

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 de la Ciudad de México, en adelante la “Secretaría”, le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad, así como establecer la normativa, programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial.

Que de conformidad con el artículo 12, fracciones I, VI y XLI, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la “Secretaría” tiene como atribuciones fomentar, impulsar y estimular, entre otras, el desarrollo de los proyectos y herramientas que permitan el ejercicio pleno del derecho a la movilidad de la ciudad, y éste será su referente y fin último en la elaboración de políticas públicas. Además, esta dependencia podrá realizar todas las acciones necesarias para que los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros sean eficientes y eficaces, así como garantizar 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 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”, las acciones necesarias para garantizar, eficientar y mejorar el servicio de Transporte de Pasajeros Público Concesionado, y renovar el parque vehicular e infraestructura del servicio.

Que, en su 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 la provisión de un servicio de Transporte Público de Pasajeros Concesionado Colectivo más eficiente, seguro y con accesibilidad universal, tal como es el brindado con unidades nuevas tipo autobús que cumplen con las normas técnicas vigentes emitidas por la “Secretaría”, es esencial para permitir los desplazamientos seguros.

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 “PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE UNIDADES CON 10 O MÁS AÑOS DE ANTIGÜEDAD QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS PÚBLICO COLECTIVO CONCESIONADO CLASIFICADO COMO RUTA PARA CONFORMAR EL CORREDOR XOCHIMILCO”

1. NOMBRE DE LA ACCIÓN SOCIAL: Programa de sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad que prestan el servicio de transporte de pasajeros público colectivo concesionado clasificado como ruta para conformar el corredor Xochimilco (“Acción”).

2. TIPO DE ACCIÓN SOCIAL: Apoyo económico para la sustitución de unidades con 10 o más años de antigüedad, que prestan el servicio de Transporte de pasajeros público colectivo concesionado, clasificado como Ruta, para la adquisición de unidades nuevas tipo autobús que prestarán el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado, clasificado como Corredor, en Xochimilco.

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 unidades con 10 o más años de antigüedad, entregados por medio de la “Acción”.

B. El Organismo Regulador de Transporte (“ORT”), a través de la Dirección de Regulación de Operación de Corredores de Transporte, será responsable de la gestión operativa de la “Acción”.

C. La “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte (Subsecretaría), en específico de la Dirección General de Registro Público del Transporte y de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado, serán responsables de la gestión operativa de la “Acción”.

4. DIAGNÓSTICO

4.1. Antecedentes

A partir del proceso de regularización iniciado durante 2020, la “Secretaría” tiene conocimiento que en la Ciudad de México operan 5,936 microbuses grises con más de 20 años de antigüedad distribuidos en 68 rutas. En 14 de ellas, 95% del parque vehicular corresponde a este tipo de unidades. Se estima que 220 recorridos de transporte concesionado clasificado como Ruta son operados con microbuses.

La “Secretaría” debe garantizar la prestación de un servicio de transporte público que cumpla con condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad. La conformación de nuevos Corredores busca contribuir a la reforma y ordenamiento integral del transporte concesionado. El servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Corredor (“Corredor”) se distingue por contar con un recaudo centralizado, una operación regulada que opera de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinada, que cuenta con paradas predeterminadas y con una infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, con terminales en su origen y destino. Todo esto significa trayectos más cómodos, seguros, rápidos y eficientes para los usuarios de la Ciudad de México.

Con el objetivo de cumplir con sus atribuciones, la “Secretaría” consideró óptimo que el servicio prestado por la “Ruta 36 Lic. Adolfo López Mateos, A.C.” (en adelante “Ruta 36”) y la “Unión de Chóferes y Taxistas de Servicios Colectivos Especiales del Sureste del Distrito Federal, Milpa Alta, A.C. Ruta 81” (en adelante “Ruta 81”) se conformen en empresa para incorporarse a la provisión del servicio de “Corredor”. Cabe resaltar que la “Ruta 36” y “Ruta 81” comparten hasta 42% de sus recorridos a lo largo de Av. Canal de Miramontes, en aproximadamente 7.17 kilómetros y en Av. División del Norte en aproximadamente 2.14 kilómetros, por lo que esta condición hace que la opción de un corredor sea no solo viable, sino la mejor opción para ordenar y eficientar el transporte en la zona.

Para avanzar con la conformación de este “Corredor” es necesario que los concesionarios lleven a cabo la sustitución de 300 unidades que actualmente prestan el servicio clasificado como Ruta, por unidades nuevas tipo autobús que cumplan con las

características técnicas, de seguridad, accesibilidad, comodidad y eficiencia que se requieren para mejorar la calidad del servicio prestado a los usuarios.

Tabla 1. Servicios de la Ruta 36 y Ruta 81 que serán convertidos en corredor por la “Acción”.

Ruta	Recorrido	Autorización
“Ruta 36 Lic. Adolfo López Mateos, A.C.”. (Ruta 36)	Metro Taxqueña – Deportiva	DGT/1431/2010
	Metro Taxqueña – Galeana	DGT/1431/2011
“Unión de Chóferes y Taxistas de Servicios Colectivos Especiales del Sureste del Distrito Federal, Milpa Alta, A.C. Ruta 81”. (Ruta 81)	Metro Taxqueña – Milpa Alta	DGTRE/101385
	Villa Coapa - San Gregorio Atlapulco	Cierre de circuito del recorrido con autorización DGTRE/101385

4.2. Problema o necesidad que atiende la “Acción”

Como ya se mencionó, el servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado clasificado como Ruta (“Transporte de Ruta”) prestado por la “Ruta 36” y la “Ruta 81” tiene un empalme en sus recorridos de hasta 42% a lo largo de Av. Canal de Miramontes, en aproximadamente 7.17 kilómetros y en Av. División del Norte en aproximadamente 2.14 kilómetros, lo que se traduce en hábitos de manejo peligrosos debido a la competencia por pasaje, así como una sobreoferta del servicio. Los concesionarios, bajo un esquema de hombre-camión, buscan tener un mayor número de unidades prestando el servicio en el recorrido. Ambas situaciones perjudican a los concesionarios, pues sus ingresos disminuyen. Aunado a esto, las unidades que prestan el servicio tienen más de diez años de antigüedad, por lo que no cumplen con las características de eficiencia, accesibilidad y seguridad determinadas por la “Secretaría”. Las condiciones en que se encuentran las unidades afecta la calidad del servicio que reciben los usuarios, quienes realizan sus viajes en condiciones incómodas, inseguras y con mayores tiempos de traslado.

Para mejorar el servicio en Xochimilco, la “Secretaría” consideró necesaria la conformación de un “Corredor”, compuesto por una nueva empresa constituida por “Ruta 36” y “Ruta 81”. El “Corredor” ofrece una solución a la competencia por pasaje, ya que operará bajo un recaudo centralizado donde las ganancias y las pérdidas se comparten entre los miembros de la empresa. Lo anterior terminará con los hábitos de conducción peligrosos causados por la competencia por pasajeros, asimismo, traerá estabilidad financiera a los concesionarios. Sin embargo, es necesario que los concesionarios modernicen las unidades, ajustando su flota a la demanda del servicio, para poder conformar el “Corredor”.

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

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

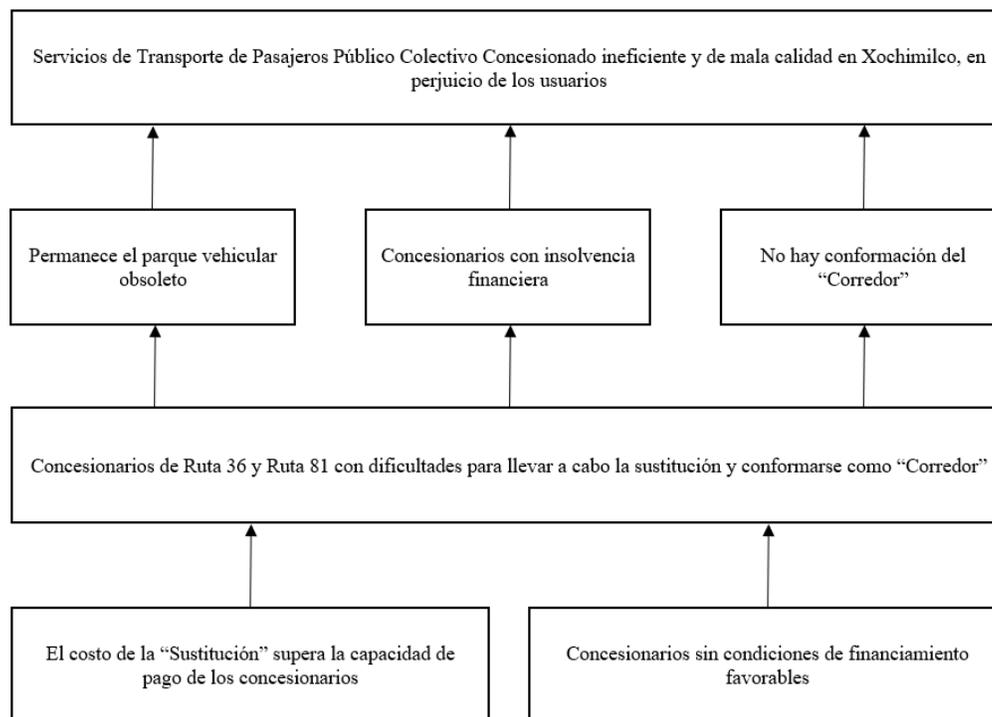
De acuerdo con datos recabados por la “Secretaría”, en noviembre de 2021, el ingreso bruto mensual por la prestación del servicio correspondiente a cada unidad se encontraba en un rango de \$114,000.00 (ciento catorce mil pesos 00/100 M.N.) a \$204,000.00 (doscientos cuatro mil pesos 00/100 M.N.). A 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, autobús corto, medio o largo), el tipo de combustible consumido, las condiciones del derrotero en el que prestan el servicio (y por ende la demanda que cubre dicho derrotero), las reparaciones que requieran las unidades y, por supuesto, la antigüedad del vehículo. Considerando estos elementos, se estima

que alrededor de 70% de sus ingresos se destina a cubrir los costos de operación y mantenimiento, dejando aproximadamente 30% como ganancia disponible para la manutención de sus hogares y otros gastos a cubrir. Esto quiere decir que los concesionarios se enfrentan a un panorama donde el costo de sustituir una unidad obsoleta por una moderna supera su capacidad de pago, ya que el costo promedio de un autobús nuevo que cumpla con las normas técnicas determinadas por la “Secretaría” ronda entre \$1,800,000.00 (un millón ochocientos mil pesos 00/100 M.N.).

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

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

Figura 1. Árbol de problemas de la Acción



5. JUSTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Por lo anterior, resulta necesario implementar intervenciones que permitan asegurar el debido funcionamiento de “Ruta 36” y “Ruta 81”, fomentar la solvencia financiera de los concesionarios que prestan el servicio en esta zona, así como la disminución del parque vehicular obsoleto.

La conformación del “Corredor” tiene por objeto extender el acceso directo de la ciudadanía a redes de transporte público moderno, cómodo, seguro y eficaz. En el caso de los servicios proporcionados por “Ruta 36”, “Ruta 81”, la conformación de un “Corredor” resulta ideal ya que las dos rutas tienen empalmes durante su recorrido. El “Corredor” eliminará la competencia entre las rutas, ya que se conformarán en empresa y, por ende, tendrán un recaudo centralizado.

En este sentido, tanto las pérdidas como las ganancias se distribuirán entre los socios que conformen la nueva empresa, lo que reducirá los incentivos de utilizar un sistema de rotación de unidades. Los hábitos de conducción peligrosos, practicados como consecuencia de la competencia por el pasaje, también desaparecerán. El “Corredor” solucionará el problema de la sobreoferta de asientos, resultado de la competencia entre rutas, y permitirá una programación de la oferta del servicio, lo que se traduce en mayores ingresos y uso más eficiente de los recursos. Las unidades nuevas tipo autobús tendrán recorridos fijos, acordes con el tipo de vehículo, en horarios establecidos y sin poner en riesgo la viabilidad financiera de la nueva empresa.

Sin embargo, para garantizar la operación y calidad del Corredor, es necesario que los concesionarios que actualmente prestan el servicio como “Transporte de Ruta” sustituyan sus unidades con más de 10 años de antigüedad por unidades nuevas tipo autobús, que cumplan con las características técnicas, de seguridad y accesibilidad determinadas por la “Secretaría”. Para el caso de autobuses, el 21 de septiembre de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México 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 los programas de financiamiento del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público”. Asimismo, el 17 de febrero de 2022, se publicó en la Gaceta Oficial aludida el “Aviso por el que se modifica el Diverso 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 los programas de financiamiento del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público”.

Por tanto, la alternativa seleccionada es la entrega de un apoyo económico, por concepto de bono de “Sustitución”, a los concesionarios que, conformados en empresa, opten por formar parte de la reestructuración del servicio, con unidades nuevas tipo autobús, altamente eficientes y ajustadas a la demanda del servicio.

El número de unidades a sustituir, así como el factor de sustitución fue determinado por un estudio financiero y de demanda de los ramales de “Ruta 36” y “Ruta 81”, realizado por la “Secretaría”, el cual determinó que una razón de 2.32 permitirá equilibrar la demanda y oferta del servicio. Por tanto, el Corredor conformado por la empresa integrada por concesionarios de “Ruta 36” y “Ruta 81” recibirá apoyos económicos para destruir hasta 300 unidades obsoletas y adquirir 89 unidades nuevas con un largo máximo de 10 metros y 40 unidades nuevas con un largo mínimo de 10.5 metros, determinadas a partir del estudio técnico que llevó a cabo la “Secretaría” y de la recuperación de la demanda por la contingencia sanitaria. Con base en lo anterior, se determinó que el monto del apoyo económico necesario para dar viabilidad financiera a la sustitución de unidades, y por lo tanto, a la conformación del “Corredor”, debía ser por la cantidad de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada. Con este monto y la cantidad de unidades ajustada a la demanda del servicio, los concesionarios, constituidos en empresa, podrán llevar a cabo la sustitución de sus unidades sin riesgo de caer en déficit y con la solvencia financiera necesaria para prestar un servicio eficiente y de calidad a los usuarios. Contemplando que conforme se recupere la demanda, será responsabilidad de la empresa adquirir las unidades que se requieran para brindar el servicio de transporte público de pasajeros de manera adecuada, absorbiendo el costo total de dichas unidades.

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

Esta “Acción” resulta relevante dado que, sin los incentivos y recursos suficientes para llevar a cabo la renovación de la flota, los concesionarios de “Ruta 36” y “Ruta 81”, no estarían en posibilidades de llevar a cabo, por sus propios medios, las acciones necesarias para concretar la “Sustitución” y convertirse en “Corredor” sin comprometer la operación y viabilidad financiera del mismo. Con lo anterior, los beneficiarios de la “Ruta 36” y “Ruta 81” conformados en “Corredor”, tendrán acceso a financiamiento favorable para la “Sustitución”, con tasas de interés y mensualidades bajas.

La implementación de esta “Acción” contribuirá a la conformación exitosa del “Corredor” asegurando: el funcionamiento correcto del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado en la zona, la solvencia financiera de la nueva empresa y la disminución del parque vehicular obsoleto. Por consiguiente, en última instancia, esta “Acción” contribuirá a garantizar la prestación y calidad del servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo Concesionado brindado a las personas usuarias en Xochimilco.

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, por medio de la cual se busca el otorgamiento del apoyo económico de forma eficaz y transparente.

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

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

6.1. Población objetivo. Concesionarios individuales de hasta 300 unidades de “Ruta 36” y “Ruta 81” con 10 o más años de antigüedad que deseen ser parte del “Corredor”.

6.2. Población beneficiaria. Hasta 300 unidades que prestan el servicio de “Ruta 36” y “Ruta 81”, 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. Los concesionarios solicitantes de “Ruta 36” y “Ruta 81” deberán conformarse en empresa y completar la chatarrización y sustitución de su(s) unidad(es) de conformidad con la operación prevista en este documento.

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 tipo autobús que se compren.

7. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

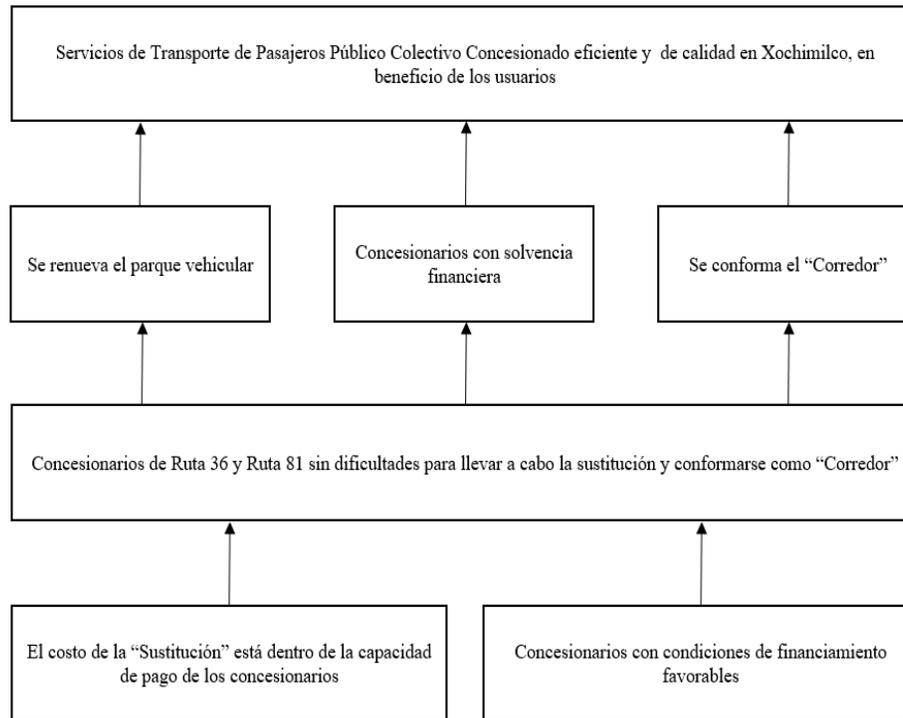
7.1. Objetivo general. Garantizar la conformación y operación del Corredor Xochimilco mediante apoyos económicos a la “Ruta 36” y “Ruta 81” para impulsar la renovación del parque vehicular y asegurar la solvencia financiera de los concesionarios que, conformados en empresa, llevarán a cabo la “Sustitución”.

7.2. Objetivos específicos.

I. Sustituir hasta 300 unidades con 10 o más años de antigüedad, dando prioridad a las unidades con mayor número de años de antigüedad, del parque vehicular de las “Ruta 36” y “Ruta 81” por 89 unidades nuevas con un largo máximo de 10 metros y 40 unidades nuevas con un largo mínimo de 10.5 metros.

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

Figura 2. Árbol de objetivos de la “Acción”.



8. METAS FÍSICAS

8.1. Meta institucional. La meta institucional es otorgar apoyos económicos de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) por cada unidad chatarrizada, hasta por un monto total de \$135,000,000.00 (ciento treinta y cinco millones de pesos 00/100 M.N.) para consolidar la sustitución de 300 unidades obsoletas que prestan el servicio en aquellos de las “Ruta 36” y “Ruta 81”, por 89 unidades nuevas con un largo máximo de 10 metros y 40 unidades nuevas con un largo mínimo de 10.5 metros unidades nuevas tipo autobús, que prestarán el servicio de “Corredor” con estándares altos de seguridad, eficiencia, accesibilidad universal y calidad, de conformidad con la norma técnica vigente y su Aviso modificatorio para la operación del servicio en cuestión, publicados por la “Secretaría” el día 21 de septiembre del 2020 y 17 de febrero de 2022, en los números 434 y 792, respectivamente, de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en el caso de autobuses.

9. PRESUPUESTO

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

El Comité Técnico de “FIFINTRA” aprobó recursos para la Acción hasta por \$135,000,000.00 (ciento treinta y cinco millones de pesos 00/100 M.N.), que serán destinados en su totalidad para la entrega de hasta 300 apoyos económicos de \$450,000.00 (cuatrocientos cincuenta mil pesos 00/100 M.N.).

10. TEMPORALIDAD

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

11. REQUISITOS DE PARTICIPACIÓN EN LA “ACCIÓN”

11.1. Los concesionarios que prestan el servicio en “Ruta 36” y “Ruta 81”, 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 señalados en el numeral 12 de los presentes Lineamientos de Operación 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) Clave Única de Registro de Población (CURP)
- g) Registro Federal de Contribuyentes (RFC);
- h) Ruta en la que prestan el servicio.

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

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

11.1.3. De cada una de las unidades para “Sustitución”, que deberán tener 10 o más años de antigüedad:

- a) Documento que acredita la titularidad de la concesión, original;
- b) Tarjeta de circulación;
- c) Factura original de la unidad, a nombre del titular de la concesión o, en su caso, debidamente endosada a su nombre;
- 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 también se comprometerán a constituirse en empresa a más tardar el 05 de enero del 2023 y, una vez firmado el Convenio de Adhesión Voluntaria a la presente “Acción”, concluirán el proceso de chatarrización de sus unidades obsoletas.

12. CRITERIOS DE SELECCIÓN

Esta “Acción” entregará apoyos económicos a los “Solicitantes” que sigan cabalmente las disposiciones previstas en estos 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 formen 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 cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha de 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 el horario comprendido entre las 10:00 y 15:00 horas, de lunes a viernes, y presentar físicamente la documentación solicitada en el numeral 11 del presente Aviso.

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 podrá descargarse en el siguiente enlace electrónico: <https://app.semovi.cdmx.gob.mx/corredorxochimilco>.

13.3. 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 un número de folio único, misma que deberá ser firmada por éste.

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

- A. Que adquirirán unidades nuevas que cumplan con lo previsto por 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 los programas de Financiamiento del Fideicomiso para el Fondo de Promoción para el Financiamiento del Transporte Público”, publicado en el número 434 de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 21 de septiembre de 2020, incluyendo su Nota aclaratoria en el número 483 del 30 de noviembre de 2020 así como sus Avisos Modificatorios en el número 792 del 17 de febrero y en el número 824 el 5 de abril de 2022 y del Aviso por el que se emiten los Lineamientos Técnicos y Especificaciones de Cromática, Rótulos y Medios de Identificación Oficiales, del Sistema Integrado de Transporte Público, que de manera obligatoria deberán aplicarse en los vehículos que prestan el Servicio de Transporte de Pasajeros Público en su modalidad de colectivo de ruta, de Corredores de pasajeros concesionados y Servicio Zonal, publicado en el número 685 de la Gaceta Oficial aludida el 17 de septiembre de 2021, publicadas por la “Secretaría” en la Gaceta Oficial multicitada; o aquél lineamiento vigente que sea emitido previo a la adquisición de las unidades.
- B. 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;
- C. Que la información y documentación presentada es cierta, y que, en caso de que resultara apócrifa, se aplicarán las sanciones administrativas y/o penales conducentes, sin perjuicio de las penas en que incurren aquellos que se conduzcan con falsedad de acuerdo con los ordenamientos legales vigentes aplicables;
- D. Que, una vez firmado el “Convenio de adhesión”, la “Secretaría” conservará los documentos originales que acrediten las concesiones, hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas, momento en que la “Secretaría” llevará a cabo la extinción de las concesiones;
- E. Que recibirán el apoyo económico, como socios de la empresa que prestará este servicio, una vez que ésta haya concretado su crédito y firmado el “Convenio de adhesión”; En caso de que la compra de las unidades sea de contado, deberá presentar carta firmada por la distribuidora en la que se acredite la compra de la totalidad de las unidades;
- F. Que, para acceder al pago del apoyo económico, los “Solicitantes” cuyas solicitudes hayan sido validadas deberán formar parte de la empresa que prestará el servicio, ya que el apoyo económico será entregado a la distribuidora que su representante legal elija;
- G. Que la fecha límite para constituirse como empresa, integrada por los concesionarios que prestan el servicio en los ramales de “Ruta 36” y “Ruta 81”, es el 05 de enero de 2023; y
- H. Que están conformes con el Aviso de Privacidad.

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

13.4. El “Personal del Registro” contará con 5 (cinco) 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.

13.5. 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 Fideicomiso con la información que aporte dicha Dirección General. El “Personal del Registro” notificará a los “Solicitantes” por correo electrónico si su solicitud ha sido aprobada.

13.6. Los “Solicitantes” deberán presentarse en las oficinas de la Dirección General de Registro Público del Transporte dentro de los 5 (cinco) 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 recoger este documento, no estarán en posibilidad de continuar con el proceso de chatarrización y entrega del apoyo económico.

13.7. Al momento de recibir su “Constancia de Aprobación de Solicitud de Inscripción”, los “Solicitantes” contarán con un plazo de 30 días hábiles para obtener el financiamiento; el crédito deberá ser a nombre de la nueva empresa (“Empresa”). La “Empresa” deberá gestionar una Constancia con la aprobación de crédito y una carta de adhesión al Programa de la distribuidora de quien adquirirán las unidades, aceptando las condiciones establecidas en estos Lineamientos, únicamente en cuanto a que la distribuidora, de no concretarse la destrucción de las unidades obsoletas, reintegrará los montos correspondientes al “FIFINTRA”.

13.7.1. El representante de la “Empresa” deberá presentarse a la firma del “Convenio de adhesión” junto con el representante de la distribuidora elegida bajo su propia responsabilidad, 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 será candidato para recibir el apoyo económico de esta “Acción”.

13.7.2. 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 serán sustituidas.

13.7.3. Al celebrar el “Convenio de adhesión”, la “Empresa”, por medio de su representante acepta:

- A. Que no modificará la empresa distribuidora con quien haya concretado el crédito para adquirir las unidades nuevas tipo autobús;
- B. Que una vez firmado el “Convenio de adhesión”, la “Secretaría” conservará los documentos que acreditan la titularidad de las concesiones hasta que se haya llevado a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas, momento en que la “Secretaría” llevará a cabo la extinción de las mismas;
- C. Que informará a la Dirección General de Registro Público del Transporte cuando reciban sus unidades nuevas tipo autobús para programar las fechas en que se llevará a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas;
- D. Que con el apoyo económico que reciban, deberán adquirir, por lo menos, 89 unidades nuevas con un largo máximo de 10 metros y 40 unidades nuevas con un largo mínimo de 10.5 metros tipo autobús, que cumplan con las características técnicas establecidas por la “Secretaría”;
- E. Que los recursos generados por la destrucción de las unidades serán donados al “FIFINTRA”;
- F. Que las unidades nuevas deberán contar con un sistema de recaudo centralizado el cual deberá componerse principalmente por alcancías y validadores para el cobro mediante la Tarjeta Única de Movilidad Integrada. El “ORT” validará que este equipamiento cumpla con las características técnicas requeridas;
- G. Que las unidades nuevas deberán contar con cámaras de seguridad y Sistema de Posicionamiento Global que permitan el monitoreo de la demanda y el servicio. El “ORT” validará que este equipamiento cumpla con las características técnicas requeridas; y
- H. Que la entrega del Título de Concesión para la prestación del servicio se llevará a cabo una vez que se haya completado el proceso de chatarrización de las unidades a sustituir y los demás requisitos que la empresa deba cumplir ante el Organismo Regulador del Transporte para la conformación del “Corredor”.

13.7.4. Al celebrar el “Convenio de adhesión”, la distribuidora, por medio de su representante acepta:

- A. Que el “FIFINTRA” llevará a cabo el pago del apoyo económico por concepto de enganche en un plazo máximo de 15 días hábiles a partir de la firma de éste, a favor de la empresa distribuidora seleccionada libremente y bajo propia responsabilidad de la “Empresa”;

B. Que con el apoyo económico la “Empresa” deberá adquirir, por lo menos, 89 unidades nuevas con un largo máximo de 10 metros y 40 unidades nuevas con un largo mínimo de 10.5 metros, que cumplan con las características técnicas establecidas por la “Secretaría”;

C. Que la entrega de las nuevas unidades por parte de la distribuidora a la “Empresa” no podrá realizarse si las unidades a sustituir no han sido entregadas para chatarrización por parte de la “Empresa” por lo menos dos días hábiles antes de la entrega de las nuevas unidades por lo que la distribuidora se compromete a informar al “FIFINTRA” la fecha de la entrega.

D. Que, de no lograr concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos señalados en el punto 13.10, el “FIFINTRA” procederá a solicitar el reintegro del apoyo económico a la empresa distribuidora con quien hayan concretado el crédito para adquirir las nuevas unidades, y que la empresa distribuidora se compromete a realizar dicho reintegro y que el Fideicomiso únicamente regresará a los concesionarios los documentos que acrediten las concesiones, una vez que esto haya ocurrido.

13.7.5. Al momento de firmar el “Convenio de adhesión”, la “Empresa” deberá presentar:

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

De las unidades nuevas tipo autobús:

- A. Marca;
- B. Modelo;
- C. Tipo de vehículo;
- D. Valor factura;
- E. Tipo de combustible; y,
- F. Capacidad para transportar pasajeros.

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

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

2. El o los documentos originales que acrediten la titularidad de la concesión de las unidades a sustituir.

13.7.6. Una vez que la “Empresa” y la distribuidora hayan suscrito el “Convenio de adhesión” y que el Comité Técnico del “FIFINTRA” haya aprobado el pago del apoyo económico, por concepto de enganche de las unidades nuevas tipo autobús, éste se llevará a cabo en un periodo no mayor a 15 días hábiles siguientes a su aprobación. La Dirección General de Registro Público del Transporte notificará al representante de la “Empresa”, por correo electrónico, una vez que haya sido hecho el depósito.

13.7.7. La “Empresa” tendrá como fecha límite el 31 de enero de 2023 para informar a la Dirección General de Registro Público del Transporte la fecha en que recibirá las unidades nuevas. La Subsecretaría del Transporte, por medio de la Dirección General de Registro Público del Transporte, previo acuerdo con la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado, notificará vía correo electrónico la fecha de la cita para llevar a cabo el proceso de chatarrización de las unidades obsoletas. En casos de fuerza mayor, la “Empresa”, podrá modificar la cita, previo aviso a la Dirección General de Registro Público del Transporte vía correo electrónico, con un mínimo de dos días hábiles de antelación. Bajo ninguna circunstancia las nuevas unidades podrán ser entregadas por parte de la distribuidora a la “Empresa” antes de la entrega de las unidades a sustituir por parte de la “Empresa”.

13.8. 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 personal de la Dirección General de Registro Público del Transporte en acompañamiento de personal de la Dirección de Operación y Licencias de Transporte de Ruta y Especializado y del “FIFINTRA” lleven a cabo el peritaje de las unidades y verifiquen que corresponden a la documentación integrada en los expedientes previamente validados.

13.9. La “Empresa”, por medio de su representante, deberá firmar una “Constancia de Destrucción” con la empresa recicladora con que la “Secretaría” sostenga convenio vigente, aceptando:

1. Que entrega sus unidades voluntariamente para su destrucción;
2. Que los recursos generados por la destrucción serán donados al “FIFINTRA”;
3. Que, de encontrarse inconsistencias durante la identificación, revisión y validación, entre la unidad física y el expediente de la unidad, el proceso será suspendido.

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

1. Que las unidades presentadas al procedimiento de destrucción se encuentran desvalijadas o modificadas;
2. Que los datos reportados y capturados en las Solicitudes de Inscripción, correspondientes a las unidades a 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. Que no acuda a la cita programada para la chatarrización de sus unidades obsoletas.

Si la “Empresa” no logra concluir el proceso de chatarrización debido al incumplimiento de alguno o varios de los supuestos antes señalados, el “FIFINTRA” procederá a solicitar el reintegro del apoyo económico a la empresa distribuidora con quien haya concretado la adquisición de las nuevas unidades, obligándose ésta previamente y por escrito mediante la suscripción del “Convenio de Adhesión” a la Acción Social para los fines que fueron señalados con antelación, a hacer la devolución en un plazo máximo de 10 (diez) días naturales, una vez requerida la devolución por parte de “FIFINTRA”, y únicamente devolverá a los concesionarios los documentos originales que acrediten las concesiones, una vez que esto haya ocurrido.

13.11. 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”.

De manera paralela, la “Secretaría”, por medio de la Subsecretaría del Transporte, decretará la extinción de las concesiones asociadas a las unidades destruidas.

13.12. Sólo cuando se haya cumplido con el procedimiento de destrucción; obtenido el “Comprobante de Destrucción” que proporcione la empresa Recicladora, acreditado la obtención de las unidades nuevas tipo autobús, y cubiertos los requisitos solicitados por el “ORT” para conformarse en “Corredor”, la “Secretaría” hará entrega del Título de Concesión para la prestación del servicio a la “Empresa”.

13.13. 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.

13.14. 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

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”, 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

Tabla 2. Matriz de Indicadores para Resultados de la “Acción”.

Nivel	Objetivo	Indicadores	Fórmula de Cálculo	Unidad de medida	Tipo/Dimensión/Frecuencia	Meta	Medios de Verificación	Supuestos
Propósito	Corredor Xochimilco opera adecuadamente	Porcentaje de viajes completados en unidad nueva, en esquema empresarial y con supervisión	$(\text{Número de viajes completados en unidad nueva, en esquema empresarial y con supervisión} / \text{Total de viajes completados en Xochimilco}) * 100$	Viajes completados	Estratégica/eficacia/semestral	100 %	Datos recabados por la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Movilidad	La sustitución de unidades permite al corredor en Xochimilco operar adecuadamente
Componente 1	Servicio brindado por Ruta 36 y Ruta 81 ajustado a la demanda y renovado	Porcentaje de unidades con menos de 10 años de antigüedad que prestan el servicio en la Ruta 36 y Ruta 81	$(\text{Número de unidades con menos de 10 años de antigüedad} / \text{Total de unidades de Ruta 36 y Ruta 81}) * 100$	Unidades con menos de 10 años de antigüedad	Gestión/eficacia/semestral	100 %	Datos recabados por la Subsecretaría de Transporte de la Secretaría de Movilidad	Los beneficiarios contemplan exitosamente el proceso de modernización de sus unidades

Compon ente 2	Unidades de las Ruta 36 y 81 en Xochimilco, dentro de un esquema empresarial con supervisión	Porcentaj e de unidades que prestan el servicio en Ruta 36 y Ruta 81, dentro de un esquema empresari al y con supervisi ón	(Número unidades dentro de un esquema empresarial y con supervisión/Tot al de unidades de ruta 36 y 81)*100	Unidades dentro de esquema empresaria l con supervisió n	Gestión/ef icacia/sem estral	100 %	Datos recabados por el Organismo Regulador del Transporte	Los beneficiarios cumplen el proceso de conformación en empresa y logran sustituir sus unidades en tiempo y forma
------------------	--	---	---	--	------------------------------------	----------	---	---

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. El presente Aviso entrará en vigor el día siguiente 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
