



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

23 DE FEBRERO DE 2022

No. 796

Í N D I C E P O D E R E J E C U T I V O

Secretaría de Administración y Finanzas

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer las Tasas de Recargos vigentes durante el mes de marzo de 2022 3
- ◆ Acuerdo por el que se modifica la Circular Uno 2019, Normatividad en Materia de Administración de Recursos publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 02 de agosto de 2019 4

Secretaría de Movilidad

- ◆ Declaratoria de Necesidad para la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Alameda Oriente-Circuito Interior” 5

Secretaría de Salud

- ◆ Nota Aclaratoria a los Lineamientos de Operación de la Acción Social “Salud en tu Vida, Salud para el Bienestar” publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, numero 769 Bis del día 14 de enero de 2022 50

Secretaría de Seguridad Ciudadana

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico para consultar el Manual Específico de Operación de la Comisión Técnica de Selección y Promoción con número de registro MEO-01-CTSyP-31012022-CP-DGPBI-1/160821 de la Policía Bancaria Industrial 52

Continúa en la Pág. 2

Índice

Viene de la Pág. 1

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

Instituto de Capacitación para el Trabajo

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el servicio denominado “Evaluación con Fines de Certificación de Competencias Laborales” 53
- ◆ Aviso por el cual se da a conocer su Calendario Presupuestario para el Ejercicio Fiscal 2022 58

ALCALDÍAS

Alcaldía en Álvaro Obregón

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer la disponibilidad del Programa Anual de Obras Públicas para el Ejercicio Presupuestal 2022 59

Alcaldía en Azcapotzalco

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer su Programa Anual de Obra Pública 2022 61

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

- ◆ **Red de Transporte de Pasajeros.**- Licitación Pública, número RTP/LPN-E001/2022, Convocatoria No. E-001/2022.- Enajenación de dos partidas de desechos 62

EDICTOS

- ◆ Juicio de Extinción de Dominio.- Expediente, número 2/2022-III, Primer Publicación 64
- ◆ Juicio de Extinción de Dominio.- Expediente, número 6/2021, Primer Publicación 65
- ◆ **Aviso** 66

PODER EJECUTIVO**SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS****AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LAS TASAS DE RECARGOS VIGENTES DURANTE EL MES DE MARZO DE 2022.**

ROBERTO CARLOS FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, **Tesorero de la Ciudad de México**, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley de Ingresos de la Ciudad de México para el Ejercicio Fiscal 2022 y con fundamento en los artículos 6, 7, fracción III, 39, 42, 45 y 49 del Código Fiscal de la Ciudad de México y 28, fracción XXIX, y 92, fracción VIII del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, me permito dar a conocer las tasas de recargos que estarán vigentes durante el mes de marzo de 2022:

- I. Tasa del **0.55%** mensual aplicable a los créditos fiscales, ya sea diferido o en parcialidades, y
- II. Tasa del **0.72%** mensual aplicable en los casos de mora.

Ciudad de México, a 11 de febrero del 2022

EL TESORERO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

(Firma)

ROBERTO CARLOS FERNÁNDEZ GONZÁLEZ

LUZ ELENA GONZÁLEZ ESCOBAR, Secretaria de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 33, numeral 1 y 60, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 2, 16, fracción II, 18, párrafo primero, 20, fracción IX y 27, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; y, 1, 2, 5, fracción I, 7, fracción II y 20, fracción II, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, tengo a bien emitir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE MODIFICA LA CIRCULAR UNO 2019, NORMATIVIDAD EN MATERIA DE ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS, PUBLICADA EN LA GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EL 02 DE AGOSTO DE 2019

ÚNICO. Se modifica el primer párrafo del numeral 12.10.3; y, se adicionan los párrafos segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo octavo y noveno, recorriéndose como décimo el que hasta antes de esta modificación era el segundo, para quedar como siguen:

12.10. AVALÚOS DE BIENES DE LA CIUDAD DE MÉXICO

...

12.10.3 La vigencia de los dictámenes valuatorios sobre bienes inmuebles será de tres años y la de bienes muebles será de seis meses.

En el caso de actos administrativos y/o instrumentos jurídicos con vigencia multianual, en los cuales la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, haya otorgado el uso, goce y aprovechamiento temporal a título oneroso respecto de bienes del dominio público asignados a dicha Dependencia, la vigencia de los dictámenes será la misma que la del acto administrativo y/o jurídico que corresponda.

En ambos casos, en tanto no cambien las características físicas del inmueble o mueble o, las condiciones del mercado, y/o las premisas consideradas en el mismo; en caso de que ello ocurra, deberá emitirse un nuevo Dictamen.

Las contraprestaciones que se establezcan en los instrumentos jurídicos mediante los cuales se otorgue el uso, goce y aprovechamiento de bienes del dominio público y que sean determinadas conforme a los Dictámenes Valuatorios que practique la DEA, se actualizarán a través de la determinación del factor calculado con el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), conforme al siguiente procedimiento:

- a) La cuota base será la que establezca el avalúo inicial que emita por primera vez la DGPI y tendrá vigencia de un año a partir de la expedición de ésta, o bien el último avalúo emitido por la DGPI y a que a la fecha de la presente publicación se encuentre vigente.
- b) Una vez transcurrido el primer año de la vigencia del avalúo, se actualizará con el factor de actualización que se obtendrá conforme a lo siguiente:

$$\text{Factor de actualización} = \frac{\text{INPC correspondiente al mes anterior al periodo que se tiene que actualizar}}{\text{INPC del mismo mes del año anterior}}$$

El INPC a considerar debe ser el correspondiente al mes anterior al periodo que se tiene que actualizar o bien el último publicado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía a la fecha en que se venza la vigencia del avalúo.

- c) El monto a actualizar se multiplicará por el factor resultante, redondeado a cuatro decimales, del inciso anterior.

...

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para su debida observancia y aplicación.

SEGUNDO.- El presente Acuerdo surtirá efectos a partir del día de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO.- Respecto de los actos administrativos y/o instrumentos jurídicos con vigencia multianual, en los cuales, la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, haya otorgado el uso, goce y aprovechamiento de bienes del dominio público de dicha Entidad, que hayan sido formalizados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente modificación, las contraprestaciones para el presente ejercicio y subsecuentes, serán actualizadas mediante la aplicación del factor denominado Índice Nacional de Precios al Consumidor, conforme al procedimiento establecido en el numeral 12.10.3.

Dado en la Ciudad de México, a los 18 días del mes de febrero de 2022.

(Firma)

LA SECRETARIA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL CORREDOR “METROBÚS ALAMEDA ORIENTE-CIRCUITO INTERIOR”

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA, Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, asistido por **ROBERTO SAMUEL CAPUANO TRIPP**, Director General de Metrobús, con fundamento en los artículos 28 párrafos décimo primero y décimo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, incisos 1, 3, 4, 5, 7, 8, 3, numeral 2, incisos a y b, 13, apartado E, 16, apartado H, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 11, fracciones I y II, 13, 14, 16, fracción XI, 18, 36, fracciones I, III, IV y XXI, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 1, 2, fracciones I y V, 5, 6, 7, 9, fracciones XIV, XLV, LXXXVII, XCIX, CIII, 10, fracción I, 12, fracciones I, V, VI, VII, IX, XVI, XX, XXII, XXV, XXVI, XXVII, XXIX, XLI y XLIX, 18, fracción III, 24, 55, fracción I, 56, fracción I, inciso b), 60, 61, 75, 78, fracción IV, 80, 81, 84, 85, fracción I, 86, 87, 99 y 100, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; en relación con el “Acuerdo por el que se Delega en el Titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la Facultad para Emitir, Autorizar y Publicar Declaratorias de Necesidad para Concesionar la Prestación de Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros y de Carga en la Ciudad de la Ciudad de México el día 27 de diciembre de 2019; 1, 2, fracción XXIV, 6, 48, fracción V, 71, 72, 73, 76, 99, 100, 102, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; y Décimo Cuarto, fracciones I, II, X y XVIII del Decreto por el que se Crea el Organismo Público Descentralizado Metrobús; y 1°, 2° fracción V, 5° fracción II y 17 del Estatuto Orgánico de Metrobús; y

CONSIDERANDO

Que el “Programa General de Gobierno de la Ciudad de México 2019 – 2024” establece como uno de sus ejes estratégicos el de “más y mejor movilidad” señalando como objetivo general del mismo que “los sistemas, programas y proyectos de movilidad se orientarán a incrementar la accesibilidad, disminuir los tiempos de traslado y garantizar viajes cómodos y seguros para toda la ciudadanía”; considerando la redistribución de tres componentes estructurales de la movilidad urbana en la Ciudad de México para enfrentar los problemas derivados de la fragmentación, ineficiencia e inequidad del actual sistema: (i) Redistribución de los modos; (ii) Redistribución del espacio vial, y (iii) Redistribución de los recursos.

Que el “Programa General de Gobierno de la Ciudad de México 2019 – 2024” incluye acciones que se llevarán a cabo, entre las que menciona que “Se planificarán dos líneas de Metrobús”.

Que el Aviso por el que se aprueba el establecimiento del Sistema de Transporte Público, denominado “Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (ahora de la Ciudad de México) el 24 de septiembre de 2004; y el artículo 9°, fracción XXV de la Ley de Movilidad establecen como características de los corredores de transporte las siguientes:

- 1.- Servicio de transporte público de pasajeros colectivo de mediana o alta capacidad.
- 2.- Operación regulada.
- 3.- Recaudo centralizado.
- 4.- Operan de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, con carriles total o parcialmente confinados.
- 5.- Paradas predeterminadas e infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, en estaciones ubicadas a lo largo de los recorridos y terminales en su origen y destino.
- 6.- Organización para la prestación del servicio como personas morales.

Que los Corredores de Transporte se establecen con objeto de mejorar radicalmente el autotransporte público de pasajeros en vialidades con alta concentración de oferta y demanda, contribuyendo al cuidado del medio ambiente de la Ciudad de México mediante la aplicación de nuevas tecnologías.

Que los artículos 73, 74 y 75 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, disponen la incorporación gradual del transporte público concesionado a un sistema integrado, con articulación física, operacional, informativa, de imagen y de medio de pago, que funcione bajo el concepto de complementariedad entre los diferentes modos de transporte.

Que para administrar de manera adecuada y eficaz el “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México”, se creó el organismo público descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México denominado “Metrobús”, mediante decreto publicado en la Gaceta Oficial del entonces Distrito Federal el 9 de marzo de 2005, en el cual se encuentra sectorizado a la Secretaría de Movilidad y tiene por objeto la planeación, administración y control del sistema de corredores, basado en los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, eficiencia y profesionalismo, con el propósito de atender de manera eficiente, segura y con menores tiempos de recorridos la demanda de transporte público en la Ciudad de México.

Que los artículos 16, fracción XI y 36, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 10, fracción I y 12, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México disponen que la persona titular de la Jefatura de Gobierno se auxiliará de la Secretaría de Movilidad para el despacho de los asuntos en materia de transporte, con las facultades que ambos ordenamientos le confieran.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, fracción I, de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la prestación de los servicios públicos de transporte en esta Ciudad es de utilidad pública e interés general, por lo cual la Administración Pública tiene la obligación de proporcionarlos ya sea a través de empresas de participación estatal u organismos descentralizados, o bien, por conducto de personas físicas o morales mediante concesiones.

Que el 29 de mayo de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el “AVISO POR EL QUE SE APRUEBA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS “METROBÚS ANILLO PERIFÉRICO – CIRCUITO INTERIOR” Y SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES GENERALES PARA SU OPERACIÓN”.

Que el 4 de octubre de 2021 se publicó la modificación del Aviso antes señalado, para quedar como: AVISO POR EL QUE SE APRUEBA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS “METROBÚS ALAMEDA ORIENTE-CIRCUITO INTERIOR” Y SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES GENERALES PARA SU OPERACIÓN y se modifican los artículos Primero, Segundo, Tercero y Cuarto.

Que la Administración Pública de la Ciudad de México, consideró la necesidad de comunicar la zona nororiente, con la zona centro de la ciudad, por lo que inició la construcción de la Alameda Oriente – Circuito Interior de Metrobús. Lo anterior con la finalidad de conectar con las vialidades más importantes de la Ciudad, a través de un sistema de transporte, que ofrezca un modo de desplazamiento con un alto estándar de calidad, amigable con el ambiente y el entorno urbano.

Que con fecha 27 de diciembre de 2019, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Acuerdo por el que se Delega en el Titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, la Facultad para Emitir, Autorizar y Publicar Declaratorias de Necesidad, para Concesionar la Prestación de Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros y de Carga en la Ciudad de México”, emitido por la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, el día 26 de diciembre del mismo año.

Que en fecha 2 de enero de 2012 se otorgó la concesión STV/METROBÚS/008/2012 para prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en la Línea 4 de Metrobús, a la empresa “CONEXIÓN CENTRO AEROPUERTO, S.A. DE C.V.”, conforme la Declaratoria de Necesidad para la Prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Metrobús Buenavista-Centro Histórico-San Lázaro-Aeropuerto” publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, ahora Ciudad de México, el 05 de diciembre de 2011, el cual establece en su punto QUINTO el otorgamiento de una concesión a una persona moral y en su numeral SEXTO, se establecieron los requerimientos que debían cumplirse para su otorgamiento.

Que con fecha 01 de junio de 2021, la Secretaría de Movilidad emitió la Modificación a la concesión STV/METROBÚS/008/2012, para la prestación del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor Línea 4 Metrobús, Ampliación Corredor Buenavista - Centro Histórico - San Lázaro - Aeropuerto, en el tramo “Metrobús Anillo Periférico - Circuito Interior”, mediante la cual se autoriza al concesionario “CONEXIÓN CENTRO AEROPUERTO, S.A. DE C.V.” a prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el “SISTEMA” y transitar sobre los recorridos “ANILLO PERIFÉRICO - CIRCUITO INTERIOR”.

Que con fecha 10 de febrero de 2022, la Secretaría de Movilidad emitió la Modificación a la concesión STV/METROBÚS/008/2012, para la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en el Corredor Línea 4 Metrobús, Ampliación Corredor Buenavista - Centro Histórico - San Lázaro - Aeropuerto, en el tramo “Metrobús Alameda Oriente - Circuito Interior”, mediante la cual se autoriza al concesionario “CONEXIÓN CENTRO AEROPUERTO, S.A. DE C.V.”, a prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el “SISTEMA” y transitar sobre los recorridos que se denomina “ALAMEDA ORIENTE - CIRCUITO INTERIOR”.

Que con fundamento en lo dispuesto por la fracción I del artículo 99 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y por el numeral 2, del artículo 159 del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, con fecha 10 de noviembre de 2021, emitió el “Estudio Balance entre la Oferta y la Demanda de Transporte Público Colectivo de Pasajeros del Corredor “Metrobús Alameda Oriente - Circuito Interior”, mismo que fuera publicado el 17 del mismo mes y año, en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México; y que generó los siguientes resultados:

- 1.- El inventario de transporte público colectivo de pasajeros realizado dentro del Anillo Periférico - Circuito Interior, en el tramo comprendido de Bordo de Xochiaca a Circuito Interior, determinó que al menos en algún tramo de estas vialidades operan 15 servicios diferentes, uno que presta Metrobús de la Ciudad de México, cinco la empresa COPATTSA (“Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V.”), uno RTP, uno GMT (Ruta 110), dos AMOPSA y 5 Ruta 22, de transporte colectivo concesionado de la Ciudad de México.
- 2.- De estos 15 servicios incluidos en el inventario, seis resultan significativos para la movilidad en el corredor, con base en la longitud que recorren dentro de las vialidades que lo integran, su origen y destino y la demanda que atienden.
- 3.- Estos seis servicios significativos integran una red de 84 km (promedio por sentido), con cobertura en las Alcaldías: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo, Iztacalco e Iztapalapa.
- 4.- Las organizaciones que operan los servicios significativos para el trazo del corredor Alameda Oriente - Circuito Interior, que comprende de Bordo de Xochiaca y Anillo Periférico a Eje 1 Norte y Circuito Interior, son el Organismo Público Descentralizado “Metrobús” de la Ciudad de México y la empresa Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA), de transporte colectivo de pasajeros de la Ciudad de México.
- 5.- Los servicios significativos brindan servicio con un parque vehicular de 82 unidades, que operan en un día hábil típico, de los cuales el 5% son autobuses híbridos que corresponden al Organismo Público Descentralizado “Metrobús” de la Ciudad de México y el 95% son autobuses, que corresponden a la empresa Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA) de transporte colectivo de pasajeros de la Ciudad de México. En el caso de los autobuses de Metrobús, la edad es de 8 años (unidades modelo 2012) y en el caso de los autobuses de COPATTSA, servicio colectivo concesionado, la edad es de máximo 3 años (unidades modelo 2018). En el caso de las unidades de Metrobús cuentan con tecnología anticontaminante y de accesibilidad universal, en tanto que las unidades de COPATTSA, no cuentan con la tecnología de accesibilidad universal y son más contaminantes.
- 6.- Las condiciones de operación de los servicios significativos son:
 - a. Metrobús, de la Ciudad de México, es un Organismo Público Descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México.
 - b. Metrobús cuenta con la infraestructura para el alojamiento de las unidades y las paradas tienen acceso universal.
 - c. La empresa COPATTSA es una agrupación de concesionarios individuales (personas físicas) que se integraron en una empresa.
 - d. La empresa concesionaria opera de manera independiente sus vehículos y no cuentan con instalaciones dedicadas al resguardo y mantenimiento de sus unidades.
 - e. La operación de la empresa concesionaria no responde a una relación entre la oferta y la demanda, ni está sujeta a ningún tipo de programación previa y control formal que apliquen de manera conjunta, ya que se organizan de modo esencialmente informal.
 - f. La empresa concesionaria alterna sus servicios significativos y operan sus unidades alternadamente.
 - g. Estos servicios carecen del equipamiento auxiliar necesario para el ascenso y descenso de usuarios con seguridad y en virtud de que realizan esta maniobra en el carril derecho los usuarios frecuentemente deben sortear vehículos estacionados.
 - h. Los vehículos que utiliza la empresa concesionaria carecen de las condiciones apropiadas para ofrecer un servicio con accesibilidad universal, con lo cual afectan la movilidad de las personas con discapacidad.
 - i. En general, esta organización adolece en mayor o menor medida de importantes deficiencias físicas, operativas, administrativas y económicas que se reflejan en incapacidad para renovación del parque vehicular, adquisición de tecnología ambiental actual, gestión y profesionalización del servicio, todo ello se refleja a su vez en un servicio de deficiente confiabilidad, seguridad, eficiencia y sustentabilidad.

- j.** La empresa COPATTTSA, carece de equipamiento auxiliar para el mantenimiento del parque vehicular, para la regulación de los servicios en periodos de baja demanda y para las maniobras de ascenso y descenso de usuarios.
- 7.-** El balance entre la oferta y demanda de transporte público de pasajeros en el Eje 1 Norte y Anillo Periférico, que comprende desde el Anillo Periférico a Circuito Interior, se basa en los resultados de los datos de Metrobús y del “Estudio Costo Beneficio para el proyecto de la Línea 4 del Metrobús, tramo San Lázaro – Pantitlán, en la Ciudad de México”.
- 8.-** Tomando en cuenta la capacidad máxima de los vehículos (90 plazas para autobuses), se cuantificó la capacidad ofertada obteniendo 43,200 plazas.
- 9.-** Considerando la longitud de recorrido de los servicios significativos, el volumen de la oferta se estimó en 599,353 plazas – kilómetro.
- 10.-** Con relación al número de pasajeros captado y la distancia de viaje registrados en el estudio, para cada uno de los servicios significativos, la capacidad aprovechada se calculó en 120,598 plazas – kilómetro, con lo cual el índice promedio de ocupación de las unidades se calculó en 20%.

De acuerdo con lo anterior, de los servicios significativos de transporte público colectivo de pasajeros que operan en las vialidades: Eje 1 Norte, Fuerza Aérea Mexicana, Río Churubusco, Eje 4 Oriente y Anillo Periférico, de Alameda Oriente y Anillo Periférico, a Circuito Interior, se concluye lo siguiente:

- I.** Derivado de la falta de procedimientos de operación de los vehículos congruentes con el comportamiento de la demanda, los recorridos significativos registran sobreoferta, con un aprovechamiento de su capacidad del 20%, esto implica exceso de parque vehicular en operación, bajo promedio de ocupación durante el día, baja captación promedio de pasajeros por unidad y bajo rendimiento económico.
- II.** El parque vehicular con que se presta el servicio en el corredor está compuesto por vehículos de tecnología obsoleta que no cumple con normas ambientales, por lo cual generan altas emisiones contaminantes, y la mayor parte de estos vehículos ya concluyeron su vida útil, lo que hace necesaria la sustitución de estos vehículos por unidades de mayor capacidad y tecnología ambiental actualizada.
- III.** Es necesario mejorar el servicio a efecto de que cuente con las instalaciones adecuadas para el ascenso y descenso de usuarios, que permitan la atención de las necesidades de movilidad de las personas con discapacidad.
- IV.** Se requiere ajustar la oferta de transporte, reduciendo el número de unidades en operación, sustituyendo el parque vehicular actual por unidades de mayor capacidad, en congruencia con la cantidad y comportamiento de la demanda, con un esquema de operación que programe la capacidad ofertada en función de la demanda del servicio.
- V.** Es necesario mejorar la organización de los prestadores del servicio, a efecto de que superen sus actuales deficiencias, así como el diseño de un sistema integrado que se articule física, operativa y tecnológicamente con los modos de transporte que operan en la zona de influencia del corredor, a efecto de garantizar un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, accesibilidad y cobertura.
- VI.** Es indispensable mejorar la operación del transporte público en las vialidades que integran el trazo del corredor, por lo que se requiere dotarlas de infraestructura adecuada, con objeto de obtener un mayor aprovechamiento de su capacidad y privilegiar el transporte público, lo que implica la necesidad de modificar la infraestructura de las vialidades que integran el trazo del corredor, con el propósito de brindar al usuario un servicio público con calidad, seguridad, eficiencia y ambientalmente amigable. Para lograr esto, es necesario mejorar tecnológicamente la prestación del servicio de transporte público de pasajeros e introducir modificaciones al esquema de organización de los prestadores del servicio actuales, a efecto de mejorar el aprovechamiento de los recursos (tiempo, espacio, energía, etc.) y en consecuencia, la calidad de vida de la población de las zonas norte, centro y sur de la Ciudad de México.

Que el artículo 87, en relación con el artículo 94, fracción I, inciso b) de la misma Ley de Movilidad local; disponen que los interesados en obtener una concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros deberán acreditar su capacidad técnica, administrativa y financiera que asegure el servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia. Del mismo modo disponen que la capacidad financiera tendrá como efecto garantizar la solvencia económica y disponibilidad de recursos financieros o en su caso contar con fuentes de financiamiento.

Que en el caso de este corredor el Estudio de Balance Oferta Demanda estableció como resultado que los servicios significativos son los que presta Metrobús y la empresa denominada Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPAT TSA), por lo tanto la capacidad financiera para obtener la concesión para la prestación del servicio público colectivo de pasajeros en este corredor Alameda Oriente – Circuito Interior, se podrá demostrar con la manifestación escrita y expresa de su representante legal respecto a su aceptación y compromiso inmediato para adherirse al Fideicomiso 6628, que tiene como objeto la concentración de los recursos tarifarios que genera este servicio público; así como demostrar la capacidad para la obtención de financiamiento para la adquisición en su caso de los autobuses que detalla esta Declaratoria de Necesidad se requieren para dicho servicio.

Por lo que he tenido a bien expedir la siguiente:

DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS DEL CORREDOR “METROBÚS ALAMEDA ORIENTE - CIRCUITO INTERIOR”

PRIMERO. Se declara la necesidad pública del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor “Metrobús, Alameda Oriente - Circuito Interior”, con origen en la intersección de la Avenida Bordo de Xochiaca y Av. Anillo Periférico y destino en la intersección del Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana) y el Circuito Interior (Boulevard Puerto Aéreo), para que se preste como parte del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros” bajo la regulación de “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”, con todas las condiciones físicas y operacionales que esto implica.

SEGUNDO. Para atender la demanda, al inicio de actividades de este nuevo servicio se requerirá un parque vehicular integrado por 35 autobuses de 15 metros de entrada baja, con capacidad para 130 pasajeros, de los cuales 20 autobuses que operará la empresa Conexión Centro Aeropuerto S.A. de C.V. de conformidad con la Concesión STV/METROBÚS/008/2012 de conformidad con lo dispuesto por el artículo 12, fracciones XVI y XXVI de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y, 15 autobuses que operará la empresa que de acuerdo con el Estudio de Balance Oferta Demanda de este corredor tiene los servicios significativos en el trazo del mismo y que además obtenga la concesión correspondiente en los términos que establece la presente Declaratoria de Necesidad; siendo además que esta nueva concesión estaría sustituyendo 23 unidades de transporte público colectivo que operan en la actualidad. Por lo tanto y en cumplimiento al artículo 100, fracción II de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, al amparo de esta Declaratoria de Necesidad se emitirá una concesión en la modalidad de servicio público colectivo de pasajeros, regulado por el organismo público descentralizado Metrobús.

De acuerdo con la magnitud de la demanda que se atenderá en este Corredor “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”, las vialidades que integran su trazo deberán contar con la infraestructura necesaria para la operación de este sistema (carril confinado, terminales, estaciones, espacios de regulación y patios de encierro).

Los servicios de transporte colectivo que operan actualmente sobre el Corredor “Metrobús Alameda Oriente-Circuito Interior” de Avenida Bordo de Xochiaca a Circuito Interior, con origen en Bordo de Xochiaca y Avenida Anillo Periférico, y destino en Eje 1 Norte, Aviación Civil y Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo, y las vialidades que lo conforman, que no fueron considerados significativos en los estudios técnicos, serán modificados o circularán con restricciones a efecto de garantizar el correcto funcionamiento del corredor. Incluidos en este aspecto los recorridos que viene prestando la empresa COPAT TSA de acuerdo con la concesión que le fuera otorgada para dichos servicios.

TERCERO. Las condiciones generales para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la Línea Alameda Oriente - Circuito Interior”, de Metrobús, son las siguientes:

A) El corredor operará con el trazo que establece el artículo Primero del “Aviso por el que se aprueba el Corredor de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús Alameda Oriente - Circuito Interior” y se establecen las condiciones generales para su operación”

B) Contará con carriles exclusivos o preferentes para los autobuses de transporte público de pasajeros, que estarán confinados total o parcialmente, de acuerdo con la factibilidad técnica de su funcionamiento con relación al tránsito sobre la vialidad.

C) Como parte de su infraestructura contará con dos estaciones intermedias y una terminal, para el ascenso y descenso de pasajeros, distribuidas a lo largo del corredor, cuyos nombres y ubicación se describen en el cuadro siguiente:

Cuadro 1. Ubicación de estaciones que operarán en sentido oriente – poniente

N°	Nombre de estación	Ubicación
1	Alameda Oriente	Av. Bordo de Xochiaca y Anillo Periférico
2	Calle 6	Av. Anillo Periférico y Calle 6
3	Pantitlán	CETRAM Pantitlán

Ubicación de estaciones que operarán de poniente – oriente

N°	Nombre de estación	Ubicación
1	Pantitlán	CETRAM Pantitlán
2	Alameda Oriente	Av. Bordo de Xochiaca y Anillo Periférico

Nota: La estación Metro Pantitlán, será el enlace con las Líneas de Metro y con las zonas de transbordo y transferencia de CETRAM

Así mismo el corredor contará con espacios destinados a la regulación del servicio y lugares para el encierro y mantenimiento de los autobuses.

D) El corredor deberá contar con sistema de peaje (pago de tarifa) y control de acceso, cuyo equipamiento y tecnología permita realizar el pago previo del servicio y controlar el acceso de los usuarios al sistema, el cual utilizará la tarjeta de prepago que actualmente funcionan en los corredores Metrobús, esto es la Tarjeta Única de Movilidad Integrada.

E) En virtud de que este nuevo Corredor compartirá el mismo medio de pago con los demás corredores del “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México” y con los demás sistemas de transporte de la Ciudad de México del Sistema Integrado de Transporte Público, la recuperación en los ingresos del Fideicomiso 6628, de las cantidades correspondientes a los pagos de tarifa que hayan sido cubiertos con tarjetas cuyo prepago se haya realizado en otro sistema de transporte, las empresas concesionarias de este corredor se someten a los mecanismos establecidos por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, a través del Sistema Integrado de Transporte Público, del Comité del Sistema Integrado de Transporte Público así como del Comité de Coordinación para la Compensación de Ingresos por el Uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada, comités en los que es parte Metrobús en representación del Sistema de Corredores de Transporte Público Colectivo de Pasajeros “Metrobús”.

F) Los recursos que ingresen al corredor por el pago de tarifa se concentrarán en el fideicomiso a que se refiere el artículo SEXTO, inciso 3) de la presente Declaratoria, a partir del cual se distribuirán en función de los requerimientos del Sistema, para ello, a través de dicho fideicomiso por cuenta y orden de los concesionarios de este corredor, se contratará al prestador del servicio de pago de tarifa y control de accesos de acuerdo con lo previsto en el inciso D) que antecede, por lo que el patrimonio que se aporte al fideicomiso deberá destinarse para el pago de las contraprestaciones resultantes, además de que ese patrimonio responderá por las obligaciones resultantes de dicha contratación. En dicho fideicomiso deberá intervenir el organismo público descentralizado denominado “Metrobús” con el carácter de fideicomitente y fideicomisario, además el titular de “Metrobús” deberá formar parte del Comité Técnico del fideicomiso señalado, con el carácter de presidente; así mismo, dicho Comité Técnico deberá contar con un representante de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, que tendrá el carácter de vocal y deberá ocupar el cargo de secretario. Por lo tanto, la persona moral que preste servicio en este corredor deberá adherirse al fideicomiso ya mencionado.

G) A través del Fideicomiso a que se refiere el inciso F) que antecede, se contratará a la persona física o moral que se hará cargo de prestar el servicio de pago de tarifa y control de accesos en el corredor, contratación que deberá incluir la inversión correspondiente al equipamiento e instalaciones que integren el sistema. Así mismo, la tarjeta de prepago será intransferible para efectos de que el usuario valide su derecho de acceso al Metrobús.

H) El parque vehicular total requerido para la operación del Corredor será inicialmente de 35 autobuses, incluyendo la reserva técnica para cubrir el mantenimiento de los autobuses, las eventualidades e incidencias que surjan ajenas al Sistema de acuerdo con lo que establezca Metrobús. Estos autobuses deberán cumplir con las especificaciones que establece el artículo CUARTO de la presente Declaratoria.

I) El parque vehicular que establece el inciso que antecede será operado por la empresa Conexión Centro Aeropuerto S.A. de C.V. y la empresa que obtenga la concesión para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en el corredor, de conformidad con lo establecido en el artículo Segundo de la presente Declaratoria.

J) La programación, regulación, supervisión y control de la operación del corredor quedará a cargo del organismo público descentralizado denominado "Metrobús", quien de acuerdo con su competencia establecerá recorridos, normas, políticas y demás reglas de operación a las cuales deberá sujetarse la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros en este Corredor.

K) Para la operación integrada del sistema denominado "Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México", en función de las necesidades y destinos de viaje de los usuarios, todos los prestadores del servicio de transporte público colectivo de pasajeros que participan en todos los corredores del Sistema, incluyendo el denominado "Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior", deberán prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros de manera integrada y coordinada, a través de recorridos compartidos, conforme a lo que determine "Metrobús" a través de la programación del servicio y bajo la supervisión y regulación de dicho Organismo, debiendo, en su caso, realizar recorridos de trayectoria compartida en tramos de corredores distintos a aquel en el que operan en asignación original y de forma regular. Esta integración, coordinación y recorrido en otros corredores, no implicará un pago por kilómetro en servicio diferente al que se aplique en el corredor en que operen regularmente, ni derechos adicionales a los consignados en la concesión correspondiente. El pago por kilómetro será en todos los casos el establecido en la concesión, con independencia del corredor en que se preste el servicio, salvo los casos en que así se acuerde entre los concesionarios y Metrobús, debiendo formalizar dichos acuerdos de manera expresa y clara en los convenios de colaboración correspondientes para cada caso.

L) Los concesionarios deberán contar con las instalaciones necesarias para el encierro y mantenimiento de los autobuses con que participarán en el nuevo servicio. En caso de no contar con inmuebles adecuados para este propósito, en función de la capacidad disponible, podrán utilizar los inmuebles que ha destinado o destine para el efecto el Gobierno de la Ciudad de México, previo acuerdo con Metrobús y haber gestionado el permiso que corresponda de conformidad con la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público.

M) El corredor y la empresa operadora que en él participe, deberá contar con un sistema de ayuda a la operación que funcione en estaciones, autobuses y lugar de encierro que controlará Metrobús; el cual deberá proporcionar información al usuario, comunicación en tiempo real en el Centro de Control de Metrobús, localización satelital de los autobuses, seguimiento al programa de servicio y a las condiciones de las unidades, que cumpla con las especificaciones que establezca Metrobús.

N) Para garantizar la sustentabilidad financiera y operativa del corredor, la persona moral que obtengan la concesión para prestar servicio de transporte público de pasajeros en el corredor "Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior" deberá realizar las acciones que establezca "Metrobús" para generar economías de escala y mantener sus costos de operación en niveles de eficiencia en beneficio del público usuario. Metrobús evaluará los costos de operación y propondrá medidas para hacerlo más eficiente.

CUARTO. Los autobuses que prestarán el servicio de transporte público de pasajeros en el corredor "Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior", deberán cumplir con las especificaciones técnicas siguientes:

- a) Autobuses con una longitud de al menos 15 metros.
- b) Homologados a las condiciones de operación del corredor.
- c) Tecnología ambiental "EURO VI" con filtro de partículas o superior.
- d) Capacidad para 130 pasajeros.
- e) Piso bajo y puertas para ascenso y descenso por el lado izquierdo.
- f) Contar con espacios para discapacitados y señalización de espacios para mujeres.
- g) Certificación ambiental vigente.

- h) Estar preparado para instalación de equipamiento del Sistema de Ayuda a la operación.
- i) Aquellas que establezcan la Secretaría de Movilidad y Metrobús.

QUINTO. De acuerdo con lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se otorgará una concesión para prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”, dando preferencia a la persona moral que tenga los recorridos significativos en todo el trazo del corredor de conformidad con los resultados determinados en el Estudio Balance Oferta Demanda de este corredor publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, del 17 de noviembre del 2021; y en el estudio técnico que justifica la necesidad del servicio que se anexa a la presente Declaratoria.

SEXTO. La persona moral que solicite la concesión para prestar el servicio de transporte público colectivo de pasajeros en el corredor “Metrobús, Alameda Oriente – Circuito Interior”, deberá cumplir con los requisitos siguientes;

- 1) Presentar solicitud de concesión para prestar servicio en el corredor “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”, acreditando los requisitos que establecen los artículos 94 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.
- 2) Estar constituidos como sociedad anónima de capital variable en cualquier modalidad que la legislación vigente reconozca.
- 3) Manifiestar de manera expresa y clara su aceptación para adherirse en el carácter de Fideicomitente adherente al Fideicomiso Irrevocable de Administración, Inversión y Pago número 6628, constituido por "Metrobús" para la administración de los recursos del sistema de corredores de transporte público de pasajeros, el cual concentrará los ingresos que genera la prestación de este servicio público y los distribuirá conforme a las necesidades del sistema, en términos de lo establecido por el contrato de este Fideicomiso y sus Reglas de Operación.
- 4) Manifiestar de manera expresa y clara su aceptación para que con el carácter de Fideicomitente Adherente adoptarán en el Comité Técnico de la Subcuenta de este corredor, los acuerdos necesarios para el efecto de que el Fideicomiso contrate los sistemas de pago de tarifa y de ayuda a la operación a que se refieren los incisos D) y M) del artículo TERCERO de la presente Declaratoria.
- 5) Acreditar que cuenta con la infraestructura a que se refiere el artículo TERCERO, inciso L) de la presente Declaratoria.
- 6) Asumir compromiso formal de cumplir con todas las condiciones generales que establece el artículo TERCERO y demás disposiciones de la presente Declaratoria, así como con la normatividad vigente en materia de transporte público colectivo de pasajeros en la Ciudad de México.

SÉPTIMO. La Secretaría de Movilidad revisará la concesión de la empresa que se incorpore al corredor conforme se establece en el Anexo Técnico, y realizará los ajustes tanto a los servicios actuales que tiene en su concesión como al número de unidades que le fueron autorizadas, considerando las actualizaciones en los incrementos del número de unidades. Lo anterior con la finalidad de evitar un aumento en la oferta del servicio y mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda de pasajeros.

OCTAVO. La prestación del servicio público de transporte de pasajeros cuya necesidad se declara, se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, sus reglamentos, las demás disposiciones que le sean aplicables, así como a los términos y condiciones que establezca la concesión que se emita al respecto.

NOVENO. Para dar cumplimiento a lo dispuesto por los artículos 99 fracción II y 100, fracciones I y III de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, se anexa a la presente Declaratoria de Necesidad el “Estudio Técnico que Justifica la Necesidad del Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros en el Corredor “Alameda Oriente – Circuito Interior”.

**DECLARATORIA DE NECESIDAD PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
COLECTIVO DE PASAJEROS DEL CORREDOR:
“METROBÚS, ALAMEDA ORIENTE – CIRCUITO INTERIOR”**

ANEXO: ESTUDIO TÉCNICO

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.

1. OBJETIVOS.

1.1. OBJETIVO GENERAL.

1.2 ESPECÍFICOS.

1.3 METODOLOGÍA.

1.3.1. DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

1.3.2. AFOROS VEHICULARES.

1.3.2.1. MEDICIÓN DE FLUJO VEHICULAR.

1.3.2.2. MEDICIÓN DE MOVIMIENTOS VEHICULARES.

1.3.2.3. INVENTARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

1.3.3. ESTUDIO DE ASCENSO – DESCENSO Y TIEMPOS DE RECORRIDO.

1.3.4. FRECUENCIA DE PASO Y OCUPACIÓN.

1.3.5. ESTIMACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES.

1.4. DISEÑO OPERACIONAL Y PROYECTO.

1.4.1.- DISEÑO OPERACIONAL.

1.4.2. PROYECTO EJECUTIVO.

2. INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN VIAL.

2.1. TRAMOS CON SECCIONES HOMOGÉNEAS.

2.2. OPERACIÓN VIAL.

2.2.1. FLUJO VEHICULAR.

2.2.2. OPERACIÓN EN INTERSECCIONES.

3. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

3.1. INVENTARIO DE SERVICIOS.

3.1.1. SERVICIOS QUE OPERAN EN EL CORREDOR.

3.1.2. BASES DE SERVICIO.

3.1.3. PARQUE VEHICULAR.

3.2. CAPACIDAD OFERTADA.

3.2.1. FRECUENCIA DE PASO.

3.2.2. PLAZAS OFERTADAS.

3.2.3 VOLUMEN DE LA OFERTA EN DÍA HÁBIL.

3.3. INDICADORES OPERATIVOS.

4. DEMANDA DE SERVICIO.

4.1. INDICADORES DE DEMANDA.

4.2. VOLUMEN DE LA DEMANDA.

4.3 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA.

5. BALANCE OFERTA - DEMANDA.

5.1. FRECUENCIA DE SERVICIO.

5.2. CAPACIDAD OFERTADA.

5.3. OFERTA DE PLAZAS DISPONIBLES.

5.3.1 CAPACIDAD EN PLAZAS KILÓMETRO.

5.4. CAPACIDAD UTILIZADA.

5.5. BALANCE OFERTA–DEMANDA.

6. FRECUENCIA DE SERVICIO Y OCUPACIÓN.

6.1 FRECUENCIA DE SERVICIO.

6.2 VOLUMEN DE DEMANDA.

7. EMISIONES CONTAMINANTES.

8. DISEÑO DEL CORREDOR.

8.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

8.1.1. OPERACIÓN.

- 8.1.2. INFRAESTRUCTURA.**
- 8.1.3. ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS.**
- 8.1.4. PARQUE VEHICULAR.**
- 8.2. PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN.**
- 8.3. MANTENIMIENTO DEL PARQUE VEHICULAR.**
- 8.4. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN.**
- 8.5. RENOVACIÓN DE FLOTA.**
- 8.6. IMPACTO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO.**
- 8.7. ATENCIÓN A USUARIOS.**
- 8.8. FICHA TÉCNICA.**
- 9. CONCLUSIONES.**

INTRODUCCIÓN

Mediante aviso publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 24 de septiembre de 2004, la entonces Secretaría de Transportes y Vialidad aprobó el establecimiento del sistema denominado “Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal”, con el propósito de modernizar el transporte público de pasajeros, aplicar nuevas tecnologías en la prestación de este servicio, mejorar y preservar el medio ambiente de la Ciudad de México en beneficio de su población.

Los artículos 55, 56, 78, fracción IV, y 85 de la Ley de Movilidad del entonces Distrito Federal, publicada el 14 de julio de 2014, definen a los corredores de transporte público de pasajeros como un sistema de transporte colectivo de mediana o alta capacidad, con operación regulada, recaudo centralizado, que opera de manera exclusiva en vialidades con carriles reservados para el transporte público, total o parcialmente confinados, cuentan con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, en estaciones ubicadas a lo largo de sus recorridos, con terminales en su origen y destino y con una organización para la prestación del servicio con personas morales.

De lo anterior se desprende un conjunto de requerimientos y especificaciones que deben cumplir los proyectos del “Sistema de Corredores de Transporte Público”, como son:

a) Infraestructura:

- 1) Estaciones y terminales.
- 2) Carril confinado.
- 3) Espacios de regulación.
- 4) Patios de encierro.

b) Equipamiento:

- 1) Autobuses de mayor capacidad, homologados a las condiciones del corredor.
- 2) Sistemas de pago de tarifa y de ayuda a la operación.
- 3) Sistema de ayuda a la operación.

c) Organización:

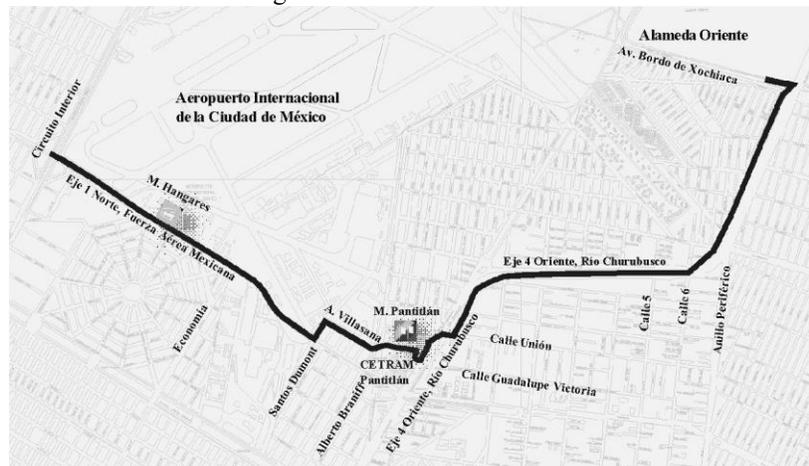
- 1). Operación programada en función de la demanda.
- 2). Organismo regulador encargado de la planeación, administración y control.
- 3). Fideicomiso concentrador de los recursos generados por la tarifa al usuario.

En atención a las necesidades de movilidad de la población de la zona centro y sur de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad aprobó la implantación de la Línea Alameda Oriente – Circuito Interior de Metrobús, mediante el AVISO POR EL QUE SE MODIFICA EL DIVERSO POR EL QUE SE APRUEBA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS “METROBÚS ANILLO PERIFÉRICO - CIRCUITO INTERIOR”, Y SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES GENERALES PARA SU OPERACIÓN, PUBLICADO EN LA GACETA OFICIAL DEL DISTRITO FEDERAL EL 29 DE MAYO DE 2020, quedando como: AVISO POR EL QUE SE APRUEBA EL CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE PASAJEROS “METROBÚS ALAMEDA ORIENTE-CIRCUITO INTERIOR” Y SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES GENERALES PARA SU OPERACIÓN, y se establecen las condiciones generales para su operación”, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 4 de octubre de 2021. Este Aviso establece que el nuevo corredor funcionará con el trazo que se describe a continuación:

Cuadro 1. Descripción del “Trazo del Corredor”, ambos sentidos

Vialidad	Tramo
Bordo de Xochiaca	De la entrada a la Alameda Oriente a Av. Anillo Periférico.
Av. Anillo Periférico	Desde su intersección con la Av. Bordo de Xochiaca hasta Av. Río Churubusco, Eje 4 Oriente.
Av. Río Churubusco, Eje 4 Oriente.	De la Av. Anillo Periférico hasta el CETRAM Pantitlán.
CETRAM Pantitlán	Andenes “N y O”
Juan Guillermo Villasana	De Alberto Braniff a Santos Dumont
Santos Dumont	De Alberto Villasana a Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana)
Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana)	De Santos Dumont a Circuito Interior (Boulevard Puerto Aéreo)

Figura 1. “Trazo del Corredor”



Para el análisis de las necesidades de movilidad de la población del centro y oriente de la Ciudad de México que se ubica dentro de la zona de influencia del corredor “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”, se obtuvo información de diferentes fuentes:

- Organismo Público Descentralizado Metrobús.
- Secretaría de Movilidad.
- “Estudio Costo Beneficio para el proyecto de la Línea 4 del Metrobús, tramo San Lázaro – Pantitlán, en la Ciudad de México”
- Estudio de oferta – demanda de Periférico.

De esta información se describen las características de la oferta y demanda de transporte público de pasajeros en las vialidades por donde tiene el trazo el corredor, así como de las características de los flujos vehiculares y su composición.

El balance oferta – demanda y el presente anexo se basan en los resultados de esta información, que sustentan la necesidad de reformar el transporte público colectivo de pasajeros que opera sobre las vialidades que forman parte del trazo del corredor, con el propósito de modernizar y mejorar el servicio, aumentar su eficiencia e impulsar mejoras ambientales, lo cual permitirá desestimular el uso del automóvil particular. Para ello, se requiere establecer un sistema de transporte público de pasajeros que organice en forma adecuada, técnica y administrativamente la prestación del servicio, para ofrecer un transporte de mayor calidad en beneficio de los usuarios. Lo anterior implica la necesidad de expedir nuevas concesiones en términos de las disposiciones de la Ley de Movilidad y del Reglamento de la Ley de Movilidad, ambos de la Ciudad de México.

En este contexto, la implantación del corredor Alameda Oriente – Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo, de Metrobús, constituye una medida integral que abarca los aspectos relacionados con la infraestructura, equipamiento y organización del servicio; dentro del cual se ha considerado, conforme a lo dispuesto por el artículo 86 de la Ley de Movilidad, la posible participación de los concesionarios que actualmente prestan servicio en estas vialidades, para que, integrados como sociedad mercantil operen el nuevo corredor.

A continuación, se presentan los resultados del estudio técnico que justifican la necesidad del servicio de transporte público de pasajeros.

1. OBJETIVOS.

1.1. GENERAL.

Determinar y cuantificar la necesidad de un servicio de transporte público de pasajeros bajo el esquema de operación del sistema de corredores que regula Metrobús, así como especificar las características y requerimientos que debe cubrir este servicio para atender adecuadamente las necesidades de movilidad de manera eficiente y sustentable, a efecto de establecer el marco para la emisión de las concesiones que se requieran para la prestación del servicio en el nuevo corredor en términos de la normatividad aplicable a la materia.

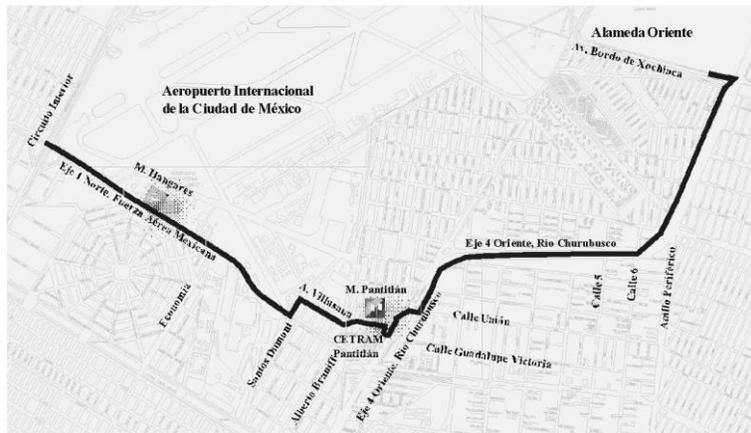
1.2 ESPECÍFICOS.

- a). Analizar la información obtenida en el “Estudio Técnico de Oferta y Demanda de Transporte Público de Pasajeros, Alameda Oriente – Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo” y su actualización, realizados por “Metrobús”.
- b). Determinar el inventario del transporte público colectivo de pasajeros que opera sobre las vialidades que integran el trazo del nuevo corredor y definir aquellos servicios que resulten significativos para la movilidad en dichas vialidades, considerando la longitud que cubren y en la demanda que atienden.
- c). Determinar el parque vehicular con que se prestan los servicios significativos y sus características, así como el número de vehículos que serán sustituidos con el nuevo servicio.
- d). Precisar las características operativas y organizacionales de los operadores de los servicios significativos.
- e). Cuantificar la oferta y demanda de transporte colectivo que se registra en los servicios significativos, así como describir sus características y eficiencia operativa.
- f). Describir las características físicas de las vialidades que integran el trazo y cuantificar el tránsito vehicular que se registra, así como en las principales intersecciones y otras características operativas.
- g). Estimar las emisiones contaminantes que generan actualmente los servicios significativos, a efecto de establecer la línea base que permita evaluar la reducción de emisiones contaminantes que generará la implantación del nuevo corredor.
- h). Determinar el esquema operativo del nuevo corredor, incluyendo las especificaciones del parque vehicular requerido, así como las demás condiciones generales de prestación del servicio y establecer el número de concesiones requeridas para su operación.

El estudio abarca como zona de influencia inmediata las vialidades que integran el trazo del nuevo corredor, tal como lo establece el Aviso publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el 29 de mayo de 2020, y la modificación al Aviso, publicado el 4 de octubre del 2021 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, que en conjunto integran un recorrido de aproximadamente de 5.84 kilómetros, que se ubica en las Alcaldías Venustiano Carranza e Iztacalco.

El trazo para el nuevo corredor, Alameda Oriente - Circuito Interior, cuenta con una importante conectividad metropolitana, en su intersección de Bordo de Xochiaca y Periférico y especialmente en el CETRAM Pantitlán donde convergen servicios de transporte urbano provenientes del oriente, de las Alcaldías Iztapalapa, Iztacalco y Tláhuac, de la Ciudad de México, así como de los municipios del Estado de México (Nezahualcóyotl, Chimalhuacán, Chalco e Ixtapaluca). Dada la conectividad que tienen con vialidades con penetración importante en dichos municipios, como la Calzada Ignacio Zaragoza, Av. Pantitlán, Chimalhuacán y Bordo de Xochiaca, las que presentan concentración de oferta y demanda de transporte público y que pueden ser alimentadoras para la Línea Alameda Oriente – Circuito Interior.

Figura 2. Zona de influencia del corredor “Metrobús Alameda Oriente – Circuito Interior”



A lo largo del nuevo corredor quedan comprendidas importantes zonas de servicio, así como amplias zonas habitacionales de las colonias que se relacionan en el cuadro siguiente:

Cuadro 2. Zonas habitacionales (Colonias)

Colonia	Colonia
El Arenal 4ª Sección	El Sol
El Arenal 3ª Sección	El Barco
El Arenal 2ª Sección	Netzahualcóyotl
El Arenal 1ª Sección	Aviación Civil
Cuchilla Pantitlán	Unidad Zaragoza
Pantitlán	Federal
Adolfo López Mateos	Santa Cruz Aviación
Ampliación Adolfo López Mateos	Moctezuma 2ª Sección

Los principales puntos generadores y atractores de viajes son los que resultan de la transferencia de usuarios con otros servicios de transporte público que se realiza en las intersecciones con las vialidades que se relacionan a continuación:

- a) Alameda Oriente
- b) Bordo de Xochiaca.
- c) 4ª Avenida
- d) Av. Chimalhuacán.
- e) Av. Río Churubusco, Eje 4 Oriente.
- f) Metro Pantitlán.
- g) CETRAM Pantitlán.
- h) Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- i) Eje Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.
- j) Hangares
- k) Circuito Interior, Av. Río Churubusco.

1.3 METODOLOGÍA.

A efecto de valorar la factibilidad técnica del nuevo corredor, describir las características de la oferta y demanda de transporte que en él se registra y obtener información para su diseño, se obtuvo información de diferentes fuentes que sirvieran de soporte para realizar el análisis de la Oferta y Demanda de Transporte Público de Pasajeros en el Corredor Alameda Oriente – Circuito Interior” y su actualización, incluyeron las actividades de recopilación siguientes:

I. Análisis de la oferta de transporte público colectivo de pasajeros con presencia en el corredor:

- a) Inventario de servicios y evaluación de servicios significativos.
- b) Verificación de recorridos de los servicios significativos.
- c) Registro de tiempos de recorrido de los servicios significativos.

II. Análisis de la recopilación de la información de demanda de transporte público que se registra en el corredor:

- a) Información de aforos de ascenso y descenso de usuarios en los servicios significativos.
- b) Frecuencia de paso y ocupación de los servicios significativos.

Esta información se obtuvo de las diferentes fuentes de información encontradas como: por la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México, Metrobús, Secretaría de Movilidad, etc., para la formulación del proyecto del corredor Alameda Oriente – Circuito Interior, así como de las experiencias generadas por los proyectos de las líneas de Metrobús que actualmente se encuentran en operación.

1.3.1. DESCRIPCIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

Como parte de los estudios realizados por la Secretaría de Obras y Servicios de la Ciudad de México para la formulación del proyecto ejecutivo de la Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior, se incluyó el levantamiento de las características físicas y operativas de la vialidad, tales como: tramos de sección homogénea, número de carriles, condiciones del pavimento, sentidos de circulación e intersecciones entre otras.

1.3.2. AFOROS VEHICULARES.

Con la finalidad de describir y cuantificar los flujos vehiculares en el corredor, se realizaron de algunos estudios los levantamientos de información.

1.3.2.1. MEDICIÓN DE FLUJO VEHICULAR.

Esta medición se realizó mediante aforos vehiculares en estaciones maestras ubicadas en dos puntos distribuidos a lo largo del corredor, tomando una muestra; en los cuales no se registraron alteraciones de la operación normal del tránsito vehicular. Las dos estaciones maestras se ubicaron en las intersecciones siguientes:

- a) Anillo Periférico – Río Churubusco, Eje 4 Oriente.
- b) Eje 1 Norte Hangares-Fuerza Aérea Mexicana – Economía.

El estudio se realizó durante 16 horas del día, en un periodo de las 6:00 a las 22:00, registrando el tipo de vehículos que transitaron conforme a la clasificación siguiente:

- a) Vehículos ligeros (en esta categoría se incluyeron autos particulares, taxis y motos y bicicletas).
- b) Vehículos de transporte colectivo (registrando microbuses, autobuses y trolebuses).
- c) Vehículos de carga (clasificados en capacidad menor a tres toneladas y mayor a tres toneladas).

1.3.2.2. MEDICIÓN DE MOVIMIENTOS VEHICULARES.

En el trazo del corredor existen 6 intersecciones, de las cuales se estudiaron los movimientos direccionales en 2 de ellas que cuentan con un flujo vehicular elevado, mediante una muestra de un día de observación, durante 16 horas, en un periodo de las 6:00 a las 22:00.

Las intersecciones más importantes son las siguientes:

- a) Anillo Periférico – Bordo de Xochiaca
- b) Anillo Periférico – Río Churubusco, Eje 4 Oriente.
- c) Juan Guillermo Villasana – Alberto Braniff.
- d) Juan Guillermo Villasana – Santos Dumont.
- e) Eje 1 Norte Hangares-Fuerza Aérea Mexicana – Santos Dumont.
- f) Eje 1 Norte Hangares-Fuerza Aérea Mexicana – Economía

De estas intersecciones se realizaron los flujos vehiculares con su composición de las siguientes intersecciones:

- a) Anillo Periférico – Bordo de Xochiaca
- b) Eje 1 Norte Hangares-Fuerza Aérea Mexicana – Santos Dumont.

1.3.2.3. INVENTARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Este inventario consiste en el recuento exhaustivo del transporte público colectivo de pasajeros que opera en el corredor, incluyendo sus principales características como son organizaciones que operan, servicios que prestan, vehículos, infraestructura y equipamiento auxiliar que utilizan; para lo cual se realizó un levantamiento de información referente a los conceptos siguientes:

- a) Servicios de transporte colectivo que transitan en cualquier tramo de las vialidades que comprende el trazo del corredor, identificados por su origen y destino, describiendo sus recorridos, clasificándolos como significativos y alimentadores con base en la cobertura y demanda sobre el trazo del corredor.
- b) Organizaciones o empresas que operan los servicios de transporte colectivo inventariados.
- c) Parque vehicular que utilizan, incluyendo el inventario de placas, tipo de unidades y combustible que utilizan.
- d) Descripción y ubicación de sus bases de servicio y cierres de circuito de los servicios significativos.

Con base en la información obtenida se clasificaron los servicios de transporte colectivo registrados conforme a las especificaciones siguientes:

- a) Servicios significativos: Aquellos cuyo recorrido cubre una parte importante en ambos sentidos de las vialidades que integran el trazo del Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior, de Metrobús y que va de la Alameda Oriente a Circuito Interior, por lo cual, desarrollan una función de servicio troncal.
- b) Servicios complementarios y de paso: Aquellos que recorren un tramo menor de estas vialidades, por lo cual funcionan como medio de acceso a los servicios troncales o para completar viajes a destinos diferentes a los que atenderá el nuevo corredor.

1.3.3. ESTUDIO DE ASCENSO – DESCENSO Y TIEMPOS DE RECORRIDO.

Derivado de la distancia que tiene el corredor, la información requerida en este renglón se realizó obteniendo información del sistema Metrobús y del Aviso del Balance Oferta y la demanda en el Corredor “Metro Pantitlán – Metro Cuatro Caminos” y de los estudios de los aforos de Frecuencia de Paso y Ocupación de los servicios clasificados como significativos, en los cuales se obtuvieron datos sobre el número de usuarios de cada corrida, lugares de ascenso - descenso a lo largo del recorrido, ocupación del vehículo, hora de inicio y de conclusión de cada corrida. Estos estudios se tomaron para cada sentido y para cada servicio, en un horario comprendido de las 6:00 a las 22:00 horas.

A partir de estos datos se obtuvieron indicadores de demanda y de operación, así como elementos necesarios para estimar la demanda que deberá atenderse en el nuevo corredor.

1.3.4. FRECUENCIA DE PASO Y OCUPACIÓN.

Este estudio se realizó estableciendo dos puntos de observación en cada sentido de circulación a lo largo del trazo del corredor, con las ubicaciones siguientes:

1. Eje 4 Oriente, Río Churubusco – Chimalhuacán.
2. Eje 1 Norte Hangares-Fuerza Aérea Mexicana – Economía.

Este análisis consiste en registrar el paso y ocupación de los vehículos de transporte público que transitan por el punto de observación, con objeto de cuantificar la oferta y demanda puntual que registra el corredor en los periodos críticos y su comportamiento a lo largo del día, lo cual permitirá entre otras cosas determinar el volumen de usuarios que se debe atender en el periodo de mayor demanda y en consecuencia el parque vehicular con que se deberá prestar el nuevo servicio.

La muestra obtenida incluyó observaciones en las dos estaciones antes señaladas, durante un día hábil, que no registraron distorsiones a la operación normal del tránsito y del transporte público, en horario comprendido de las 6:00 a las 22:00 horas.

Al igual que el punto anterior, se consideraron las frecuencias del estudio de frecuencia de paso y ocupación a efecto de precisar los servicios significativos, su frecuencia de servicio, tiempos de ciclo y otros datos operativos, presentaron una operación normal del tránsito y del transporte, en horario de 6:00 a 22:00 horas.

1.3.5. ESTIMACIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES.

Se efectuó una estimación de las emisiones contaminantes generadas por los vehículos de transporte público que prestan los servicios significativos en el corredor en el estado actual de operación del tránsito y del transporte público, a efecto de determinar la base de comparación con las nuevas condiciones que se presentarán con la operación del corredor, entre las cuales destaca el uso de unidades de mayor capacidad y tecnología ambiental de última generación.

1.4. DISEÑO OPERACIONAL Y PROYECTO.

A partir de la información recabada mediante los estudios y el acopio de información, referidos en el punto 1.3, se desarrolló el diseño operacional del corredor y el proyecto ejecutivo para la construcción de la infraestructura requerida.

1.4.1.- DISEÑO OPERACIONAL.

A partir de la información de oferta y demanda de transporte observada se determinaron los requerimientos de parque vehicular, número de estaciones, terminales, oferta de kilometraje requerida, programación de servicio, modificación de los recorridos de transporte público que atienden actualmente el corredor, retornos e incorporación de los autobuses articulados al corredor y demás especificaciones operacionales.

1.4.2. PROYECTO EJECUTIVO.

A partir de los requerimientos de infraestructura para la operación del corredor, se desarrolló el proyecto ejecutivo, en donde se definen las especificaciones técnicas de la infraestructura requerida y con base en él, se realizan las obras de construcción y adecuaciones a las vialidades que integran el corredor.

2. INFRAESTRUCTURA Y OPERACIÓN VIAL.

2.1. TRAMOS CON SECCIONES HOMOGÉNEAS.

Con base en los levantamientos realizados de las características físicas de la vialidad se definieron los siguientes tramos con sección homogénea:

- 1.- Tramo 1: Av. Bordo de Xochiaca, de la entrada a la Alameda Oriente a Av. Anillo Periférico.
- 2.- Tramo 2: Av. Anillo Periférico a Río Churubusco, Eje 4 Oriente.
- 3.- Tramo 3: Río Churubusco, Eje 4 Oriente a Av. Unión.
- 4.- Tramo 4: Juan Guillermo Villasana, de Alberto Braniff a Santos Dumont.
- 5.- Tramo 5: Santos Dumont, de Juan Guillermo Villasana a Eje 1 Norte, Hangares-Fuerza Aérea Mexicana.
- 6.- Tramo 6: Eje 1 Norte, Hangares-Fuerza Aérea Mexicana, de Santos Dumont a Circuito Interior (Boulevard Puerto Aéreo).

Las características físicas y operativas de estos tramos se presentan en el cuadro 3

Cuadro 3.- Características físicas y operativas de la vialidad

CONCEPTO	TRAMO					
	1	2	3	4	5	6
Ancho de sección (paramento a paramento). Metros	40	78-74	42-62	22	21.5	29-38
Ancho del camellón. Metros	16.7	27-38	16-27	1.5	0	2.80-10.0
No. total de carriles	6	12	6	6	4	7
Cuerpos de rodamiento	2	4	2	2	2	2
Sentidos de circulación	2	4	2	2	2	2
Carriles sentido norte	3	6	3	3	2	3
Carriles sentido sur	3	6	3	3	2	4
Carriles para transporte público	2	2	2	2	2	2
Estacionamiento en vía pública	No	No	No	No	No	No
Intersecciones semaforizadas	1	1	3	1	1	0

2.2. OPERACIÓN VIAL.

2.2.1. FLUJO VEHICULAR.

De acuerdo con los resultados de las observaciones realizadas en cuatro de las estaciones de aforo referidas en el cuadro 4, el mayor flujo vehicular en el sentido oriente – poniente se registró en la estación ubicada en la intersección de Fuerza Aérea Mexicana y Economía, con un volumen en día hábil de 31,167 vehículos. En el sentido poniente – oriente, el mayor volumen se registró también en la estación ubicada en la intersección del Fuerza Aérea Mexicana y Economía, con un volumen en día hábil de 31,167 vehículos (cuadros 4 y 5).

Cuadro 4. Flujo vehicular en el corredor Alameda Oriente – Circuito Interior

Sentido oriente – poniente

Intersección	Volumen Vehicular Veh/día	Composición (%)		
		Ligeros	Transporte	Carga
Fuerza Aérea Mexicana y Economía	31,167	95	1	4
Río Churubusco y Anillo Periférico	7,459	68.5	30.3	1.2

HMD = Hora de máxima demanda

Cuadro 5. Flujo vehicular en el corredor Alameda Oriente – Circuito Interior

Sentido poniente – oriente

Intersección	Volumen Vehicular Veh. / día	Composición (%)		
		Ligeros	Colectivos	Carga
Fuerza Aérea Mexicana y Economía	29,239	93.8	2.2	4
Río Churubusco y Anillo Periférico	12,435	84.1	13.5	2.4

HMD = Hora de máxima demanda

Cabe resaltar la participación del transporte de carga en la composición del volumen vehicular observado en las intersecciones del corredor Alameda Oriente – Circuito Interior, un porcentaje del 4% en ambos sentidos, lo cual contribuye al congestionamiento vial.

2.2.2. OPERACIÓN EN INTERSECCIONES.

El Corredor cuenta con aproximadamente 5 intersecciones controladas con semáforos, de las cuales 4 se consideran críticas para el tránsito vehicular, de estas cinco, se cuenta con aforos direccionales de dos de ellas, las que se describen a continuación:

1. Av. Anillo Periférico y Av. Bordo de Xochiaca.
2. Av. Río Churubusco – Calle 5
3. Av. Río Churubusco – Benito Coquet
4. Av. Río Churubusco – Calle Unión
5. Guillermo Villasana – Santos Dumont
6. Eje 1 Norte, Hangares- Santos Dumont
7. Eje 1 Norte, Hangares-Fuerza Aérea Mexicana y Economía.

Intersecciones con aforos de movimientos direccionales:

1. Av. Anillo Periférico y Av. Bordo de Xochiaca.
2. Eje 1 Norte, Hangares- Santos Dumont.

El corredor Alameda Oriente – Circuito Interior, en términos generales opera en dos sentidos de circulación, y seis carriles en promedio tres por cada uno de los sentidos de circulación, dos para el tránsito vehicular y uno para el transporte público de pasajeros cuenta con camellón central.

1. AV. ANILLO PERIFÉRICO Y AV. BORDO DE XOCHIACA

Av. Anillo Periférico, en la zona norte es de dos sentidos de circulación, cuenta con doce carriles de circulación en total seis por sentido. En la intersección con la Av. Bordo de Xochiaca, las rutas de transporte público de pasajeros circulan del Estado de México o provienen de él, con una frecuencia elevada, creando conflictos viales, en la zona nor-oriente, la Avenida Bordo de Xochiaca, la circulación es en ambos sentidos con camellón central, el sentido es de oriente a poniente y viceversa, con cuatro carriles en el cuerpo norte y tres en el cuerpo sur. En esta vialidad circulan de forma combinada el transporte público de pasajeros, automóviles y camiones de carga.

La intersección tiene deficiencias en el señalamiento horizontal y vertical de tipo informativo, preventivo y restrictivo, la intersección se encuentra controlada con semáforos vehiculares faltando semáforos peatonales, y se generan diversidad de movimientos vehiculares.

El periodo de máxima demanda vehicular, para ambas vialidades se registró de las 7:00 a las 8:00 horas a.m., con un flujo total de 4,082 vehículos, del cual el 4.3% fueron unidades de transporte público de pasajeros, en tanto que el 3.9% fueron vehículos de carga. El mayor flujo de salida de la intersección fue sobre la Av. Bordo de Xochiaca hacia el oriente con 1,291 vehículos y la mayor entrada de vehículos es también sobre la Av. Bordo de Xochiaca proveniente del oriente con 1,872 vehículos.

Figura 3. Esquema de movimientos direccionales
Intersección: Av. Periférico y Av. Bordo de Xochiaca



Periodo de máxima demanda: 7:00- 8:00

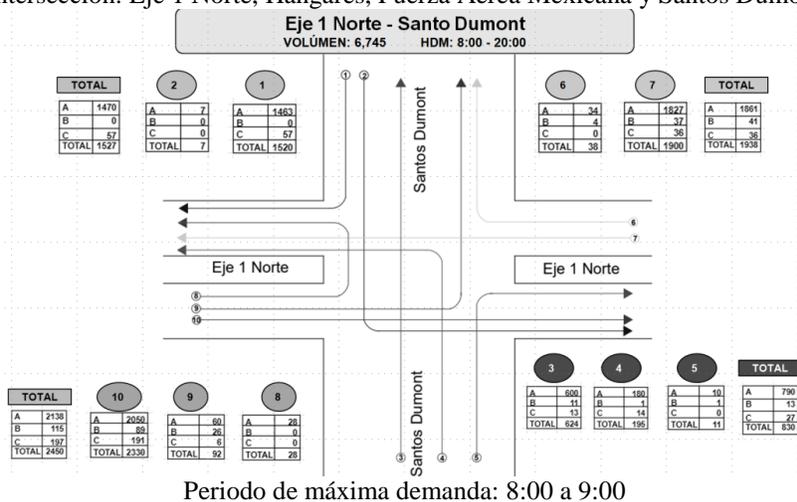
2. EJE 1 NORTE, HANGARES Y SANTOS DUMONT

La Av. Eje 1 Norte, Hangares, Fuerza Aérea Mexicana es de dos sentidos de circulación, con camellón central, cuenta con seis carriles de circulación en total, tres por sentido, hacia el oriente, los separa la infraestructura del Metro de la Línea 5. La Calle Santos Dumont, en la zona norte es de dos sentidos de circulación y en la zona sur, hasta la intersección, la circulación es en el sentido: sur – norte. En la intersección, circulan unidades de rutas de transporte público de pasajeros, con una frecuencia elevada, creando conflictos viales, en la zona, En esta vialidad circulan de forma combinada el transporte público de pasajeros, automóviles y camiones de carga.

La intersección tiene deficiencias en el señalamiento horizontal y vertical de tipo informativo, preventivo y restrictivo, se encuentra controlada con semáforos vehiculares, faltando semáforos peatonales, y se generan diversidad de movimientos vehiculares y peatonales.

El periodo de máxima demanda vehicular, para ambas vialidades se registró de las 8:00 a las 9:00 horas a.m., con un flujo total de 6,745 vehículos, del cual el 2.4% fueron unidades de transporte público de pasajeros, en tanto que el 4.8% fueron vehículos de carga. El mayor flujo de salida de la intersección fue sobre el Eje 1 Norte, hacia el poniente con 3,643 vehículos y la mayor entrada de vehículos es también sobre el Eje 1 Norte provenientes del poniente con 2,450 vehículos.

Figura 4. Esquema de movimientos direccionales
Intersección: Eje 1 Norte, Hangares, Fuerza Aérea Mexicana y Santos Dumont



3. OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

3.1. INVENTARIO DE SERVICIOS.

3.1.1. SERVICIOS QUE OPERAN EN EL CORREDOR.

El inventario de transporte público colectivo de pasajeros levantado en la vialidad objeto del estudio, determinó que al menos en alguno de sus tramos operan: Línea 4 de Metrobús, RTP y cinco empresas de transporte concesionado de la Ciudad de México. En la vialidad de Río Churubusco, circulan servicios del Estado de México que salen del CETRAM Pantitlán y van de paso hacia la zona Oriente; en el sentido contrario sucede lo mismo. En conjunto, el Organismo Metrobús (Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.), el Organismo RTP y cinco empresas atienden 15 servicios, los cuales se relacionan en el cuadro 6.

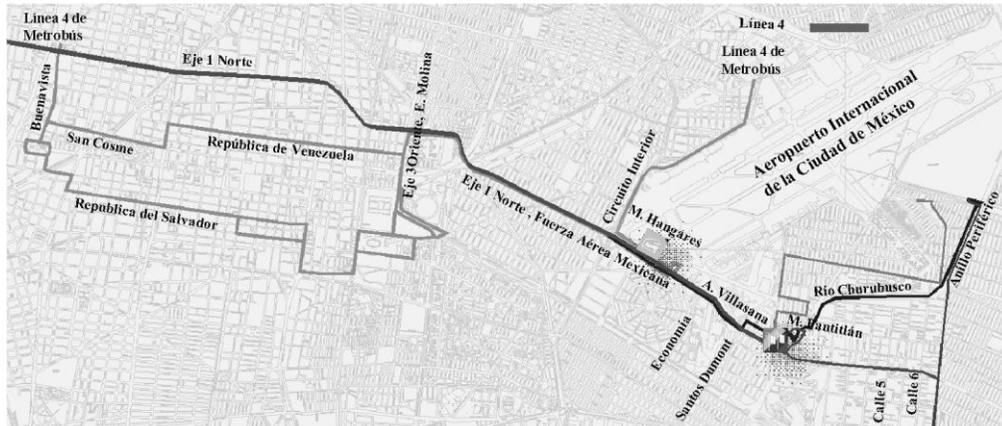
Cuadro 6. Inventario de servicios de transporte público de pasajeros en el corredor Alameda Oriente - Circuito Interior.

Organización	Origen - Destino	Cobertura del corredor				
		Sentido	Tramo	Vialidad	Longitud en el corredor (km)	% En el Corredor
Conexión Centro Aeropuerto	Buenavista – San Lázaro Aeropuerto, terminales 1 y 2	O -P	Salida de terminal 2 –Circuito Interior	Eje 1 Norte	1.75	15
		P-O				
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal por Eje 1 Norte	O -P	Alberto Braniff – Circuito Interior	A. Villasana, Santos Dumont y Eje 1 Norte	2.33	40
		P-O	Circuito Interior – Alberto Braniff	Eje 1 Norte, Santos Dumont y A. Villasana	2.33	
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	O -P	Alberto Braniff – Circuito Interior	Eje 1 Norte	1.86	32
		P-O	Circuito Interior – Alberto Braniff	Eje 1 Norte	1.86	
COPATTSA	Metro Canal de San Juan - Metro Normal	O -P	Alberto Braniff – Circuito Interior	Eje 1 Norte	1.86	32
		P-O	Circuito Interior – Alberto Braniff	Eje 1 Norte	1.86	
COPATTSA	Calle 7 – Metro Normal	O -P	Santos Dumont – Circuito Interior	Eje 1 Norte	1.86	32
		P-O	Circuito Interior – Santos Dumont	Eje 1 Norte	1.86	
COPATTSA	Pantitlán – Cuatro Caminos	O -P	Alberto Braniff – Circuito Interior	A. Villasana, Santos Dumont y Eje 1 Norte	2.33	40
		P-O	Circuito Interior – Alberto Braniff	Eje 1 Norte, Santos Dumont y A. Villasana	2.33	
110	Metro Pantitlán – Colonia del Mar	N -S	Alberto Braniff – Circuito Interior	A. Villasana, Santos Dumont y Eje 1 Norte	1.86	32
		S -N	Circuito Interior – Alberto Braniff	Eje 1 Norte, Santos Dumont y A. Villasana	1.86	
RTP	Alameda Oriente - Nativitas	N -S	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		S -N	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
AMOPSA	Metro Constitución de 1917 Bordo de Xochiaca	N -S	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		S -N	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
AMOPSA	Central de Abastos - Bordo de Xochiaca	N -S	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		S -N	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
22	Bordo de Xochiaca por Calle 6 - Valerio Trujano Centro	O-P	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		P-O	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
22	Metro Pantitlán II Oriente-4a Avenida, Línea 9 hasta Av. López Mateos	O-P	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		P-O	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
22	Metro Pantitlán II Oriente-U. Rey Neza por la 4a Avenida, Línea 9 hasta Av. López Mateos	O-P	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		P-O	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
22	Metro Pantitlán - Av. López Mateos por 4a Avenida	O-P	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		P-O	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	
22	Metro Pantitlán II Oriente-Línea 9 Colonia el Sol	O-P	Alameda Oriente - Río Churubusco	Periférico	1.2	21%
		P-O	Río Churubusco - Alameda Oriente	Periférico	1.2	

N-S= Norte-Sur S-N=Sur-Norte O-P=Oriente-Poniente P-O=Poniente Oriente

Estos 15 servicios atienden una red con cobertura en las Alcaldías: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo, Iztacalco, Iztapalapa, Xochimilco y Tláhuac.

Figura 5. Red que integra el inventario de servicios de transporte público de pasajeros registrado de la Alameda Oriente a Circuito Interior.



De los 15 servicios inventariados, 6 de ellos son significativos, los que se enlistan en el cuadro 7, es operado por el Organismo “Metrobús” con la empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”, de la Ciudad de México y 5 por la empresa “Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA)”, de transporte colectivo de pasajeros. Se consideran significativos en función de la longitud que transitan en el corredor, por el origen y destino de los usuarios y de la demanda que atienden dentro del Anillo Periférico a Circuito Interior:

Cuadro 7. Servicios significativos, con base en la longitud que transitan sobre el corredor.

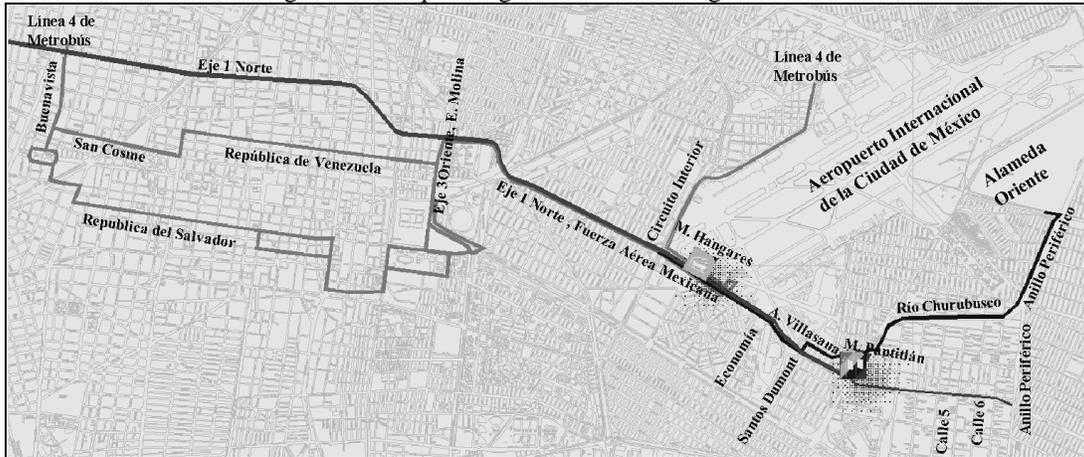
Operador	Recorrido	Longitud que recorren en el Anillo Periférico - Circuito Interior (km)					
		O- P	%	P-O	%	Promedio	%
Metrobús L-4	Buenavista – Aeropuerto, terminales 1 y 2	1.75	39			0.875	19
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal por Eje 1 Norte	2.33	40	2.33	40	2.33	40
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	1.86	32	1.86	32	1.86	32
COPATTSA	Metro Canal de San Juan - Metro Normal	1.86	32	1.86	32	1.86	32
COPATTSA	Calle 7 – Metro Normal	1.86	32	1.86	32	1.86	32
COPATTSA	Pantitlán – Cuatro Caminos	2.33	40	2.33	40	2.33	40

O = Oriente, P = Poniente

En conjunto, estos 6 servicios integran una red de aproximadamente 85.43 Km, promedio por sentido, que atiende necesidades de transporte público de pasajeros en las Alcaldías: Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Gustavo A. Madero, Miguel Hidalgo, Iztacalco e Iztapalapa.

Todos los servicios incluidos en el cuadro 7, son recorridos que se realizan sobre el Anillo Periférico - Circuito Interior, en su tramo comprendido entre Alameda Oriente y Circuito Interior (Boulevard Puerto Aéreo), la cual cubren en un promedio del 32% los servicios considerados significativos.

Figura 6. Red que integran los servicios significativos



Por otra parte, considerando que el servicio de la Línea 4, empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”, y de la empresa “Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA)”, se traslapan en una parte de las vialidades por donde tiene el trazo el corredor, ambas empresas con diferentes orígenes y destinos, las longitudes de las empresas suman 149.97 kilómetros, de los cuales 22.2 están dentro del troncal del corredor, lo que representa el 15% aproximadamente.

Cuadro 8. Servicios significativos, con base en la longitud que cubren sobre el trazo del corredor

Operador	Servicio: Origen - Destino	Sentido	Longitud del recorrido (km)		
			Total	Dentro del corredor	Fuera del corredor
Metrobús Línea 4	“Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”: Buenavista – Aeropuerto, terminales 1 y 2	O - P	14.68	1.73	8.62
		P - O	10.37	0	10.37
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	P - O	11.35	2.33	9.02
		O - P	11.35	2.33	9.02
	Metro Canal de San Juan - Metro Normal	P - O	11.62	1.86	9.76
		O - P	11.62	1.86	9.76
	Pantitlán – Cuatro Caminos	P - O	16.54	1.86	14.68
		O - P	16.54	1.86	14.68
	Metro Pantitlán CETRAM – Metro Normal	P - O	14.18	1.86	12.32
		O - P	14.18	1.86	12.32
	Calle 7 – Metro Normal	P - O	17.54	2.33	15.21
		O - P	17.54	2.33	15.21
Suma			149.97	22.2	145.31
Porcentaje			100%	15%	85%

O – P = oriente – poniente, P – O = poniente – oriente

Los prestadores del transporte público de pasajeros que atienden los servicios significativos son los siguientes:

Cuadro 9. Organizaciones que prestan los servicios significativos

Operador	Denominación
Metrobús	Organismo Público Descentralizado, Metrobús, de la Ciudad de México, empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”
COPATTSA	Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V.

Las características de operación de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros que presta el Organismo Metrobús y la empresa COPATTSA en este corredor son:

- a) Organismo Público Descentralizado, Metrobús, de la Ciudad de México, es un Organismo descentralizado del Gobierno de la Ciudad de México.
- b) La empresa concesionaria Conexión Centro Aeropuerto S.A. de C.V. que opera en el sistema Metrobús mediante concesión número STV/METROBÚS/008/2012, la cual fue modificada el 08 de febrero de 2022 por la Secretaría de Movilidad, para la prestación del Servicio de Transporte de Pasajeros Público Colectivo en el Corredor Línea 4 Metrobús, Ampliación Corredor Buenavista - Centro Histórico - San Lázaro - Aeropuerto, en el tramo “Metrobús Alameda Oriente - Circuito Interior” con 20 autobuses de 15 metros.
- c) La empresa COPATTSA es una empresa de transporte público concesionado, constituida como persona Moral para operar los servicios establecidos en su concesión SEMOVI/CORREDORES/003/2015 y que se enuncian en el cuadro 8 de este nexo: Estudio Técnico.
- d) La operación de la empresa no responde a una relación entre oferta y demanda, ni está sujeta a ningún tipo de programación previa y control formal que apliquen de manera conjunta, ya que se organizan de modo esencialmente informal.
- e) La empresa alterna los servicios significativos con otros recorridos que atienden deseos de viaje diferentes al del corredor.
- f) Estos servicios carecen del equipamiento auxiliar necesario para el ascenso y descenso de usuarios con seguridad y en virtud de que realizan esta maniobra en el carril derecho o en el contraflujo los usuarios frecuentemente deben sortear vehículos estacionados.
- g) Los vehículos que utilizan carecen de las condiciones apropiadas para ofrecer un servicio con accesibilidad universal, con lo cual afectan la movilidad de las personas con discapacidad.
- h) Carecen de equipamiento auxiliar para el mantenimiento del parque vehicular, para la regulación de los servicios en periodos de baja demanda y para las maniobras de ascenso y descenso de usuarios.
- i) En general, esta empresa adolece en mayor o menor medida de importantes deficiencias físicas, operativas, administrativas y económicas que se reflejan en incapacidad para renovación del parque vehicular, adquisición de tecnología ambiental actual, gestión y profesionalización del servicio, todo ello se refleja a su vez en un servicio deficiente confiabilidad, seguridad, eficiencia y sustentabilidad.

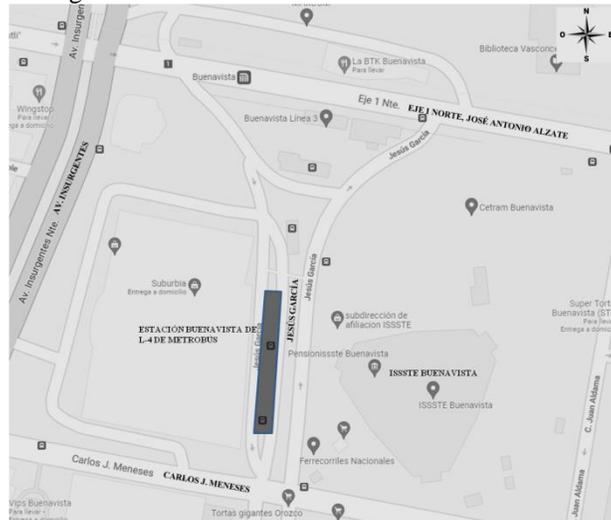
3.1.2. BASES DE SERVICIO

Los servicios significativos cuentan con siete bases para el despacho de unidades, una de ellas ubicada en Buenavista y la otra dentro de las instalaciones del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, las cuales opera Metrobús. La empresa COPATTSA tiene cinco bases o terminales cuatro de ellas ubicadas en la vía pública y una dentro del Centro de Transferencia Modal de Pantitlán las cuales se presentan en las figuras siguientes.

Las bases que opera Metrobús son las siguientes:

- a) Buenavista
 - b) Terminal 2 del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México
- a) Terminal Buenavista de Línea 4 de Metrobús, como se muestra en la figura 9, de este lugar se despachan tres servicios de Línea 4 de Metrobús, la Ruta Norte, Ruta Sur ambas a San Lázaro y el servicio que va al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Figura 7. Base Buenavista de Línea 4 de Metrobús



b) Base ubicada en el Aeropuerto de la Ciudad de México, en la terminal 2 del Aeropuerto de la Ciudad de México, donde despachan el servicio Buenavista – Aeropuerto (figura 10).

Figura 8. Terminal 2, de Línea 4 de Metrobús



Las bases que operan los servicios de la empresa COPATTSA, son las siguientes

- a) CETRAM Pantitlán
- b) Alberto Braniff
- c) Normal, Salvador Díaz Mirón
- d) Canal de San Juan
- e) Calle 7
- f) Cuatro Caminos

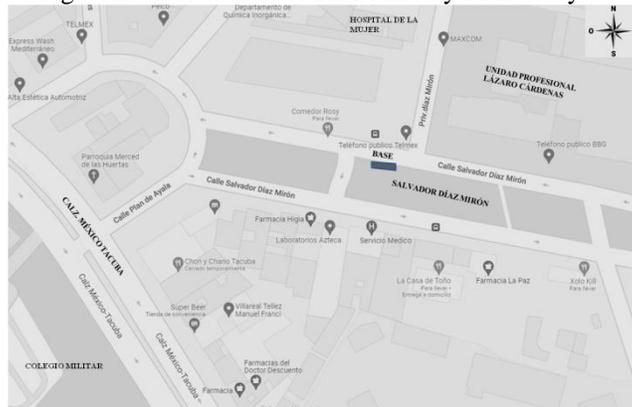
Las Bases de los incisos a) y b) anteriores, están ubicadas en el CETRAM Pantitlán y en la Calle de Alberto Braniff, las cuales utiliza la empresa COPATTSA para despachar los servicios de que van a la Normal y Cuatro Caminos. La primera base se encuentra dentro del CETRAM Pantitlán y la segunda en Alberto Braniff, cerca de la Calle Gustavo Díaz Ordaz, Colonia Adolfo López Mateos (figura 12).

Figura 9. Bases en CETRAM Pantitlán y Alberto Braniff, esquina Gustavo Díaz Ordaz



c) Base Normal, que utiliza la empresa COPATTTSA, ubicada en Salvador Díaz Mirón, entre la Av. la Calle Salvador Díaz Mirón y Calle Plan de Ayala, en la Colonia Santo Tomás (figura 13), desde donde se despachan los servicios que van al Metro Pantitlán.

Figura 10. Base Salvador Díaz Mirón y Plan de Ayala



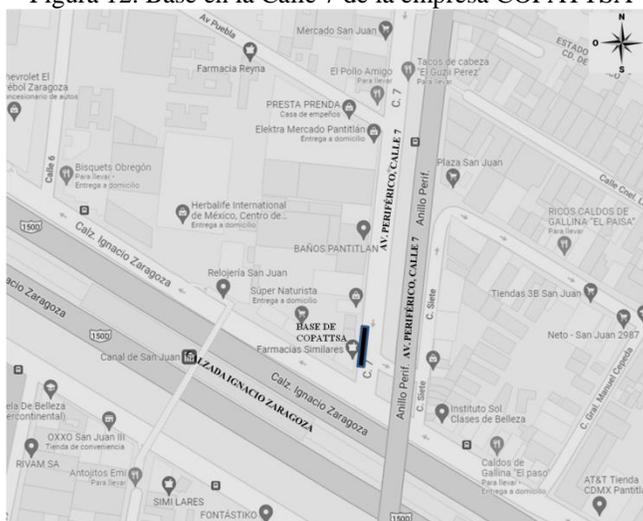
d) Base Canal de San Juan, esta base se ubica en la Calle Xochimilco, Eje 1 Norte, entre la calle 6 y calle 7, Colonia Agrícola Pantitlán, desde esta base se despachan los servicios de la empresa COPATTTSA que van a la Normal (figura 14).

Figura 11. Base en la Calle 7 y de la empresa COPATTTSA



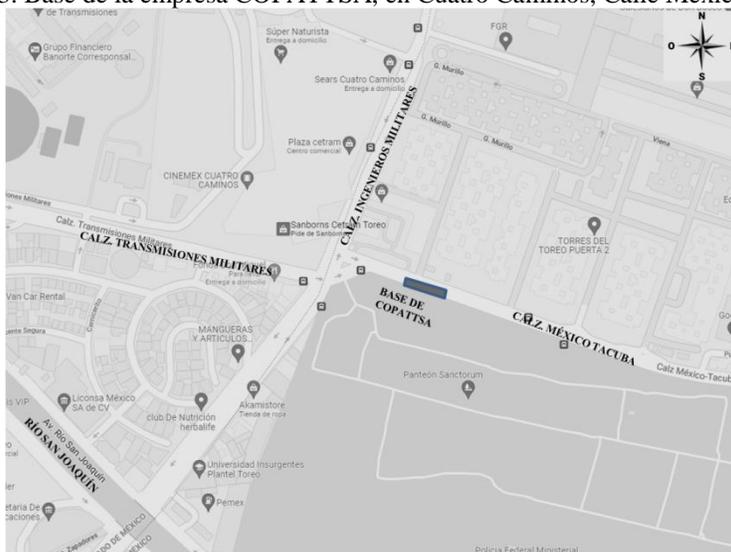
e) Base Calle 7, se ubica en la Calle 7, Av. Canal de San Juan esquina con Calzada Ignacio Zaragoza, Colonia Agrícola Pantitlán, desde esta base se despachan los servicios de la empresa COPATTTSA que van a Metro Normal (figura 15).

Figura 12. Base en la Calle 7 de la empresa COPATTSA



f). Base Cuatro Caminos, esta base está ubicada en la Calzada México Tacuba, casi esquina con Ingenieros Militares, a un costado del Panteón Sanctorum, Colonia Argentina Poniente, en esta base se despachan los servicios que tienen como destino el Metro Pantitlán (figura 16)

Figura 13. Base de la empresa COPATTSA, en Cuatro Caminos, Calle México Tacuba.



3.1.3. PARQUE VEHICULAR

Los vehículos con que se prestan los servicios significativos son:

- Autobuses largos con capacidad para 90 personas, propulsados por motores híbridos y a diesel que opera el Organismo Metrobús a través de la empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”
- Autobuses largos con capacidad para 90 pasajeros, propulsados por motores a diesel, que operan los concesionarios de la empresa Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA).

Con base en el inventario realizado y considerando los parámetros operativos obtenidos en el estudio técnico, se determinó que el parque vehicular que opera en los servicios significativos es en promedio de 86 unidades, de las cuales el 100% son autobuses, lo que se refleja en el Cuadro 10.

Cuadro 10. Parque vehicular que opera en los servicios significativos

Operador	Unidades en operación (día hábil)	Porcentaje (%)	Tipo de unidad
Metrobús, “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”	8	7	Autobús
Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA)	104	93	Autobús
Suma	112	100	

La edad del parque vehicular es la siguiente:

- a) En el caso de los autobuses de Metrobús, “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”, la edad es de 8 años.
- b) En el caso de los autobuses de la empresa Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA), la edad es de 5 años (unidades modelo 2016).

Considerando lo anterior, el 100% de este parque vehicular es de tecnología reciente. El 100% de las unidades son autobuses, de los cuales el 91% de ellas no tienen accesibilidad universal, no fueron diseñados para los usuarios que cuentan con alguna discapacidad.

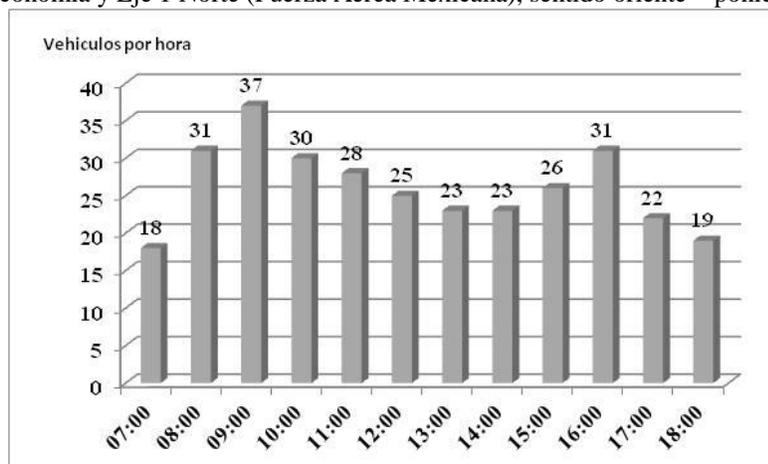
3.2. CAPACIDAD OFERTADA.

Para determinar la capacidad ofertada se partió del estudio de Frecuencia de paso y Ocupación, de los cuales se describen a continuación.

3.2.1.- FRECUENCIA DE PASO.

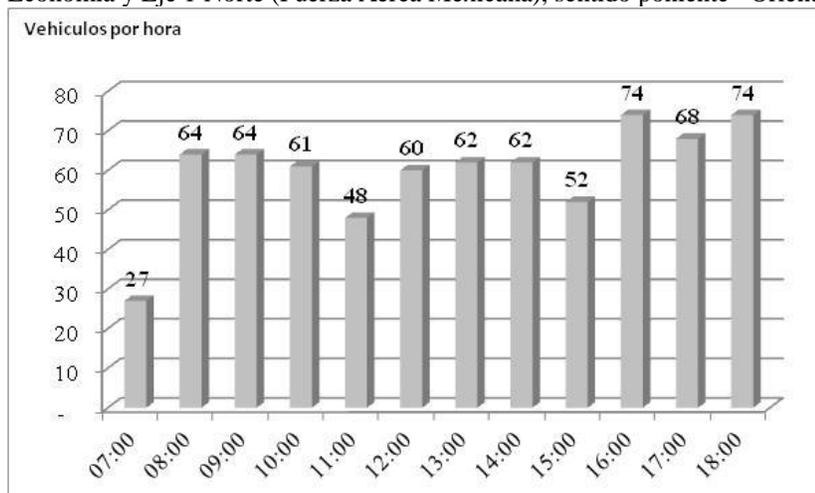
En el sentido oriente - poniente la estación de aforo ubicada en Economía y el Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), registró un total de 313 pasos de unidades entre las 7:00 y las 19:00 horas. La mayor afluencia por hora en este sentido se registró entre las 9:00 y las 10:00 a.m. con 37 unidades, como se refleja en la figura 14

Figura 14. Frecuencia del servicio de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido oriente – poniente



En el sentido poniente – oriente, esta estación de aforo registró un total de 716 pasos de unidades de transporte colectivo entre las 7:00 y las 19:00 horas. La mayor frecuencia de servicio por hora se registró entre las 16:00 y 19:00 con 74 unidades, tal y como se muestra en la figura 4.

Figura 15. Frecuencia del servicio de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido poniente –Oriente



3.2.2. PLAZAS OFERTADAS

La oferta registrada en día hábil tanto para Metrobús (“Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”), como para los concesionarios del transporte colectivo COPATTSA, en el corredor es del orden de 43 mil plazas, considerando la frecuencia de paso, tipo y capacidad de los vehículos con que prestan el servicio. El 100% de las plazas se ofertan en vehículos tipo autobús.

Cuadro 11. Plazas Ofertadas

Operador	Servicio	Tipo de unidad	Frecuencia	Capacidad	Oferta (Plazas/día)
			corridos/día	Pas/veh	
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	96	90	8,640
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	Autobús	172	90	15,480
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	Autobús	212	90	19,080
	Frecuencias de servicio sobre el Eje 1 Norte		480		43,200
		Sentido Ote - Pte	480		25,920
		Sentido Pte - Ote	192		17,280

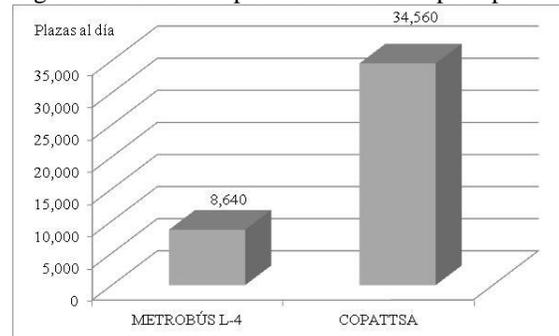
Ote = Oriente, Pte = Poniente

Fuente: Datos de Metrobús y del “Estudio Costo Beneficio para el proyecto de la Línea 4 del Metrobús, tramo San Lázaro – Pantitlán, en la Ciudad de México”

Del total de plazas ofertadas el 60% (equivalente a 25,920 plazas) se registraron transitando en el sentido oriente - poniente y el 40% (equivalentes a 17,280 plazas) en sentido poniente – oriente, situación que se presenta debido a que este último no circulan las unidades de Metrobús por esta vialidad.

En relación con los operadores de los servicios significativos, del total de plazas ofertadas 8,640 corresponden a Metrobús, (“Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.”) que opera con autobuses largos con capacidad para 90 pasajeros, representando el 20%, en tanto que 34,560 plazas corresponden a la empresa COPATTSA, que representan el 80%, del total (Figura 16).

Figura 16. Oferta de plazas en día hábil por operador



Es conveniente mencionar que la empresa COPATTSA tiene destino diferente al de Metrobús y los destinos de los usuarios no corresponden a los propósitos que se tiene del corredor.

3.2.3 VOLUMEN DE LA OFERTA EN DÍA HÁBIL.

El volumen de la oferta en plazas – kilómetro (capacidad dinámica) es de 1.2 millones, de los cuales el 60% transita en sentido oriente - poniente y el 58% en sentido poniente - oriente.

Cuadro 12. Volumen de la oferta (plazas – kilómetro) en día hábil, por ruta y recorrido significativo

Ruta	Nombre	Oferta (plazas/día)	Longitud recorrido (km)	Plazas - km
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	8,640	24.9	215,136
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	15,480	22.7	351,396
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	19,080	35.08	669,326
	Capacidad Ofertada Total	43,200	82.68	1,235,858
	Sentido oriente - poniente	25,920		741,515
	Sentido poniente - oriente	17,280		494,343

3.3. INDICADORES OPERATIVOS.

Como resultado del estudio y de los datos obtenidos de Metrobús y considerando la frecuencia de paso y ocupación realizados en cada uno de los puntos significativos, se registraron los siguientes indicadores de operación.

Cuadro 13. Indicadores operativos en día hábil de los recorridos significativos

Operador	Servicio	Vehículo	Longitud Km/sentido	Frecuencia de despacho			Tiempo de ciclo (minutos)			
				Total frec/día	Promedio		Día	AM	PM	
					Día	AM				PM
METROBÚS	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	14.6	120	8	8	8	115	115	115
		Largo	10.3							
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos		17.54	86	5	5	5	177	177	177
			17.54	86	5	5	5			
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal		11.35	106	6	6	6	120	120	120
			11.35	106	6	6	6			

Fuente: Diagnóstico de la Situación Actual del Transporte Público en el Corredor Estratégico Eje 4 Sur

4. DEMANDA DE SERVICIO.

4.1. INDICADORES DE DEMANDA.

Como resultado de los aforos de frecuencia de paso y ocupación realizados, se registraron los siguientes indicadores en cuanto a la demanda que atienden los servicios significativos.

Cuadro 14. Indicadores de demanda de los recorridos significativos, promedio en día hábil

Operador	Servicio	Sentido	Pasajeros por corrida	Distancia media de viaje (Km)	Pasajeros-Km	Captación por Km (IPK)*	Ocupación/km
METROBÚS	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	O - P	10	14.06			1
		P -O	10	10.3	9,888		1
COPATTTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	O - P	67	4.38	25,238	3.48	6
		P -O	67	3.59	3,705	3.97	1
	Metro Pantitlán – Metro Normal	O - P	61	4.07	26,317	3.65	3
		P -O	66	5.79	40,507	2.41	4

*Datos tomados del Aviso del Balance Oferta y la demanda en el Corredor “Metro Pantitlán – Metro Cuatro Caminos” y del Organismo Público Descentralizado “Metrobús”

4.2. VOLUMEN DE LA DEMANDA.

El volumen demandado, en unidades de pasajeros - kilómetro, considerando la distancia promedio de viaje registrada en el estudio, es de 120.9 miles de pasajeros – kilómetro, un 51% en sentido oriente - poniente (equivalente a 59.7 mil pasajeros – kilómetro) y un 49% en sentido poniente - oriente (equivalente a 44.2 mil pasajeros – kilómetro).

Cuadro 15. Volumen demandado en día hábil, pasajeros – kilómetro por recorrido significativo

Operador	Origen - Destino	Demanda atendida	Distancia media de viaje	Volumen Demandado (pas-km)
		(Pas/día)	(km/pas)	
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto,	960	8.5	8,160
COPATTTSA	Metro Pantitlán – Normal	11,524	3.99	45,614
COPATTTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	13,462	4.93	66,823
	Sentido: oriente - poniente	13,188		51,554
	Sentido: poniente - oriente	12,758		69,044
	Total	25,946		120,598

4.3 ESTIMACIÓN DE LA DEMANDA.

Para la estimación de la demanda de pasajeros que moverá el corredor, es conveniente ampliar su recorrido, ya que el destino de los usuarios se vería truncado en el Circuito Interior y tendrían bajas posibilidades de llegar a su destino final, por lo que es conveniente conectar el corredor con el servicio que presta Metrobús con la Línea 4, en la Ruta Norte, hasta el Metro Hidalgo, en donde el usuario tendría mayores opciones de transbordo y transferencia, adicionalmente de conectarlo con el Centro Histórico de la Ciudad de México y con la emblemática Av. Paseo de la Reforma.

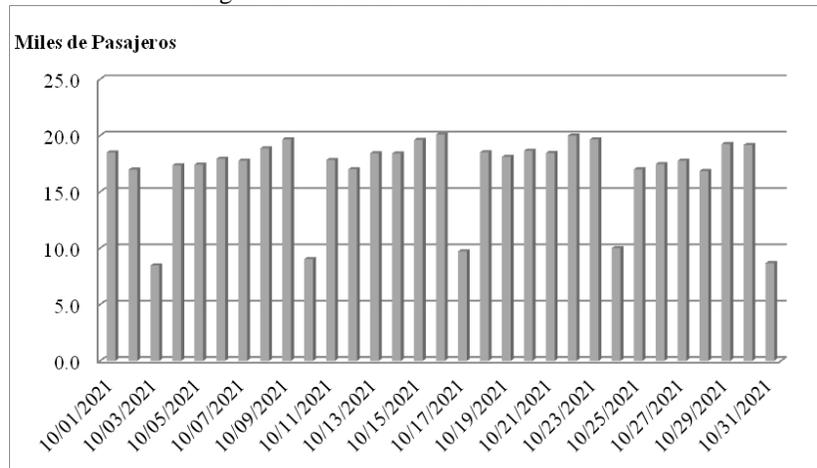
Para la estimación de la demanda, se tomó como base el apoyo que brinda Metrobús a la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), a consecuencia del siniestro en sus instalaciones, en donde dejaron de operar varias de sus líneas, entre ellas la Línea 1 y 9 del Metro que salen de Pantitlán y tienen como destino la zona poniente de la Ciudad de México, por lo que Metrobús implementó un servicio emergente de apoyo al Metro, el cual va de Metro Pantitlán a Metro Hidalgo. En este servicio se tienen registrados los pasajeros que transporta desde el inicio y de los cuales se tomaron para el análisis el mes de octubre de 2021, los cuales se presentan en el siguiente cuadro:

Cuadro 16. Demanda Atendida

Pasajeros transportados en octubre de 2021 de			
Metro Pantitlán a Metro Hidalgo			
Fecha	Nº pasajeros	Fecha	Nº pasajeros
10/01/2021	18,496	10/16/2021	20,107
10/02/2021	16,977	10/17/2021	9,727
10/03/2021	8,473	10/18/2021	18,518
10/04/2021	17,357	10/19/2021	18,119
10/05/2021	17,423	10/20/2021	18,656
10/06/2021	17,942	10/21/2021	18,449
10/07/2021	17,768	10/22/2021	20,000
10/08/2021	18,874	10/23/2021	19,670
10/09/2021	19,671	10/24/2021	10,007
10/10/2021	9,037	10/25/2021	17,001
10/11/2021	17,834	10/26/2021	17,459
10/12/2021	17,007	10/27/2021	17,764
10/13/2021	18,435	10/28/2021	16,851
10/14/2021	18,415	10/29/2021	19,248
10/15/2021	19,622	10/30/2021	19,167
		10/31/2021	8,673

Fuente: elaboración propia, número de transacciones de peaje

Figura 17. Demanda atendida en día hábil



De los resultados del servicio de Pantitlán a la zona del Metro Hidalgo, en el mes de octubre de 2021 analizado, se tiene que fueron transportados en un día hábil, una demanda máxima de 20,100 pasajeros, los cuales conforme se vayan normalizando las actividades susceptibles de incrementarse se considerarán 20,000 pasajeros.

Se estima que con el alargamiento del servicio, la participación de la empresa que opera en la Línea 4 de Metrobús, Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V. será de suma importancia, ya que en la actualidad es la empresa que proporciona el servicio y por otra parte se considera que en menor participación, la demanda que aportaría la empresa COPATTSA es menor debido a que sus usuarios tienen destinos diferentes, así mismo, los trazos de sus recorridos y el traslape que recorren en el nuevo corredor, lo hace en una mínima parte de este. En la actualidad se tendrían aproximadamente 22,000 mil usuarios que realizan viajes cuyo origen y destino se encuentra dentro del trazo del corredor Alameda Oriente - Circuito Interior con su alargamiento a la zona del Metro Hidalgo.

En la Línea 4 de Metrobús, Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V., es la empresa que en la actualidad proporciona el servicio con el origen y destino del nuevo corredor. Por otra parte, se considera que la empresa COPATTSA tiene una influencia como se muestra en el Balance Oferta y Demanda del corredor, a pesar de que sus usuarios tienen destinos diferentes, lo que se refleja en sus servicios (cuadro N° 8).

Se estima que aproximadamente 22,000 mil usuarios que realizarían viajes cuyo origen y destino se encuentra dentro del trazo del corredor Alameda Oriente - Circuito Interior, los cuales saldrían beneficiados con el alargamiento a la zona del Metro Hidalgo.

Derivado de lo anterior, en el tramo de Río Churubusco y Periférico a la zona de la Alameda Oriente, se mueven alrededor de 2,000 pasajeros durante el día, los cuales serían captados por el nuevo corredor. Por lo tanto, considerando los 20,000 pasajeros de Pantitlán a Hidalgo más los 2,000 de Río Churubusco y Periférico a la Alameda Oriente, sumarían alrededor de 22,000 pasajeros. Es conveniente aclarar que los 2,000 pasajeros fueron afectados por un factor del 56%, considerando la baja en la demanda del transporte público colectivo de pasajeros en la pandemia, la cual opera con el 46% de la demanda normal.

Cuadro 17. Demanda de pasajeros de Río Churubusco a Alameda Oriente

DEMANDA DE RÍO CHURUBUSCO A ALAMEDA ORIENTE								
Servicio	Norte - Sur			Sur - Norte			Subtotal	Total con factor
	Pas	Frec	Total de pasajeros	Pas	Frec	Total de pasajeros		
RTP: Alameda Oriente - Xochimilco	12	12	48	3	11	11	59	92
AMOPSA: alameda oriente - central de abastos	28	76	201	43	84	309	510	796
AMOPSA: alameda oriente - constitución	128	128	392	42	109	314	706	1,101
							1,275	1,989

Los servicios enlistados en el cuadro anterior tienen un destino muy diferente al del corredor y solo se consideraron los pasajeros que se mueven en el tramo de Río Churubusco a Alameda Oriente.

5. BALANCE OFERTA - DEMANDA.

5.1. FRECUENCIA DE SERVICIO.

Para evaluar el balance entre la capacidad ofertada y la demanda que atienden los servicios significativos, se tomó como base las frecuencias de servicio de los servicios representativos, distribuidas a lo largo del día, tomadas en día hábil típico, y en ambos sentidos, abarcando un horario bastante amplio, con el propósito de obtener información respecto a los aspectos siguientes:

- La captación de usuarios en cada sentido de operación.
- La captación de usuarios a lo largo de la mayor parte del horario de servicio.

La frecuencia de servicio observada en las vialidades del trazo del corredor, para los recorridos significativos, tanto para el Servicio de Metrobús, de la empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V., como del transporte colectivo concesionado, Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPATTSA), conforme a los registros obtenidos para un día hábil fue de 480 frecuencias de base a base (corridos), de los cuales 192 se realizaron en sentido oriente a poniente y 288 de poniente a oriente.

Cuadro 18. Frecuencia de servicio ofertada en día hábil y por servicio significativo

OPERADOR	RECORRIDO	TIPO DE UNIDAD	FRECUENCIA
			(corridos/día)
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	96
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	Autobús	172
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	Autobús	212
	Frecuencias de servicio sobre el Eje 1 Norte		480
		Sentido Ote - Pte	60%
		Sentido Pte - Ote	40%
		Total	100%

Ote = Oriente, Pte = Poniente

Fuente: Datos de Metrobús y del “Estudio Costo Beneficio para el proyecto de la Línea 4 del Metrobús, tramo San Lázaro – Pantitlán, en la Ciudad de México”

De la frecuencia total de servicio el 20% (equivalente a 96 corridos) se presta con autobuses de la empresa que opera con Metrobús y el 80% (equivalente a 384 corridos) con autobuses de COPATTSA.

5.2. CAPACIDAD OFERTADA.

La valuación de la capacidad ofertada se realizó con base en el volumen de plazas – kilómetro disponible en cada una de las corridas incluidas en la muestra, para lo cual es necesario considerar el número máximo de plazas del vehículo aforado y la longitud del recorrido realizado.

Toda vez que el volumen de plazas – kilómetro es el que resulta del producto del número máximo de pasajeros que puede transportar un vehículo y la longitud del recorrido que realiza, permite establecer una unidad de medida equivalente que haga comparable la capacidad máxima de pasajeros del vehículo con los diferentes niveles de ocupación que registra a lo largo de su recorrido, representados por la suma de la longitud de viaje de los usuarios.

5.3. OFERTA DE PLAZAS DISPONIBLES.

Para cuantificar las plazas disponibles en la muestra se consideró la capacidad máxima de pasajeros para cada tipo de vehículo conforme a lo siguiente:

- a.- Autobús híbrido: 90 pasajeros
- b.- Autobús largo: 90 pasajeros

La oferta registrada en día hábil tanto para Metrobús, como para los concesionarios del transporte colectivo COPATTSA, en el corredor es del orden de 43.2 mil plazas, considerando la frecuencia de paso, tipo y capacidad de los vehículos con que prestan el servicio.

El 20% de las plazas se ofertan en vehículos que opera Metrobús (equivalente a 8,640 plazas), el 80% en autobuses de COPATTSA (equivalente a 34,560 plazas).

Cuadro 19. Capacidad ofertada en día hábil en número de plazas disponibles

Operador	Origen - Destino	Tipo de unidad	Frecuencia	Capacidad	Oferta (plazas/día)
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	96	90	8,640
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	Autobús	172	90	15,480
COPATTSA	Metro Pantitlán – Normal	Autobús	212		19,080
		Sentido Oriente - Poniente		60%	25,920
		Sentido Poniente - Oriente		40%	17,280
		Total		100%	43,200

O = Oriente, P = Poniente

Del total de plazas ofertadas el 60% (equivalente a 25,920 plazas) se registraron transitando en el sentido oriente - poniente y el 40% (equivalentes a 17,280 plazas) en sentido poniente – oriente, situación que se presenta debido a que en sentido oriente - poniente es el principal sentido de circulación de la ampliación de Línea 4.

5.3.1 CAPACIDAD EN PLAZAS KILÓMETRO.

La capacidad disponible en la muestra se calculó en 636,505 plazas – kilómetro, de las cuales 381,325, que representan el 60%, corresponden a recorridos realizados en sentido oriente – poniente, en tanto que 255,181, que representan el 40%, corresponden a recorridos realizados en sentido poniente – oriente, lo que se refleja en el cuadro 20.

Cuadro 20. Capacidad ofertada en día hábil en número de plazas – kilómetro

Operador	Origen - Destino	Oferta	Longitud	Oferta (plazas-km)
		Plazas/día	Recorrido Km	
Metrobús, CCA	Buenavista - Aeropuerto,	8,640	14.06	88,992
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	15,480	22.7	175,698
COPATTSA	Metro Pantitlán – Normal	19,080	35.08	334,663
	Sentido Oriente - Poniente	25,920	72.38	255,181
	Sentido Poniente - Oriente	17,280		344,172
	Total	43,200		599,353

O = Oriente, P = Poniente

5.4. CAPACIDAD UTILIZADA.

A partir de los aforos de ascenso – descenso, frecuencia de paso y cargas y ocupación, se estimó que la demanda captada por el Servicio de Metrobús y la empresa de transporte colectivo concesionario, en los recorridos significativos es de 25.9 mil usuarios en día hábil, de los cuales 13.19 mil (el 51%) transita en sentido oriente - poniente y 12.76 mil (el 49%) transita en sentido poniente – oriente, tal y como se demuestra en el cuadro 21.

Cuadro 21. Demanda captada en día hábil

Operador	Origen - Destino	Tipo de Unidad	Frecuencia	Pasajeros por corrida	Demanda (pasajeros/día)
			C/día		
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	96	10	960
COPATTSA	Metro Pantitlán – Normal	Autobús	172	67	11,524
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	Autobús	212	66	13,462
	Sentido Oriente - Poniente		288		13,188
	Sentido Poniente - Oriente		192		12,758
	Total		480		25,946

O = Oriente, P = Poniente

5.5. BALANCE OFERTA – DEMANDA.

A partir de la capacidad ofertada utilizada, se calculó el porcentaje promedio de ocupación de los vehículos, como indicador del balance entre la oferta de servicio y la demanda captada. El cuadro 11 muestra el resultado de la comparación de estos indicadores y el resultado obtenido en cuanto al porcentaje promedio de ocupación para cada uno de los servicios significativos.

Con base en los resultados anteriores se determinó que del volumen de plazas – kilómetro ofertado en los recorridos significativos (capacidad dinámica), el aprovechamiento es del orden del 20% en el punto de observación, quedando sin utilizar el 80% de la capacidad ofertada.

Cuadro 22. Balance oferta – demanda en día hábil en las rutas y recorridos significativos

Operador	Origen - Destino	Oferta	Demanda	Capacidad utilizada (%)	Diferencia	
		Plazas-km	(Pas-km)		Plazas - km	%
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	88,992	8,160	9	88,032	91
COPATTSA	Metro Pantitlán – Normal	175,698	45,614	26	164,260	74
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	334,663	66,823	20	321,201	80
	Sentido Oriente - Poniente	255,181	51,554	22	242,953	78
	Sentido Poniente - Oriente	344,172	69,044	19	330,541	81
	Total	599,353	120,598	20	573,493	80

O = Oriente, P = Poniente

Este resultado refleja una baja utilización del parque vehicular con que se presta el servicio de transporte público de pasajeros en el corredor y, por tanto, una baja captación promedio de pasajeros por unidad, además de un uso innecesario de la capacidad vial.

Con base en lo anterior, se estimó que en promedio las unidades en los servicios significativos registran un nivel de aprovechamiento de su capacidad ofertada del 20%, resultado que refleja una sobreoferta de capacidad, bajo aprovechamiento del parque vehicular (baja eficiencia) y baja captación de pasajeros por unidad, además de un uso innecesario de la capacidad vial y altas emisiones contaminantes por pasajero.

6. FRECUENCIA DE SERVICIO Y OCUPACIÓN

Como parte del estudio técnico se realizaron aforos en dos lugares del trazo del corredor por cada sentido, a efecto de cuantificar frecuencias del servicio, ocupación de las unidades que transitan por cada uno de estos puntos y el volumen de demanda que se registra a bordo de los vehículos a lo largo del día.

La ubicación de estas estaciones de aforo para ambos sentidos fue la siguiente:

- a.- Economía - Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana).
- b.- Av. Chimalhuacán y Eje 4 Oriente Río Churubusco.

La estación que registró los servicios considerados como significativos fue la ubicada en la calle de Economía y el Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana).

6.1 FRECUENCIA DE SERVICIO.

La frecuencia de servicio observada en los puntos de aforo ubicados en las vialidades en estudio para los recorridos significativos, tanto para el Servicio que proporciona Metrobús mediante la empresa “Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V.” como del transporte colectivo concesionado de la empresa COPATTSA, conforme a los registros obtenidos para un día hábil fue de 480 recorridos de base a base (corridos), de los cuales 288 se realizaron en sentido oriente a poniente y 192 de poniente a oriente.

Cuadro 23. Frecuencia de servicio ofertada en día hábil y por servicio significativo

OPERADOR	RECORRIDO	TIPO DE UNIDAD	FRECUENCIA
			(corridas/día)
Metrobús	Buenavista - Aeropuerto, Terminales 1 y 2	Autobús	96
COPATTSA	Metro Pantitlán – Cuatro Caminos	Autobús	172
COPATTSA	Metro Pantitlán – Metro Normal	Autobús	212
	Frecuencias de servicio sobre el Eje 1 Norte		480
		Sentido Ote - Pte	480
		Sentido Pte - Ote	192

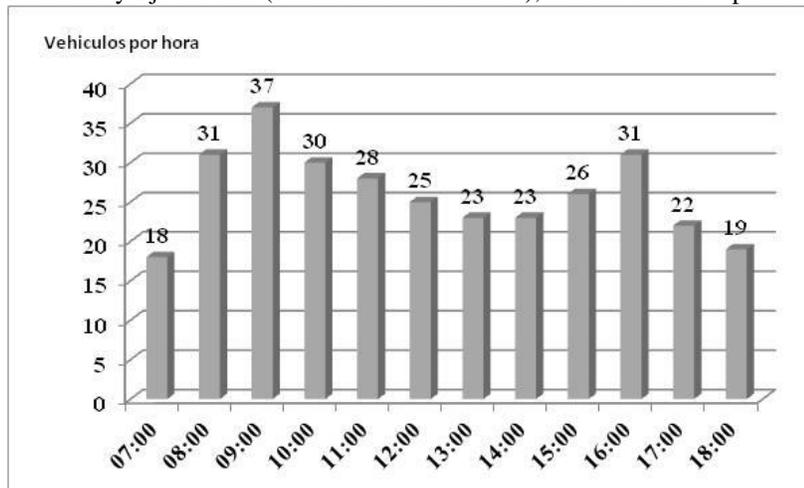
Ote = Oriente, Pte = Poniente

Fuente: Datos de Metrobús y del “Estudio Costo Beneficio para el proyecto de la Línea 4 del Metrobús, tramo San Lázaro – Pantitlán, en la Ciudad de México”

De la frecuencia total de servicio el 20% (equivalente a 96 corridas) se presta con autobuses de la empresa que opera con Metrobús y el 80% (equivalente a 384 corridas) con autobuses de COPATTSA.

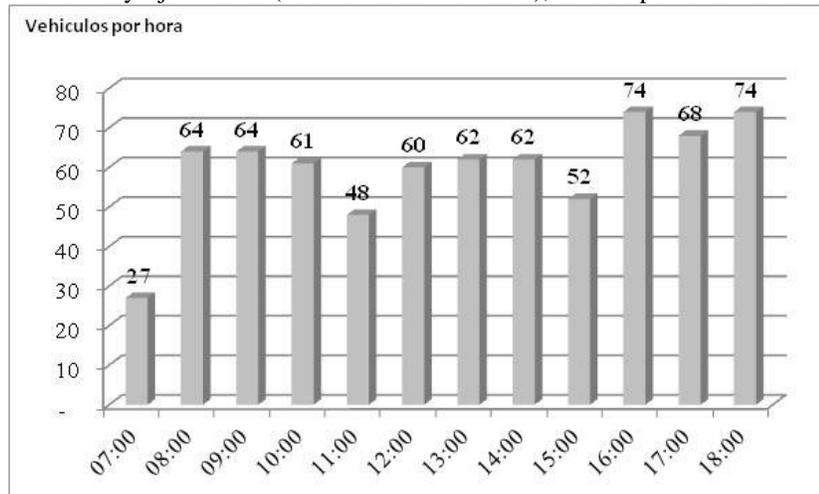
En el sentido oriente - poniente la estación de aforo ubicada en Economía y el Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), registró un total de 313 pasos de unidades entre las 7:00 y las 19:00 horas. La mayor afluencia por hora en este sentido se registró entre las 9:00 y las 10:00 a.m. con 37 unidades, como se refleja en la figura 4

Figura 18. Frecuencia del servicio de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido oriente – poniente



En el sentido poniente – oriente, esta estación de aforo registró un total de 716 pasos de unidades de transporte colectivo entre las 7:00 y las 19:00 horas. La mayor frecuencia de servicio por hora se registró entre las 16:00 y 19:00 con 74 unidades, tal y como se muestra en la figura 4.

Figura 19. Frecuencia del servicio de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido poniente –Oriente



6.2 VOLUMEN DE DEMANDA

El mayor volumen de demanda por hora en este punto de aforo se registró en el sentido poniente - oriente, entre las 19:00 y las 20:00 horas, con aproximadamente 2,959 usuarios, y en el sentido oriente – poniente se registró la máxima demanda entre las 9:00 y 10:00 horas con una demanda de 2,152 usuarios. En las figuras 6 y 7 se reflejan los volúmenes de demanda en el transcurso del día.

Figura 20. Volumen de demanda a bordo de unidades de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido oriente – poniente

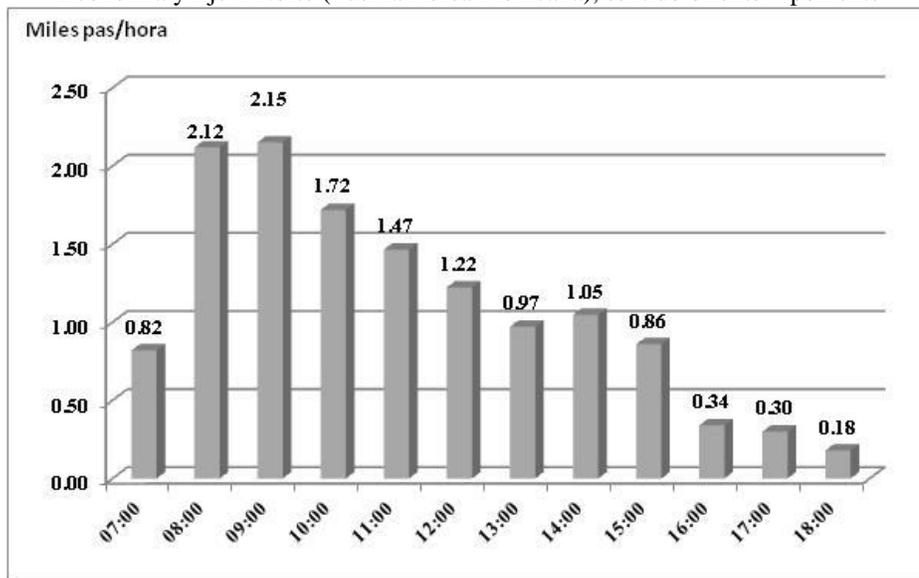
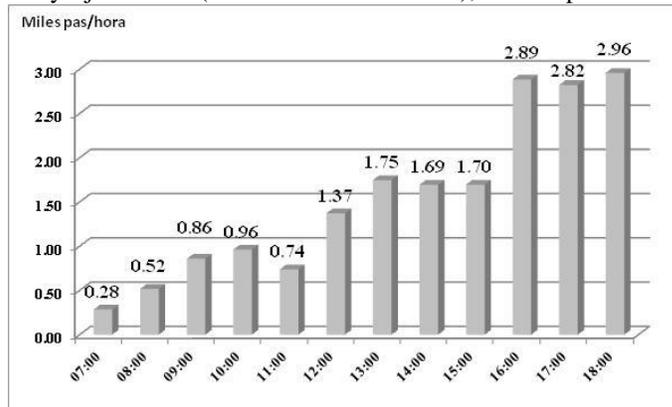


Figura 21. Volumen de demanda a bordo de unidades de transporte público colectivo en la intersección Economía y Eje 1 Norte (Fuerza Aérea Mexicana), sentido poniente – oriente



7. EMISIONES CONTAMINANTES.

La generación de emisiones contaminantes por los servicios de transporte público colectivo que actualmente operan en la zona de influencia del corredor está condicionada por dos características:

a) Combustible y las características tecnológicas de los vehículos con que operan, que como ya se señaló son modelos tecnológicamente más recientes y en especial los que operan Metrobús, para lo cual se debe mejorar las condiciones de tecnología aún menos contaminante.

b) Las condiciones de operación y prácticas operativas, como: la falta de regulación del servicio acorde con la demanda, operación desventajosa en tránsito mixto, movimientos de ascenso – descenso en cualquier parte de la vialidad, entre otros.

Las emisiones contaminantes que generan los vehículos automotores incluyen un gran número de compuestos, un grupo de ellos es al que se denomina Gases de Efecto Invernadero, que incluye al dióxido de carbono (CO₂), metano (CH₄) y óxido nitroso (N₂O), los cuales representan un potencial daño a nivel mundial debido a que contribuyen al calentamiento global.

Las emisiones que se generan de estos gases de acuerdo con el combustible que se utiliza se muestran en el Cuadro 24.

Cuadro 24. Factores de emisión para Gases de Efecto Invernadero.

Compuesto	Gasolina	Diesel	Gas LP
CO ₂	2.25638045	2.933795056	1.636940303
CH ₄	0.00009768	0.000118777	0.00002594
N ₂ O	0.00001954	2.38E-05	0.00000259

Fuente: Panel Intergubernamental para el Cambio Climático (IPCC).

Adicionalmente existe otro grupo de compuestos denominados Contaminantes Criterio que tienen efectos negativos a nivel local, ya que son nocivos para la salud, este grupo incluye entre otros los óxidos de nitrógeno (NO_x), el monóxido de carbono (CO) y el material particulado (PM), que generalmente se clasifica por el tamaño de partícula.

En el cuadro siguiente se presentan las emisiones que se generan por kilómetro y por tipo de vehículo de estos compuestos, considerando que los automóviles particulares, taxis y motocicletas funcionan con gasolina, los microbuses con gas licuado del petróleo y los autobuses y vehículos de carga, ligeros y pesados, con diesel.

Cuadro 25. Factores de emisión de Contaminantes Criterio

Factores de emisión (g/km)			
Tipo de vehículo	PM	NOx	CO
Automóvil	0.023	1.25	13.16
Taxi	0.022	2.16	18
Motocicleta	0.036	0.7	28.38
Microbús GLP	0.02	4.6	79.5
Autobús	0.425	15.73	21.68
Carga ligera	0.174	0.92	2.1
Carga pesada	1.055	5.7	6.96
Autobús EURO V	0.04	3.6	2.7

Fuente: Inventario de Emisiones de Contaminantes Criterio en la ZMVM 2010, publicado por la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal.

Por otra parte, se consideraron los resultados del estudio realizado en 2006 por “Senes Consultants Limited” para línea base de Línea 1 de “Metrobús”, realizado para el Banco Mundial, en donde se determinó el rendimiento de combustible promedio por kilómetro para diferentes tipos de vehículos, los cuales se muestran a continuación:

Cuadro 26. Rendimiento de combustible por tipo de vehículo

Vehículo	Rendimiento (km/l)
Automóvil	9.98
Taxi	10.48
Motocicleta	20.99
Microbús GLP	1.4
Autobús	1.47
Carga ligera	2.54
Carga pesada	1.69

Considerando lo anterior y con base en los resultados del inventario de la flota que presta el servicio de transporte público de pasajeros en el área de influencia del corredor, se desarrolló el cálculo de emisiones, Cuadro 27.

Cuadro 27. Estimación de emisiones contaminantes que generan los vehículos, que prestan el servicio de Transporte público colectivo en la zona de influencia de la Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior de Metrobús (Toneladas/año).

Tipo de vehículo	GEI CO ₂ eq	PM	NOx	CO
Microbús (GLP o GNC)	19,355.45	0.33	76.15	1,316.03
Autobús Corto y largo (Diesel)	4,477.82	1.43	21.78	9.24
Total	23,833.27	1.76	97.93	1,325.27

8. DISEÑO DEL CORREDOR.

8.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

8.1.1. OPERACIÓN.

- a) Autobuses de mediana capacidad, con especificaciones tecnológicas y ambientales de vanguardia (especificación EURO VI o superior con filtro de partículas), homologados a las condiciones operativas del corredor y que cumplan con las especificaciones técnicas que establece Metrobús.
- b) Operación regulada en función de la demanda del servicio y controlada por el organismo público descentralizado Metrobús.
- c) Integración al Sistema de Apoyo a la Operación (SAE) para autobuses, estaciones y patio conforme a lo que establezca Metrobús.
- d) Ascenso y descenso de usuarios exclusivamente en estaciones y terminales equipadas para el control del acceso al servicio rápido y seguro de pasajeros.
- e) Accesibilidad a estaciones y autobuses para personas con discapacidad, conforme a la norma NMX-R-050-SCFI- 2006 publicada el 9 enero de 2007 en el Diario Oficial de la Federación y del Manual Técnico de Accesibilidad publicado por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda en febrero de 2007.
- f) Empresas operadoras conformadas como personas morales que cuenten con organización técnica y administrativa para la eficiente operación del sistema de manera coordinada, bajo la planeación, regulación y control de Metrobús.
- g) Ocupación máxima de autobuses calculada a un 85% de su capacidad en horas de máxima demanda.
- h) Horario de operación del servicio regular de 4:30 a 24:00 horas, o conforme a los requerimientos de la demanda de servicio.
- i) Inicialmente el corredor operará con los servicios definidos por Metrobús, considerando el comportamiento de la demanda de pasajeros a lo largo del corredor, los cuales serán operados por las empresas operadoras, integradas del corredor Alameda Oriente –Circuito Interior.

8.1.2. INFRAESTRUCTURA.

- a). Infraestructura acondicionada consistente en carril reservado (total o parcialmente confinado), estaciones, terminales, espacio de regulación y patio.
- b). Estaciones de uno y dos cuerpos, con tramos intermedios de 400 a 500 metros, de conformidad con la demanda, rampas de acceso, señalización, elementos de accesibilidad para personas con discapacidad, equipamiento para el pago de tarifa y control de acceso y para el sistema de ayuda a la operación.

El Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior de Metrobús que va de la Av. Bordo de Xochiaca y Anillo Periférico Alameda al Eje 1 Norte, Fuerza Aérea Mexicana y Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo, contará con 2 estaciones y 1 terminal, cuya ubicación se describe a continuación:

Cuadro 28. Nombre y ubicación de estaciones en sentido oriente – poniente

Nº	Nombre de estación	Distancia entre estaciones (m)	Distancia acumulada (m)	Ubicación:
				Sobre Eje 3 Oriente, a la altura de:
1	Alameda Oriente (terminal)	0	0	Sobre Av. Bordo de Xochiaca, antes de la entrada a la Alameda Oriente.
2	Calle 6	1.32	1.32	Sobre Eje 4 Oriente, Av. Río Churubusco esquina Calle 6, entre Calle 5 y Calle 6, Colonia Pantitlán
3	Pantitlán	1.92	3.24	Sobre el Andén N y O del CETRAM Pantitlán.

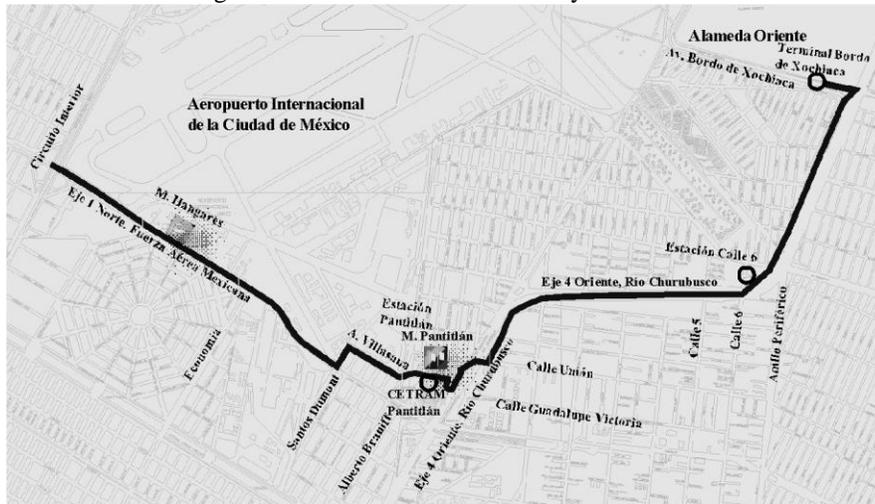
Nota: La estación Metro Pantitlán, servirá de enlace con el Metro Líneas 1, 5, 9 y A y con las diversas Rutas de la Ciudad de México y del Estado de México

Cuadro 29. Nombre y ubicación de estaciones en sentido poniente – oriente

Nº	Nombre de estación	Distancia entre estaciones (m)	Distancia acumulada (m)	Ubicación:
				Sobre Eje 3 Oriente, a la altura de:
1	Pantitlán	0	0	Sobre el Andén N y O del CETRAM Pantitlán.
3	Alameda Oriente (terminal)	0	3.4	Sobre Av. Bordo de Xochiaca, antes de la entrada a la Alameda Oriente, Colonia Arenal 3ª Sección.

Nota: La estación Metro Pantitlán, servirá de enlace con el Metro Líneas 1, 5, 9 y A y con las diversas Rutas de la Ciudad de México y del Estado de México

Figura 22. Ubicación de estaciones y terminales



8.1.3. ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS.

- Recaudo centralizado que mantenga el control de los recursos generados por la prestación del servicio de transporte y su asignación a los requerimientos del corredor.
- Cobro automatizado de la tarifa al usuario, mediante la tarjeta inteligente de prepago Tarjeta Única de Movilidad Integrada.
- Integración al Fideicomiso ya constituido para la administración de los recursos que genera el “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México” (subcuenta correspondiente), que se encargará de concentrar los recursos generados por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y de distribuirlos conforme a los requerimientos del sistema.

8.1.4. PARQUE VEHICULAR.

Considerando el volumen máximo de ocupación observado en el estudio de frecuencias, el corredor deberá contar con un parque vehicular mínimo de 35 autobuses, los cuales como mínimo se requieren 32 en operación y 3 en reserva técnica.

Estos autobuses deberán contar con tecnología de última generación que reúna, entre otras, las características siguientes:

- Dimensiones aproximadas de 15 m. de largo, 2.5 m. de ancho y 3.5 m. de altura, con capacidad para 130 pasajeros.
- Puertas de acceso ubicadas del lado derecho.
- Altura del piso interno del autobús al nivel de la plataforma de las terminales y estaciones.
- A diesel, certificados con las normas ambientales EURO VI o superiores.
- Sistema de Ayuda a la Operación que permita verificar el cumplimiento del programa de servicio.
- Cumplir con las especificaciones técnicas que establezca Metrobús.

8.2. PROGRAMA DE EXPLOTACIÓN.

El programa de explotación será determinado por Metrobús en función del comportamiento de la demanda considerando:

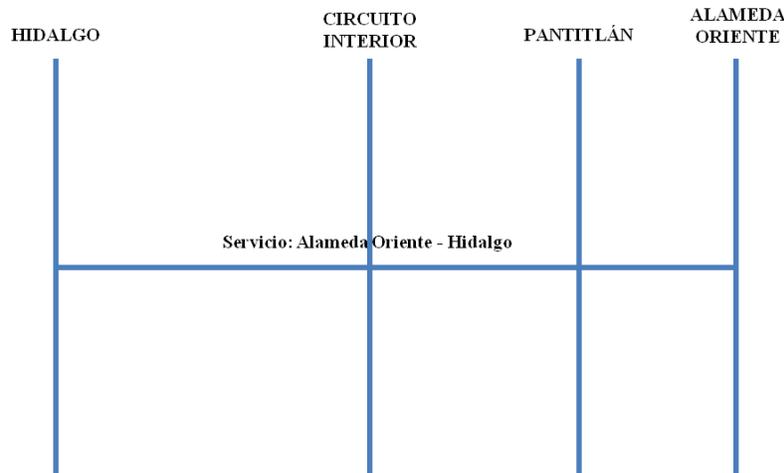
Las variaciones de la demanda que se registran a diferentes horas y en diferentes días (hábiles, sábados, domingos y festivos).

- Velocidad de operación normada que inicialmente será de 17 kilómetros por hora, inicialmente.
- El volumen máximo de usuarios en tránsito que de manera inicial será de 2,762 pasajeros por hora en la sección crítica.
- Un nivel de ocupación de los autobuses máxima del 85%.

e) Metrobús con la empresa Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V., operará el servicio propuesto inicialmente con 20 autobuses y la empresa que obtenga la concesión a que se refiere la Declaratoria de Necesidad, lo hará con 15 autobuses.

Para que los usuarios del corredor tengan conectividad con otros modos de transporte y puedan culminar su viaje al destino deseado, es de suma importancia conectarlo con la Línea 4 de Metrobús, en la Ruta Norte, que presta el servicios la empresa Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V. y llevar el servicio hasta la zona de Hidalgo, con la finalidad de darle más opciones de transbordo o transferencia al usuario. Por lo la Secretaría de Movilidad, deberá modificar la concesión a la empresa Conexión Centro Aeropuerto, S.A. de C.V. para dejar establecido el recorrido hasta la Alameda Oriente.

Figura 23. Esquema operativo



Con base en los parámetros de operación iniciales en día hábil se estima: una frecuencia de servicio en el periodo crítico de aproximadamente 25 servicios por hora e intervalo de paso de 2.4 minutos en la sección de máxima demanda; asignación promedio por autobús en operación de 11 vueltas, que serán atendidos por los operadores que se integren a la Línea Alameda Oriente – Circuito Interior (Hidalgo), de Metrobús.

El esquema operativo contempla la integración de los recorridos del corredor de Metro Pantitlán a Metro Hidalgo y de Alameda Oriente a Metro Hidalgo, de tal forma que los usuarios se verán beneficiados, en el caso que su viaje se alargue a Alameda Oriente o a Metro Hidalgo y el usuario no tengan que debitar otro pasaje.

Es conveniente mencionar que los esquemas operativos son susceptibles de ajustarse periódicamente, en relación con el comportamiento de la demanda y los ajustes a los tiempos de recorrido de los servicios.

8.3. MANTENIMIENTO DEL PARQUE VEHICULAR.

Las empresas operadoras deberán conservar sus autobuses en buen estado, por lo cual establecerán un sistema de mantenimiento del parque vehicular que estará bajo el seguimiento y la supervisión de Metrobús y deberá cubrir las directrices siguientes.

- a) Deberá realizarse conforme a las especificaciones técnicas del fabricante.
- b) Será programado, coordinando las actividades para el mantenimiento de los autobuses con la programación del servicio que establezca Metrobús, a fin de garantizar el número de autobuses requeridos para la operación.
- c) Deberá realizarse con enfoque preventivo y con la periodicidad, alcances y calidad especificados.
- d) Las empresas operadoras deberán contar con un sistema de gestión del mantenimiento, que incluya registros de los trabajos que se realizan, las fallas que presenten las unidades y demás elementos que intervienen en la correcta conservación de los autobuses, incluyendo una bitácora individual para cada unidad, que deberá estar a disposición de Metrobús para su revisión.
- e) Las empresas operadoras deberán contar con recursos para hacer frente a las situaciones contingentes y de emergencia que surjan en la operación, a efecto de garantizar el cumplimiento de la programación del servicio.
- f) El programa de mantenimiento y el sistema de gestión deberán ser revisados y aprobados por Metrobús.

La empresa o empresas operadoras del corredor deberán cumplir con las disposiciones en materia de mantenimiento de autobuses que establecen las “Reglas de Operación del Sistema de Corredores de Transporte Público de la Ciudad de México, Metrobús”, publicadas el 31 de diciembre del 2021 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y las que emita en lo futuro Metrobús.

8.4. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN.

El personal de las empresas operadoras deberá contar con capacitación permanente, que garantice su aptitud para desempeñar sus funciones correctamente y calidad del servicio de transporte que prestarán a la población de la Ciudad de México. Las empresas operadoras deberán presentar a Metrobús un programa de capacitación que incluya cursos previos al inicio de actividades del corredor y sus actualizaciones anuales con relación a la especificidad del funcionamiento del sistema Metrobús.

- a) Características de operación del Sistema.
- b) Conducción de autobuses articulados.
- c) Conducción a la defensiva.
- d) Mecánica básica.
- e) Maniobras de aproximación a estaciones y terminales.
- f) Atención al público.
- g) Funcionamiento del Sistema de Programación y Control de la Operación.
- h) Secuencia de Actividades del Conductor.
- i) Reglas de Operación para Conductores y Personal Operativo.
- j) Normatividad en Materia de Transporte Público de la Ciudad de México.

El programa de capacitación deberá actualizarse y presentarse cada año de conformidad con las disposiciones de Metrobús, incluyendo como mínimo:

- 1) Temario del curso y su contenido.
- 2) Carta descriptiva del curso.
- 3) Personal al que está dirigido el curso.
- 4) Calendario para impartir los cursos.

El programa de capacitación deberá abarcar a todo el personal de la empresa.

Las empresas operadoras del corredor deberán cumplir con las disposiciones en materia de capacitación que establecen las “Reglas de Operación del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México”, publicadas el 31 de diciembre de 2021 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y las que emita en lo futuro Metrobús.

8.5. RENOVACIÓN DE FLOTA.

La norma EURO VI es actualmente el límite más estricto para las emisiones contaminantes vigente para la Comunidad Europea, por consiguiente, se trata de tecnología ambiental de vanguardia, motivo por el cual, su vida útil se ajustará a las disposiciones de su manual de referencia y a la evaluación técnica que realice Metrobús de las condiciones físico – mecánicas de cada autobús.

Las empresas operadoras del corredor deberán cumplir con las disposiciones en materia de sustitución de autobuses que establecen las “Reglas de Operación del Sistema de Corredores de Transporte Público de la Ciudad de México” ya citadas y las que emita en el futuro Metrobús.

8.6. IMPACTO EN EL TRANSPORTE COLECTIVO.

La implantación de este corredor implica las modificaciones siguientes al servicio de transporte colectivo actual:

- a) Adecuación de los servicios significativos que prestan la empresa Corredor Pantitlán – Tepito – Toreo, S.A. de C.V. (COPAT TSA), de la Ciudad de México, a efecto de garantizar la correcta operación del corredor.

b) Modificación de los recorridos que realizan sobre el corredor de todos los servicios de transporte colectivo autorizados no significativos, a efecto de garantizar la correcta operación del corredor.

8.7. ATENCIÓN A USUARIOS.

A efecto de salvaguardar los derechos de los usuarios, el nuevo corredor contará con los mecanismos de atención a usuarios que tienen establecidos el Gobierno de la Ciudad de México, la Secretaría de Movilidad y Metrobús.

Así mismo, además de prestar un servicio que reúna la calidad, cantidad y economía requeridos por la necesidad pública de movilidad, la o las empresas operadoras del corredor deberán establecer mecanismos para brindar atención a los usuarios y atender las quejas que les sean remitidas por las instancias de la Administración Pública de la Ciudad de México competentes.

8.8. FICHA TÉCNICA.

Cuadro 30. Ficha Técnica del Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior de Metrobús

Concepto	Especificación	
Corredor	"Metrobús Corredor Alameda Oriente - Circuito Interior"	
Ubicación	Anillo Periférico, Eje 4 Oriente, Río Churubusco y Eje 1 Norte, Hangares, Fuerza Aérea Mexicana, en el tramo comprendido de Bordo de Xochiaca a Circuito Interior, Boulevard Puerto Aéreo.	
Cobertura	Alcaldías: Venustiano Carranza e Iztacalco.	
Infraestructura	Carril confinado y mixto	5.8 Km
	Estaciones	2
	Terminales	1
	Espacio de regulación	Alameda Oriente
	Patio	Calle Aviación Militar N° 33, Colonia Federal
Velocidad inicial	Inicial	17 kilómetros por hora
SERVICIO EN OPERACIÓN		
Servicio	Alameda Oriente – Circuito Interior	
SERVICIO : Alameda Oriente – Hidalgo		
Longitud servicio 1	Sentido oriente - poniente	12.35 km
	Sentido poniente - oriente	12.65 km
	Retorno norte	0.300 km
	Retorno sur	0.100 km
	Vuelta completa	25.3 km
Tiempo de recorrido, servicio 1	Sentido oriente - poniente	37 minutos
	Sentido poniente - oriente	38 minutos
	Retorno norte	1 minuto
	Retorno sur	1 minuto
	Total	77 minutos
Demanda	Volumen de diseño	2,762 pasajeros
	Día hábil	22 mil
Parque vehicular	En operación	32 autobuses
	En reserva	3 autobuses
	Total	35 autobuses

9. CONCLUSIONES.

Las vialidades que integran el trazo del nuevo corredor presentan alta concentración de demanda de transporte público de pasajeros que actualmente es atendida por servicios de transporte colectivo de la Ciudad de México y del Estado de México.

Estos servicios de transporte colectivo presentan deficiencias técnicas, operativas y ambientales, y por lo tanto se requiere sustituirlos por un servicio que cumpla con las especificaciones del Metrobús, en beneficio de la población de las zonas de influencia del nuevo corredor Alameda Oriente – Circuito Interior y específicamente de los usuarios del servicio de transporte público de pasajeros que transita sobre las vialidades donde tiene el trazo el corredor y su conexión con la zona centro de la Ciudad de México.

En virtud de lo anterior existe necesidad pública de un servicio de transporte público de pasajeros en la modalidad de colectivo, que cumpla con las especificaciones de los corredores de transporte público que establece el sistema Metrobús y que transite sobre las vialidades que integran el trazo del nuevo corredor.

El nuevo servicio debe cubrir requerimientos de rapidez, seguridad y bajas emisiones contaminantes entre otros, para lo cual se requiere de la infraestructura, equipamiento, organización y demás elementos que establece el punto 8 del presente anexo técnico, así como con las que establezca el organismo público descentralizado Metrobús para la planeación, administración y control del “Sistema de Corredores de Transporte Público de la Ciudad de México”.

Para la prestación del servicio de transporte de pasajeros en el nuevo corredor se requiere la emisión de una concesión conforme a la normatividad aplicable, cuyo titular deberá cumplir con los requerimientos técnicos, administrativos y jurídicos señalados en el punto Quinto de la presente Declaratoria de Necesidad, en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

En virtud de los requerimientos que implica cubrir la necesidad pública documentada en el presente Anexo Técnico, la implantación del nuevo servicio requiere la aplicación de nuevas tecnologías para la operación del corredor conforme a las especificaciones del sistema Metrobús que a continuación se enumeran:

- a) Infraestructura y equipamiento acondicionados para la prestación del servicio.
- b) Parque vehicular con tecnología de última generación, como es el caso de autobuses Euro VI, que generan bajas emisiones contaminantes, con la consiguiente mejora ambiental.
- c) Sistema de recaudo que incluye el uso de tarjeta de prepago de la Ciudad de México, con equipamiento y sistemas informáticos compatibles con los que cuenta actualmente el sistema de corredores que regula “Metrobús”.
- d) Concentración de recursos en el fideicomiso establecido por Metrobús
- e) Un sistema de ayuda a la operación que permita el seguimiento en tiempo real del tránsito de los autobuses comparándolo con la programación establecida. El cual, entre su equipamiento incluye telecomunicaciones que son determinantes en la seguridad y servicio que se brinda al usuario.
- f) Concesionaria constituida como persona moral y con organización técnica dedicada a la prestación del servicio.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. - La presente Declaratoria de Necesidad entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

En la Ciudad de México, a 14 de febrero de 2022.

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD

(Firma)

ANDRÉS LAJOUS LOAEZA

EL DIRECTOR GENERAL DE METROBÚS

(Firma)

ROBERTO SAMUEL CAPUANO TRIPP

SECRETARÍA DE SALUD

DRA. OLIVA LÓPEZ ARELLANO, SECRETARIA DE SALUD DE LA CIUDAD DE MÉXICO, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 9, apartado A, B y C, y 17, apartado A, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 2 párrafo primero, 11 fracción I, 13, párrafo primero, 14, 16, fracción XV, 18, 20, fracciones IX y XXV y 40, fracciones V, VIII, XVIII y XIX, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 3, fracción I, de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal; 129, de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos de la Ciudad de México, con fundamento en las disposiciones señaladas, emito la siguiente:

NOTA ACLARATORIA A LOS LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL “SALUD EN TU VIDA, SALUD PARA EL BIENESTAR”, PUBLICADA EN LA GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, NUMERO 769 BIS, DEL DÍA 14 DE ENERO DE 2022.

En la página 8, numeral 14. Padrón de Beneficiarios y facilitadores de servicios y/o listado de identificación de personas usuarias, último párrafo:

Dice:

Las acciones sociales que impliquen una transferencia directa, monetaria o en especie, deberán integrar un padrón completo de personas facilitadoras de servicios, idéntico al mandatado por el Capítulo Seis del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal.

El padrón deberá contener, al menos, los siguientes campos:

- Nombre completo
- Lugar y fecha de nacimiento
- Sexo
- Edad
- Pertenencia étnica
- Grado máximo de estudios
- Tiempo de residencia en la Ciudad de México
- Domicilio
- Ocupación
- Clave Única de Registro de Población (CURP)

El padrón completo de personas facilitadoras de servicios lo deberá entregar la Secretaría de Inclusión y Bienestar Social de la Ciudad de México, los días 25 de cada mes a la Dirección General de Prestación de Servicios Médicos y Urgencias de la Secretaría de Salud de la Ciudad de México.

Debe Decir:

Las acciones sociales que impliquen una transferencia directa, monetaria o en especie, deberán integrar un padrón completo de personas facilitadoras de servicios, idéntico al mandatado por el Capítulo Seis del Reglamento de la Ley de Desarrollo Social para el Distrito Federal.

El padrón deberá contener, al menos, los siguientes campos:

- Nombre completo
- Lugar y fecha de nacimiento
- Sexo
- Edad

- Pertenencia étnica
- Grado máximo de estudios
- Tiempo de residencia en la Ciudad de México
- Domicilio
- Ocupación
- Clave Única de Registro de Población (CURP)

(Se omite párrafo)

TRANSITORIO

PRIMERO. - Publíquese la presente Nota Aclaratoria en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO. - La presente Nota Aclaratoria entrará en vigor el día de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Ciudad de México, a 17 de febrero de 2022

(Firma)

DRA. OLIVA LÓPEZ ARELLANO
SECRETARIA DE SALUD DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE SEGURIDAD CIUDADANA

COMISARIO JEFE LIC. ELPIDIO DE LA CRUZ CONTRERAS, Director General de la Policía Bancaria e Industrial de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 2 párrafo primero, 3 fracción II, 11 fracción I, 16 fracción XVI y último párrafo y 17 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 18 inciso d. de la Ley Orgánica de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; 1, 2 fracciones V y VIII, 3 fracción II apartado B) inciso b), 18 fracción XII, 58 fracción II, 66 fracciones I, XIII y XVI del Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; 7, 8 fracción X, 9 apartado "En la Policía Bancaria e Industrial" del Reglamento del Servicio Profesional de Carrera de la Policía de Proximidad de la Ciudad de México; y,

CONSIDERANDO

Que fue registrado el **Manual Específico de Operación de la Comisión Técnica de Selección y Promoción de la Policía Bancaria e Industrial** ante la Dirección General de Desarrollo Organizacional y Administrativo de la Oficialía Mayor de la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México, y se otorgó con número de registro MEO-01-CTSyP-31012022-CP-DGPBI-1/160821, y en virtud de ello, he tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL ENLACE ELECTRÓNICO PARA CONSULTAR EL MANUAL ESPECÍFICO DE OPERACIÓN DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE SELECCIÓN Y PROMOCIÓN DE LA POLICÍA BANCARIA E INDUSTRIAL, CON NÚMERO DE REGISTRO: MEO-01-CTSyP-31012022-CP-DGPBI-1/160821.

PRIMERO. Se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultado el **Manual Específico de Operación de la Comisión Técnica de Selección y Promoción de la Policía Bancaria e Industrial**: <https://www.policiabancaria.cdmx.gob.mx/storage/app/media/DOCS%20PDF%202022/meo-seleccion-registrado.pdf>

SEGUNDO. El presente Manual de Operación también podrá consultarse en el Portal de Internet de la Policía Bancaria e Industrial: <http://www.policiabancaria.cdmx.gob.mx>

TRANSITORIOS

PRIMERO. - Publíquese el presente Aviso en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, para su debida difusión, observancia y aplicación.

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

TERCERO. - La persona servidor público responsable del mantenimiento del enlace electrónico es el Dr. Raúl Armando Canseco Rojano, Secretario Técnico de la Comisión Técnica de Selección y Promoción de la Policía Bancaria e Industrial, con número telefónico 55 2616-1619, extensión. 2502 y domicilio en calle Marruecos número 51, Colonia Romero Rubio, Alcaldía Venustiano Carranza, C.P. 15400, Ciudad de México.

Dado en la Ciudad de México, a los quince días del mes de febrero del año dos mil veintidós.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA POLICÍA BANCARIA E INDUSTRIAL

(Firma)

EL COMISARIO JEFE LICENCIADO ELPIDIO DE LA CRUZ CONTRERAS,

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO

MTRO. ADRIÁN ESCAMILLA PALAFOX, Director General del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México, con fundamento en los artículos 3 fracción, III, 11 fracción II, 45 y 74 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 44 de la Ley de Mejora Regulatoria para la Ciudad de México; numeral Décimo Cuarto, fracciones I y XIX del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, denominado Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; 11 y 12, fracción I del Estatuto Orgánico del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; emite el siguiente:

CONSIDERANDO

Que la Administración Pública de la Ciudad de México tiene a su cargo expedir los actos administrativos, recibir y registrar los avisos, declaraciones o manifestaciones, para autorizar a los gobernados la realización de actividades reguladas en las diversas leyes y reglamentos, así como a prestarles los servicios que son necesarios para la satisfacción de necesidades de carácter individual o colectivo y demás actuaciones de similar naturaleza.

Que el 30 de abril de 2019, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, el Aviso por el que se da a conocer el Formato Único de Trámites que deberán aplicar las Dependencias, Órganos Desconcentrados, Órganos Político-Administrativos y Entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México.

Que el 30 de diciembre de 2019, se publicó en la Gaceta Oficial, la Ley de Mejora Regulatoria para la Ciudad de México, señala en su artículo 1ro. establecer las bases, principios, procedimientos e instrumentos para la implementación de la política de Mejora Regulatoria en la Ciudad de México.

Que el artículo 2, fracciones I, III, V y VI de la Ley mencionada, dispone entre otros objetivos, la obligación de los Sujetos Obligados, en el ámbito de su competencia, de implementar la Política de Mejora Regulatoria; establecer los instrumentos, herramientas, acciones y procedimientos de Mejora Regulatoria; establecer las obligaciones de los Sujetos Obligados para facilitar los Trámites, incluyendo el uso de tecnologías de la información y comunicaciones; y fomentar y promover el uso de tecnologías de la información y comunicaciones que faciliten la Mejora Regulatoria.

Que el artículo 36 de la referida norma, indica que el Registro Electrónico de Trámites y Servicios, consiste en la herramienta tecnológica que compila los Trámites y Servicios de los Sujetos Obligados, con el objeto de otorgar seguridad jurídica a las personas, dar transparencia, facilitar el cumplimiento regulatorio, así como fomentar el uso de tecnologías de la información y comunicaciones; tendrá carácter público y la información que contenga será vinculante para los Sujetos Obligados; asimismo, la inscripción y actualización de Trámites y Servicios es de carácter permanente y obligatorio para todos los Sujetos Obligados. Señala adicionalmente que, la Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México tiene la facultad de administrar y operar la Plataforma Digital del registro.

Que el artículo 37 de esta Ley, indica que la implementación del Registro tiene como propósitos, entre otros, los siguientes: I. Sistematizar los procesos de inscripción, modificación, actualización o baja de los Trámites y Servicios y sus formatos de solicitud de los Sujetos Obligados, y II. Evitar la discrecionalidad, difundir elementos de aplicación como fundamento jurídico, requisitos, costos, ubicación de áreas de atención, formatos homologados, entre otros elementos desarrollados en la presente Ley.

Que el artículo 39 de la Ley de Mejora Regulatoria, establece que el Registro Electrónico de Trámites y Servicios contará con un portal digital (Trámites CDMX), como el único canal oficial de difusión y consulta de los Trámites y Servicios con su formato de solicitud, mismo que deberá ser actualizado de manera permanente por los Sujetos Obligados.

Que el artículo 40, fracción VI, de la Ley en cita, señala que, en el Registro Electrónico mencionado, deberá indicarse si el Trámite deberá presentarse mediante formato, escrito libre, ambos o podrá solicitarse por otros medios.

Que con fecha 29 de octubre de 2020, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la Estrategia de Mejora Regulatoria de la Ciudad de México 2020 - 2032, que tiene como propósito el articular la política de mejora regulatoria de los Sujetos Obligados a efecto de asegurar el cumplimiento de la misma Ley, la cual fue aprobada por el Consejo de Mejora Regulatoria de la Ciudad de México e integrada por los siguientes instrumentos de mejora regulatoria: 1. Protesta Ciudadana, 2. Agenda Regulatoria, 3. Programas de Mejora Regulatoria. 4. Análisis de Impacto Regulatorio y 5. Registro Electrónico de Trámites y Servicios de la Ciudad de México.

Que el artículo 44 de la norma señalada, indica que los trámites, servicios y formatos de solicitud que se inscriban en el Registro Electrónico de Trámites y Servicios surtirán sus efectos jurídicos una vez que se publiquen en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

Que una vez que se ha concluido con el proceso de actualización en el Registro Electrónico de Trámites y Servicios del trámite, es procedente su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para que produzca sus efectos jurídicos; en cumplimiento a lo establecido en el artículo 11 de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

Por lo que, una vez publicado el presente aviso en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, éste surtirá sus efectos jurídicos y será susceptible de aplicación en la forma y términos en el que fue actualizado en el Registro Electrónico de Trámites y Servicios y permanecerá difundido en el Portal Trámites y Servicios de la Ciudad de México (Trámites CDMX), es por ello que he tenido a bien expedir el siguiente:

AVISO POR EL QUE SE DA A CONOCER EL SERVICIO DENOMINADO “EVALUACIÓN CON FINES DE CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS LABORALES”, QUE OTORGA EL INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

PRIMERO. El Sujeto Obligado **Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México**, es responsable de conocer, substanciar, resolver u otorgar el servicio a que se refiere el presente Aviso en los términos y condiciones en el que fue inscrito en el Registro Electrónico de Trámites y Servicios de la Ciudad de México y como aparece en el Portal Trámites y Servicios de la Ciudad de México (Trámites CDMX), el cual no podrá modificarse o alterarse en forma alguna, sin cumplir previamente el procedimiento de actualización, modificación o baja, ni solicitar requisitos adicionales, so pena de incurrir en alguna responsabilidad de carácter administrativo.

SEGUNDO. Se da a conocer el servicio “Evaluación con fines de certificación de competencias laborales” para quedar como a continuación se enuncia:

Folio	Nombre del trámite o servicio	Tipo	Sujeto Obligado que regula	Clave del Formato
1840	Evaluación con fines de certificación de competencias laborales	Servicio	Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México	SICAT_DGICTCM_EFC_1

TRANSITORIOS

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

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

Ciudad de México, a los diecisiete días del mes de febrero de dos mil veintidós.

MTRO. ADRIÁN ESCAMILLA PALAFOX

(Firma)

DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ANEXO 1

Folio:



Clave de formato: SICAT_DGICTCM_EFC_1

NOMBRE DEL SERVICIO Evaluación con fines de certificación de competencias laborales
 Ciudad de México, a de de
 Director General del Instituto de Capacitación para el Trabajo Presente

Declaro bajo protesta de decir verdad que la información y documentación proporcionada es verídica, por lo que en caso de existir falsedad en ella, tengo pleno conocimiento que se aplicarán las sanciones administrativas y penas establecidas en los ordenamientos respectivos para quienes se conducen con falsedad ante la autoridad competente, en términos del artículo 32 de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México y con relación al 311 del Código Penal para el Distrito Federal.

Información al interesado sobre el tratamiento de sus datos personales

AVISO DE PRIVACIDAD DE DATOS PERSONALES DE CANDIDATOS DE CERTIFICACIÓN
¿Cuál es el fundamento legal?
 El fundamento se encuentra en los artículos 20 y 21 de la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México; numerales Segundo, Tercero, Décimo Cuarto, fracción III del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, denominado Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; 20, fracción II del Estatuto Orgánico del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; y Manual Administrativo del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México.

¿Cómo se recaban los datos personales?
 Los datos personales se recabarán a través del llenado de la ficha de registro y de la presentación de documentos oficiales de identidad, los cuales serán protegidos, incorporados y tratados en la base de datos para registro de candidatos de certificación, a fin de garantizar su debido tratamiento y transferencia.

¿Para qué se recaban los datos personales?
 Los datos personales solicitados son necesarios para fines de identificación, comunicación y contacto de los candidatos interesados en llevar a cabo un proceso de Evaluación con fines a la Certificación del Estándar de Competencia Laboral ante el Instituto de Capacitación Para el Trabajo de la Ciudad de México.

¿Cuánto tiempo usaremos sus datos personales?
 Sus datos personales serán conservados por 3 años, al término de los cuales serán suprimidos en su totalidad.

¿Qué datos personales usaremos?
 Los datos personales a tratar son: Nombre, Clave Única de Registro de Población (CURP), número telefónico particular, número telefónico celular, domicilio, firma, fotografía, correo electrónico, formación académica e información laboral.

¿A quién(es) podemos compartir sus datos personales?
 Asimismo, se le informa que sus datos no podrán ser difundidos sin su consentimiento expreso, salvo las excepciones previstas en la Ley.

¿Quién usa sus datos personales en el ICAT y dónde puede ejercer sus derechos ARCO?
 El responsable del Sistema de Datos Personales es el titular de la Dirección General del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México y el domicilio donde podrá ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, así como la revocación del consentimiento es en la Oficina de Información Pública (Unidad de Transparencia) del Instituto, sito en Calzada San Antonio Abad 32, planta baja, colonia Tránsito, C.P. 06820, demarcación territorial Cuauhtémoc, Tel. 57400237, correo electrónico icatcdmxt@gmail.com.

¿Ante quién puede inconformarse sobre el uso de sus datos personales?
 El interesado podrá dirigirse al Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, donde recibirá asesoría sobre los derechos que tutela la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México, a los teléfonos: 5636 4636 o 5636 2 120; correo electrónico: datos.personales@info.df.org.mx o www.info.df.org.mx

DATOS DEL INTERESADO (PERSONA FÍSICA)

* Los datos solicitados en este bloque son obligatorios.

Nombre (s)

Apellido Paterno Apellido Materno

Identificación Oficial Número / Folio

(Credencial para votar, Pasaporte, Cartilla, etc.)

Clave Única de Registro de Población (CURP)

Nacionalidad

De acuerdo con su cultura. ¿Se considera indígena? Si Si en parte No No sabe

¿Habla lengua indígena? Si No

¿Qué lengua indígena habla?

En su caso	
Documento con el que acredita la situación migratoria y estancia legal en el país	
Fecha de vencimiento	Actividad autorizada a realizar
DOMICILIO PARA OÍR Y RECIBIR NOTIFICACIONES Y DOCUMENTOS EN LA CIUDAD DE MÉXICO	
* Los datos solicitados en este bloque son obligatorios.	
Calle	No. Exterior
Colonia	No. Interior
Acaldía	C.P.
Correo electrónico para recibir notificaciones	
Persona autorizada para oír y recibir notificaciones y documentos	
Nombre (s)	
Apellido Paterno	Apellido Materno
REQUISITOS	
Ficha de registro debidamente llenada	CURP. Una copia simple
Identificación oficial (Credencial para votar o cédula profesional o pasaporte). Original y una copia simple	Comprobante de pago. Original
FUNDAMENTO JURÍDICO	
Artículos: 35, segundo párrafo; 83 segundo, tercero y cuarto párrafos de la Ley General de Educación.	Artículo Tercero, fracción IV y VI del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal denominado Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México.
Artículos: 35, 47, 48, 49, 50 y 54 de las Reglas de Operación del Sistema Nacional de Competencias Laborales, publicadas en el DOF el 27 de Noviembre de 2009.	Artículos: 3, fracción V y 22 fracciones VII, VIII, IX y X del Estatuto Orgánico del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México.
M anual para la Atención de la Operación de ECE/OC y Excelencia en el Servicio a Usuarios de PS (ECE/OC/CE/EI) Externo de Octubre 2016, 5.4 Gestión del proceso de Evaluación de Competencias y 5.5. Gestión del proceso de Emisión de Certificados.	Acuerdo JG/0-01/28019/13 aprobado en la Primera Sesión Ordinaria 2019 de la Junta de Gobierno del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México.
Estos campos deberán ser requisitados por la autoridad con los datos del trámite que corresponda.	
Costo: Artículo, fracción, inciso, subinciso del Código Fiscal de la Ciudad de México	Artículo 337, fracción IV del Código Fiscal de la Ciudad de México; artículo: 73, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública y de la Ciudad de México; artículo: Décimo primero, fracción VIII del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal denominado Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; artículo: 7, fracción VIII del Estatuto Orgánico del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México.
	\$ 1,124.00 Proceso de evaluación
	\$ 275.00 Emisión de Certificado
Documento a obtener	Certificado de competencia laboral digital
Vigencia del documento a obtener	Es determinada por el Comité de Gestión por Competencias y en la mayoría de los casos aparece en el certificado, es aproximadamente de 3 años.
Observaciones	
	El pago por el proceso de evaluación se realiza al momento de solicitar el inicio del proceso. El pago por la emisión del certificado se realiza una vez que se tiene el resultado del proceso de evaluación y que éste haya sido declarado como competente.

INTERESADO O REPRESENTANTE LEGAL

Nombre y Firma

LA PRESENTE HOJA Y LA FIRMA QUE APARECE AL CALCE, FORMAN PARTE INTEGRANTE DE LA SOLICITUD DEL TRÁMITE/SERVICIO/ACTIVIDAD DE SIMILAR

NATURALEZA [] , DE FECHA [] DE []

El interesado entregará la solicitud por duplicado y conservará un ejemplar para acuse de recibo que contenga sello original y firma autógrafa del servidor público que recibe.

Recibió (para ser llenado por la autoridad)	
Área	[]
Nombre	[]
Cargo	[]
Firma	[]

Sello de recepción
[]



QUEJAS O DENUNCIAS

QUEJATEL LO CATEL 56 58 11 11, **HONESTEL** 55 33 55 33.
DENUNCIA irregularidades a través del **Sistema de Denuncia Ciudadana** vía Internet a la dirección electrónica <http://www.contraloria.cdmx.gob.mx/pcontraloria/denuncia.php>

Información importante: Este formato es un modelo general de solicitud de un trámite, servicios o actuación de similar naturaleza. En caso de que se requiera incorporar o eliminar información, las dependencias, órganos desconcentrados, órganos político-administrativos y entidades, podrán hacerlo siempre y cuando dicha adición o supresión encuentre sustento en un ordenamiento jurídico y esté validado por la Unidad de Mejora Regulatoria de la Ciudad de México

INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO

LIC. HUMBERTO KAISER FARRERA, DIRECTOR DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS DEL INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 24 párrafo 9 de la Ley de Austeridad, Transparencia en Remuneraciones, Prestaciones y Ejercicio de Recursos para la Ciudad de México, y 26, fracción I del Estatuto Orgánico del Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; numeral Primero del Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal, denominado Instituto de Capacitación para el Trabajo de la Ciudad de México; y de conformidad con el oficio SAF/SE/0115/2022 de fecha 24 de enero de 2022, emitido por la Subsecretaría de Egresos de la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, se da a conocer con carácter informativo el siguiente:

AVISO POR EL CUAL SE DA A CONOCER EL CALENDARIO PRESUPUESTARIO AUTORIZADO AL INSTITUTO DE CAPACITACIÓN PARA EL TRABAJO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, PARA EL EJERCICIO FISCAL 2022, COMUNICADO POR LA SUBSECRETARÍA DE EGRESOS DE LA SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS DEL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO.

CALENDARIO AUTORIZADO 2022	
MES	MONTO
ENERO	4,286,673.00
FEBRERO	3,655,469.00
MARZO	3,535,863.00
ABRIL	3,891,913.00
MAYO	3,317,652.00
JUNIO	3,182,363.00
JULIO	3,135,963.00
AGOSTO	3,154,863.00
SEPTIEMBRE	3,134,661.00
OCTUBRE	1,652,141.00
NOVIEMBRE	1,179,787.00
DICIEMBRE	2,528,566.00
TOTAL	36,655,914.00

TRANSITORIO.

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

Ciudad de México, a los diecisiete días del mes de febrero de dos mil veintidós.

Lic. Humberto Kaiser Farrera

(Firma)

Director de Administración y Finanzas

A L C A L D Í A S

ALCALDÍA EN ÁLVARO OBREGÓN

DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS Y DESARROLLO URBANO

LA ALCALDÍA ÁLVARO OBREGÓN POR CONDUCTO DE LA DIRECTORA GENERAL DE OBRAS Y DESARROLLO URBANO, LA URBANISTA VERÓNICA ITALIA MONTERO RODRÍGUEZ, EN OBSERVANCIA A LO DISPUESTO EN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS EN SU ARTÍCULO 134 Y CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 53 APARTADO A INCISO 12 FRACCIÓN II DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO, ARTÍCULOS 16, 29 FRACCIÓN II Y 75 DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, 21 DE LA LEY DE OBRAS PÚBLICAS DEL DISTRITO FEDERAL; ASÍ COMO EL APARTADO PRIMERO, FRACCIONES VII Y XXIII DEL “ACUERDO POR EL QUE SE DELEGAN A LA PERSONA TITULAR DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS Y DESARROLLO URBANO, LAS SIGUIENTES FACULTADES”, PUBLICADO EN GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO, EL 26 DE OCTUBRE DE 2021, EMITE EL SIGUIENTE:

AVISO POR EL CUAL SE DA A CONOCER LA DISPONIBILIDAD DEL PROGRAMA ANUAL DE OBRAS PÚBLICAS PARA EL EJERCICIO PRESUPUESTAL 2022.

S E C	ÁREA FUNCIONAL			TIPO DE OBRA	COSTO ESTIMADO	LUGAR DE REALIZACIÓN	ZONAS BENEFICIARIAS	PERIODO DE EJECUCIÓN
1	22	2	K0	Infraestructura de agua potable, alcantarillado y saneamiento	65,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
2	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	13,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
3	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	100,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
4	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	6,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
5	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	8,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
6	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	20,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
7	22	2	K0	Rehabilitación y mantenimiento de infraestructura pública	67,546,569.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
8	13	0	K0	Acciones de obras y servicios para la regeneración de barrios	80,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
9	13	0	K0	Acciones de obras y servicios para la regeneración de barrios	3,000,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre

10	2 1 1	0 8 4	K0 17	Acciones de obras y servicios para la regeneración de barrios	11,257,713. 00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
11	2 2 6	0 2 4	K0 17	Acciones de obras y servicios para la regeneración de barrios	6,000,000.0 0	Diferentes colonias dentro del perímetro de la alcaldía Álvaro Obregón	Alcaldía Álvaro Obregón	Enero a diciembre
TOTAL					379,804,28 2.00			

Este programa es de carácter informativo, no implica compromiso alguno de contratación y se podrá modificar, diferir o cancelar sin responsabilidad para la Administración Pública de la Ciudad de México.

TRANSITORIO

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

CIUDAD DE MÉXICO, A 17 DE FEBRERO DE 2022

LA DIRECTORA GENERAL DE OBRAS Y DESARROLLO URBANO

(Firma)

URBANISTA VERÓNICA ITALIA MONTERO RODRÍGUEZ

ALCALDÍA EN AZCAPOTZALCO

Lic. Margarita Saldaña Hernández, Alcaldesa de Azcapotzalco, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 53 Apartado A, Numeral 2, fracción XI, Numeral 12, fracción II, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 5 fracción II y 13 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 20 fracciones II ,XI y 30 de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México; 21 de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal y 8 del Reglamento de la Ley de Obras Públicas del Distrito Federal; emite el siguiente:

AVISO POR EL CUAL SE DA A CONOCER EL PROGRAMA ANUAL DE OBRA PÚBLICA 2022.

FI	F	SF	AI	PP	DENOMINACIÓN	IMPORTE (PESOS)	LUGAR DE REALIZACION	ZONAS BENEFICIADAS
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura educativa	\$16,323,964.23	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura comercial	\$2,050,000.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de centros deportivos	\$7,619,387.00	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de infraestructura social	\$6,659,556.66	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de edificios públicos	\$9,109,033.34	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de vialidades secundarias	\$38,244,748.33	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de banquetas	\$4,570,291.53	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de imagen urbana	\$19,693,347.01	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red de agua potable	\$6,602,493.10	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
2	2	1	274	K016	Mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura de la red de drenaje	\$9,127,178.80	Diferentes colonias dentro del perímetro de la Alcaldía	Alcaldía Azcapotzalco
TOTAL								\$120,000,000.00

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.

Azcapotzalco, Ciudad de México, 17 de febrero de 2022

(Firma)

LIC. MARGARITA SALDAÑA HERNÁNDEZ
ALCALDESA DE AZCAPOTZALCO

CONVOCATORIAS DE LICITACIÓN Y FALLOS

RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

CONVOCATORIA No. **E-001/2022**

Mtro. Daniel Arcos Rodríguez, Director Ejecutivo de Administración y Finanzas de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), con fundamento y en cumplimiento a lo establecido en el Artículo 134 Constitucional, Artículo 57 de la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, y las Normas 28, 33, 35, 36 y 52 de las Normas Generales de Bienes Muebles de la Administración Pública del Distrito Federal, así como el Artículo 23 del Estatuto Orgánico del Organismo:

CONVOCA

A las personas físicas y morales interesadas en participar en la Licitación Pública No. **RTP/LPN-E001/2022** para la “Enajenación de dos partidas de desechos” de acuerdo a lo siguiente:

Licitación Pública	P.M.V.	Aclaración de Bases	Acto de Apertura de Ofertas	Acto de Fallo
1.- Aproximadamente 28,000 litros de aceite quemado que se generarán en los módulos operativos y centros de reconstrucción durante el periodo del 01 de enero al 30 de junio de 2022.	\$1.87 Lt.	02-Marzo-2022	04-Marzo-2022	08-Marzo-2022
2.- Aproximadamente 25,000 kilogramos de acumulador de desecho generados en los módulos operativos durante el periodo del 01 de septiembre al 31 de diciembre de 2021.	\$15.85 Kg.	11:00 horas	11:00 horas	11:00 horas

El costo de las bases de la Licitación Publica No. RTP/LPN-E001/2022 es de \$2,000.00 (Dos Mil Pesos 00/100 M.N.) por juego, I.V.A. incluido, importe que se podrá pagar mediante efectivo, transferencia electrónica al número de cuenta clabe **014180655016833056** del Banco Santander (México) S.A., cheque de caja o certificado a nombre de “**Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP)**”, y que se depositará en la caja general del Organismo ubicada en Versalles Número 46 quinto piso, Col. Juárez, C. P. 06600, Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México, previa presentación de la cédula de identificación fiscal respectiva. Cabe mencionar que las bases de la Licitación podrán ser revisadas por los interesados, sin costo alguno, sin embargo para participar será requisito cubrir su costo, las cuales se pondrán a la venta los días **miércoles 23, jueves 24 y viernes 25 de febrero, en un horario de 9:30 a 13:30 horas y de 15:30 a 17:00 horas, excepto el viernes cuyo horario es de 9:30 a 14:30 horas.** Asimismo, todos los actos relativos al proceso de enajenación, se llevarán a cabo en la Sala de Juntas del séptimo piso del Organismo, ubicada en Versalles Número 46, Colonia Juárez, C. P. 06600, Alcaldía Cuauhtémoc, Ciudad de México. Para mayor información, comunicarse al teléfono 1328-6300 ext. 6371.

Los bienes objeto de este documento podrán inspeccionarse, no sin antes haber adquirido las bases de Licitación y el pase de acceso. La visita se realizará el día **lunes 28 de febrero de 2022 de 9:30 a 13:30 y de 15:30 a 17 horas**, en una de las instalaciones de los diferentes Módulos Operativos y Centros de Reconstrucción que determine el Organismo, donde se encuentran resguardados los bienes de la licitación en cuestión, cuyas direcciones se mencionan a continuación:

Módulo	Domicilio	Teléfono	Módulo	Domicilio	teléfono
1	Camino al Huizachito No. 25 Col. Navidad, C.P. 05210, Alcaldía Cuajimalpa de Morelos.	8164-8065 8164-8063	2	Av. México No. 6114, Col. Tierra Nueva, C.P. 16050, Alcaldía Xochimilco.	1509-0857
3	Aquiles Serdán No. 5865, Col. Pueblo Tulyehualco, C.P. 16700, Alcaldía Xochimilco.	2161-3926 2161-3945	4	Braulio Maldonado No. 100, Col. Consejo Agrarista Mexicano, C.P. 09760, Alcaldía Iztapalapa.	5428-2964
4-A	Av. Telecomunicaciones S/N, Col. Ejército Constitucionalista, C.P. 09220, Alcaldía Iztapalapa.	5745-1932 5745-6984	5	Calle 301 No. 1001 Col. Nueva Atzacalco, C.P. 07420, Alcaldía Gustavo A. Madero.	5757-4583 5757-4241
6	Puerto Mazatlán No. 11, Col. La Pastora, C.P. 07290, Alcaldía Gustavo A. Madero.	5392-0409 2227-2777	7	Palestina No. 170, Col. El Recreo, C.P. 02070, Alcaldía Azcapotzalco.	5396-6626
CRD	Av. México No. 6289, Barrio San Marcos, C.P. 16030, Alcaldía Xochimilco.	5653-5071	CRT	Av. Telecomunicaciones S/N Ejército Constitucionalista C.P. 09220, Alcaldía Iztapalapa	5744-9276

Los licitantes deberán garantizar la seriedad de sus propuestas, mediante efectivo, cheque certificado o de caja, expedido por una institución de banca y crédito, o fianza expedida por institución afianzadora legalmente autorizada, a favor de la “**Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP)**”, por un monto equivalente al 10% de su oferta. La garantía de sostenimiento presentada se considerará como respaldo de cumplimiento y se reintegrará al término del retiro de bienes.

En la presente convocatoria, así como en la determinación y aplicación de sanciones derivadas de incumplimiento al contrato que en su oportunidad se asigne, queda prohibida cualquier forma de discriminación, sea por acción u omisión, por razones de origen étnico o nacional, género, edad, discapacidad, condición social, condición de salud, religión, opiniones, preferencia o identidad sexual o de género, estado civil, apariencia exterior o cualquier otra análoga.

Por lo anterior, se entenderá por discriminación, toda distinción, exclusión o restricción que tenga por efecto u objeto anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, de los derechos y libertades fundamentales, así como la igualdad real de oportunidades de las personas, o que atente contra la dignidad humana o produzca consecuencias perjudiciales para los grupos en situación de discriminación.

Ciudad de México, a 17 de febrero de 2022

(Firma)

**MTRO. DANIEL ARCOS RODRÍGUEZ
DIRECTOR EJECUTIVO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS**

EDICTOS

“2022. Año de Ricardo Flores Magón”
JUZGADO PRIMERO DE DISTRITO EN MATERIA DE
EXTINCIÓN DE DOMINIO CON COMPETENCIA EN LA
REPÚBLICA MEXICANA Y ESPECIALIZADO EN
JUICIOS ORALES MERCANTILES EN EL PRIMER
CIRCUITO, EN LA CIUDAD DE MÉXICO

EDICTO

PARA SU PUBLICACIÓN EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN, EN LA GACETA O PERIÓDICO OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y EN EL PORTAL DE INTERNET DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.

Se comunica a las personas que tengan derecho sobre el bien mueble: “VEHÍCULO DE LA MARCA MERCEDES BENZ, LÍNEA GLE 450 4MATIC, TIPO COUPE, CON NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR 4JGFD5KB4MA257796, AÑO MODELO 2021, TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA, SEGUROS Y ELEVADORES ELÉCTRICOS, COLOR BLANCO, CUATRO PUERTAS, INTERIORES EN PIEL COLOR NEGRO, SIN PLACAS DE CIRCULACIÓN, CON BLINDAJE NIVEL V”, lo siguiente:

Que en el Juzgado Primero de Distrito en Materia de Extinción de Dominio con Competencia en la República Mexicana y Especializado en Juicios Orales Mercantiles en el Primer Circuito, con sede en la Ciudad de México, se radico el expediente 2/2022-III, relativo al juicio de extinción de dominio promovido por los Agentes del Ministerio Público de la Federación adscritos a la Unidad Especializada en Materia de Extinción de Dominio, de la Unidad para la Implementación del Sistema Procesal Penal Acusatorio de la Fiscalía General de la República, respecto de dicho bien, en contra de Jhovany Aguirre Benítez y Bernardo Espinoza García, por considerarse que no se acreditó su legítima procedencia.

Las personas que se crean con derecho sobre el mueble señalado, deberán presentar ante este juzgado de distrito, ubicado en el edificio sede del Poder Judicial de la Federación, en San Lázaro, Eduardo Molina número dos, acceso tres, nivel planta baja, colonia del Parque, código postal 15960, Ciudad de México, dentro del término de treinta días hábiles, contado a partir del día siguiente a la publicación del último edicto, a acreditar su interés jurídico y expresar lo que a su derecho convenga.

Se hace de su conocimiento que se concedió la medida cautelar de aseguramiento precautorio del bien mueble afecto.

Expedido **en tres tantos** en la Ciudad de México, el cuatro de febrero en dos mil veintidós.

(Firma)

Miguel Rosado de Loza

Secretario del Juzgado Primero de Distrito en Materia de Extinción de Dominio con Competencia en la República Mexicana y Especializado en Juicios Orales Mercantiles en el Primer Circuito, con sede en la Ciudad de México

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN

JUZGADO TERCERO DE DISTRITO EN MATERIA DE EXTINCIÓN DE DOMINIO CON COMPETENCIA EN LA REPÚBLICA MEXICANA Y ESPECIALIZADO EN JUICIOS ORALES MERCANTILES EN EL PRIMER CIRCUITO, CON RESIDENCIA EN LA CIUDAD DE MÉXICO.

EDICTO

En auto treinta y uno de enero de dos mil veintidós, dictado en los autos del Juicio de Extinción de Dominio 6/2021, se admitió a trámite el juicio promovido por los agentes del Ministerio Público de la Federación adscritos a la Unidad Especializada en Materia de Extinción de Dominio dependientes de la Fiscalía General de la República contra la sucesión intestamentaria a bienes de Fernando López Salinas, por conducto de su albacea Katya Leyva Negrete y contra el Instituto para la Protección al Ahorro Bancario, en su calidad de liquidador judicial de Banco Bicentenario, Sociedad Anónima de Capital Variable y José Nicanor Álvarez Lozada, en su calidad de personas afectadas, asimismo, de conformidad con el artículo 86 de la Ley Nacional de Extinción de Dominio, se ordenó publicar el presente edicto a efecto de que: cualquier persona que consideré tener interés jurídico consistente en la pérdida a favor del Estado, de los derechos de propiedad y/o posesión sobre el bien inmueble ubicado en Calle Rocas número 194, colonia Jardines del Pedregal, delegación (ahora alcaldía) Álvaro Obregón en la Ciudad de México, también identificado como casa marcada con el número 194, de la calle rocas y terreno que ocupa, lote 3, manzana XX B, sección III, en la Colonia Pedregal de San Ángel, delegación (ahora alcaldía) Álvaro Obregón, código postal 01900, Distrito Federal (ahora Ciudad de México), con una superficie de 1,600 metros cuadrados, identificado registralmente como la finca destinada a uso habitación, situado en la manzana XX B, lote 3, colonia Jardines del Pedregal, sección III, Álvaro Obregón, Distrito Federal (ahora Ciudad de México), con una superficie de 1,600 metros cuadrados: del cual se presume su **origen no es de legítima procedencia**, ya que se encuentra vinculado con el hecho ilícito, de operaciones con recursos de procedencia ilícita, el cual fue asegurado por el Agente del Ministerio Público de la Federación, Adscrito a la Unidad Especializada en Investigación de Operaciones con Recursos de Procedencia Ilícita y de Falsificación o Alteración de Moneda, dentro de la en la averiguación previa UEIÖRPIFAM/AP/1113/2010.

Atento a lo anterior, deberá comparecer ante este Juzgado Tercero de Distrito en Materia de Extinción de Dominio con Competencia en la República Mexicana y Especializado en Juicios Orales Mercantiles en el Primer Circuito, con residencia en la Ciudad de México sito Acceso 11, Nivel Plaza, del Edificio Sede San Lázaro. Eduardo Molina 2, esquina Sidar y Rovirosa, Colonia Del Parque, Alcaldía Venustiano Carranza, C.P. 15960, dentro del término de treinta días hábiles siguientes, contados a partir de cuando haya surtido efectos la publicación del último edicto, a efecto de dar contestación a la demanda; acreditar su interés jurídico y expresar lo que a su derecho convenga.

Ciudad de México, 4 de febrero de 2022

(Firma)

José Jorge Rojas López

Juez Tercero de Distrito en Materia de Extinción de Dominio con Competencia en la República Mexicana y Especializado en Juicios Orales Mercantiles en el Primer Circuito, con residencia en la Ciudad de México

AVISO

Se da a conocer a la Administración Pública de la Ciudad de México; Tribunal Superior de Justicia y Congreso de la Ciudad de México; Órganos Autónomos en la Ciudad de México; Dependencias, Alcaldías y Órganos Federales; así como al público en general, los requisitos que habrán de contener los documentos para su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, siendo los siguientes:

A). El documento a publicar deberá presentarse en original o copia certificada ante la Unidad Departamental de la Gaceta Oficial y Trámites Funerarios, **en un horario de 9:00 a 14:30 horas para su revisión, autorización y según sea el caso cotización, con un mínimo de 4 días hábiles de anticipación a la fecha en que se requiera sea publicado**, esto para el caso de las publicaciones ordinarias, si se tratase de inserciones urgentes a que hace referencia el Código Fiscal de la Ciudad de México, estas se sujetarán a la disponibilidad de espacios que determine la citada Unidad.

B). Una vez hecho el pago correspondiente, el documento a publicar tendrá que presentarse, debidamente firmado y rubricado en todas las fojas que lo integren, por la persona servidora pública que lo emite, señalando su nombre y cargo, así como la validación de pago correspondiente, emitida por la Secretaría de Administración y Finanzas y en página electrónica.

1). Tratándose de documentos que requieran publicación consecutiva, se anexarán tantos originales o copias certificadas como publicaciones se requieran.

2). En caso de documentos que requieran aprobación de autoridad competente, como: Reglamentos Internos, Estatutos, Bandos, Manuales, Programas Sociales, Acciones Sociales y/o Institucionales, deberá agregarse a la solicitud de inserción copia simple del oficio que acredite la misma, así como de la suficiencia presupuestal.

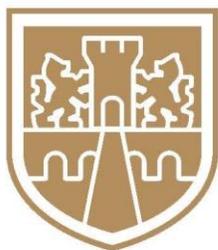
3) Cuanto la publicación verse sobre el link en el que podrá ser consultado un documento, en la misma deberá señalarse el nombre y cargo de la persona responsable de su funcionalidad y permanencia en la página electrónica correspondiente, así como el número telefónico de contacto.

C). La información a publicar deberá ser grabada en disco compacto rotulado contenido en sobre de papel o usb, en archivo con formato en procesador de texto (.doc), Microsoft Word en cualquiera de sus versiones, con las siguientes especificaciones:

- Página tamaño carta;
- Márgenes en página vertical: Superior 3, inferior 2, izquierdo 2 y derecho 2;
- Márgenes en página horizontal: Superior 2, inferior 2, izquierdo 2 y derecho 3;
- Tipo de letra Times New Roman, tamaño 10;
- Dejar un renglón como espacio entre cada párrafo, teniendo interlineado sencillo, y espaciado a cero;
- No incluir ningún elemento en el encabezado o pie de página del documento (logo o número de página);
- Presentar los Estados Financieros o las Tablas Numéricas en tablas generadas en Word, cabe mencionar que dentro de las tablas no deberá haber espacios, enters o tabuladores y cuando sean parte de una misma celda, deberán ser independientes, en el anterior e inicio de cada hoja, así como no deberán contener interlineado abierto, siendo la altura básica de 0.35; si por necesidades del documento debiera haber espacio entre párrafo, en tablas, deberán insertar celdas intermedias;
- Rotular el disco con el título del documento, con marcador indeleble;
- No utilizar la función de Revisión o control de cambios, ya que al insertar el documento en la Gaceta Oficial, se generarán cuadros de diálogo que interfieren con la elaboración del ejemplar;
- No utilizar numeración o incisos automáticos, así como cualquier función automática en el documento; y
- La fecha de firma del documento a insertar deberá ser la de ingreso, así mismo el oficio de solicitud será de la misma fecha.

D). La cancelación de publicaciones en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, deberá solicitarse por escrito con 3 días hábiles de anticipación a la fecha de publicación indicada al momento del ingreso de la solicitud, para el caso de publicaciones ordinarias, si se trata de publicaciones urgentes, será con al menos un día de antelación a la publicación, en el horario establecido en el inciso A) del artículo 11 del Acuerdo por el que se Regula la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

E). En caso de que se cometan errores o los documentos contengan imprecisiones producto de la edición de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, que sean responsabilidad de la Dirección General Jurídica y de Estudios Legislativos, el titular de la misma podrá emitir la correspondiente "Fe de Erratas", tratándose de errores, o imprecisiones responsabilidad de los solicitantes, contenidos en los documentos cuya publicación se solicite, deberán emitir la correspondiente "Nota Aclaratoria" en la que se deberá señalar específicamente la fecha y número de la Gaceta, la página en que se encuentra el error o imprecisión, así como el apartado, párrafo, inciso o fracción de que se trate en un formato "Dice" y "Debe decir", debiendo solicitar su publicación en el referido Órgano de Difusión.



**GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO**



**GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO**

**GACETA OFICIAL
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

DIRECTORIO

Jefa de Gobierno de la Ciudad de México
CLAUDIA SHEINBAUM PARDO

Consejero Jurídico y de Servicios Legales
NÉSTOR VARGAS SOLANO

Dirección General Jurídica y de Estudios Legislativos

Director de Estudios Legislativos y Trámites Inmobiliarios
GUILLERMO CRUCES PORTUGUEZ

Subdirectora de Proyectos de Estudios Legislativos y Publicaciones
ANGYE ELIZABETH FLORES AGUILERA

Jefe de Unidad Departamental de la Gaceta Oficial y Trámites Funerarios
SAID PALACIOS ALBARRÁN

INSERCIONES

Plana entera.....	\$ 2, 283.00
Media plana.....	\$ 1, 227.00
Un cuarto de plana	\$ 764.00

Para adquirir ejemplares, acudir a la Unidad Departamental de la Gaceta Oficial, sita en la Calle Candelaria de los Patos s/n, Col. 10 de Mayo, C.P. 15290, Demarcación Territorial Venustiano Carranza, Ciudad de México.

Consulta en Internet

www.consejeria.cdmx.gob.mx

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Impresa por Corporación Mexicana de Impresión, S.A. de C.V.
Calle General Victoriano Zepeda No. 22, Col. Observatorio C.P. 11860,
Demarcación Territorial Miguel Hidalgo, Ciudad de México.
Teléfono: 55-16-85-86 con 20 líneas.
www.comisa.cdmx.gob.mx

IMPORTANTE

El contenido, forma y alcance de los documentos publicados, son estricta responsabilidad de su emisor

(Costo por ejemplar \$42.00)