus unidades a la empresa recicladora, con la que la “Secretaría” tenga convenio vigente, para que la Dirección General de Registro Público del Transporte y personal del módulo del Registro Público Vehicular (REPUVE) en la Ciudad de México lleven a cabo el peritaje de las unidades y verifiquen que corresponden a la documentación integrada en los expedientes previamente validados.

13.12. Los “Solicitantes” (la “Empresa” por medio de su representante) deberán firmar una “Constancia de Destrucción” con la empresa recicladora, señalada en el numeral anterior, aceptando:

- a) Que entrega sus unidades voluntariamente para su destrucción;
- b) Que los recursos generados por la destrucción serán donados al FIFINTRA;
- c) Que, de encontrarse inconsistencias durante la identificación, revisión y validación, entre la unidad física y el expediente de la unidad, el proceso será suspendido.

13.13. Los “Solicitantes” no podrán concluir el proceso de destrucción de sus unidades y obtener sus Comprobantes de destrucción cuando incurran en alguno de los siguientes supuestos:

1. Que las unidades presentadas al procedimiento de destrucción se encuentran desvalijadas;
2. Que los datos reportados y capturados en las Solicitudes de Inscripción, correspondientes a las unidades a chatarrizar, no coincidan con el peritaje efectuado por el REPUVE durante la revisión física de las unidades, que se realizará antes de su destrucción; y,
3. Que no acuda a la cita programada para la chatarrización de sus unidades obsoletas.

En caso de solicitar la “Sustitución”, si un “Solicitante” no logra concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos señalados, el FIFINTRA no entregará el apoyo económico de dicha unidad a la empresa armadora o agencia distribuidora con quien haya concretado el crédito para adquirir las nuevas unidades.

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

En el caso de las unidades que forman parte del proceso de “Sustitución”, de manera paralela, la “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte, decretará la extinción de las concesiones asociadas.

13.15 Al término de los 30 días hábiles mencionados en el numeral 13.9, el representante de la “Empresa” deberá suscribir el “Convenio de adhesión” en la fecha y lugar que para tales efectos les indique la Dirección General de Registro Público de Transporte por correo electrónico. En caso de no presentarse a la cita sin previo aviso a esta Dirección, ya no será candidato para recibir el apoyo económico de esta “Acción”.

13.16 Al “Convenio de adhesión” se deberá anexar la relación final de los números de concesión, matrícula, serie y serie de motor de las unidades que fueron chatarrizadas, así como copia del Acta constitutiva con todos los beneficiarios integrados en la misma. En caso de no presentar esta información, no se podrá firmar el “Convenio de adhesión”.

13.17 Al celebrar el “Convenio de adhesión”, los “Solicitantes” integrados a la “Empresa” y por medio de su representante, aceptan:

- a) Que no modificarán la institución financiera o empresa distribuidora con quien haya concretado el crédito para adquirir las unidades nuevas;
- b) Que el FIFINTRA llevará a cabo el pago del 70% restante del apoyo económico en un plazo máximo de 10 días hábiles a partir de la firma de este, a favor de la institución financiera o empresa distribuidora seleccionada libremente y bajo su propia responsabilidad;
- c) Que, una vez firmado el “Convenio de adhesión”, la “Secretaría” conservará los documentos originales que acreditan las concesiones y llevará a cabo la extinción de estos;
- d) Que los recursos generados por la destrucción de las unidades serán donados al FIFINTRA;
- e) Que la entrega del Título de Concesión para la prestación del servicio se llevará a cabo una vez que hayan completado todos los requisitos solicitados por el “STE” para la prestación del servicio;
- f) Que, con el apoyo económico deberán adquirir 7 autobuses sencillos (12m) que cumplan con las características técnicas establecidas por el “STE”;
- g) Que, de no lograr concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos señalados en el numeral 13.12., el FIFINTRA no está obligado a entregar la totalidad de los apoyos económicos a la empresa armadora con quien hayan concretado el crédito para adquirir las unidades nuevas;
- h) Que dan su autorización para gravar las concesiones, conforme a la vigencia de éstas, en caso de que perdiera vigencia durante el plazo del financiamiento.

13.17.1 Al momento de firmar el “Convenio de adhesión”, el representante de la “Empresa” deberá presentar:

1. La “Constancia de crédito” en la que se indiquen los siguientes datos:

De las unidades nuevas:

- a) Marca;
- b) Modelo;
- c) Tipo de vehículo;
- d) Valor factura;
- e) Tipo de combustible;
- f) Capacidad para transportar pasajeros; y,
- g) Fecha de entrega de las unidades (si sobrepasa 3 meses, justificar la demora).

De la empresa armadora o agencia distribuidora de quien adquirirá sus unidades nuevas:

- 1) Razón Social;
- 2) Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
- 3) Banco y Clabe de la cuenta en la que se depositará el apoyo económico;
- 4) Domicilio fiscal; y,
- 5) Datos de contacto: nombre del encargado, correo electrónico y número de teléfono.

2. Los documentos originales que acrediten la titularidad de la concesión de las unidades a sustituir.

3. Acta constitutiva de la “Empresa”, notariada, con todos los beneficiarios de esta acción social como socios de la misma.

13.17.2 Una vez suscrito el “Convenio de adhesión” y que el Comité Técnico del FIFINTRA haya aprobado el pago del apoyo económico del 70% restante por concepto de enganche de las unidades nuevas, éste se llevará a cabo en un periodo no mayor a 10 días hábiles siguientes a su aprobación. Una vez completado el depósito, la Secretaría de Actas del FIFINTRA notificará al representante de la “Empresa”.

13.18. En caso de solicitar el “Retiro Voluntario”, una vez que los “Solicitantes” hayan concluido el proceso de chatarrización, obtenido su “Comprobante de Destrucción” y que el Comité Técnico del Fideicomiso haya aprobado el pago de los apoyos económicos, éste se llevará a cabo en un término no mayor a 10 días hábiles siguientes a su aprobación. La Dirección General de Registro Público de Transporte notificará a los “Solicitantes”, por correo electrónico, una vez que haya sido hecho el depósito a la cuenta que indicaron al momento de completar la entrega-recepción de sus documentos originales de Titularidad de la concesión.

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”.

14. DIFUSIÓN

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

15. PADRÓN DE BENEFICIARIOS

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

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

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

16. MECANISMO DE EXIGIBILIDAD

De acuerdo con el Reglamento de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, la persona que considere que fue injustificadamente excluida de la “Acción” podrá efectuar su queja ante el Órgano Interno de Control en la “Secretaría”, la Procuraduría Social de la Ciudad de México o a través del Servicio Público de Localización Telefónica (LOCATEL) de conformidad con los artículos 72 y 73 del citado Reglamento. En todos los casos, de conformidad con el artículo 45 de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal, será la Secretaría de la Contraloría General de la Ciudad de México la dependencia competente para conocer las denuncias de violación o incumplimiento de derechos en materia de desarrollo social.

17. MECANISMOS DE EVALUACIÓN

Matriz de Indicadores para 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 y mejorar la calidad del servicio de Transporte de Ruta en Eje 8 Sur mediante el ordenamiento por medio de la sustitución y el retiro voluntario	Porcentaje de cumplimiento de recorridos y horarios establecidos	$(\text{Número de recorridos y horarios establecidos cumplidos} / \text{Número de recorridos y horarios establecidos}) * 100$	Recorridos y horarios	Estratégico/eficacia/anual	80%	Reporte de operativos de la Secretaría de Movilidad en Eje 8 Sur	El ordenamiento del transporte en Eje 8 Sur mejora la calidad de la prestación del servicio
Propósito	Transporte de Ruta en Eje 8 Sur, entre la UACM Casa Libertad y Metro Constitución de 1917, ordenado	Porcentaje de viajes completados en el servicio de Trolebús Elevado, en una unidad, nueva, en esquema empresarial y con supervisión	$(\text{Número de viajes completados en una unidad nueva en esquema empresarial y con supervisión} / \text{total de viajes completados en Eje 8 Sur entre la UACM Casa Libertad y Metro Constitución de 1917}) * 100$	Viajes completados	Estratégico/eficacia/semestral	48%	Datos recabados por la Subsecretaría del Transporte en la Secretaría de Movilidad	El retiro de unidades equilibra adecuadamente la oferta y demanda del servicio, y las unidades nuevas son puestas en circulación oportunamente

Componente 1	Servicios de transporte en Eje 8 Sur, entre la UACM Casa Libertad y Metro Constitución de 1917. ajustadas a la demanda	Nivel de ocupación y tiempos de espera en los Servicios de Trolebús Elevado	(Número de corridas en HMD con ocupación mayor al 60%/Total de corridas en HMD)*100	Porcentaje de ocupación promedio en HMD	Gestión/eficacia/semestral	60%	Datos recabados por la Subsecretaría del Transporte en la Secretaría de Movilidad	Los beneficiarios completan exitosamente el proceso de sustitución y retiro de sus unidades
Componente 2	Unidades retiradas voluntariamente	Porcentaje de unidades retiradas	(Número de unidades retiradas/número de unidades que deben ser retiradas para equilibrar la oferta y demanda del servicio)*100	Unidades	Gestión/eficacia/semestral	100%	Actas de chatarrización y datos de la Subsecretaría del Transporte	El proceso de chatarrización concluye exitosamente para todas las unidades

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese el presente Aviso 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. 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 24 de octubre de 2022

EL 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