



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

GACETA OFICIAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México

VIGÉSIMA PRIMERA ÉPOCA

31 DE DICIEMBRE DE 2021

No. 759

Í N D I C E

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Administración y Finanzas

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer las Tasas de Recargos vigentes durante el mes de enero de 2022 3

Secretaría de Movilidad

- ◆ Actualización del Aviso por el que se da a conocer el Listado de Conceptos, Cuotas y Tarifas autorizadas a la Secretaría de Movilidad que aplicarán durante la vigencia de las Reglas para la Autorización, Control y Manejo de Ingresos de Aplicación Automática, publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 9 de abril de 2021 4

Secretaría de Salud

- ◆ Aviso por el que se dan a conocer, a través del enlace electrónico, los Formatos de las Acciones de Cuidados Paliativos y Voluntad Anticipada 5
- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrán ser consultados los Lineamientos para Comensales en Unidades Hospitalarias, Centro Regulador de Urgencias Médicas, Centros de Atención Toxicológica y Unidades Médicas en Centros de Readaptación Social 6
- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultado el Cuadro Institucional de Alimentos 7

Continúa en la Pág. 2

Índice

Viene de la Pág. 1

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrán ser consultados los Lineamientos de Organización del Servicio de Farmacia Hospitalaria de las Unidades Médicas 8
- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrán ser consultadas las Técnicas de Enfermería en Pediatría 9

ÓRGANOS DESCONCENTRADOS

Agencia de Protección Sanitaria

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el Calendario para la Verificación Sanitaria de Ambulancias Áreas y Terrestres, para el año 2022 10

ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS

Instituto de Vivienda

- ◆ Acuerdo por el que se habilitan días y horas inhábiles para realizar los Procedimientos Administrativos necesarios, en materia de Adquisiciones, Arrendamiento de Bienes Muebles y Prestación de Servicios 12

Metrobús

- ◆ Reglas de Operación del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros 13

Red de Transporte de Pasajeros

- ◆ Aviso por el cual se da a conocer el enlace electrónico donde podrá ser consultado su Manual Administrativo, con número de registro MA-44/021221-E-SEMOVI-RTP-75/010119 68

FIDEICOMISOS

Fideicomiso Educación Garantizada

- ◆ Aviso por el que se da a conocer el enlace electrónico donde pueden ser consultadas las Reglas de Operación del Programa Social, Servidores de la Ciudad. Educación, para el Ejercicio Fiscal 2022 69

SECCIÓN DE AVISOS

- ◆ Sánchez, S.A. de C.V. 70

EDICTOS

- ◆ Juicio de Extinción de Dominio.- Expediente 9/2021 –III (Tercer publicación) 71

METROBÚS
ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DE LA
ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

ROBERTO SAMUEL CAPUANO TRIPP, DIRECTOR GENERAL DE METROBÚS, con fundamento en los artículos 1º y 4º, penúltimo párrafo, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 13, incisos A y E y 16, inciso H, de la Constitución Política de la Ciudad de México; 1, 11, fracción II, 44, fracción I, 45, 54 y 74, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; 12, fracción XLIX, 78, fracción IV, 85, fracción I, 86, 87, y 94, último párrafo, de la Ley Movilidad de la Ciudad de México; 147 de la Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal; 1, 24, fracciones XIII y XV, 25, fracción II, y 30, fracción III, inciso X, de la Ley de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático y Desarrollo Sustentable de la Ciudad de México; 48, fracción V y 172, del Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México; 2, fracción IV, incisos c) y d), 44, fracción II, 46, segundo párrafo y 50, segundo párrafo, del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México; Primero, Segundo, Cuarto fracciones V, VIII, IX, X, XI y XIII, Décimo Primero, fracción VII, Décimo Segundo y Décimo Cuarto, fracciones II, X del Decreto por el que se Crea el Organismo Público Descentralizado METROBÚS, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 9 de marzo del 2005; 1º, 17 y 25, del Estatuto Orgánico de Metrobús; y 11, primer párrafo, de la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México, y

CONSIDERANDO

Que con fecha 9 de marzo del 2005 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado METROBÚS”, cuyo objeto es la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal, asignándole para ello, entre otras, las siguientes facultades: Dictar y vigilar las políticas de operación del SISTEMA, de acuerdo con los lineamientos jurídicos aplicables en la materia; controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al SISTEMA; supervisar la correcta operación y mantenimiento del SISTEMA; mantener la disposición necesaria para el adecuado uso y desarrollo del SISTEMA.

Que con fecha 30 de noviembre de 2005 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el “Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del Corredor de Transporte Público Metrobús Insurgentes”, el cual en su Regla Primera establece que “ las presentes Reglas tienen por objeto establecer las normas de operación, controles y procedimientos que deberán observar los prestadores del servicio de transporte en el Sistema denominado “Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal” para una operación coordinada y eficiente, así como para el uso apropiado de la infraestructura asignada a cada uno de los Corredores de Transporte que se incorporen a este SISTEMA”.

Que con fecha 6 de octubre de 2008 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el Estatuto Orgánico del Organismo Público Descentralizado “METROBÚS”, en el que se establecen disposiciones generales, la integración y facultades de su Consejo Directivo, las atribuciones del Director General, las atribuciones, obligaciones y facultades de las Direcciones de Área, el órgano de vigilancia, la Contraloría Interna y Gerencias, así como las suplencias de sus funcionarios.

Que el 1º de septiembre de 2011 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el “Aviso por el que se dan a conocer las Reglas de Operación del sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal METROBÚS”, en el cual en su Regla Primera establece que “las presentes Reglas de Operación tienen por objeto establecer las normas de operación, políticas, controles y procedimientos que se deberán observar en la prestación del servicio de transporte en el “SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DEL DISTRITO FEDERAL METROBÚS”, para una operación coordinada y eficiente”.

Que con fecha 14 de julio de 2014 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, la cual abrogó en su Transitorio Tercero a la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, reconoce de manera expresa al organismo público descentralizado METROBÚS como la autoridad del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México y establece diversas disposiciones para la regulación, operación y verificación de dicho SISTEMA.

Que con fecha 15 de septiembre de 2017 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, el cual abrogó en su Transitorio Tercero al Reglamento de Transporte del Distrito Federal, y establece diversas disposiciones relativas a la regulación, verificación y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México.

Que a la fecha se han puesto en operación los corredores: Línea 1 Metrobús Av. De los Insurgentes, Línea 2 Metrobús Eje 4 Sur, Línea 3 Metrobús Eje 1 Poniente con su ampliación a la estación Metro Etiopia a Pueblo de Santa Cruz Atoyac, Línea 4 Metrobús Buenavista-San Lázaro-Aeropuerto terminales 1 y 2 y su ampliación a la estación Metro Hidalgo a Metro Pantitlán, Línea 5 Metrobús Eje 3 Oriente-Av. Ing. Eduardo Molina con su ampliación de San Lázaro a Preparatoria 1, Línea 6 Metrobús Eje 5 Norte- Av. Montevideo y Línea 7 Metrobús Av. Reforma. Los corredores mencionados constituyen una red de servicio con estaciones, terminales, un parque vehicular de autobuses, un sistema de prepago, y cuenta con un equipamiento para control de acceso, regulación y control del programa de servicio, con miras a desarrollar futuras ampliaciones de infraestructura, desarrollo tecnológico y medidas de mejoramiento y preservación del medio ambiente.

Que uno de los principales objetivos del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, adicional al mejoramiento de la calidad de vida de la población, es la reducción de los impactos ambientales derivados de la actividad de transporte, a través de la eliminación paulatina de emisiones contaminantes a la atmósfera y de gases de efecto invernadero causantes del fenómeno del cambio climático, los cuales provocan afectaciones al medio ambiente de la ciudad y a la salud pública. Por esta razón es importante que, mediante las presentes Reglas de Operación, se induzca la minimización de emisiones contaminantes de los autobuses con motores de combustión de hidrocarburos y la transición hacia un transporte público de cero emisiones.

Que el crecimiento y desarrollo del SISTEMA de la forma que hasta la fecha se ha presentado, así como la expedición y vigencia de diversas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas distintas a las que originalmente sirvieron de sustento a las Reglas de Operación de METROBÚS del 1º de Septiembre de 2011, hace necesario adecuar y mejorar el presente instrumento regulatorio y de control, con el objeto de brindar seguridad y certeza jurídica a los actos de autoridad de METROBÚS y a la operación de las empresas que, al amparo de una concesión o autorización otorgada por la Secretaría de Movilidad, prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, con el fin de promover, respetar, proteger y garantizar a los habitantes de la Ciudad de México su derecho a la movilidad y demás derechos humanos vinculados, en los más amplios términos previstos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Constitución Política de la Ciudad de México, y los tratados y acuerdos internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte, por lo que he tenido a bien emitir las siguientes

REGLAS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO METROBÚS

ÚNICO.- Se establecen las normas de operación, políticas, controles y procedimientos para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el denominado “Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México Metrobús”, conforme a las siguientes:

REGLAS DE OPERACIÓN TÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- Las presentes REGLAS DE OPERACIÓN tienen por objeto establecer las normas de operación, políticas, controles y procedimientos que se deberán observar en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en el “**SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO METROBÚS**”, para una operación segura, coordinada y eficiente que promueva, respete, proteja y garantice a las y los habitantes de la Ciudad de México su derecho a la movilidad y demás derechos humanos vinculados.

SEGUNDA.- Para efectos de estas REGLAS DE OPERACIÓN se entenderá por:

I. ACCIÓN DE REGULACIÓN.- Son aquellas que realiza METROBÚS orientadas a mantener la confiabilidad, seguridad y comodidad de la operación ante situaciones que afecten la prestación del servicio. Dichas acciones estarán encaminadas a reducir los tiempos de espera y los tiempos de viaje, y maximizar los niveles de comodidad de las personas usuarias en los autobuses, terminales, estaciones y parabuses.

II. **AFECTACIÓN.-** Es el kilometraje no recorrido por las EMPRESAS OPERADORAS, debido a causas ajenas al control de dichas empresas y de METROBÚS, tales como marchas, bloqueos, manifestaciones, entre otras de similar naturaleza.

III. **ASIGNACIÓN DE APOYOS.-** Es la determinación que realiza METROBÚS a favor de las EMPRESAS OPERADORAS respecto de los autobuses para la prestación del servicio de transporte público dentro la misma red del SISTEMA o recorridos alternos que determine METROBÚS, así como en los CORREDORES que sean de nueva implementación conforme a las necesidades de demanda, de conformidad con las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y la metodología que establezca METROBÚS en la regulación que emita.

IV. **AUTORIDADES COMPETENTES.-** Organismo o autoridad avalado por METROBÚS para la revisión, supervisión y auditoría, según sea el caso que previamente informará METROBÚS las atribuciones a las empresas según sea el alcance.

V. **AUTORIZACIÓN.-** Acto administrativo mediante el cual la SECRETARÍA autoriza al Organismo público descentralizado “Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México”, la prestación del servicio público de transporte en los corredores de METROBÚS.

VI. **AYUDAS TÉCNICAS.-** Los dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad.

VII. **BONIFICACIÓN.-** Incentivo económico que METROBÚS entrega trimestralmente a las EMPRESAS OPERADORAS que hayan tenido mejor desempeño, conforme a la calificación obtenida en el Índice de Evaluación del Desempeño que realiza METROBÚS cada trimestre .

VIII. **CENTRO DE CONTROL.-** Es el espacio físico que cuenta con los recursos de comunicación, control y supervisión del SISTEMA, pertenecientes a METROBÚS, que además funciona como enlace interno y externo, así como difusor de instrucciones al personal operativo del METROBÚS, de las EMPRESAS OPERADORAS y demás actores, públicos o privados, que participan en las actividades de gestión y operación del servicio. Las instrucciones del CENTRO DE CONTROL son obligatorias para las EMPRESAS OPERADORAS y las personas conductoras de autobuses que operen en el SISTEMA.

IX. **CERTIFICADO DE IDONEIDAD.-** Es el documento oficial que emite METROBÚS en formato electrónico, mediante el cual dicho Organismo certifica que cada conductor de las EMPRESAS OPERADORAS mantiene un comportamiento idóneo durante la prestación del servicio dentro de la operación del SISTEMA, el cual puede ser retirado o condicionado conforme a lo establecido en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

X. **CERTIFICADO DE CAPACITACIÓN.** Documento emitido por una INSTITUCIÓN CERTIFICADORA y EVALUADORA que avala la evaluación aprobatoria de las capacidades y competencias de conducción para METROBÚS.

XI. **CIERRE DE CIRCUITO.-** Espacio físico autorizado por la SECRETARÍA para el despacho de las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, en el que inicia o concluye un recorrido del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, sin que dicho cierre sirva o se considere BASE DE SERVICIO.

XII. **CONCESIÓN.-** Acto administrativo por virtud del cual la SECRETARÍA confiere a una persona moral la prestación temporal del servicio de transporte público de pasajeros en los corredores de METROBÚS.

XIII. **COMITÉ DE EMPRESAS OPERADORAS.-** Es el grupo de trabajo en el que participan de manera coordinada y convenida METROBÚS y las empresas que cuentan con una concesión y/o autorización otorgada por la SECRETARÍA para prestar el servicio de transporte público de pasajeros dentro de cualquier CORREDOR integrado al SISTEMA, que cuenta con las funciones previstas en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

XIV. **COMPENSACIÓN.-** Es el kilometraje pagado por METROBÚS a la EMPRESA OPERADORA, en la sesión posterior a la fecha de conciliación, debido a una revisión de caso incumplimiento-deducción que resulta favorable a dicha empresa.

XV. **COMPONENTES CRÍTICOS.-** Elementos mecánicos indispensables para la identificación y/o funcionamiento del autobús, los cuales son: componentes estructurales de carrocería, motor, chasis, transmisión, ejes y dirección.

XVI. **CONTINGENCIA.-** Es un hecho fortuito que rompe con la programación del servicio y de acuerdo a su tipo obliga a realizar ajustes desde el momento que se presenta hasta el cierre del mismo.

XVII. **CONTROL.-** La aplicación, en el ámbito de competencias de METROBÚS, de medidas administrativas necesarias para el cumplimiento de la Ley, el Reglamento, la regulación que emita METROBÚS, incluidas las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, y de las concesiones y/o autorizaciones que emita la SECRETARÍA.

XVIII. **CORREDOR.-** Aquel que determine la SECRETARÍA conforme a la LEY y el REGLAMENTO, incluyendo sus actualizaciones, cuya regulación, operación, supervisión y control corresponde a METROBÚS en los términos de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, y de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, considerándose siempre su longitud real.

XIX. **CORRIDA.-** Conjunto de viajes asignados a uno o más autobuses identificables por un número progresivo en el conjunto de la programación del servicio, pudiendo ser continua o discontinua.

XX. CREDENCIAL DE METROBÚS: Es el documento que emite METROBÚS y entrega a todos los empleados del organismo y de las EMPRESAS OPERADORAS que solicitan las mismas al METROBÚS. Este documento permite el acceso gratuito a las estaciones y terminales del sistema para cumplir con las labores de los empleados y funge como un requisito para el CERTIFICADO DE IDONEIDAD.

XXI. DEDUCCIÓN.- Descuento que METROBÚS aplica al kilometraje recorrido por las EMPRESAS OPERADORAS a causa de incumplimientos a las obligaciones establecidas en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

XXII. DESPACHO.- Es el inicio de la expedición por sentido de un vehículo o unidad. Su identificación contiene el número de vehículo, la EMPRESA OPERADORA y la hora programada para su ejecución.

XXIII. ELEMENTOS DEL CORREDOR.- El conjunto integrado por la infraestructura, vehículos, instalaciones, equipamiento y sistemas informáticos establecidos para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el SISTEMA.

XXIV. EMPRESAS OPERADORAS.- Las organizaciones públicas o privadas que presten el servicio de transporte público de pasajeros dentro de cualquier CORREDOR integrado al SISTEMA, en virtud de autorización o concesión otorgada por la SECRETARÍA.

XXV. EPA.- Medidas regulatorias emitidas por la Agencia de Protección Medioambiental del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica que establecen los requisitos técnicos aplicables a la reducción de emisiones contaminantes de los vehículos automotores.

XXVI. EURO.- Medidas regulatorias del Parlamento Europeo que establecen los requisitos técnicos aplicables a la reducción de emisiones contaminantes de los vehículos automotores.

XXVII. FIDEICOMISO.- Aquel que se constituya para la administración de los recursos tarifarios del CORREDOR.

XXVIII. GESTIÓN ADMINISTRATIVA.- Son actividades vinculadas con la elaboración de trámites y/o registros; así como con la entrega y/o recepción de información relacionada con hechos que afecten, hayan afectado o puedan afectar la operación del servicio.

XXIX. GNC.- Gas Natural Comprimido.

XXX. IED.- Índice de Evaluación del Desempeño.

XXXI. INSTITUCIÓN CERTIFICADORA Y EVALUADORA. Institución con registro y atribuciones para realizar la evaluación y certificación de operadores en técnicas de conducción y/o capacidades a tipo, según la destreza a evaluar y certificar.

XXXII. INTERVALO.- Se refiere a la separación en unidades de tiempo entre vehículos o unidades.

XXXIII. ITINERARIO.- Descripción detallada espacio – tiempo por unidad de transporte, integrada por horarios de salida y llegada a terminales, que sirve como apoyo a las personas conductoras de unidades y personal de regulación en campo.

XXXIV. LEY.- Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

XXXV. LEY AMBIENTAL.- La Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal.

XXXVI. LICENCIA. Documento que emite la SEMOVI como requisito para los operadores de METROBÚS que avala sus capacidades como conductor. Para efectos de operación de METROBÚS, tipo C.

XXXVII. LONGITUD.- Se refiere a la longitud de vuelta completa del CORREDOR, expresada en kilómetros (km) y redondeada a dos decimales con el origen destino de la denominación del CORREDOR de que se trate. Para los efectos de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN la longitud del corredor siempre se considerará en sus características reales, de incremento o reducción de estaciones o tramos, con independencia de lo que establezca la SECRETARÍA en la concesión o autorización.

XXXVIII. METROBÚS.- Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México, de conformidad con la Ley, el Reglamento, su Decreto de creación, su Estatuto Orgánico y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

XXXIX. PARABÚS.- Es el espacio físico donde se realiza el ascenso y descenso de usuarios de los autobuses.

XL. PARQUE VEHICULAR.- Conjunto de autobuses destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros objeto de las concesiones o autorizaciones, conforme a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

XLI. PATIO DE ENCIERRO.- Instalación, predio o inmueble que, con independencia del título jurídico de derechos reales, está destinado al resguardo, pernocta y mantenimiento del parque vehicular que presta el servicio de transporte público de pasajeros.

XLII. PM 2.5.- Partículas de emisiones contaminantes a la atmósfera cuyo diámetro es igual o menor a 2.5 micras.

XLIII. PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN.- Es el porcentaje asignado a la EMPRESA OPERADORA, del total de kilómetros programados en el CORREDOR. La asignación de este porcentaje será con base en la evaluación trimestral de cumplimiento de kilometraje.

XLIV. REGLAMENTO.- El Reglamento de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

XLV. REGULACIÓN.- Actos administrativos de carácter general mediante los cuales METROBÚS fija las normas y políticas de operación del SISTEMA, incluyendo las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, así como sus actualizaciones y modificaciones, que deberán observarse de manera previa a la expedición de las concesiones o autorizaciones, al inicio de operaciones de cualquier corredor, así como en la operación del SISTEMA.

XLVI. RUTA.- Es el recorrido que se realiza de ida y vuelta entre dos terminales del SISTEMA de acuerdo con la Regla NOVENA.

XLVII. SEÑALÉTICA.- Es el conjunto de señales, signos o símbolos visuales tanto al interior como al exterior de los autobuses, señalética horizontal y vertical tanto de estaciones y parabuses, como de patios y talleres, entre otros.

XLVIII. SISTEMA.- El Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México METROBÚS.

XLIX. SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN O SAE.- Es el conjunto de sistemas informáticos y de comunicación utilizados para el control y seguimiento de la operación del SISTEMA.

L. SISTEMAS RETROFIT.- Aquellos que permiten la conversión de un automóvil de combustión por hidrocarburos, en un automóvil impulsado por energía eléctrica.

LI. SECRETARÍA.- Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

LII. SUPERVISIÓN.- Acto administrativo de carácter individual mediante el cual METROBÚS supervisa, verifica, inspecciona y revisa el cumplimiento a cargo de las EMPRESAS OPERADORAS de la LEY, del REGLAMENTO, de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, de las demás normas y políticas de operación del SISTEMA que emita METROBÚS, y de las concesiones o autorizaciones correspondientes expedidas por la SECRETARÍA.

LIII. USUARIO.- Las personas físicas que realizan desplazamientos haciendo uso del SISTEMA y/o del CORREDOR.

TERCERA.- La prestación del servicio se sustenta en lo dispuesto por la LEY, el REGLAMENTO, la Concesión y/o Autorización correspondiente otorgada por la SECRETARÍA, y su regulación se atenderá de conformidad con las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

METROBÚS garantizará que la información, documentación y datos personales que obren en sus expedientes administrativos será tratado con apego a lo dispuesto por las disposiciones jurídicas en las materias de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas, de la Ciudad de México.

CUARTA.- Los plazos a que se refieren las presentes REGLAS DE OPERACIÓN se entenderán en días hábiles, salvo disposición expresa en contrario dentro de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN o cuando METROBÚS requiera información por escrito o de manera digital y establezca términos precisos para su respuesta. Todos los términos de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN surtirán efecto al día hábil siguiente a la notificación.

Tratándose de requerimientos y prevenciones de información y documentación que las EMPRESAS OPERADORAS deban entregar físicamente a METROBÚS, si el plazo venciere en día inhábil la información y documentación se deberá ingresar a más tardar al día hábil siguiente. Lo anterior no será aplicable en los casos de solicitudes, requerimientos y prevenciones con plazo fijo que realice METROBÚS vía oficio escrito con acuse de recibido o por vía electrónica oficial con correo respuesta de acuse de recibido y que por ese mismo medio deban ser satisfechas por las EMPRESAS OPERADORAS.

En todos los casos de información y/o documentación faltante, complementaria o aclaratoria a cargo de las EMPRESAS OPERADORAS o de cualquier otra persona obligada en términos de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, METROBÚS prevendrá por escrito y por una sola vez al interesado dentro del plazo de cinco días posteriores al ingreso de los documentos establecidos en este instrumento, para que dentro del plazo establecido en la notificación hecha por METROBÚS sea subsanada la documentación faltante, complementaria o aclaratoria.

En caso de que dicha información y documentación sea entregada a METROBÚS de manera extemporánea, o de no entregarse de forma completa, dicho Organismo desechará el trámite y, en su caso, aplicará las deducciones correspondientes en los términos de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

Completada la información y documentación en tiempo y forma, METROBÚS, en el plazo y términos indicados en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, emitirá el trámite o la resolución correspondientes.

TÍTULO 2. FACULTADES DE METROBÚS

QUINTA.- METROBÚS es un organismo público descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México, sectorizado a la SECRETARÍA, con personalidad jurídica y patrimonio propios, con autonomía técnica y administrativa en su planeación, crecimiento y desarrollo, y forma parte del Programa Integral de Movilidad de la Ciudad de México. Lo anterior de conformidad con la LEY, su REGLAMENTO, el Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado METROBÚS, su Estatuto Orgánico y las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

Con fundamento en lo anterior, METROBÚS cuenta con las siguientes facultades:

- I. Formular, fijar, expedir, actualizar, modificar y difundir la regulación, normas y políticas de operación del SISTEMA, incluyendo las presentes REGLAS DE OPERACIÓN;
- II. Supervisar y vigilar la operación y mantenimiento del SISTEMA, el cumplimiento de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, las instalaciones, los autobuses y a los conductores de las unidades de las EMPRESAS OPERADORAS, a través de supervisores, mediante la realización de los siguientes actos administrativos de carácter individual:
 - a) Requerir a las EMPRESAS OPERADORAS la información y documentación necesarias para constatar, verificar y vigilar el cumplimiento de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y para ejercer de manera general y permanente el control de los Corredores y en general del SISTEMA.
 - b) Realizar revisiones documentales de gabinete, de manera previa, durante y con posterioridad, a la realización de inspecciones y revisiones físicas de instalaciones y unidades vehiculares.
 - c) Realizar revisiones técnicas de verificación a las instalaciones de las EMPRESAS OPERADORAS.
 - d) Revisar físicamente las unidades que presten servicio en el SISTEMA.
 - e) Realizar cualquier tipo de revisiones de su competencia de manera aleatoria, así como pruebas aleatorias del estado físico y mecánico de las unidades.
 - f) Realizar las adecuaciones a la programación del servicio en caso de contingencia y/o necesidades operativas, así como la implementación de rutas alternas y/o servicios provisionales que así lo ameriten, a través del CENTRO DE CONTROL.
- III. Revisar el cumplimiento de la LEY, el REGLAMENTO, las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, las demás regulaciones, normas y políticas de operación del SISTEMA que emita METROBÚS, y de las concesiones o autorizaciones correspondientes expedidas por la SECRETARÍA, por parte de las EMPRESAS OPERADORAS;
- IV. Aplicar las medidas de control necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y en las concesiones o autorizaciones que emita la SECRETARÍA;
- V. Autorizar y registrar los ajustes a los horarios de recorrido de los autobuses, así como hacer del conocimiento de las EMPRESAS OPERADORAS las modificaciones realizadas;
- VI. Realizar la revisión o auditoría con personal de METROBÚS o a través de terceros autorizados para constatar, verificar y vigilar el cumplimiento de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, siendo otros organismos gubernamentales, los autorizados para la realización de las auditorías;
- VII. Emitir el certificado de idoneidad a las EMPRESA OPERADORAS de forma digital y,
- VIII. Las demás que se establezcan en la LEY, su REGLAMENTO, su Decreto de Creación, las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, su Estatuto Orgánico y demás disposiciones legales, reglamentarias, administrativas y técnicas que expidan las autoridades competentes.

SEXTA.- En el ejercicio de su facultad normativa, METROBÚS expedirá la regulación técnica y administrativa de carácter obligatorio para las EMPRESAS OPERADORAS relativa a las materias que se establecen en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, pudiendo emitir reglas, procedimientos, lineamientos, manuales, protocolos, formatos, guías, procesos y cualesquiera otros instrumentos de naturaleza análoga.

La regulación a que se refiere la presente Regla será emitida por la persona titular de la Dirección General de METROBÚS. Deberán publicarse en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México para que produzcan efectos jurídicos.

TÍTULO 3. DE LAS EMPRESAS OPERADORAS CAPÍTULO I.- OBLIGACIONES GENERALES

SÉPTIMA.- Son obligaciones de las EMPRESAS OPERADORAS relativas a la operación del servicio las siguientes:

- I. Atender en tiempo y forma los requerimientos de información y documentación que les realice METROBÚS, de conformidad con las presentes REGLAS DE OPERACIÓN;

- II. Prestar en el SISTEMA el servicio de transporte público de pasajeros que se otorga en concesión o autorización por la SECRETARÍA, conforme a las disposiciones de la Ley, el Reglamento, las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y demás disposiciones jurídicas, administrativas y técnicas aplicables que emitan METROBÚS y otras autoridades competentes, así como las que establece la concesión o autorización;
- III. Iniciar la prestación del servicio en las condiciones que establecen las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y demás disposiciones que de estas deriven, así como la concesión o autorización respectivas;
- IV. Contar con el número de autobuses que establece la concesión o autorización, el cual incluye los autobuses en servicio y la reserva técnica para cubrir el mantenimiento, la programación asignada y contingencias. Estas unidades deben cumplir con lo dispuesto en la Declaratoria de necesidad y con las especificaciones que establecen la concesión o autorización correspondientes;
- V. Contratar y mantener vigente la póliza de seguro que cubra de manera amplia los daños y perjuicios a todas las personas usuarias, así como los daños y perjuicios a terceros en sus bienes y/o personas;
- VI. Dar mantenimiento al parque vehicular y demás equipos e instalaciones afectas a la prestación del servicio, para lo cual deberán contar con un Plan Anual de Mantenimiento que cumpla con las especificaciones de los fabricantes de los autobuses, o en su defecto con un estudio previo que certifique que las modificaciones al manual de mantenimiento mejoran las condiciones establecidas y no comprometen la integridad del autobús ni de los usuarios. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar dentro de los primeros 15 días naturales del mes de diciembre a METROBÚS dicho Programa para conocimiento y supervisión;
- VII. Llevar un registro de las actividades desarrolladas con motivo de la prestación del servicio, del cumplimiento de las REGLAS DE OPERACIÓN y de las disposiciones de la concesión o autorización. Para estos efectos las EMPRESAS OPERADORAS deberán entregar a METROBÚS los informes que le sean requeridos para la administración y operación del SISTEMA, así como para la verificación del cumplimiento de las obligaciones del concesionario o autorizado.
- VIII. Cumplir oportunamente con todos los trámites que establecen las normas aplicables en materia de transporte público de pasajeros y ambientales de la Ciudad de México;
- IX. Informar a METROBÚS el estado del equipo embarcado del SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN para mantener el funcionamiento óptimo de estos. En caso de que el personal de las EMPRESAS OPERADORAS dañe el equipo embarcado, éstas deberán reponer el equipo con las especificaciones tecnológicas y de calidad definidas por METROBÚS. Esto será controlado por dicho Organismo;
- X. Cumplir con el Plan de Gestión Ambiental, demás obligaciones ambientales y de cambio climático establecidas en la normatividad aplicable, en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y demás regulación que emita METROBÚS.
- XI. Acatar las deducciones que aplique METROBÚS derivado de los incumplimientos a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, de conformidad con lo que establecen el presente instrumento y la propia concesión o autorización;
- XII. Permitir las supervisiones, visitas, revisiones y verificaciones que realicen la SECRETARÍA y/o METROBÚS en el ámbito de sus respectivas atribuciones, incluyendo revisiones documentales y entrega de información y documentación que les sean requeridas por METROBÚS;
- XIII. Acatar en tiempo y forma las instrucciones del CENTRO DE CONTROL, al igual que los conductores de autobuses a su cargo y demás personas auxiliares que operen en el SISTEMA;
- XIV. Cumplir con las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y las disposiciones de la concesión o autorización, respecto de las obligaciones de sus conductores;
- XV. Cumplir con lo establecido en la regulación que expida la persona titular de la Dirección General de METROBÚS, los cuales se publicarán en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, y
- XVI. Las demás que se establezcan en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, la regulación que emita METROBÚS y demás disposiciones jurídicas, administrativas y técnicas aplicables.

Asimismo, METROBÚS podrá requerir a las EMPRESAS OPERADORAS, en cualquier tiempo, la información y documentación necesarias para constatar, verificar y vigilar el cumplimiento de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y para ejercer de manera general y permanente el control del SISTEMA. Para los efectos de su entrega en tiempo, forma y completitud, las EMPRESAS OPERADORAS deberán observar lo dispuesto en la Regla CUARTA de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CAPÍTULO II.- OBLIGACIONES PREVIAS AL INICIO DE OPERACIONES

OCTAVA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar quince días antes del inicio previsto de operaciones, en formato digital e impreso, lo siguiente:

- I. La concesión o autorización otorgada por la SECRETARÍA para prestar el servicio en alguno de los CORREDORES que conforman el SISTEMA;
- II. El Certificado del Registro Inicial del Autobús;
- III. El Certificado del Registro Inicial de Conductores para el certificado de Idoneidad, y
- IV. El Formato de Designación de Responsables y Enlaces.

TÍTULO 4. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA

NOVENA.- La infraestructura del SISTEMA está integrada por:

- I. Las terminales establecidas, por los avisos que emita la SECRETARÍA; también se consideran terminales aquellas que por necesidades de la operación y requerimientos de la demanda se habiliten en una estación en específico;
- II. Las estaciones y parabuses establecidos y distribuidos a lo largo de cada uno de los CORREDORES;
- III. Los carriles confinados, exclusivos o preferenciales, que se ubican en cada uno de los CORREDORES;
- IV. Espacios de regulación y áreas de uso común, cuya utilización será determinada por METROBÚS;
- V. Patios y talleres de encierro que forman parte de la infraestructura física del sistema de CORREDORES, y
- VI. La infraestructura electromecánica de recarga para autobuses eléctricos, que sea propia del SISTEMA.

METROBÚS podrá realizar, en cualquier momento, revisiones documentales de gabinete, de manera previa, durante y con posterioridad, a la realización de inspecciones y revisiones físicas de la infraestructura del SISTEMA, de instalaciones y del estado físico del parque vehicular y de los autobuses en lo individual, para lo cual requerirá a las EMPRESAS OPERADORAS la información y/o documentación que considere pertinente.

TÍTULO 5. PARQUE VEHICULAR PARQUE VEHICULAR TOTAL, EN SERVICIO Y EN RESERVA

DÉCIMA.- Las EMPRESAS OPERADORAS cumplirán con el parque vehicular total compuesto de autobuses en disponibilidad para operación y en reserva para cubrir el mantenimiento, revisiones, eventualidades y contingencias en términos de la concesión o autorización correspondiente.

CAPÍTULO I.- REGISTRO DE AUTOBUSES

DÉCIMA PRIMERA.- Previo a la incorporación de cualquier autobús a la operación en el SISTEMA, ya sea por inicio de operaciones, sustitución o incremento del parque vehicular, las EMPRESAS OPERADORAS deberán solicitar a METROBÚS el registro de los vehículos indicados en el título de concesión o autorización, o de aquellos que pretendan registrar. Para tales efectos, las EMPRESAS OPERADORAS deberán obtener de METROBÚS, por cada vehículo a registrar en el SISTEMA, el Certificado de Registro Inicial del Autobús, para lo cual deberán observar las disposiciones siguientes.

SECCIÓN I.- REVISIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA

DÉCIMA SEGUNDA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar ante METROBÚS la documentación técnica en idioma español y en formato digital, por cada modelo distinto de vehículo utilizado, la información requerida quedará establecida en el anexo técnico elaborado por METROBÚS para cada tipo de vehículo.

METROBÚS revisará la información y documentación aportada por las EMPRESAS OPERADORAS, siendo aplicable lo dispuesto por la Regla CUARTA.

Completada la información y documentación, en un plazo de cinco días hábiles METROBÚS emitirá por cada modelo nuevo de autobús a incorporar al sistema, la Cédula de Documentación Técnica la cual acreditará que la información entregada corresponde a lo establecido en el título de concesión o autorización y en la regulación que expida la persona titular de la Dirección General de METROBÚS.

SECCIÓN II.- INSPECCIÓN TÉCNICA INICIAL DE AUTOBUSES

DÉCIMA TERCERA.- Una vez que la EMPRESA OPERADORA presenta la información para la obtención de la Cédula de Documentación Técnica, METROBÚS podrá solicitar a la EMPRESA OPERADORA la disposición de todos los vehículos

que pretenda registrar, para que se lleve a cabo la Inspección Técnica Inicial del Autobús, este proceso podrá iniciarse al mismo tiempo que lo establecido en la DÉCIMA SEGUNDA, según la EMPRESA OPERADORA y METROBÚS lo acuerden. Esta inspección será física y tendrá lugar en los patios de encierro, en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de la EMPRESA OPERADORA.

La EMPRESA OPERADORA deberá disponer del total de los autobuses que conforman el parque vehicular por registrar para realizar la inspección de cada uno de los ellos, con el fin de que METROBÚS constate que las unidades cumplen lo solicitado en el título de concesión o autorización, y que corresponden con la información y documentación proporcionada por las EMPRESAS OPERADORAS en la Revisión de la Documentación Técnica de los vehículos.

En caso de existir deficiencias, inconsistencias y/o faltas derivadas de la inspección, METROBÚS informará inmediatamente a la EMPRESA OPERADORA sobre las deficiencias, inconsistencias y/o faltas encontradas, otorgándole a la EMPRESA OPERADORA un plazo máximo de siete días hábiles para solventarlas, en caso de requerir mayor tiempo, deberá solicitar con 24 horas de anticipación al término del tiempo otorgado una prórroga por escrito soportando la justificación a METROBÚS. En caso de persistir las deficiencias, inconsistencias y/o faltas encontradas, METROBÚS no expedirá la Cédula de Inspección Técnica Inicial.

Hecha la inspección técnica inicial por los supervisores de METROBÚS, y de no existir deficiencias, inconsistencias y/o faltas, o bien de solventar debidamente las mismas por la EMPRESA OPERADORA, METROBÚS tendrá un plazo de cinco días hábiles, para emitir por cada vehículo la Cédula de Inspección Técnica Inicial por registrar, la cual acreditará que los vehículos presentados corresponden con lo establecido en el título de concesión o autorización y en la regulación que expida el Director General de METROBÚS.

SECCIÓN III.- VERIFICACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN ADMINISTRATIVA DEL AUTOBÚS

DÉCIMA CUARTA.- Obtenida la Cédula de Inspección Técnica Inicial del Autobús, la EMPRESA OPERADORA solicitará la Verificación de la Documentación Administrativa del Autobús, cuyo acto administrativo final será el Certificado de Registro Inicial del Autobús, el cual se expedirá por cada vehículo por registrar. Para la obtención del Certificado la EMPRESA OPERADORA deberá entregar a METROBÚS adicionalmente, por cada vehículo, lo siguiente:

- I. El Título de Concesión o Autorización;
 - II. Copia de la factura o carta factura del autobús o, en su caso, copia certificada del contrato de comodato o del título jurídico con el que se demuestre la posesión legal del autobús;
 - III. Acta de entrega recepción de los equipos embarcados que no sean propiedad de la EMPRESA OPERADORA; y
 - IV. Copia de las pólizas de seguros vigentes, que incluyan el clausulado sobre la cobertura de riesgos.;
 - V. Copia de la placa de matrícula o, en su caso, copia del permiso de circulación emitido por la SECRETARÍA;
- METROBÚS revisará la información y documentación aportada por la EMPRESA OPERADORA interesada, siendo aplicable lo dispuesto por la Regla CUARTA.

Completada la documentación, METROBÚS tendrá un plazo de quince días hábiles para emitir por cada vehículo por registrar el Certificado de Registro Inicial del Autobús, el cual acreditará que los vehículos por registrar cumplen con toda la documentación técnica y administrativa para operar en el SISTEMA.

DÉCIMA QUINTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS únicamente podrán prestar servicio en el SISTEMA con los autobuses que cuenten con el Certificado de Registro Inicial del Autobús.

Para cada autobús METROBÚS integrará un expediente con la información que las EMPRESAS OPERADORAS proporcionarán y que se refiere a los documentos siguientes:

- I. Certificado del Registro Inicial del Autobús;
- II. Copia de la placa de matrícula o, en su caso, copia del permiso de circulación emitido por la SECRETARÍA;
- III. El número económico;
- IV. La Cédula de Documentación Técnica;
- V. La Cédula de Inspección Técnica Inicial del Autobús;
- VI. Copia de la póliza de seguro y sus actualizaciones, que incluyan el clausulado sobre la cobertura de riesgos;
- VII. Acta de entrega recepción de los equipos embarcados que no sean propiedad de la EMPRESA OPERADORA;

- VIII. Los registros de las Revisiones del Estado Físico y de Funcionamiento del Autobús que se generen;
- IX. Información correspondiente al rendimiento del autobús, kilometraje y certificados de verificación ambiental obtenidos de acuerdo con la periodicidad que establezca METROBÚS;
- X. Copia de la factura o carta factura o, en su caso, copia certificada del contrato de comodato o del título jurídico con el que se demuestre la posesión legal del autobús, y
- XI. Reportes de reparaciones mayores, dictámenes legales, evidencias de realización de campañas, análisis técnicos, que a lo largo de la vida útil de autobús pudiera ser necesario para seguimiento de cada unidad.

Respecto de lo dispuesto en la fracción II de la presente Regla, la EMPRESA OPERADORA deberá proporcionar a METROBÚS la documentación de la placa de matrícula, en sustitución del permiso de circulación, dentro de los tres días hábiles siguientes a su entrega física por la SECRETARÍA, para tener debidamente integrado el expediente respectivo. El incumplimiento a esta obligación dará lugar a la aplicación de la deducción correspondiente en los términos del Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CAPÍTULO II.- SUSTITUCIÓN DE AUTOBUSES

DÉCIMA SEXTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán retirar definitivamente de la operación aquellos autobuses que no cumplan con los requisitos, equipamiento, especificaciones, condiciones físicas y mecánicas que establecen las concesiones o autorizaciones, así como las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

METROBÚS retirará del servicio de manera definitiva, los autobuses que presenten una o varias de las siguientes situaciones:

- I. Cuando la SECRETARÍA determine la sustitución vehicular que corresponda, y/o
- II. Cuando el autobús presente desperfectos identificados en las revisiones físico-mecánicas o haya sufrido algún incidente y que, previa evaluación técnica de un tercero que cumpla con la normatividad aplicable, se determine que aún con las reparaciones correspondientes se encuentra en riesgo la confiabilidad del servicio y/o la seguridad de los pasajeros y operador.
- III. Cuando el autobús sea dado de baja del sistema METROBÚS. Además, deberá ser sometido a un proceso de chatarrización. Las Empresas Operadoras están obligadas a informar y entregar a METROBUS la documentación oficial en un periodo de tiempo de 5 días hábiles.
- IV. El vehículo será susceptible a baja del sistema, si permanece por más de 30 días naturales, consignado por METROBÚS y presenta un deterioro mayor o fallas mayores a las que presentó al momento de ser consignada.

Esta fracción podrá ser excepción cuando:

La EMPRESA OPERADORA justifique la inactividad de la unidad por medio de un reporte que acredite:

- A. Falta de refacciones,
- B. Se encuentre en un proceso legal sin definición dentro de este periodo,
- C. Que el trabajo de rehabilitación supera el periodo de 30 días.
- D. Cuando se requiera de un tiempo determinado, para que la empresa operadora lleve a cabo el análisis del costo beneficio para autorizar la reparación. Dicho tiempo será acordado entre la EMPRESA OPERADORA y METROBÚS.

DÉCIMA SÉPTIMA.- Para los autobuses de sustitución, deberán ser completamente nuevos, fabricados conforme al anexo técnico con el que cuente METROBÚS para la flota correspondiente, y cumplir con las características funcionales similares a las solicitadas en el título de concesión o autorización. Adicionalmente, los autobuses nuevos deberán presentar cuando menos, certificaciones de emisiones ambientales EURO o EPA más recientes y con las especificaciones técnicas actualizadas del autobús por reemplazar.

En el caso de que las EMPRESAS OPERADORAS pretendan realizar mejoras a los autobuses, deberán entregar a METROBÚS, previo a su realización, la justificación de cada mejora adjuntando la documentación técnica respectiva. METROBÚS resolverá sobre la procedencia de las mejoras pretendidas dentro del plazo de diez días hábiles contados a partir del día siguiente al de la recepción de las justificaciones correspondientes, en caso de requerir mayor tiempo, METROBÚS deberá solicitar con 24 horas de anticipación al término del tiempo otorgado una prórroga por escrito soportando la justificación.

Previo a la incorporación a la operación de cualquier vehículo que sustituya a otro, este deberá contar con el Certificado de Registro Inicial del Autobús, debiéndose observar lo dispuesto en el Capítulo I del presente Título.

CAPÍTULO III.- INCREMENTO DEL PARQUE VEHICULAR

DÉCIMA OCTAVA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con el parque vehicular necesario para cubrir el kilometraje asignado a su corredor y contar además con las unidades de reserva técnica establecidas en su CONCESIÓN o AUTORIZACIÓN correspondiente. En caso de requerir incremento del parque vehicular para cumplir con la programación asignada, la EMPRESA OPERADORA deberá presentar a METROBÚS un análisis técnico, operativo y financiero, que muestre la factibilidad y capacidad de la empresa para incrementar su parque vehicular.

METROBÚS resolverá en un plazo no mayor a 20 días hábiles, contados a partir del día hábil siguiente a la recepción del análisis técnico, operativo y financiero, si la justificación de la EMPRESA OPERADORA se encuentra debidamente sustentada y si ésta cuenta con la capacidad operativa y financiera para incrementar su parque vehicular. En caso de que la resolución le sea favorable a la EMPRESA OPERADORA, METROBÚS continuará los trámites correspondientes con la SECRETARÍA para el incremento de flota.

DÉCIMA NOVENA.- La EMPRESA OPERADORA que manifieste su interés en el incremento de su flota, quedará obligada a incrementar su parque vehicular en el número de autobuses solicitados en el análisis técnico, operativo y financiero, dentro del plazo que establezcan la SECRETARÍA y/o METROBÚS.

VIGÉSIMA.- Los autobuses a incorporar por parte de la EMPRESA OPERADORA deberán ser completamente nuevos, conforme al anexo técnico emitido por METROBÚS. Adicionalmente, los autobuses deberán presentar, cuando menos, certificaciones de emisiones ambientales EURO o EPA más recientes e idénticas a las del parque vehicular en operación en el CORREDOR.

Previo a la incorporación a la operación de cualquier vehículo que forme parte del incremento del parque vehicular de la EMPRESA OPERADORA, este deberá contar con el Certificado de Registro Inicial del Autobús, debiéndose observar lo dispuesto en el Capítulo I del presente Título.

CAPÍTULO IV.- AUTOBUSES BAJOS EN EMISIONES CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA

VIGÉSIMA PRIMERA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán incluir en su parque vehicular, con el objeto de reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera en la Ciudad de México y mitigar el cambio climático, alguno de los siguientes tipos de autobuses, conforme al plan de sustitución acordado con METROBÚS:

- I. Eléctricos con almacenamiento de energía (baterías o similares) o con alimentación continua (catenarias o similares);
- II. Impulsados por celdas de combustibles limpios como hidrógeno;
- III. Impulsados por combustibles fósiles con la mejor tecnología de control de emisiones.

Las EMPRESAS OPERADORAS que tengan autobuses con sistemas de reducción de emisiones deberán contar con los certificados correspondientes que acrediten la tecnología de dichos sistemas.

VIGÉSIMA SEGUNDA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán propiciar la reducción de las emisiones contaminantes de PM 2.5 respecto del total de las emisiones de su parque vehicular en servicio y en reserva.

Dichas empresas establecerán como meta al menos la reducción del diez por ciento de las emisiones contaminantes de PM 2.5 durante la vigencia de la concesión o autorización, dentro de su Plan de Gestión Ambiental, conforme a lo dispuesto en la NOM 44 y en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN. Este diez por ciento se logrará alcanzar con el cumplimiento del plan de sustitución de flota acordado con METROBÚS durante la vigencia de la concesión o autorización.

El incumplimiento de la meta de reducción de emisiones contaminantes a la atmósfera dará lugar a la aplicación de las deducciones trimestrales correspondientes por METROBÚS, sin perjuicio de las infracciones y sanciones aplicables en materia ambiental y de cambio climático por las autoridades ambientales federales y/o locales competentes.

TÍTULO 6.- MANTENIMIENTO DE LOS AUTOBUSES

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

VIGÉSIMA TERCERA.- Las EMPRESAS OPERADORAS podrán efectuar el mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de los autobuses, en talleres autorizados o certificados por los fabricantes y terceros acreditados por METROBÚS. Para ello, deberán dar aviso por escrito a METROBÚS del taller donde se realizarán los trabajos de mantenimiento, adjuntando a dicho aviso copia de las autorizaciones o certificados correspondientes que avalen que el taller donde se realizarán las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo de los autobuses cuenta con el equipo adecuado, el listado del personal técnico, así como el plan de capacitación o certificado que avale que el personal técnico está capacitado o se encuentra en desarrollo. Para tales efectos la EMPRESA OPERADORA deberá de compartir la vigencia de los certificados según sea el caso

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar a METROBÚS el aviso y las copias referidas de manera anual en un plazo de treinta días posteriores a la fecha de inicio de operaciones establecida por la SECRETARÍA en las concesiones o autorizaciones.

VIGÉSIMA CUARTA.- El proceso de reparación y mantenimiento de la EMPRESA OPERADORA, deberá contar con certificación de la norma de gestión de calidad ISO-9001.

En caso de que las EMPRESAS OPERADORAS no cuenten con esta certificación al inicio de operaciones o a la publicación de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, METROBÚS dará un plazo de doce meses a la EMPRESA OPERADORA para que presente dicho certificado.

Esta regla será excepción cuando la empresa operadora tenga al fabricante como proveedor de mantenimiento.

VIGÉSIMA QUINTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con un historial de mantenimiento por cada autobús registrado en el SISTEMA, de todas las actividades de mantenimiento preventivo, correctivo y predictivo realizadas. Dicho historial deberá incluir al menos:

- I. Número económico;
- II. Marca, modelo y año de fabricación;
- III. Números de serie del chasis, motores, transmisión y baterías;
- IV. Fechas y kilometraje al momento de las actividades de mantenimiento;
- V. Registro de las actividades de reemplazo de los COMPONENTES CRÍTICOS, el registro deberá de contar con fecha en la que se realizó el trabajo, económico afectado, descripción del trabajo realizado y fotografía del número de identificación del componente nuevo que se instaló en la unidad.
- VI. Copia de las pólizas de seguro vigentes expedidas por la empresa aseguradora de los autobuses.

VIGÉSIMA SEXTA.- Para la gestión y seguimiento de las actividades relacionadas con el mantenimiento del parque vehicular, las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con un sistema informático o registro digital ordenado que permita generar los informes de gestión del historial de mantenimiento y del Plan Anual de Mantenimiento de la Flota, de acuerdo con las especificaciones que solicite METROBÚS. Las especificaciones son acorde con la regla VIGÉSIMA QUINTA del CAPÍTULO I, del TÍTULO 6.

CAPÍTULO II.- PROGRAMA ANUAL DE MANTENIMIENTO DE LA FLOTA

VIGÉSIMA SÉPTIMA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán elaborar y presentar a METROBÚS, de manera previa al inicio de operaciones de la concesión y/o autorización, el Programa Anual de Mantenimiento de la Flota, el cual deberá estar elaborado en función del programa de mantenimiento del fabricante donde consten las especificaciones y periodicidad definidas por los fabricantes de los autobuses y sus equipos.

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán entregar la información a METROBÚS de forma física en la oficialía de partes, y por correo electrónico de manera editable.

La EMPRESA OPERADORA deberá actualizar el Programa Anual de Mantenimiento de la Flota, conforme a lo establecido por los fabricantes de los autobuses y sus equipos, y presentarlo a METROBÚS de forma física y electrónica a más tardar el quince de diciembre de cada año.

En caso de incumplimiento de la entrega del Plan Anual de Mantenimiento de la Flota, de sus actualizaciones anuales, de sus ajustes trimestrales y/o de los Reportes Mensuales de Avance a que se refiere la Regla siguiente, METROBÚS aplicará a la EMPRESA OPERADORA la deducción correspondiente por cada uno de estos conceptos.

VIGÉSIMA OCTAVA.- El Programa Anual de Mantenimiento de la Flota y sus actualizaciones deberán contar con el siguiente contenido mínimo:

- I. Temporalidad de doce meses;
- II. Actividades de mantenimiento, de acuerdo con el kilometraje y/o especificación que establezca el fabricante;
- III. Programación de las actividades, especificando fechas, tipos, kilometraje y número económico de los autobuses, y
- IV. Totalidad de servicios de mantenimiento por mes.

El Plan Anual de Mantenimiento de la Flota tendrá actualizaciones trimestrales de acuerdo con el porcentaje de participación del concesionario durante la operación que servirá para realizar ajustes en las acciones de mantenimiento programadas en función del CORREDOR correspondiente.

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán entregar a METROBÚS los ajustes trimestrales del Plan Anual de Mantenimiento de la Flota durante los últimos diez días hábiles del trimestre por comenzar.

METROBÚS verificará el cumplimiento del número y tipo de mantenimientos programados y realizados por medio de los reportes mensuales de avances del Programa Anual de Mantenimiento de la Flota que deberán entregar las EMPRESAS OPERADORAS en forma mensual dentro de los primeros cinco días del mes siguiente. En caso de que las EMPRESAS OPERADORAS no realicen los mantenimientos programados, deberán hacerlo de conocimiento de METROBÚS mediante escrito en el que indiquen las causas de no realización respectivas.

En caso de incumplimiento de alguna de las actividades programadas en el mes reportado, las EMPRESAS OPERADORAS deberán indicar la reprogramación de dichas actividades, las cuales deberán realizarse dentro del mes en curso. Sin perjuicio de lo anterior, se aplicará la deducción correspondiente por el incumplimiento del avance del Plan Anual de Mantenimiento de la Flota, así como por los mantenimientos programados y reprogramados, no realizados.

VIGÉSIMA NOVENA.- Los reportes mensuales de avances del Programa Anual de Mantenimiento de la Flota deberán contener al menos lo siguiente:

- I. Mes y trimestre del reporte en cuestión;
- II. Total de actividades realizadas en el mes y total de actividades programadas en el mes;
- III. Porcentaje de actividades realizadas en el mes contra las actividades programadas en el mes;
- IV. Listado de actividades programadas realizadas: números económicos y total autobuses que recibieron trabajos de mantenimiento, tipo de actividad realizada, descripción breve de la actividad realizada;
- V. Listado de actividades programadas no realizadas; números económicos y total de autobuses afectados, tipo de actividad, descripción de la actividad, motivo de no realización de la actividad y reprogramación de actividad;
- VI. Evidencia de realización de las actividades programadas que incluya todo lo siguiente: órdenes de servicio realizadas, documento que avale entradas o control de almacén, equipos, repuestos y refacciones utilizadas y fotografías de las acciones realizadas, cuando sean COMPONENTES CRÍTICOS, vinculadas a los autobuses enlistados;

TRIGÉSIMA.- Las refacciones y repuestos que se utilicen para cualquier tarea de mantenimiento preventivo, correctivo o predictivo, deberán corresponder con las especificaciones designadas por el fabricante.

Cuando las refacciones utilizadas no sean las originales de la marca, éstas deberán de cumplir con características iguales o superiores a las especificaciones por el fabricante, por lo que las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar a METROBÚS la ficha técnica de la pieza, o en su defecto el dictamen de la EMPRESA OPERADORA que demuestre el beneficio del uso de la pieza.

CAPÍTULO III.- REVISIÓN DE LOS AUTOBUSES

TRIGÉSIMA PRIMERA.- Para supervisar las condiciones del estado y funcionamiento físico de los autobuses y los equipos en operación, METROBÚS realizará revisiones a los autobuses, para lo cual las EMPRESAS OPERADORAS deberán poner los vehículos a disposición de METROBÚS o de la persona a quien designe dicho Organismo, para que se realicen las revisiones que se consideren pertinentes.

Son revisiones para la supervisión de autobuses:

I. Revisiones documentales: Consisten en la verificación de la información proporcionada por las EMPRESAS OPERADORAS de las acciones de mantenimiento declaradas como realizadas en los reportes de avances del Plan Anual de Mantenimiento de la Flota.

II. Revisiones previas al inicio de la jornada: Consisten en revisiones aleatorias de los autobuses en las instalaciones de las EMPRESA OPERADORAS.

En caso de requerir la desincorporación o inmovilización del vehículo por cualquier tipo de falla o incumplimiento, la EMPRESA OPERADORA deberá habilitar inmediatamente otro vehículo para proporcionar el servicio y cumplir con la programación designada, previo aviso y autorización del CENTRO DE CONTROL.

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán asegurarse de que previo al inicio de la jornada todos los equipos y sistemas del autobús funcionen correctamente. En caso de que presenten fallas los sistemas embarcados que no sean propiedad de la EMPRESA OPERADORA, dicha empresa deberá dar aviso al CENTRO DE CONTROL para recibir instrucciones sobre la forma de proceder. Todo daño ocasionado por la EMPRESA OPERADORA al equipo embarcado deberá de ser reparado por la EMPRESA OPERADORA.

TRIGÉSIMA SEGUNDA.- METROBÚS podrá realizar revisiones diarias de autobuses, de manera previa al inicio de la jornada y de forma aleatoria en las instalaciones de las EMPRESAS OPERADORAS, para verificar el estado físico y funcionalidad de la carrocería, los frenos, la dirección, llantas, cristales, puertas, sistemas embarcados, equipos de climatización y/o ventilación, elementos de sujeción, sistemas de iluminación interior y exterior, limpieza interior y exterior, letreros en ruta o cualquier otro elemento que sea posible identificar visual o sensorialmente.

TRIGÉSIMA TERCERA.- METROBÚS podrá realizar semestralmente bajo una programación y de manera aleatoria revisiones del estado físico y del funcionamiento del autobús mínimo a un cuarenta por ciento del parque vehicular, de las EMPRESAS OPERADORAS, cuyos resultados se harán extensivos a toda la flota. Dichas revisiones tendrán lugar en las instalaciones de la EMPRESA OPERADORA, La cual deberá contar con el espacio físico, la infraestructura y los equipos necesarios para efectuar.

Cuando en los COMPONENTES CRÍTICOS se detecten anomalías constantes, METROBÚS podrá solicitar la revisión de toda la flota con un calendario previamente establecido y comunicado a la EMPRESA OPERADORA.

Si las instalaciones no cuentan con los equipos necesarios o las condiciones mínimas de seguridad no son las adecuadas para efectuar la revisión, METROBÚS re programará la evaluación y aplicará la deducción correspondiente, toda vez que la revisión haya sido programada previamente.

En caso de que las instalaciones de la EMPRESA OPERADORA no cuenten con los equipos necesarios, deberá avisar y solicitar por escrito a METROBÚS el cambio del lugar de la revisión por uno que cuente con dichos equipos, con cinco días de anticipación.

TRIGÉSIMA CUARTA.- Los supervisores encargados de las revisiones del estado físico y funcionamiento del autobús elaborarán un reporte con las recomendaciones de corrección de las deficiencias y/o fallas halladas, las cuales serán comunicadas a las EMPRESAS OPERADORAS por el medio tecnológico que defina METROBÚS.

METROBÚS establecerá en conjunto con la EMPRESA OPERADORA, caso por caso el plazo que tendrá la EMPRESA OPERADORA para subsanar las deficiencias y/o fallas. Dicho acuerdo deberá de ser por medio escrito o digital, según acuerden entre las partes. En caso de no subsanarlas en el tiempo indicado por METROBÚS, dicho Organismo procederá a aplicar a la EMPRESA OPERADORA la deducción correspondiente y la consigna de la unidad.

A partir de las revisiones se generará una calificación de cumplimiento a partir de las fallas, incumplimientos e incidencias encontradas cuyo resultado se hará extensivo para toda la flota vehicular de la EMPRESA OPERADORA y será insumo para la evaluación del indicador de revisiones de la flota vehicular.

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán proporcionar un informe de mantenimiento (con un lapso de 1 año) de cada autobús al final de la revisión.

TRIGÉSIMA QUINTA.- Las deficiencias y/o fallas halladas durante las revisiones y la supervisión de la operación relacionadas con el estado físico-mecánico de los autobuses, se clasifican en tres categorías:

I. MENOR: Son aquellas que no representan riesgos a la integridad de las personas usuarias o del autobús, que pueden corregirse en el sitio donde suceden o cuya reparación pueda realizarse en las instalaciones de la Empresa Operadora en un lapso menor a veinticuatro horas desde su ocurrencia, tales como elementos sonoros, carrocería (golpes ligeros, evaluados por el supervisor de METROBÚS), sistemas de ventilación forzada al interior, iluminación interior del autobús (en horario con luz natural), sistema híbrido, accesorios de seguridad, restricciones y resueltos, equipo de recaudo, audio y video, SAE, habitáculo del operador;

II. MODERADA: Son aquellas que no ponen en riesgo la vida de las personas usuarias o del autobús, que pueden afectar moderadamente la operación y que requieren la desincorporación del vehículo para realizar mantenimiento correctivo fuera del sitio tales como articulaciones, instrumentos, módulos electrónicos, sistema desempañador y limpiaparabrisas, equipos de comunicación, sistemas de control de emisiones, puertas, señalización e imagen, parabrisas, cristales y ventanas, espejos interiores y exteriores, cámaras y pantallas de los sistemas de visualización del entorno, salidas de emergencia, elementos de sujeción de pasajeros, mandos y controles de iluminación y equipo eléctrico y sistema de escape, y

III. GRAVE: Son aquellas que presentan afectaciones a la integridad de las personas usuarias o del autobús, que pueden poner en riesgo la vida, que puedan afectar significativamente la operación y cuyo origen esté relacionado con problemas relacionados con el mantenimiento del vehículo tales como fallas de: motor, transmisión, diferencial, suspensión, ejes, neumáticos y equipos auxiliares, sistema de frenado, dirección, enfriamiento, almacenamiento de combustibles o energía, sistemas eléctrico y de distribución de energía (catenarias o similares), sistema de aire comprimido, asientos, aire acondicionado, elementos de sujeción, sistemas de puertas, sistema desempañador y limpiaparabrisas, y chasis.

TRIGÉSIMA SEXTA.- METROBÚS podrá realizar revisiones extraordinarias del parque vehicular, en conjunto con otras AUTORIDADES COMPETENTES, con el fin de llevar controles específicos. Las EMPRESAS OPERADORAS están obligadas a disponer de los vehículos y atender las instrucciones correspondientes. Para este tipo de revisiones se buscará minimizar los impactos en la operación, previa coordinación con los enlaces de las EMPRESAS OPERADORAS.

TÍTULO 7. DE LAS PERSONAS CONDUCTORAS DEL SISTEMA

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

TRIGÉSIMA SÉPTIMA.- Las personas conductoras de los autobuses deberán portar en todo momento en que presten sus servicios dentro del SISTEMA, los siguientes documentos:

I. Licencia vigente expedida por la SECRETARÍA de la CDMX para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y

II. Credencial de METROBÚS, expedida por dicho Organismo conforme a lo dispuesto en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

METROBÚS, en ejercicio de su facultad de supervisión, podrá solicitar al conductor, en cualquier momento, la exhibición física de dichos documentos originales. La falta de cumplimiento de las obligaciones a que se refiere la presente REGLA dará lugar a la aplicación de la deducción correspondiente.

TRIGÉSIMA OCTAVA.- El incumplimiento a lo dispuesto en este Título dará lugar a que METROBÚS aplique a la EMPRESA OPERADORA las deducciones correspondientes conforme al Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CAPÍTULO II.- DE LA CREDENCIAL DE METROBÚS

TRIGÉSIMA NOVENA.- Las personas conductoras de las unidades y personal operativo de las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con la credencial de METROBÚS, para poder operar autobuses en el SISTEMA y realizar sus actividades de supervisión, capacitación y/o función relacionada con la operación en corredor.

La credencial de METROBÚS tiene por objeto identificar a las personas conductoras y personal administrativo y operativo de las EMPRESAS OPERADORAS dentro del SISTEMA. Su vigencia será de un año, y podrá ser renovable. Para obtener la credencial de METROBÚS las EMPRESAS OPERADORAS deberán realizar la solicitud correspondiente por escrito, adjuntando los siguientes requisitos:

- I. La licencia de conducir expedida por la SECRETARÍA de la CDMX, que autoriza al portador la conducción de vehículos de transporte público, en la categoría correspondiente al tipo de vehículo que conducirá el interesado;
- II. El certificado de capacitación en el SISTEMA que haga constar que la persona interesada cumplió satisfactoriamente con el Programa de Capacitación de METROBÚS, el cual formará parte del Programa Anual de Capacitación establecido en la LEY, cuya aprobación corresponde a la SECRETARÍA. El certificado tendrá validez ante METROBÚS siempre que sea emitido por una escuela, entidad y/o capacitadores avalados por dicho Organismo, y
- III. El registro de conductores ante el Registro Público de Transporte de la SECRETARÍA, el cual deberá estar vigente y actualizado durante la vigencia de la concesión o autorización de la EMPRESA OPERADORA.
- IV. El registro de conductores a METROBÚS, el cual deberá estar vigente y actualizado durante la vigencia de la concesión o autorización de la EMPRESA OPERADORA.

METROBÚS revisará la información y documentación aportada, siendo aplicable lo dispuesto por la Regla CUARTA del presente ordenamiento.

Completada la información y documentación revisada por el área responsable, en un plazo de cinco días METROBÚS emitirá la credencial respectiva. La expedición de la credencial de METROBÚS es personal y su expedición generará la entrega del ID correspondiente para el acceso al SAE, así como la emisión del certificado de idoneidad de la persona conductora por parte de dicho Organismo, conforme a lo dispuesto en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

Ninguna persona conductora podrá operar unidades dentro del SISTEMA sin contar con su respectiva credencial de METROBÚS vigente. Asimismo, cada persona conductora podrá tener únicamente una credencial asociada a la EMPRESA OPERADORA en la que labore. En caso de incumplimiento a las Reglas del presente Título, se aplicará a la EMPRESA OPERADORA responsable de la persona conductora respectiva, las deducciones que correspondan conforme al Título 12 de este ordenamiento.

CUADRAGÉSIMA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán solicitar por escrito a METROBÚS la renovación de las credenciales según las especificaciones del MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE CREDENCIALIZACIÓN DE PERSONAL DE EMPRESAS OPERADORAS, METROBÚS resolverá sobre la renovación de la credencial considerando:

- I. La vigencia de la licencia de conducir, del certificado de capacitación y del registro de conductores, y
- II. El retiro o condicionamiento del certificado de idoneidad de la persona conductora, y/o que en el momento de la renovación no se encuentre sancionado por alguna de las infracciones de condicionamiento.

Para realizar los procedimientos de credencialización, de personal de nuevo ingreso, reposición de nuevo ingreso, robo o extravío y renovación, METROBÚS notificará a las EMPRESAS OPERADORAS el documento denominado MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE CREDENCIALIZACIÓN DE PERSONAL DE EMPRESAS OPERADORAS, que describe las especificaciones para cada procedimiento relacionado a la credencialización que será notificado por METROBÚS posterior a la publicación de las presentes reglas. En caso de que el documento sufra una actualización, será notificado en tiempo y forma de manera oficial a las EMPRESAS OPERADORAS en el momento de su actualización, con la descripción clara de los términos y condiciones si hay modificaciones que requieran procedimientos y/o actividades adicionales.

CAPÍTULO III.- DEL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE METROBÚS

CUADRAGÉSIMA PRIMERA. - Para los efectos de la fracción II de la Regla TRIGÉSIMA NOVENA, las personas conductoras de las EMPRESAS OPERADORAS deberán cumplir con un Programa de Capacitación y reentrenamiento periódico, de forma permanente y continua, según las necesidades de las EMPRESAS OPERADORAS y METROBÚS. Dicho Programa deberá ser incorporado por las EMPRESAS OPERADORAS al Programa Anual de Capacitación para la aprobación de su contenido, metodología y estructura curricular por la SECRETARÍA en los términos de la LEY y su REGLAMENTO. El Programa de Capacitación será trimestral y deberá considerar su aplicación y observancia de acuerdo con la rotación de sus conductores. La capacitación deberá ser aplicada a las personas conductoras periódicamente, según este párrafo y con base en los requerimientos de la regla QUINCUAGÉSIMA PRIMERA.

Las personas conductoras deberán estar capacitadas previo a la conducción de las unidades del sistema, con base en los LINEAMIENTOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES, CAPACITADORES y FACILITADORES, documento que notificará METROBÚS a las EMPRESAS OPERADORAS, mismo que describe las especificaciones, plazos, solicitud de información que requiere la evidencia de dicha capacitación a los operadores. Estos lineamientos serán notificados al inicio de año por METROBÚS o en su defecto, si el documento sufre una actualización, será notificado en tiempo y forma de manera oficial a las EMPRESAS OPERADORAS con los términos y condiciones si hay modificaciones que requieran procedimientos y/o actividades adicionales.

CAPÍTULO IV.- DE LOS INSTRUCTORES Y FACILITADORES

CUADRAGÉSIMA SEGUNDA.- Las personas instructoras y/o la entidad facilitadora de los cursos del Programa de Capacitación de METROBÚS deberán cumplir con las aptitudes que describan los LINEAMIENTOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES, CAPACITADORES Y FACILITADORES, documento que será notificado a las EMPRESAS OPERADORAS en los términos descritos en el apartado anterior, CAPÍTULO III.

CUADRAGÉSIMA TERCERA.- Los vehículos y equipos con los que se realice la capacitación, deberán tener las mismas condiciones y especificaciones de capacidad, tamaño, instrumentación y controles que tengan los autobuses con los que las EMPRESAS OPERADORAS prestan el servicio dentro del SISTEMA.

METROBÚS podrá supervisar a las entidades facilitadoras de los cursos del Programa Anual de Capacitación, con el fin de constatar el cumplimiento de los contenidos del Programa y/o de la calidad de las personas conductoras capacitadas.

CUADRAGÉSIMA CUARTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar a METROBÚS para su conocimiento, el material didáctico de apoyo una semana previa a la capacitación y las listas de asistencia una semana posterior a la aplicación de las diferentes sesiones en las que se abarquen los temas descritos en los LINEAMIENTOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES, CAPACITADORES Y FACILITADORES. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a las deducciones correspondientes.

CAPÍTULO V.- DEL CERTIFICADO DE IDONEIDAD SECCIÓN I.- DISPOSICIONES GENERALES

CUADRAGÉSIMA QUINTA.- El Certificado de Idoneidad será expedido por METROBÚS respecto de cada persona conductora del SISTEMA, con la información y documentación aportada para la obtención de la credencial de METROBÚS. Dicho certificado tendrá formato electrónico compartido con las EMPRESAS OPERADORAS de consulta sobre sus operadores, con las siguientes características:

I. En el certificado de idoneidad METROBÚS hará constar el historial de cumplimiento vigente de la persona conductora respecto de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, así como las causas de retiro o condicionamiento del certificado en las que haya incurrido dicha persona, que se harán de conocimiento de las EMPRESAS OPERADORAS en donde labore para los efectos del Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

II. METROBÚS notificará los CERTIFICADOS DE IDONEIDAD por EMPRESA OPERADORA de su padrón de conductores y podrá monitorear el historial y cumplimiento de cada uno de sus operadores. Estos certificados serán notificados el día de publicación de las presentes reglas.

III. El historial del operador para efectos de condicionamiento del certificado de idoneidad comenzará a partir de la publicación de las presentes reglas.

Para poder conducir una unidad del sistema, el operador deberá contar con el certificado de idoneidad activo. Para que METROBÚS comparta y active el certificado de idoneidad, las EMPRESAS OPERADORAS deberán compartir a METROBÚS la siguiente documentación.

- Licencia tipo C de la CDMX vigente.
- Credencial del sistema vigente, conforme al MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE CREDENCIALIZACIÓN DE PERSONAL DE EMPRESAS OPERADORAS, METROBÚS.
- Cumplir con la capacitación descrita en los LINEAMIENTOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES, CAPACITADORES y FACILITADORES y según la reincidencia de reportes al operador, recapacitación, según la regla QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA.

La vigencia del certificado de idoneidad es anual. Las EMPRESAS tendrán que actualizar la información según la vigencia de los documentos en los primeros 20 días hábiles de cada año, para el caso de la licencia, según el periodo que pagó cada operador, para el caso de la credencial y capacitación, anualmente, según el MANUAL DE PROCEDIMIENTO DE CREDENCIALIZACIÓN DE PERSONAL DE EMPRESAS OPERADORAS, METROBÚS y los LINEAMIENTOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES, CAPACITADORES y FACILITADORES o cumplimiento de las especificaciones, según los incisos plasmados en la regla QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA.

CUADRAGÉSIMA SEXTA.- METROBÚS garantizará que la información, documentación y datos personales que obren en sus expedientes relativos a las personas operadoras, será tratado con apego a lo dispuesto por las disposiciones jurídicas en las materias de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas, de la Ciudad de México.

CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA.- METROBÚS podrá retirar o condicionar el Certificado de Idoneidad de las personas conductoras, según sea el caso conforme a lo dispuesto en las siguientes secciones. El retiro o condicionamiento del Certificado de Idoneidad son medidas de control en el ámbito administrativo, que no generan relación laboral alguna entre METROBÚS y las personas conductoras de las EMPRESAS OPERADORAS.

SECCIÓN II.- RETIRO DEL CERTIFICADO DE IDONEIDAD

CUADRAGÉSIMA OCTAVA.- Son causas de retiro del Certificado de Idoneidad la comisión por una sola vez de uno o más de los siguientes incumplimientos por parte de la persona conductora:

- I. Conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes o cualquier tipo de drogas, en este caso el retiro es de manera inmediata y definitiva para operar dentro del SISTEMA como conductor;
- II. Portar armas de cualquier naturaleza, en este caso el retiro es de manera inmediata y definitiva para operar dentro del SISTEMA como conductor;
- III. Agresión física, riñas o peleas a los usuarios y/o al personal del SISTEMA, en este caso el retiro es de manera inmediata y definitiva para operar dentro del SISTEMA como conductor;
- IV. Cobrar en mano la tarifa aplicable, a los usuarios a bordo del autobús, en este caso el retiro del conductor es de manera inmediata y definitiva para operar dentro del SISTEMA como conductor;
- V. Haber sido responsable en la ocurrencia de un accidente que haya puesto en riesgo la vida de las personas usuarias, distintas a las expresadas en la fracción VII de esta regla, el retiro del conductor será inmediatamente después a que se tenga la evidencia correspondiente y de manera definitiva para operar dentro del SISTEMA como conductor.;
- VI. Operar autobuses dentro del SISTEMA que pertenezcan a EMPRESAS OPERADORAS distintas a la empresa que esté asociada expresamente en su respectiva credencial de METROBÚS;
- VII. Haber sido responsable en choques o alcances entre autobuses del SISTEMA, incluyendo espejos y defensas, conforme a lo dispuesto en la Regla QUINCUAGÉSIMA de la Sección III del presente Capítulo, el conductor responsable será retirado de la conducción por el retiro de la jornada laboral, y se procederá conforme a la regla QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA; y
- VIII. Haber superado la reincidencia de causas de condicionamiento del Certificado de Idoneidad en el lapso de un año, conforme a la Sección III del presente Capítulo.

CUADRAGÉSIMA NOVENA.- En estos casos METROBÚS asentará en el Certificado de Idoneidad el incumplimiento cometido. Acto seguido, METROBÚS notificará por oficio signado por los titulares de las direcciones de Planeación y Operación a la EMPRESA OPERADORA, adjuntando las evidencias correspondientes, que su persona conductora cometió uno o más incumplimientos a los que se refiere la presente Regla, indicándole a dicha empresa que dicha persona:

- I. No es idónea para seguir operando autobuses en el SISTEMA, y
- II. Debe ser retirada de inmediato y sustituido por otro conductor que reúna los requisitos previstos en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN para operar en el SISTEMA.

Las notificaciones que realice METROBÚS y que hagan referencia a la presente regla surtirán efecto al día natural siguiente de la notificación.

Si la EMPRESA OPERADORA no acata la indicación de METROBÚS, dicho Organismo no reconocerá los kilómetros recorridos por los conductores a los que se les haya retirado el certificado de idoneidad a partir del momento en que surta efecto la notificación y procederá a aplicar la deducción correspondiente por cada día que el conductor no idóneo opere cualquier unidad vehicular en el SISTEMA.

SECCIÓN III.- CONDICIONAMIENTO DEL CERTIFICADO DE IDONEIDAD

QUINCUAGÉSIMA.- Son causas de condicionamiento del Certificado de Idoneidad la comisión de una o más de las siguientes conductas por parte de la persona conductora:

- I. Haber sido responsable en choques o alcances entre autobuses del SISTEMA, incluyendo espejos y defensas, conforme lo dictamine METROBÚS o alguna otra autoridad competente.
- II. Usar, mientras se presta el servicio en el SISTEMA, equipo electrónico no autorizado tales como celulares, sistemas de audio, lectores de archivos musicales, manos libres u otros dispositivos, accesorios u objetos similares no autorizados.
- III. Pasarse la luz roja del semáforo.
- IV. Circular con exceso de velocidad, de acuerdo con lo establecido por METROBÚS y/o la Secretaría de Seguridad Ciudadana.
- V. Invadir la intersección que obstruya la circulación vehicular de la vía perpendicular.
- VI. Invadir el paso peatonal.
- VII. Rebasar la línea de alto total en las intersecciones.
- VIII. Conversar con cualquier persona mientras se presta el servicio en el SISTEMA, excepto cuando la persona conductora se encuentre en periodo de capacitación.
- IX. Maltratar de manera verbal a los usuarios y/o al personal del SISTEMA.
- X. No utilizar de manera adecuada el cinturón de seguridad y/o trabar el mecanismo.
- XI. Realizar de manera inadecuada las maniobras de aproximación a la plataforma o parabuses. Para unidades de piso alto la separación mínima es de 15 cm \pm 5 cm y para autobuses de piso bajo es de 20 cm \pm 5 cm.
- XII. Realizar el ascenso y/o descenso de pasajeros y/o personal en lugares no autorizados.
- XIII. Abrir las puertas del autobús en lugares no autorizados.
- XIV. No respetar la distancia mínima de seguridad entre unidades, de diez metros en estación. No aplica en las terminales del SISTEMA.
- XV. Fumar dentro del autobús, de estaciones, de terminales y/o de los carriles confinados o preferenciales, durante la operación, durante los traslados de los patios de encierro a las terminales y viceversa o dentro de los patios de encierro y/o comer mientras conduce la unidad, esto último se puede hacer mientras la unidad está en alto total.
- XVI. Realizar frenado brusco de manera injustificada.
- XVII. No registrarse en el SAE. No aplicará si se demuestra falla en el sistema SAE que impida el registro
- XVIII. No notificar al CENTRO DE CONTROL de METROBÚS la ocurrencia de una incidencia o accidente durante la operación o fuera de ella.
- XIX. Llevar acompañantes en la cabina, sin previa autorización del CENTRO DE CONTROL.
- XX. No otorgar a las personas usuarias el tiempo establecido para el ascenso y descenso. El tiempo mínimo es de cinco segundos entre la apertura total de puertas y la activación del cierre de las mismas, esto es diez segundo en todo el ciclo.
- XXI. No realizar parada en alguna de las estaciones o parabuses conforme a la ruta asignada.
- XXII. Rebasar autobuses sin autorización de METROBÚS.
- XXIII. Maniobrar en reversa en terminales, estaciones, parabuses y carril confinado, sin motivo justificado y sin autorización del CENTRO DE CONTROL.

XXIV. No tocar el claxon al ingreso y salida de las estaciones, parabuses y terminales.

XXV. No usar las luces intermitentes en terminales, zonas de maniobras y salida del carril confinado.

XXVI. No colocar el tubo delimitador del área de la persona conductora al interior de los autobuses.

XXVII. Comprar productos a vendedores ambulantes estando en recorrido.

XXVIII. Acoplar con desfase de puertas respecto a las puertas de la estación, o en puertas no correspondientes a la ruta de operación asignada.

XXIX. Golpear las plataformas de estación y/o terminales a excepción de plataforma o estaciones que por su diseño no permite un acoplamiento adecuado. Estas excepciones serán acordadas dentro del COMITE DE EMPRESAS OPERADORAS.

XXX. Operar con luces interiores apagadas u obstruir los haces luminosos, durante la prestación del servicio, cuando las condiciones lo requieran.

XXXI. Hacer mal uso de la radiofrecuencia, aún y cuando la misma sea propia de las EMPRESAS OPERADORAS. El mal uso de la frecuencia implica no usar claves de comunicación establecidas por METROBÚS, dirigirse con palabras altisonantes, hacer uso de apodos al dirigirse al resto del personal.

QUINCUAGÉSIMA PRIMERA.- En estos casos METROBÚS asentará en el Certificado de Idoneidad el incumplimiento cometido. Acto seguido, METROBÚS notificará por escrito a la EMPRESA OPERADORA, adjuntando las evidencias correspondientes, que su persona conductora cometió uno o más incumplimientos a los que se refiere la Regla inmediata anterior, indicando a dicha empresa la gravedad de estos y la mención de reincidencia aplicable para el condicionamiento del Certificado de Idoneidad de la persona conductora.

I. El certificado de idoneidad digital estará compartido con la EMPRESA OPERADORA, con la leyenda de “condicionado”, lo que reflejará que no puede operar la persona conductora.

En caso de que la persona conductora haya reincidido en la misma conducta, conforme a la tabla establecida en la Regla siguiente, METROBÚS notificará a la EMPRESA OPERADORA que el Certificado de Idoneidad está condicionado y, en consecuencia, su persona conductora estará obligada a tomar y acreditar el curso de capacitación correspondiente conforme a lo dispuesto en la Regla QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA.

La EMPRESA OPERADORA deberá demostrar a METROBÚS de forma documental, definido el medio por METROBÚS y la EMPRESA OPERADORA, la acreditación de los cursos correspondientes por parte de sus personas conductoras condicionadas, dentro del plazo de quince días hábiles contados a partir del día siguiente al de la notificación que realice METROBÚS sobre las causas de condicionamiento del certificado. Dicho plazo podrá ser prorrogado por METROBÚS por una sola ocasión, previa solicitud por escrito que realice la EMPRESA OPERADORA a METROBÚS antes del vencimiento del primer plazo, indicando las causas que justifiquen la prórroga. Mientras no se acredite ante METROBÚS que la persona conductora ha aprobado los cursos correspondientes, esté no podrá operar en el SISTEMA.

Si vencido el plazo a que se refiere el párrafo anterior la EMPRESA OPERADORA no demuestra a METROBÚS la acreditación de los cursos por parte de su persona conductora, dicho Organismo no reconocerá los kilómetros recorridos y procederá a aplicar la deducción correspondiente por cada día que la persona conductora opere cualquier unidad vehicular en el SISTEMA sin que la empresa demuestre la acreditación del curso de capacitación respectivo.

Posterior a que la EMPRESA OPERADORA demuestre y notifique la capacitación de la persona conductora derivado del condicionamiento del certificado, METROBÚS tendrá 24 horas para notificar a la EMPRESA la reactivación del certificado, en respuesta a la documentación que avala su solicitud, de esta manera podrá retomar sus actividades.

QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA.- El condicionamiento del Certificado de Idoneidad procederá conforme a la siguiente tabla:

CONDUCTA	SUPUESTO REGLA QUINCUAGÉSIMA A TERCERA	GRAVEDAD DE LA CONDUCTA	REINCIDENCIA EN UN AÑO CALENDARIO	CURSO DE CAPACITACIÓN
Haber sido responsable en choques o alcances entre autobuses del SISTEMA, incluyendo espejos y defensas, conforme lo dictamine METROBÚS o alguna otra autoridad competente.	Fracción I	ALTA	Una vez	Curso de manejo a la defensiva.
Usar, mientras se presta el servicio en el SISTEMA, equipo electrónico no autorizado tales como celulares, sistemas de audio, lectores de archivos musicales, manos libres u otros dispositivos, accesorios u objetos similares no autorizados.	Fracción II	ALTA	Dos veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Pasarse la luz roja del semáforo.	Fracción III	ALTA	Dos veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Circular con exceso de velocidad, de acuerdo con lo establecido por METROBÚS.	Fracción IV	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Invadir la intersección que obstruya la circulación vehicular de la vía perpendicular.	Fracción V	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Invadir el paso peatonal.	Fracción VI	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Rebasar la línea de alto total en las intersecciones.	Fracción VII	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.

Conversar con cualquier persona mientras se presta el servicio en el SISTEMA, excepto cuando la persona conductora se encuentre en periodo de capacitación.	Fracción VIII	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Maltratar de manera verbal a los usuarios y/o al personal del SISTEMA.	Fracción IX	ALTA	Dos veces	Curso de Sensibilización y Atención a Usuarios.
No utilizar de manera adecuada el cinturón de seguridad y/o trabar el mecanismo.	Fracción X	ALTA	Dos veces	Curso de conocimiento del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México.
Realizar de manera inadecuada las maniobras de aproximación a la plataforma o parabuses.	Fracción XI	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Realizar el ascenso y/o descenso de pasajeros y/o personal en lugares no autorizados.	Fracción XII	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Abrir las puertas del autobús en lugares no autorizados.	Fracción XIII	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
No respetar la distancia mínima de seguridad entre unidades, de diez metros en estación y cincuenta metros en ruta.	Fracción XIV	ALTA	Dos veces	Curso de manejo a la defensiva.
Fumar dentro del autobús, de estaciones, de terminales y/o de los carriles confinados o preferenciales, durante la operación, durante los traslados de los patios de encierro a las terminales y	Fracción XV	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.

viceversa o dentro de los patios de encierro y/o comer mientras conduce la unidad, esto último se puede hacer mientras la unidad está en alto total.				
Realizar frenado brusco de manera injustificada.	Fracción XVI	MEDIA	Cuatro veces	Curso de manejo a la defensiva.
No registrarse en el SAE.	Fracción XVII	MEDIA	Cuatro veces	Curso del SAE.
No notificar al CENTRO DE CONTROL de METROBÚS la ocurrencia de una incidencia o accidente durante la operación o fuera de ella.	Fracción XVIII	MEDIA	Cuatro veces	Curso de Sensibilización y Atención a Usuarios.
Llevar acompañantes en la cabina, sin previa autorización del CENTRO DE CONTROL.	Fracción XIX	MEDIA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
No otorgar a los usuarios el tiempo establecido para el ascenso y descenso.	Fracción XX	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
No realizar parada en alguna de las estaciones o no realizar parada en estaciones conforme a la ruta asignada.	Fracción XXI	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Rebasar autobuses sin autorización de METROBÚS.	Fracción XXII	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Maniobrar en reversa en terminales, estaciones y carril confinado, sin motivo justificado y autorización.	Fracción XXIII	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
No tocar el claxon al ingreso y salida de las estaciones y terminales.	Fracción XXIV	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.

No usar las luces intermitentes en terminales, zonas de maniobras y salida del carril confinado.	Fracción XXV	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
No colocar el tubo delimitador del área del conductor al interior de los autobuses.	Fracción XXVI	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Comprar productos a vendedores ambulantes estando en recorrido.	Fracción XXVII	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Acoplar con desfase de puertas respecto a las puertas de la estación, o en puertas no correspondientes a la ruta de operación asignada.	Fracción XXVIII	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Golpear las plataformas de estación y/o terminales.	Fracción XXIX	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Operar con luces interiores apagadas u obstruir los haces luminosos y/o los letreros de ruta, durante la prestación del servicio.	Fracción XXX	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.
Hacer mal uso de la frecuencia, aún y cuando la misma sea propia de las EMPRESAS OPERADORAS.	Fracción XXXI	BAJA	Cuatro veces	Curso de conocimiento de las Reglas de Operación del SISTEMA.

QUINCUAGÉSIMA TERCERA.- En los casos previstos en la presente Sección, si la persona conductora supera la reincidencia de causas de condicionamiento del Certificado de Idoneidad en el lapso de un año, METROBÚS procederá a aplicar el procedimiento de retiro del Certificado conforme a la Sección I del presente Capítulo.

CAPÍTULO IV.- IMAGEN DEL PERSONAL DEL SISTEMA

QUINCUAGÉSIMA CUARTA.- Las personas conductoras y demás personal de las EMPRESAS OPERADORAS que intervengan en la prestación del servicio deberán cumplir lo dispuesto en el Manual de imagen del Sistema respecto al uso de uniformes.

METROBÚS expedirá la regulación referente a políticas e imagen del SISTEMA, la cual será aplicable para las EMPRESAS OPERADORAS. En caso de incumplimiento se aplicarán las deducciones correspondientes.

TÍTULO 8. OPERACIÓN DEL SERVICIO

QUINCUAGÉSIMA QUINTA.- Se define como Operación la función sustantiva que ejercerán las EMPRESAS OPERADORAS, y que consiste en la prestación del Servicio Público de Pasajeros y que regulará METROBÚS, mediante las programaciones del servicio, con objeto de satisfacer las necesidades de transporte de los usuarios del servicio, utilizando adecuadamente para ello la infraestructura del mismo.

En caso de que la atención de la demanda del CORREDOR lo requiera, METROBÚS podrá establecer nuevos servicios con base en los estudios técnicos de demanda de personas usuarias o los que considere pertinentes.

QUINCUAGÉSIMA SEXTA.- Es obligación de las EMPRESAS OPERADORAS cubrir las corridas asignadas en tiempo y forma con la finalidad de evitar cualquier desfase de tiempo, ocasionar efectos nocivos en la oferta adecuada del servicio, y propiciar niveles de servicio menores a la oferta establecida.

QUINCUAGÉSIMA SÉPTIMA.- Los autobuses del SISTEMA deberán circular únicamente por los carriles confinados o preferenciales designados para esos efectos. METROBÚS podrá otorgar autorizaciones para la circulación de los autobuses del SISTEMA fuera o dentro del carril confinado o preferencial, se omitan paradas en estaciones o parabuses, en los siguientes casos:

- I. Por fuera del carril confinado cuando se presenten rutas no preestablecidas;
- II. Por dentro del carril confinado cuando se dé un traslado. De igual forma para el caso de vehículos utilitarios;
- III. Por dentro del carril confinado omitiendo paradas e iniciando carga en estación o parabús de apoyo definido previa autorización del CENTRO DE CONTROL, y
- IV. Por fuera de carril confinado para el traslado de unidades a su punto de incorporación.

En los casos no previstos en esta Regla, METROBÚS decidirá la autorización de circulación de los autobuses del SISTEMA fuera o dentro del carril confinado o preferencial, en función de la información existente, pudiendo realizar las consultas pertinentes con la línea de mando.

QUINCUAGÉSIMA OCTAVA.- Una vez incorporado el cien por ciento del parque vehicular programado las EMPRESAS OPERADORAS deberán hacer del conocimiento del CENTRO DE CONTROL, a través del SAE u otros medios que defina METROBÚS, la disponibilidad de autobuses que prestarán el servicio, así como los puntos de relevo, a efecto de que METROBÚS pueda realizar los registros correspondientes.

CAPÍTULO I.- COMITÉ DE EMPRESAS OPERADORAS

QUINCUAGÉSIMA NOVENA.- El Comité de Empresas Operadoras, es el grupo de trabajo en el que participan de manera coordinada y convenida METROBÚS y las EMPRESAS OPERADORAS, el cual estará conformado por una persona representante de METROBÚS, quien tendrá a su cargo la presidencia del Comité; una por cada EMPRESA OPERADORA y/o CORREDOR que represente; y una persona representante de la SECRETARÍA. Su integración y operación se definirán en la regulación del Comité de Empresas Operadoras.

Al inicio de su operación en el SISTEMA, las EMPRESAS OPERADORAS se deberán integrar al Comité de Empresas Operadoras.

SEXAGÉSIMA.- El Comité de Empresas Operadoras tendrá las funciones siguientes:

- I. Revisar y proponer modificaciones al Programa de Operación del Servicio mediante el procedimiento determinado por METROBÚS.
- II. Revisar, conciliar y confirmar los datos del kilometraje recorrido en servicio por el parque vehicular.
- III. Revisar los resultados de la operación y, en su caso, proponer medidas de atención a las desviaciones respecto a la programación del servicio.
- IV. Detectar necesidades, definir procedimientos de aplicación y revisión de resultados de los estudios técnicos que se requieran, así como la implantación de las medidas.
- V. Balancear la programación del servicio entre las EMPRESAS OPERADORAS de acuerdo a sus PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN y disponibilidad de parque vehicular por semana completa de lunes a domingo.

VI. Conciliar deducciones a las EMPRESAS OPERADORAS, con base en evidencias.

VII. Coadyuvar en la aplicación de las Reglas de Operación.

VIII. Coadyuvar en la actualización de la información para la programación del servicio.

IX. Apercibir a las EMPRESAS OPERADORAS por la falta de entrega oportuna de información para la programación del servicio, tales como los tiempos de recorrido de patio a terminal, el número de unidades disponibles y en reserva, el lugar de resguardo de las unidades, así como cualquier otra información requerida para tal efecto, con base en lo dispuesto en la Regla CENTÉSIMA VIGÉSIMA SEXTA, numeral 1.

X. Evaluar el impacto de eventos externos en la operación y determinar acciones de atención y mitigación.

XI. Revisar resultados de la evaluación del desempeño de las EMPRESAS OPERADORAS, conforme a lo dispuesto en la Regla SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA.

SEXAGÉSIMA PRIMERA.- El calendario de sesiones del Comité de Empresas Operadoras incluirá al menos lo siguiente:

I. Reunión semanal para la revisión del cumplimiento respecto de los parámetros programados, revisión de adecuaciones a la programación del servicio, revisión de la operación del servicio y conciliación de kilometrajes.

II. El Comité de Empresas Operadoras sesionará para cada uno de los CORREDORES DE TRANSPORTE una vez cada semana, en casos extraordinarios se modificará este periodo si las condiciones de operación así lo requieren. Así mismo, se generará una minuta de acuerdos de la sesión correspondiente.

CAPÍTULO II.- HORARIOS DE SERVICIO

SEXAGÉSIMA SEGUNDA.- Los horarios de servicio se adecuarán a las necesidades de cada corredor conforme a las necesidades de la demanda, las Programaciones del Servicio y lo que establezca la concesión o autorización correspondiente.

En caso de que la SECRETARÍA autorice la prestación de Servicio Nocturno en el derrotero de los CORREDORES este tendrá el horario determinado según las necesidades del servicio.

SEXAGÉSIMA TERCERA.- Es facultad exclusiva de METROBÚS la autorización y el registro de los ajustes a los horarios programados, y hacer del conocimiento de las EMPRESAS OPERADORAS las modificaciones realizadas.

CAPÍTULO III.- PROGRAMACIÓN DEL SERVICIO

SEXAGÉSIMA CUARTA.- La operación del SISTEMA será planeada y programada teniendo como premisa básica el comportamiento de la demanda, de acuerdo con los parámetros operativos, niveles de servicio, análisis técnicos y de tiempos de recorrido, así como la disponibilidad de flota que determine METROBÚS. Dichos parámetros tendrán como objetivo satisfacer la demanda a través de la distribución óptima de los autobuses por ruta, que serán los insumos básicos de las Programaciones del Servicio.

SEXAGÉSIMA QUINTA.- La Programación del Servicio será realizado por METROBÚS y se refieren a las especificaciones de tiempo y forma que regularán la circulación de los autobuses en el SISTEMA, considerando lo siguiente:

I. La operación en todos y cada uno de los CORREDORES que integren el SISTEMA estará regulada mediante la Programación del Servicio de cada CORREDOR que establezca METROBÚS;

II. El diseño de la Programación del Servicio se basará en un estudio técnico que describa las características y el comportamiento de la demanda de transporte que se atiende, así como en las características físicas de infraestructura y condiciones de operación de cada CORREDOR;

III. METROBÚS, en su carácter de Organismo Regulador es el único facultado para establecer y vigilar el cumplimiento de la Programación del Servicio;

IV. METROBÚS podrá tomar en cuenta las opiniones de las EMPRESAS OPERADORAS respecto de la Programación del Servicio en el seno del Comité de Empresas Operadoras. Estas opiniones deberán apegarse al formato determinado por METROBÚS y considerar el estudio de demanda según el CORREDOR. Las opiniones que emitan las EMPRESAS OPERADORAS deberán observar los parámetros del Nivel de Servicio que establezca METROBÚS;

V. METROBUS asignará el kilometraje programado de las EMPRESAS OPERADORAS de acuerdo con su PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN a semana completa de lunes a domingo, considerando que existirá una variación mínima en la asignación que no podrá ser mayor al kilometraje promedio por autobús de las Programaciones de la semana de que se trate.

VI. METROBÚS entregará a las EMPRESAS OPERADORAS, una semana antes del inicio de operaciones, la Programación del Servicio. En situaciones extraordinarias la fecha de entrega podrá ser conciliada con la EMPRESA OPERADORA correspondiente. En el caso de que las EMPRESAS OPERADORAS manifiesten algún incumplimiento en la asignación de kilometraje programado a semana completa, según el porcentaje de participación aplicable, METROBÚS realizará el ajuste correspondiente y establecerá una nueva fecha de puesta en operación.

SEXAGÉSIMA SEXTA.- METROBÚS realizará cambios en la Programación del Servicio para tipo de día hábil, sábado y domingo, de acuerdo con el monitoreo del comportamiento de la demanda y tiempos de recorrido. En los casos de programación de servicios extraordinarios y especiales, dichos cambios dependerán del registro histórico de demanda en el CORREDOR.

SEXAGÉSIMA SÉPTIMA.- El Pronóstico de Kilometraje Anual por CORREDOR se elaborará considerando los siguientes elementos:

- I. Clasificación de los días (hábiles, inhábiles, festivos y especiales) de acuerdo al comportamiento de la demanda;
- II. Las temporalidades y efectos cíclicos;
- III. Estimación de la demanda por transportar;
- IV. Estudios técnicos para aplicar en el SISTEMA, y
- V. El tratamiento específico para días o períodos especiales.

Para el pronóstico de kilometraje anual por CORREDOR, METROBÚS tomará en cuenta las proyecciones del comportamiento de la demanda, considerando datos históricos, temporalidades, programaciones especiales, tendencia de crecimiento, así como proyectos y ampliaciones. Dicho pronóstico se emitirá en el mes de Octubre con el pronóstico de kilometraje del siguiente año, de manera informativa y no vinculante.

SEXAGÉSIMA OCTAVA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán observar las normas de operación y políticas que establezca METROBÚS en el ámbito de su competencia para la adecuada operación en el SISTEMA, para lo cual deberán ajustar el parque vehicular en servicio a los requerimientos de las Programaciones del Servicio correspondientes.

Cuando se precise optimizar el uso de parque vehicular al servicio del SISTEMA, o cuando así lo requiera la demanda del servicio o algún evento externo, METROBÚS podrá, con base en los elementos técnicos disponibles o recomendaciones del Comité de Empresas Operadoras que contengan sustento técnico, según sea el caso, modificar las Programaciones del Servicio correspondientes, lo cual informará a las EMPRESAS OPERADORAS para su aplicación.

SEXAGÉSIMA NOVENA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán programar y asignar a las personas conductoras y los autobuses que sean necesarios para cumplir de manera integral con las Programaciones del Servicio.

CAPÍTULO IV.- DE LA INTERRUPCIÓN DEL SERVICIO

SEPTUAGÉSIMA.- Se definen dos tipos de interrupciones del servicio:

- I. Aquellas derivadas de las condiciones de operación del SISTEMA ocasionadas por contingencias, tales como marchas, bloqueos, interrupciones parciales y/o totales, inundaciones, sismos, entre otras, las cuales serán atendidas a través de los mecanismos de coordinación entre METROBÚS con las diversas instancias locales o federales y/o los enlaces operativos de las EMPRESAS OPERADORAS; y
- II. Las de naturaleza institucional y que se refieren al incumplimiento de las obligaciones en este ámbito de las EMPRESAS OPERADORAS en cuyo caso METROBÚS y la SECRETARÍA intervendrán en términos del Título Concesión y/o Autorización para garantizar la permanencia y continuidad del servicio.

SEPTUAGÉSIMA PRIMERA.- Todo kilometraje no realizado por las EMPRESAS OPERADORAS por causa de cualquier tipo de interrupción del servicio no será considerado para su pago.

CAPÍTULO V.- INDICADORES DE DESEMPEÑO

SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA.- METROBÚS elaborará trimestralmente un reporte donde manifieste el desempeño de las EMPRESAS OPERADORAS con base en el cumplimiento de aspectos relacionados con la operación del SISTEMA. Lo

anterior se cuantificará y calificará mediante el Índice de Evaluación del Desempeño, IED, mediante el manual de indicadores de desempeño.

El IED se calculará con base en las calificaciones obtenidas en cuanto a la gestión de la operación, el estado de los autobuses, seguridad para las personas usuarias del sistema, calidad percibida por las personas usuarias del sistema y en cuanto a la gestión administrativa. Cada uno de estos factores, se evaluará a través de los siguientes índices:

I. GESTIÓN DE LA OPERACIÓN: Se compone de dos índices, el cumplimiento del kilometraje programado y la puntualidad en el despacho de los servicios.

a) Índice de cumplimiento de kilometraje. Determina el grado de cumplimiento del kilometraje programado de la EMPRESA OPERADORA en función de los porcentajes máximos y mínimos de este índice de todas las EMPRESAS OPERADORAS del SISTEMA. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del veinte por ciento.

El indicador para obtener este índice será calculado en función del kilometraje recorrido por cada EMPRESA OPERADORA.

b) Índice de puntualidad: Determina el nivel de puntualidad en los despachos de la EMPRESA OPERADORA en función de los porcentajes máximos y mínimos de este índice de todas las EMPRESAS OPERADORAS del SISTEMA. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del diez por ciento.

El indicador para obtener este índice es la puntualidad de la EMPRESA OPERADORA, mediante el cual se evalúa la relación de los despachos realizados de forma puntual en terminales y en horas pico, entre el total de despachos en horas pico programados.

II. ESTADO DE LOS AUTOBUSES: Está integrado por dos índices que evalúan los aspectos relacionados con el mantenimiento y estado de los autobuses:

a) Índice de kilómetros por falla: Determina el nivel de fallas asociadas al mantenimiento de los autobuses de la EMPRESA OPERADORA en función de los valores máximos y mínimos de todas las EMPRESAS OPERADORAS del SISTEMA sobre este índice. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del veinte por ciento.

El indicador para obtener este valor es la cantidad de kilómetros recorridos por la EMPRESA OPERADORA antes de presentar una falla relacionada con el mantenimiento de los autobuses.

III. SEGURIDAD: Se compone por dos subíndices, los relacionados con incumplimientos del Reglamento de Tránsito registrados por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y los relacionados con incumplimientos registrados por METROBÚS asociados con la seguridad de la operación:

a) Índice de infracciones al Reglamento de Tránsito: Evalúa la relación de infracciones al Reglamento de Tránsito, expedidas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, expresados de forma unitaria, contra el total de kilómetros recorridos por la EMPRESA OPERADORA. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del doce punto cinco por ciento.

El indicador utilizado es el indicador de infracciones por kilómetro recorrido que evalúa la relación de infracciones al reglamento de tránsito, expedidas por la Secretaría de Seguridad Ciudadana, expresados de forma unitaria, contra el total de kilómetros recorridos por la EMPRESA OPERADORA.

b) Índice de incumplimientos relacionados con la seguridad: Determina el nivel de incumplimientos de seguridad de la EMPRESA OPERADORA en función de los valores máximos y mínimos de este índice con relación al de todas las EMPRESAS OPERADORAS del SISTEMA. Los incumplimientos relacionados con la seguridad se establecen en el Anexo Único de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del doce punto cinco por ciento.

El indicador para obtener este índice es el indicador de incumplimientos relacionados con la seguridad que evalúa la relación de incumplimientos asociados a aspectos de seguridad que identifica METROBÚS, producto de la supervisión de la operación y que no registra la Secretaría de Seguridad Ciudadana. Este indicador se expresa en vueltas según la magnitud y montos de los incumplimientos, contra el total de kilómetros recorridos por la EMPRESA OPERADORA.

IV. CALIDAD PERCIBIDA: Está integrado por la evaluación de la percepción de calidad del servicio de las personas usuarias en los autobuses de las EMPRESAS OPERADORAS por medio de la aplicación de una encuesta trimestral en todo el SISTEMA. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del quince por ciento.

V. GESTIÓN ADMINISTRATIVA: Determina el nivel de incumplimientos de gestión administrativa de la EMPRESA OPERADORA en función de los valores máximos y mínimos de las demás EMPRESAS OPERADORAS del SISTEMA en este índice. Los incumplimientos relacionados con la gestión administrativa se establecen en el Anexo Único de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN. La ponderación de este índice respecto a la evaluación total del IED es del diez por ciento.

El indicador utilizado es el indicador de incumplimientos relacionados con la gestión administrativa, que evalúa la relación del total de incumplimientos administrativos. Este indicador es expresado en vueltas según las magnitudes y montos de los incumplimientos, entre el total de kilómetros recorridos por la EMPRESA OPERADORA.

La evaluación y seguimiento que realice METROBÚS de los indicadores será la base para evaluar a las EMPRESAS OPERADORAS al término de la vigencia de las concesiones y autorizaciones correspondientes.

Las categorías, tipos, ponderaciones, periodicidad, fórmulas de cálculo, porcentajes y demás elementos relevantes de los indicadores a que se refiere la presente Regla, serán establecidos por METROBÚS en la regulación que expida.

SEPTUAGÉSIMA TERCERA.- La determinación de los indicadores a que se refiere la Regla inmediata anterior se realizará con base en la información obtenida por METROBÚS; ya sea por el resultado de la supervisión y de la obtenida a través de las propias EMPRESAS OPERADORAS. Adicionalmente, METROBÚS podrá hacer uso de los informes y reportes que emitan terceros autorizados por METROBÚS, las dependencias y entidades de la Administración Pública de la Ciudad de México, y demás autoridades judiciales y/o administrativas, para la determinación de las evaluaciones.

CAPÍTULO VI.- DEL DESEMPEÑO ENERGÉTICO DE LA OPERACIÓN

SEPTUAGÉSIMA CUARTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán entregar a METROBÚS, de forma mensual dentro de los primeros diez días hábiles del mes siguiente, un reporte relativo al desempeño energético y operacional de los autobuses cero emisiones que no usen combustibles fósiles que incluya el kilometraje recorrido, la energía consumida y la energía recuperada, en un formato que será notificado por METROBÚS. Para tales efectos, las EMPRESAS OPERADORAS deberán realizar un monitoreo específico, según los modelos, marcas, tecnologías y/o tipologías del parque vehicular.

En caso de que las EMPRESAS OPERADORAS incumplan con la entrega del reporte de desempeño energético, se aplicará la deducción correspondiente por cada uno de estos conceptos.

TÍTULO 9. DEL PAGO A LAS EMPRESAS OPERADORAS

CAPÍTULO I.- CONCILIACIÓN DEL KILOMETRAJE

SEPTUAGÉSIMA QUINTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS recibirán un pago semanal, de acuerdo con el número de kilómetros recorridos en servicio, los cuales serán conciliados semanalmente y a los que se aplicarán las DEDUCCIONES o COMPENSACIONES a que haya lugar, conforme a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, para determinar el total de kilómetros a pagar a la EMPRESA OPERADORA.

El pago que recibirán las EMPRESAS OPERADORAS se calculará mediante el producto del pago por kilómetro establecido y el número total de kilómetros a pagar, recorridos por el parque vehicular registrado en el CORREDOR correspondiente.

SEPTUAGÉSIMA SEXTA.- Para los efectos de la conciliación del kilometraje, se deberán considerar los siguientes componentes:

- I. El kilometraje recorrido en servicio corresponde a la distancia semanal realizada por el parque vehicular de la EMPRESA OPERADORA en los viajes comerciales que hayan quedado registrados en los sistemas del CENTRO DE CONTROL, los que incluyen los kilómetros recorridos según el o los programas de operación y los asignados por apoyos.
- II. El kilometraje no recorrido consiste en la distancia no realizada por la EMPRESA OPERADORA previamente establecido en los programas de operación y los asignados por apoyos. El kilometraje no recorrido se clasifica en:
- a) INCUMPLIMIENTOS: Son los kilómetros no realizados por las EMPRESAS OPERADORAS por causas que están en su control, tales como ausencias laborales, fallas de autobuses, faltas de autobuses, despachos tardíos o no realizados, y otros de naturaleza análoga, y
- b) AFECTACIONES: Corresponde a la distancia programada no recorrida por las EMPRESAS OPERADORAS, por contingencias fuera del control de dichas empresas, según lo determine METROBÚS.
- III. El kilometraje de apoyo consiste en los kilómetros extraordinarios por cambios en la oferta y/o demanda del servicio generado por causas que afectan la movilidad de las personas. Los tipos de apoyos podrán ser diarios, programados o para atender situaciones emergentes en rutas temporales fuera de los corredores del SISTEMA.
- IV. El kilometraje a pagar consiste en el kilometraje recorrido en servicio por la EMPRESA OPERADORA en la conciliación correspondiente, al que se le descuentan las DEDUCCIONES y se suman las COMPENSACIONES correspondientes.
- V. La fuente principal de información para el reconocimiento del kilometraje recorrido en servicio serán los registros captados por el SAE de METROBÚS de los viajes realizados y considerados como válidos. La EMPRESA OPERADORA tendrá acceso a los reportes del SAE para facilitar la revisión diaria de la operación, generar análisis, reportar observaciones e informar sobre posibles incidencias, fallas, desviaciones o desacuerdos sobre el registro.

SEPTUAGÉSIMA SÉPTIMA.- Para que una CORRIDA sea reconocida por METROBÚS, la persona conductora del autobús deberá indicar en la consola del SAE o del sistema que designe METROBÚS el inicio y el fin del recorrido.

Las personas conductoras deberán registrar todas las incorporaciones y desincorporaciones durante su jornada. En los casos en los que dichas personas no realicen el registro de corridas, incorporaciones, desincorporaciones o jornadas, METROBÚS no reconocerá el kilometraje realizado por la EMPRESA OPERADORA.

En caso de fallas atribuibles a los sistemas tecnológicos que conformen el SAE, se realizarán controles manuales de supervisión y registro desde el CENTRO DE CONTROL. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán informar a METROBÚS las contingencias relacionadas con las fallas o incidencias relacionadas con el SAE.

Los viajes o partes de viajes que carezcan de registro por fallas en el SAE deberán ser registrados por las EMPRESAS OPERADORAS en los medios y/o sistemas que defina METROBÚS. Asimismo, las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con documentación de soporte que deberán presentar a METROBÚS en caso de ser requerida. METROBÚS determinará si considerará como recorridos o no recorridos los kilómetros reportados.

Cuando METROBÚS identifique que el kilometraje pagado a alguna EMPRESA OPERADORA, sin considerar DEDUCCIONES o COMPENSACIONES, haya sido mayor al kilometraje recorrido en servicio, debido a fallas atribuibles al SAE, dicho Organismo establecerá el procedimiento y los tiempos para la restitución del pago correspondiente, al que se sujetarán las EMPRESAS OPERADORAS.

SEPTUAGÉSIMA OCTAVA.- En caso de fallas con el sistema de contabilización de kilómetros del SAE, las EMPRESAS OPERADORAS deberán registrar lo siguiente:

- I. Nombre de la Empresa.
- II. Período de afectación, con fecha y horas.
- III. Kilometraje total programado.
- IV. Kilometraje programado por autobús.
- V. Kilometraje recorrido.
- VI. Kilometraje no recorrido, indicando el motivo del incumplimiento: fallas en los autobuses, afectaciones u otros.
- VII. Números, fechas y horarios de las corridas afectadas.
- VIII. Tramos o puntos sin información de registro en caso de fallas intermitentes.

SEPTUAGÉSIMA NOVENA .- Para la revisión del kilometraje a pagar, las EMPRESAS OPERADORAS deberán haber presentado en forma oportuna toda la información a la que estén obligados en términos de estas REGLAS DE OPERACIÓN, así como cualquier otra que METROBÚS les requiera para verificar diferencias de la conciliación del kilometraje relacionadas con el reconocimiento del kilometraje recorrido o no recorrido.

OCTOGÉSIMA.- El resultado de la conciliación del kilometraje se hará del conocimiento de la Dirección Ejecutiva de Administración y Finanzas de METROBÚS para el trámite del pago, en los términos que establezca la concesión o autorización correspondiente.

TÍTULO 10. GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS EMPRESAS OPERADORAS

CAPÍTULO I.- DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL

OCTOGÉSIMA PRIMERA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar a METROBÚS para su revisión y, en su caso, aprobación, en un término de seis meses contados a partir del inicio de la vigencia de la concesión o autorización, su Plan de Gestión Ambiental, el cual deberá incluir lo siguiente:

- I. Programa para impartir a sus personas conductoras un curso de conducción eficiente para optimizar el ahorro de combustible y reducir las emisiones contaminantes;
- II. Programa anual de mantenimiento de autobuses e infraestructura, que incluya el mantenimiento del sistema de reducción de emisiones;
- III. Programa de control y detección de vehículos ostensiblemente contaminantes y reducción de emisiones del parque vehicular, incluyendo su programa de verificación de emisiones contaminantes que determine la Secretaría del Medio Ambiente de la Ciudad de México, el cual podrá realizarse a través de un Centro de Verificación Vehicular o por un tercero que cuente con la capacidad técnica para realizar la evaluación y equipo calibrados con certificados vigentes;
- IV. Programa de manejo conforme a la NOM 052, almacenamiento y disposición final de los residuos peligrosos y residuos sólidos que se generen de la operación, administración y mantenimiento del parque vehicular;
- V. Programa anual de mantenimiento de la infraestructura de los patios de pernocta y otras instalaciones asignadas a la EMPRESA OPERADORA, y
- VI. Programa de ahorro de energía y agua empleada en los procesos de operación, mantenimiento de los autobuses y en las actividades enfocadas en la administración del servicio.

OCTOGÉSIMA SEGUNDA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán actualizar su Plan de Gestión Ambiental. Dicha actualización deberá ser presentada a METROBÚS para su revisión y, en su caso, aprobación, en los primeros quince días de diciembre de cada año.

CAPÍTULO II.- DEL PROGRAMA DE MANEJO INTEGRAL DE RESIDUOS

OCTOGÉSIMA TERCERA.- El Programa de manejo, almacenamiento y disposición final de los residuos peligrosos y residuos sólidos a que se refiere la fracción IV de la Regla OCTOGÉSIMA PRIMERA, deberá atender a la norma NORM-052.

OCTOGÉSIMA CUARTA.- El Programa para el manejo, almacenamiento y disposición final de los residuos peligrosos y residuos sólidos que las EMPRESAS OPERADORAS generen de la operación y mantenimiento de los autobuses, deberá contener lo siguiente:

- I. Objetivos y alcances;
- II. Caracterización de las instalaciones;
- III. Descripción de actividades desarrolladas en el sitio;
- IV. Procedimientos y medidas a implementar, y
- V. Capacitación en materia medioambiental..

CAPÍTULO III.- DEL CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN AMBIENTAL Y OTRAS DISPOSICIONES AMBIENTALES APLICABLES

OCTOGÉSIMA QUINTA.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Título, las EMPRESAS OPERADORAS deberán cumplir con aquellas disposiciones previstas en la normativa en materia ambiental federal y local, incluyendo programas de circulación vehicular y Normas Oficiales Mexicanas u otras que sean aplicables, y con las prioridades que determine la

SECRETARÍA en esta materia.

OCTOGÉSIMA SEXTA.- METROBÚS supervisará semestralmente el cumplimiento de este Título y del Plan de Gestión Ambiental aprobado. Las EMPRESAS OPERADORAS entregarán a dicho Organismo los avances de implementación y cumplimiento de dicho Plan dentro de los primeros treinta días hábiles del primer y segundo semestre del año.

OCTOGÉSIMA SÉPTIMA.- El incumplimiento a lo dispuesto en el presente Título dará lugar a la aplicación de las deducciones correspondientes en los términos de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

TÍTULO 11. SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL

CAPÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

OCTOGÉSIMA OCTAVA.- La supervisión y vigilancia que lleve a cabo METROBÚS por conducto de sus supervisores y/o terceros autorizados por METROBÚS, podrá realizarse válidamente a través de los siguientes actos aleatorios y elementos de prueba:

- I. Requerimientos de información y documentación en cualquier etapa de la operación del SISTEMA;
- II. Visitas de verificación en instalaciones;
- III. Revisión del estado físico, de funcionamiento y de mantenimiento de los autobuses;
- IV. Revisión de cumplimiento de obligaciones relativas a la operación del SISTEMA por parte de los operadores;
- V. Revisión ocular diarias realizadas por el personal operativo de METROBÚS;
- VI. En los casos de autobuses eléctricos, revisiones y verificaciones durante la operación del estado físico y de funcionamiento de la infraestructura de recarga de energía eléctrica;
- VII. Sistemas tecnológicos de vigilancia y monitoreo permanentes instalados en las unidades vehiculares conforme a la regulación que emita METROBÚS, y
- VIII. Quejas que realicen los usuarios del SISTEMA en términos de la LEY y su REGLAMENTO.

Las imágenes y demás elementos que provean los sistemas tecnológicos instalados en los autobuses harán prueba plena en los procedimientos de supervisión y vigilancia que realice METROBÚS, así como para la aplicación de acciones de regulación y medidas de control establecidas en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

Cuando derivado de la realización de actos de supervisión, inspección y vigilancia los supervisores de METROBÚS adviertan la probable comisión de infracciones y/o delitos, METROBÚS dará vista, según sea el caso, a la autoridad administrativa competente y/o realizará la denuncia respectiva ante la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, en los términos de la legislación aplicable.

OCTOGÉSIMA NOVENA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán presentar la información y documentación que les requiera METROBÚS en ejercicio de sus facultades de supervisión, vigilancia y control, dentro del plazo de cinco días siguientes al día en que haya surtido sus efectos la notificación del requerimiento conforme a lo dispuesto en la Ley de Procedimiento Administrativo de la Ciudad de México.

En caso de que la EMPRESA OPERADORA incumpla en tiempo, forma y/o completitud los requerimientos de entrega de información y documentación a METROBÚS, se hará acreedora a las deducciones correspondientes en los términos del Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

NONAGÉSIMA.- Todos los vehículos utilitarios deberán contar con la cromática autorizada por METROBÚS conforme a la regulación vigente de Imagen del SISTEMA.

Para dar de alta algún vehículo utilitario, la empresa interesada deberá hacer solicitud dirigida al área de Unidades de Transporte de METROBÚS acompañándola de los siguientes documentos:

- I. Factura o carta factura o, en su caso, copia certificada del contrato de comodato o del título jurídico con el que se demuestre la posesión legal del vehículo;
- II. Tarjeta de circulación y placas;
- III. Boleta de última verificación, y
- IV. Póliza de seguro vigente.

Asimismo, todo vehículo utilitario deberá contar con torreta funcional.

NONAGÉSIMA PRIMERA.- Todo el personal que haga uso de los vehículos utilitarios y de rescate deberá respetar el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México vigente.

Las personas conductoras de los vehículos utilitarios no deberán utilizar el carril exclusivo de METROBÚS para rebase u otra situación que no sea apoyo y/o rescate. De ser necesario, la empresa interesada deberá solicitar permiso al CENTRO DE CONTROL, debiéndose sujetar a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y al Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México vigente.

Los vehículos utilitarios utilizarán el carril exclusivo de METROBÚS únicamente para el rescate de unidades del SISTEMA. Si el vehículo sufre alguna descompostura, deberá abandonar el carril confinado inmediatamente.

CAPÍTULO II.- SUPERVISIÓN DE LA OPERACIÓN

NONAGÉSIMA SEGUNDA.- METROBÚS supervisará el cumplimiento de la operación del servicio por conducto de sus supervisores y/o terceros autorizados por METROBÚS:

- I. Por medio de las herramientas y sistemas tecnológicos del CENTRO DE CONTROL, y
- II. En campo, a través de los supervisores de regulación, quienes vigilarán la ejecución de los programas de operación, ejecución de las acciones de regulación, atención a contingencias, así como el comportamiento de las personas conductoras que operan en el SISTEMA para garantizar el cumplimiento de los parámetros de confiabilidad, seguridad y comodidad del SERVICIO.

NONAGÉSIMA TERCERA.- Las acciones de supervisión de la operación incluirán:

- I. Vigilar el cumplimiento de la programación y procedimientos operativos;
- II. Elaborar reportes por incidencias o fallas en los autobuses y sus sistemas, incluyendo las incidencias o fallas en la infraestructura de recarga de energía para los autobuses eléctricos;
- III. Verificar la portación del equipo y documentación necesaria para la conducción;
- IV. Solicitar a las EMPRESAS OPERADORAS el retiro de autobuses y de conductores si las faltas o incumplimientos lo ameritan; y
- V. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán contar con personal operativo o un centro de monitoreo que esté en contacto con el CENTRO DE CONTROL las veinticuatro horas del día los siete días de la semana para la atención de todas las incidencias operativas que se presenten.

NONAGÉSIMA CUARTA.- Las EMPRESAS OPERADORAS no deberán operar los autobuses con fallas en los equipos y sistemas asociados con la supervisión de la operación. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán sustituir los autobuses que presenten fallas, por autobuses con equipos y sistemas funcionales, con el fin de que METROBÚS supervise la operación. Las fallas críticas de los equipos embarcados por las cuales una unidad no puede operar se detallan en el TÍTULO 11, Capítulo VI, Sección I, regla CENTÉSIMA DÉCIMA, inciso B, fracción XXIII.

NONAGÉSIMA QUINTA.- METROBÚS podrá realizar acciones de regulación de la operación con la finalidad de balancear la oferta de vehículos en función de la demanda de personas usuarias afectada por contingencias u otras condiciones que ameriten adecuaciones a los programas de operación. Lo anterior, de acuerdo con la información que se genere en la supervisión y monitoreo de la operación.

CAPÍTULO III.- DE LAS CONTINGENCIAS

NONAGÉSIMA SEXTA.- METROBÚS, en coordinación con las autoridades competentes y con la colaboración del personal operativo de las EMPRESAS OPERADORAS, coordinará las acciones relacionadas con contingencias.

Las contingencias se clasifican en:

- I. Bloqueos en la Infraestructura: Interrupciones a la circulación de los autobuses del SISTEMA en los carriles de circulación exclusivos o preferenciales de METROBUS, o en otros carriles de la misma vialidad, que limite la posibilidad de sortear el bloqueo, bloqueos en terminales, estaciones, parabuses u otras infraestructuras utilizadas para la operación del servicio, tales como manifestaciones, marchas, bloqueos, plantones, hechos de tránsito, entre otros;
- II. Hechos de Tránsito: eventos consistentes en atropellamiento de personas, y choques de los autobuses del SISTEMA con otro tipo de vehículos, conforme a las disposiciones aplicables del Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México;
- III. Evacuaciones o transbordos por fallas en los autobuses en sitios distintos a las terminales, estaciones y parabuses;
- IV. Autobuses varados por fallas de cualquier tipo;
- V. Incendios al interior o exterior del autobús o situaciones con presencia de fuego cerca del vehículo, y
- VI. Asaltos dentro del vehículo o situaciones de peligrosidad.

NONAGÉSIMA SÉPTIMA- Las personas conductoras podrán realizar el desalojo del autobús en caso de suspensión indefinida del servicio por contingencias, transcurridos diez minutos de estar totalmente detenidos. Lo anterior, de ser posible, con la ayuda de personal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, de la Secretaría de Protección Civil y de Gestión Integral de Riesgos, y del personal de METROBÚS.

El desalojo del autobús deberá realizarse exclusivamente por la puerta de emergencia, en el caso de autobuses de plataforma alta, o por las puertas de ascenso y descenso y/o emergencia de otro tipo de autobuses. Las personas conductoras deberán tomar las siguientes precauciones:

- I. Informar de la situación a su base de radiocomunicación;
- II. Solicitar la autorización a la base de radio de su EMPRESA OPERADORA. Dicha empresa deberá informar de ello a METROBÚS;
- III. Para autobuses con puertas del lado izquierdo y/o de plataforma alta, acoplar el autobús a la extrema izquierda para tener un margen de seguridad en el descenso. En el caso de no poder estacionar el autobús en extrema izquierda y el desalojo deba realizarse sobre el carril confinado, la persona conductora deberá descender del autobús para apoyar el desalojo del mismo;
- IV. Realizar el aseguramiento del autobús con el freno estacionario, apagar el vehículo y poner el selector de marcha en neutral ("N") para asegurar el frenado total del autobús;
- V. Informar a las personas usuarias de la situación y del tiempo que tomará para el inicio del desalojo del autobús;
- VI. Ayudar a las personas usuarias a desalojar el autobús en calma y orden;
- VII. Informar a su base de radiocomunicación una vez que haya concluido el desalojo, y
- VIII. Esperar indicaciones de avance por el CENTRO DE CONTROL.

NONAGÉSIMA OCTAVA.- METROBÚS establecerá los medios y herramientas tecnológicos, tales como el SAE y equipos de radiocomunicación, por los cuales se gestionarán las alertas e incidentes relacionadas con las contingencias y demás aspectos de la operación del servicio. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán hacer uso del medio o herramienta referidos para atender las situaciones de manera oportuna y eficaz.

CAPÍTULO IV.- DE LAS ACCIONES DE REGULACIÓN

NONAGÉSIMA NOVENA.- METROBÚS supervisará y coordinará la operación de las EMPRESAS OPERADORAS, siendo las responsables de ejecutar las acciones de regulación con la finalidad de proveer un servicio confiable, seguro y cómodo. Las acciones de regulación se clasifican en:

- I. Sustitución de autobuses: Consiste en el reemplazo de un autobús en servicio por otro de capacidad y características de operación similares que se encuentre en reserva, por las siguientes causas:
 - a) Resultado de revisiones del estado físico y funcionamiento del autobús.
 - b) Fallas o irregularidades físico-mecánicas durante la operación.
 - c) Hechos de tránsito del autobús.
 - d) Fallas o irregularidades en los sistemas embarcados utilizados para realizar la supervisión de la operación o del sistema de recaudo.
 - e) Atrasos en la operación causados por hechos de tránsito, congestión o bloqueos en la infraestructura.
 - f) Otras condiciones no previstas en las disposiciones anteriores.
- II. Circuitos: Consisten en la realización de recorridos parciales ocasionados por interrupciones en la ruta del corredor;

III. Viajes en vacío: Consisten en el envío de vehículos vacíos, que debiendo cumplir con una programación definida, resulta necesario la realización de viajes en vacío hasta un punto definido por el CENTRO DE CONTROL debido a alta demanda en estaciones o parabuses, por correcciones de desfases entre vehículos, irregularidades en intervalos o contingencias;

IV. Apoyos: Consisten en la adición de autobuses no programados para adaptar la oferta con la demanda de acuerdo con lo indicado en la regulación de Metodología de Asignación de Apoyos que expida METROBÚS;

V. Rebases: Consisten en el cambio del orden de programación de dos o más autobuses para evitar que un problema que afecta a uno afecte la operación del resto. Se utiliza cuando se requiere que después de un atraso, el primer autobús que opere en la siguiente parada, sea el que tenga más cupo. Esta acción solo puede realizarse en corredores con carriles de rebase o en aquellos donde los autobuses circulan por carriles preferenciales;

VI. Eliminación de itinerario: Consiste en la eliminación temporal de corridas programadas por la reducción de la demanda y/o exceso de unidades en una zona particular del SISTEMA ocasionada por contingencias u otras situaciones no previstas;

VII. Incorporaciones: Consisten en la entrada de un autobús que forme parte del parque vehicular autorizado para su operación en el SISTEMA, a la operación del servicio en el corredor, el cual puede estar o no programado en su itinerario, y

VIII. Desincorporaciones: Consisten en el retiro de un autobús que se encuentra en operación en el corredor, el cual puede o no estar programado en su itinerario de acuerdo con las causas de sustitución de los autobuses y/o aquellas que determine METROBÚS como resultado de la supervisión y control.

CAPÍTULO V.- DE LA ASIGNACIÓN DE LOS SERVICIOS DE APOYO

CENTÉSIMA.- La asignación de kilometraje a las EMPRESAS OPERADORAS en servicios de apoyo al SISTEMA METROBÚS se realizará en función de la evaluación trimestral denominada “Calificación por indicadores de desempeño” la cual incluye los siguientes indicadores:

- a) Pago por kilómetro, treinta por ciento;
- b) Índice de cumplimiento del kilometraje programado, treinta por ciento;
- c) Índice de falla por kilómetro, veinte por ciento, y
- d) Índice de infracciones por número de kilómetros recorridos, veinte por ciento.

La calificación por indicadores de desempeño, denominada “calificación global” corresponde a la suma de las calificaciones parciales de los indicadores mencionados durante el trimestre en curso.

CENTÉSIMA PRIMERA.- La calificación global se presentará para consulta de las EMPRESAS OPERADORAS y METROBÚS, jerarquizada de mayor a menor calificación por cada empresa. La asignación de kilometraje en servicios de apoyo se realizará conforme al tipo de apoyo requerido, diario o programado y con base en el orden de la clasificación mencionada.

Las EMPRESAS OPERADORAS deberán cumplir con al menos el noventa y cinco por ciento del kilometraje asignado en servicios de apoyo para poder ser candidatas a una nueva asignación de apoyos en el siguiente trimestre, independientemente de la calificación global obtenida.

En función de los tipos de servicios de apoyos, de los tipos de autobuses y características propias de cada ruta, METROBÚS podrá establecer consideraciones y/o criterios adicionales para la asignación del kilometraje de apoyo en la regulación específica de asignación de apoyos.

CENTÉSIMA SEGUNDA.- Los tipos de apoyos son:

I. Apoyos diarios: Son aquellos que surgen por la necesidad diaria de la operación y que son producto por aumentos de demanda no esperada, aperturas de servicios por contingencias o para cubrir jornadas que alguna otra EMPRESA OPERADORA no pudo cubrir. En los apoyos diarios la publicación del orden de la asignación se realizará trimestralmente y considerará el desempeño en los indicadores;

II. Apoyos programados: Son jornadas programadas que serán asignadas con anticipación para satisfacer necesidades operativas determinadas con antelación, o creación de nuevas rutas en uno o más corredores. En los apoyos programados, la asignación se realizará trimestralmente y únicamente las empresas con calificación global mayor o igual a 70 puntos podrán ser consideradas. En caso de que ninguna o muy pocas empresas alcancen la calificación mínima para la asignación de apoyos programados, METROBÚS podrá asignar apoyos a otras empresas, con base en su lugar en el ranking.

La selección de EMPRESAS OPERADORAS que podrán participar en la asignación de apoyos programados estará en función de las calificaciones obtenidas en los indicadores mencionados. METROBÚS solicitará por escrito el número de autobuses de apoyo a las EMPRESAS OPERADORAS. Como resultado se dará un porcentaje de participación semanal asignado de lunes a domingo, y

III. Apoyos para extender la operación por situaciones emergentes en rutas temporales fuera de los CORREDORES existentes de METROBÚS: Previo a la asignación de kilometraje en servicios de apoyo del tipo de situaciones emergentes en rutas temporales, METROBÚS considerará un monto máximo del pago por kilómetro que se realizará a las EMPRESAS OPERADORAS independientemente del que esté establecido en los títulos de concesión y/o autorizaciones.

CENTÉSIMA TERCERA.- Adicionalmente, las EMPRESAS OPERADORAS deberán configurar los letreros de ruta, con los destinos de la ruta en la que participarán. No estará permitido que las empresas coloquen en ninguno de los elementos del letrero de ruta leyendas adicionales al destino ni material impreso con el fin de sustituir el letrero led de los autobuses, las empresas operadoras deberán de notificar por escrito a METROBÚS, cuando exista una causa de fuerza mayor con la que se justifique las fallas en el elemento en mención con la fecha compromiso de atención para reparación de dicho elemento.

CAPÍTULO VI.- DESINCORPORACIÓN E INCORPORACIÓN DE AUTOBUSES

SECCIÓN I.- DE LA DESINCORPORACIÓN DE AUTOBUSES

CENTÉSIMA CUARTA.- METROBÚS y las EMPRESAS OPERADORAS podrán solicitar la desincorporación de la operación de un autobús del SISTEMA programado para operar o en operación, cuando se detecte alguna incidencia o se presente alguna falla que pueda afectar las condiciones de seguridad, confiabilidad o comodidad en la prestación del servicio.

La solicitud de las 10 fracciones en terminal no podrá ser solicitada para realizar trabajos de mantenimiento, por lo que, cuando las EMPRESAS OPERADORAS hagan solicitud del lapso de tiempo deberán de reportar el trabajo exacto que se le desee realizar a la unidad en cuestión.

No se permitirá la desincorporación de autobuses por mantenimiento no programado. Las EMPRESAS OPERADORAS deberán de informar a METROBÚS las fallas que presente el autobús correspondiente.

En caso de que las EMPRESAS OPERADORAS proporcionen a METROBÚS información falsa relacionada con desincorporaciones a que se refiere este Capítulo, dicho Organismo aplicará a dichas empresas las deducciones respectivas conforme al Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CENTÉSIMA QUINTA.- Se procederá con la desincorporación del autobús que se encuentra en una estación terminal, cuando el autobús presente una falla, anomalía o desviación que afecte de manera directa las condiciones de seguridad de todas las personas a bordo y la confiabilidad de la operación, que no sea posible reparar en un tiempo menor al período de intervalo de paso.

Este tipo de desincorporación se podrá aplazar con una tolerancia de hasta diez minutos, contados a partir de la hora de salida, cuando la EMPRESA OPERADORA lo solicite expresamente. En caso de retraso en la línea, se tomará el tiempo a partir de la salida programada y la llegada del autobús a la terminal donde se haya realizado la solicitud de tolerancia mencionada.

La solicitud de tolerancia de diez minutos procederá en los casos en que el autobús presente fallas mecánicas o que determine METROBÚS. Dicha solicitud podrá ser formulada por las personas conductoras y/o personal designado por el controlador de la EMPRESA OPERADORA, únicamente si corresponde al periodo de mayor intensidad de los relevos de turno para los conductores, debiendo informar dicha situación al CENTRO DE CONTROL. El controlador y/o la persona conductora de la EMPRESA OPERADORA deberán conservar bajo su resguardo el itinerario hasta la solicitud de reincorporación del autobús al servicio.

CENTÉSIMA SEXTA.- En ninguna circunstancia las EMPRESAS OPERADORAS podrán realizar reparaciones menores fuera de los lugares determinados para tales efectos, excepto en caso de que el autobús sea revisado nuevamente por METROBÚS, si los supervisores están en turno y, en su caso, se determine el estado operativo del autobús.

CENTÉSIMA SÉPTIMA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán solicitar al CENTRO DE CONTROL la tolerancia de los diez minutos de un autobús en servicio que requiera ser desincorporado y/o sustituido que presente algún tipo de falla con al menos una estación o parada antes de llegar a la terminal. En caso contrario, no será válida la solicitud de tolerancia de diez minutos.

CENTÉSIMA OCTAVA.- En caso de que un autobús siniestrado sea requerido por la compañía aseguradora, se podrá desincorporar el autobús afectado siempre y cuando sea solicitado por la EMPRESA OPERADORA a METROBÚS. En caso contrario, la EMPRESA OPERADORA solicitará al METROBÚS la autorización para continuar con la prestación del servicio.

CENTÉSIMA NOVENA.- Las personas conductoras de los autobuses del SISTEMA están autorizados para acudir al sanitario, aún y cuando pudiera existir retraso general en el CORREDOR o de la propia jornada. Esto no constituirá reporte o incumplimiento por tiempo, siempre que el conductor hubiera notificado al supervisor de METROBÚS en turno el arribo a la plataforma o terminal. El conductor deberá asentar en el itinerario dicha solicitud y considerar el tiempo necesario, debiendo realizar los ajustes pertinentes.

Si los supervisores de METROBÚS detectan que la persona conductora realiza actividades ajenas a la concesión o autorización otorgada, se realizará el reporte correspondiente, y aplicarán las deducciones respectivas a las EMPRESAS OPERADORAS conforme al Título 12 de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CENTÉSIMA DÉCIMA.- Los supervisores de METROBÚS procederán a la desincorporación de los autobuses que se encuentran en servicio, cuando se presente y/o se identifique a través de cualquier medio de supervisión, alguna o varias de las siguientes fallas o situaciones:

A. FALLAS DE DESINCORPORACIÓN EN LA TERMINAL MÁS PRÓXIMA:

- I. En condiciones de luz natural, luces de alto, luces preventivas, faros exteriores y fallas en las luces interiores (sin luz natural);
- II. Funcionamiento inadecuado de los equipos de aire acondicionado, cuando la ventilación del autobús dependa exclusivamente de dichos equipos;
- III. Circular con fallas en los letreros de ruta, inoperantes y/o de cualquier otro tipo y/o leyendas no autorizadas en parabrisas, sean en modo automático o manual;
- IV. Llantas con profundidad del dibujo menor a cuatro milímetros o fuera de las especificaciones mínimas de profundidad del dibujo establecidas por el fabricante o proveedor; esta actividad se realizará en conjunto con un supervisor de la EMPRESA OPERADORA,
- V. Fallas en el funcionamiento de los elementos de sujeción en los espacios reservados para personas con discapacidad;
- VI. Fallas en el ajuste y anclaje de asientos para personas usuarias y/o de la persona conductora;
- VII. Falla o falta en tapas de escotillas y/o fallebas;
- VIII. Circular con testigos o luces de advertencia o fallas en el tablero del autobús que indiquen trabajos de mantenimiento del vehículo;
- IX. Circular con fallas en el tablero y/o pantalla LCD del nauta del equipo embarcado utilizados para la supervisión de la operación. Si se presenta una falla en la pantalla LCD y si después de la tolerancia de 10 minutos no puede ser reparada, se permitirá la sustitución de la unidad que presente la falla;
- X. Cinturón de seguridad de la persona conductora en mal estado o carencia de dicho cinturón;
- XI. Intervención no autorizada o vandalismo del equipo para la supervisión de la operación instalado en terminales y/o de la información registrada o transmitida por dicho equipo;
- XII. Circular sin placas o sin permiso para circular emitido por la SECRETARÍA;
- XIII. Fallas en la torreta bajo condiciones de baja visibilidad;
- XIV. Fallas en la alarma de cierre de puertas (dejar de sonar o con volumen bajo);
- XV. Fallas en el claxon (dejar de sonar o con volumen bajo),
- XVI. Circular con exceso de emisiones, esta actividad se realizará en conjunto con un supervisor de la EMPRESA OPERADORA,
- XVII. Autobús con filtraciones, y
- XVIII. Cristales estrellados en una o varias ventanas laterales y/o traseras.

B. FALLAS DE DESINCORPORACIÓN INMEDIATA:

- I. Circular y/o avanzar con puertas abiertas;
- II. Puertas que no cierren en su totalidad y/o tengan abertura mayor a cinco centímetros;
- III. Puertas que no puedan completar su ciclo de cierre;
- IV. Puertas o plataforma de emergencia que presenten un funcionamiento inadecuado, no abran o no cierren.
- V. Puertas con rupturas o desprendimiento de cristales;
- VI. Fallas en el sistema de limpiadores y desempañante de parabrisas (en condiciones de lluvia y para ambos lados);
- VII. Fallas en las luces interiores, luces de alto, luces preventivas y faros exteriores, en ausencia de luz natural;
- VIII. Parabrisas estrellado que impida la visibilidad de la persona conductora y/o que represente riesgo de desprendimiento parcial o total;
- IX. Ventanas ausentes, rotas o con materiales diferentes al original (polímeros);
- X. Espejos retrovisores, izquierdo o derecho, rotos parcial o totalmente, inexistentes o con sistema de visión equivalente con fallas;
- XI. Pérdidas de presión en llantas por pinchaduras o cualquier otra falla cuando la presión descienda por debajo de setenta lbs./ pulg.2;
- XII. Desprendimientos de secciones, piezas, partes o elementos completos de pasamanos, asideras, barandales, corralillos y asientos para personas usuarias y/o la persona conductora;
- XIII. Circular con fuga de fluidos o líquidos;
- XIV. Ausencia de extintores con las especificaciones solicitadas; extintores con falta de carga o sobrecarga; extintores con falta de elementos requeridos para su utilización y/o fecha de vencimiento cumplida, y/o carencia, deterioro o mal funcionamiento de sus componentes;
- XV. Circular con falta de equipo o sistema de recaudo, sin dar aviso ni tener la autorización de METROBÚS para circular;
- XVI. Circular con autobuses no registrados en el SISTEMA;
- XVII. Circular con un autobús clasificado como condicionado sin la autorización de METROBÚS;
- XVIII. Incorporar autobuses sin la autorización de METROBÚS;
- XIX. Generar retrasos mayores o iguales a dos intervalos programados de la ruta de menor intervalo de la misma línea y sin justificación;
- XX. Mutilaciones, deformaciones en la circunferencia y/o en alguna sección de los hules (unión plástica y cañuela) de la articulación y/o puertas de servicios. No puede existir una apertura o claro mayor a 5 cm. ;
- XXI. Problemas con el mecanismo de ignición del autobús, y
- XXII. Fallas en empaques, gomas y guías de las puertas, mayores de cinco centímetros.
- XXIII. No podrá salir a operar desde el inicio de operaciones si después de ejecutar la revisión del funcionamiento del SAE (System Check), se tiene alguna de las siguientes fallas: Comunicaciones con el CC, Estado del GPS, LCD, Disco duro, Cámara delantera o será motivo de desincorporación de manera inmediata si durante la operación se presenta una de estas fallas. Al presentar una de estas fallas, la unidad deberá de ser sustituida por otra. Si después de detectada la falla y notificada a la EMPRESA OPERADORA para la sustitución de la unidad, no se hiciere, todo kilometraje que realice una la unidad con una de estas fallas, no será contabilizado para su pago.
- XXIV. Altura de suspensión irregular o desniveladas. La altura del autobús en las puertas de servicio deberá de contar con las siguientes medidas según corresponda: 1a. 1.00 m, 2a. 1.00 m, 3a. 1.00 m, 4a. 1.00 m, 5a. 1.00 m, 6a. 1.00 m ± 0.02 m de acuerdo con la pista de rodamiento. esta actividad se realizará en conjunto con un supervisor de la EMPRESA OPERADORA,
- XXV. La unidad presenta modificación al diseño original, incluyendo configuración de espacios y asientos al interior del autobús por parte de las EMPRESAS OPERADORAS sin informar a METROBUS de las mismas como se establece en el TÍTULO 5, DÉCIMA SÉPTIMA.
- XXVI. Autobús desaseado en su exterior o interior al inicio de la jornada.

Para los efectos de la fracción XIV del presente inciso, de acuerdo con el tipo de autobús: Biarticulado deberá contener tres extintores; Articulado, dos extintores; Doble Piso, dos extintores, y Piso Bajo, un extintor. Los extintores sin presión; fuera de su lugar de ubicación por el fabricante; con fecha de caducidad vencida; faltante de accesorios tales como manómetro, manguera, seguro, soporte, entre otros; falta de sello de integridad, u otras fallas, darán lugar a la desincorporación inmediata del autobús.

C. OTRAS FALLAS QUE PERMITEN LA CONCLUSIÓN DE LA JORNADA:

- I. Golpes, abolladuras, rayones y/o grafitis; esta actividad se realizará en conjunto con un supervisor de la EMPRESA OPERADORA,

- II. Presencia de fauna nociva al interior del autobús, distinta de los roedores o fauna similar. En estos casos el autobús podrá circular hasta la conclusión de la jornada, debiendo la EMPRESA OPERADORA demostrar a METROBÚS que realizó un proceso de fumigación antes de que pueda regresar a la operación;
- III. Fallas en los elementos de sujeción de defensas delanteras y/o traseras que no presente riesgo de desprendimiento total y/o parcial. En estos casos el autobús podrá circular hasta la conclusión de la jornada, debiendo la EMPRESA OPERADORA reparar las fallas para poder incorporar el autobús al día siguiente;
- IV. Circular emitiendo niveles de ruido al interior y/o exteriores superiores a lo establecido en las disposiciones aplicables;
- V. Circular con carencia, deterioro, obsolescencia o modificación a lo establecido en la regulación de Imagen del Sistema respecto a colores, diseños, logotipos, símbolos, identificaciones y señalética al interior y/o exterior de los vehículos. En estos casos el autobús podrá circular hasta la conclusión de la jornada y será consignado hasta que la EMPRESA OPERADORA realice las correcciones correspondientes;
- VI. Instalar cualquier tipo de equipo electrónico de sonido, video, transmisión de datos al interior del vehículo sin la autorización de METROBÚS. En estos casos el autobús podrá circular hasta la conclusión de la jornada y será consignado hasta que la EMPRESA OPERADORA realice las correcciones correspondientes;
- VII. Funcionamiento inadecuado de los sistemas de ventilación mecánica y/o eléctricos y sus accesorios, tales como controles, filtros, ductos, rejillas o cualquier otra parte del sistema de aire acondicionado o ventilación mecánica, y
- VIII. Plásticos interiores de autobús con descoloramiento o con suciedad adherida.

En estos casos el autobús podrá circular hasta la conclusión de la jornada y deberá ser reparado por la EMPRESA OPERADORA para ingresar al día siguiente a la operación.

CENTÉSIMA DÉCIMA PRIMERA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán notificar a METROBÚS el tiempo estimado en el que realizarán la reparación de las fallas, así como el tipo de reparación a realizar.

Una vez que el autobús esté en condiciones de prestar el servicio, el CENTRO DE CONTROL ajustará la hora, orden de salida y terminal conveniente que solicite la EMPRESA OPERADORA y/o lo que determine METROBÚS.

Cuando las reparaciones de las fallas se realicen dentro de los diez minutos de tolerancia solicitados por la EMPRESA OPERADORA, se realizará la incorporación del autobús al servicio. El itinerario retenido por el controlador o enlace de la EMPRESA OPERADORA será entregado de vuelta al momento de su reincorporación. METROBÚS determinará sobre la autorización o no de la incorporación al servicio.

SECCIÓN II.- DE LA INCORPORACIÓN DE AUTOBUSES

CENTÉSIMA DÉCIMA SEGUNDA.- Se podrán realizar incorporaciones en estaciones o parabuses intermedios que tengan la función de Terminal, de acuerdo con la operación y rutas asignadas, según días y fechas determinados por METROBÚS. Dicho Organismo, previa solicitud de las EMPRESAS OPERADORAS, podrá autorizar la incorporación de autobuses en las terminales, salvo que el autobús esté más cercano a patios, encierros, módulos y/o talleres distantes y no adjuntos a los CORREDORES.

CENTÉSIMA DÉCIMA TERCERA.- En caso de que se afecte la incorporación al servicio en su trayecto de los patios, módulos y/o talleres de encierro a las terminales por caso fortuito o fuerza mayor, METROBÚS podrá autorizar la incorporación al servicio, aún y cuando se sobrepase la tolerancia consensuada para el inicio de servicio. Para ello, la EMPRESA OPERADORA deberá informar a METROBÚS de las condiciones que impidan el trayecto de manera normal, la ubicación y entrecalles.

Esta notificación deberá realizarse al menos con diez minutos de anticipación a la incorporación de la jornada.

CENTÉSIMA DÉCIMA CUARTA.- En caso de contingencias o cualquier afectación que interrumpa el servicio en el SISTEMA, los conductores deberán esperar las instrucciones de METROBÚS para establecer una ruta alterna, una vez que dicho Organismo haya confirmado la situación con las instancias correspondientes y solicitado el apoyo respectivo. METROBÚS notificará la ruta alterna para el conocimiento del resto de autobuses pendientes a incorporar y a las bases de radio correspondientes.

CAPÍTULO VII.- SUPERVISIÓN DE LOS AUTOBUSES

CENTÉSIMA DÉCIMA QUINTA.- Para la aplicación de las Reglas DÉCIMA a TRIGÉSIMA SEXTA del presente instrumento, METROBÚS contará con supervisores de parque vehicular cuyas funciones son:

- I. Realizar el llenado de las Cédula de Revisión Técnica Inicial del Autobús y de la Cédula Técnica de Registro del Autobús, estando presente personal de la EMPRESA OPERADORA;
- II. Realizar anualmente las Revisiones del Estado Físico y de Funcionamiento del Autobús, conforme el calendario que METROBÚS programe;
- III. Verificar de manera aleatoria durante la operación el estado físico y de funcionamiento del Parque Vehicular;
- IV. Retirar los autobuses de acuerdo con su estado físico y de funcionamiento;
- V. Recabar la información del estado físico y de funcionamiento de los autobuses;
- VI. Elaborar reportes del estado físico y de funcionamiento de los autobuses, y
- VII. Las demás que le sean encomendadas por el superior jerárquico y en función de las necesidades del servicio.

CENTÉSIMA DÉCIMA SEXTA.- METROBÚS clasificará las condiciones de prestación del servicio en:

I. **AUTOBUSES EN CONDICIONES DE OPERACIÓN:** Son aquellos cuyo desempeño en sus sistemas y componentes permiten la operación, mismas que pudieran tener alguna desviación o defecto menor producto del desgaste normal, que será atendida acorde a los mantenimientos preventivos y en función de la disponibilidad de refacciones en el menor tiempo posible y que de ninguna forma pone en riesgo la integridad de las personas usuarias, público en general, personas conductoras, personal o la integridad misma de la unidad. En general tienen los elementos básicos para la prestación del servicio, y

II. **AUTOBUSES CONDICIONADOS PARA SU OPERACIÓN:** Son aquellas unidades que tienen una desviación menor que debe corregirse en el menor tiempo posible, debido a que puede afectar a la seguridad de las personas usuarias, del público en general, las personas conductoras, el personal, la integridad de la unidad o del servicio y cuya permanencia en la operación está condicionada a la corrección de la desviación en un tiempo definido acordado entre por METROBÚS y las EMPRESAS OPERADORAS. Estas unidades condicionadas se subclasifican en:

a) **Autobuses en condiciones de operación en reserva:** Son aquellas que tienen los elementos en condiciones de operación y con un desgaste normal, que pudieran tener alguna desviación menor que será atendida en función de la disponibilidad de refacciones en el menor tiempo posible y que de ninguna forma pone en riesgo la integridad de los usuarios, público en general, personas conductoras, personal o la integridad de la unidad, en general tienen los elementos básicos para la prestación del servicio, pero por estar completo el parque vehicular requerido se mantienen en reserva, en conocimiento del CENTRO DE CONTROL de METROBÚS;

b) **Autobuses condicionados para operación en reserva:** Son aquellas unidades que tienen una desviación menor pero que debe corregirse en el menor tiempo posible ya que puede afectar a la seguridad de los usuarios, del público en general, personas conductoras, el personal, la integridad de la unidad o del servicio, pero por estar completo el parque vehicular requerido se mantienen en reserva, en conocimiento del CENTRO DE CONTROL de METROBÚS, y

c) **Autobuses segregados de la operación:** Son aquellas que se encuentran en mantenimiento preventivo, correctivo o que requieren un dictamen particular, es decir, que tienen un defecto crítico y por tratarse de condiciones que ponen en riesgo a los usuarios, al conductor o transgredir leyes y/o reglamentos deben mantenerse fuera de la operación.

CENTÉSIMA DÉCIMA SÉPTIMA.- Es responsabilidad de las EMPRESAS OPERADORAS estar en conocimiento del estado en que se encuentran los autobuses desincorporados y consignados por METROBÚS.

Para que una unidad se considere fuera de consigna, la EMPRESA OPERADORA podrá evidenciar de forma digital o fotográfica el cumplimiento de lo solicitado por METROBÚS cuando la reparación no involucre COMPONENTES CRÍTICOS, para liberación de las unidades que hayan sido sometidas a reparaciones o reemplazo de COMPONENTES CRÍTICOS, METROBÚS podrá solicitar recorridos de prueba previos a la baja de consigna de la unidad.

CENTÉSIMA DÉCIMA OCTAVA.- La supervisión del cumplimiento de los trabajos de mantenimiento de los autobuses reportados por las EMPRESAS OPERADORAS en los reportes mensuales de avances del Programa Anual de Mantenimiento de la Flota, se desarrollará por medio de las siguientes acciones:

- I. Verificación mensual de la ejecución de los trabajos de mantenimiento reportados por las EMPRESAS OPERADORAS a cuando menos al diez por ciento de la flota de las EMPRESAS OPERADORAS seleccionada aleatoriamente. Esta revisión comprenderá la revisión de documentación de entradas de vehículos a talleres, diagnósticos, refacciones utilizadas, seguimiento a las reparaciones y efectividad de los trabajos realizados;
- II. Verificación mensual de los procesos de cambio y renovación de los neumáticos de los autobuses a cuando menos el diez por ciento de la flota de las EMPRESAS OPERADORAS que se haya reportado con trabajos de mantenimiento en neumáticos;
- III. Verificación bimestral de la utilización de las refacciones reportadas en los trabajos de reparación y mantenimiento al diez por ciento de la flota;
- IV. Revisión de la aplicación de estándares de calidad en almacenes utilizados por los talleres donde se realicen los trabajos de mantenimiento de los autobuses del SISTEMA, y
- V. Verificación mensual de la ejecución de los procesos de sanitización, limpieza y lavado profundo de los autobuses a cuando menos el diez por ciento de la flota de las EMPRESAS OPERADORAS.

CENTÉSIMA DÉCIMA NOVENA.- METROBÚS dará seguimiento al desempeño del parque vehicular y mantendrá informadas a las EMPRESAS OPERADORAS de cualquier discontinuidad en el servicio, a fin de establecer los mecanismos que permitan corregir la eventualidad una vez que haya iniciado la operación del servicio.

TÍTULO 12. OBLIGACIONES Y DEDUCCIONES

CAPÍTULO I.- OBLIGACIONES

CENTÉSIMA VIGÉSIMA.- Las EMPRESAS OPERADORAS deberán cumplir con las normas y políticas de operación establecidas en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN y demás disposiciones que se establezcan en la regulación que emita METROBÚS.

CAPÍTULO II.- DEDUCCIONES

CENTÉSIMA VIGÉSIMA PRIMERA.- Las deducciones son los kilómetros descontados al kilometraje realizado por las EMPRESAS OPERADORAS, que METROBÚS aplicará en razón del incumplimiento de estas REGLAS DE OPERACIÓN.

Las deducciones por incumplimiento se aplicarán sin perjuicio de lo previsto por las demás normas jurídicas, técnicas y administrativas aplicables.

METROBÚS impondrá a las EMPRESAS OPERADORAS las deducciones a que hubiere lugar, descontando su monto en la conciliación correspondiente.

CENTÉSIMA VIGÉSIMA SEGUNDA.- Las causas de deducciones podrán ser reportadas por los distintos supervisores de campo, supervisión por sistemas tecnológicos remotos, por personal administrativo y por el área de atención ciudadana a través de los distintos medios, mecanismos y reportes que para estos efectos establezca METROBÚS.

CENTÉSIMA VIGÉSIMA TERCERA.- Para efectos de aplicar las deducciones a que se refiere este Título, se tomará el monto que se establece en la tabla correspondiente para cada incumplimiento, el cual se descontará del kilometraje realizado por la EMPRESA OPERADORA. La deducción se aplicará al tipo de autobús en el que se haya cometido el incumplimiento. El monto a deducir se basará en la siguiente fórmula:

Monto de la deducción a aplicar = (Vueltas x Longitud).

En donde:

Vueltas: Es el monto en vueltas conforme a las tablas de deducciones de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

Longitud: Es la longitud de vuelta completa del corredor en el que se haya cometido el incumplimiento, expresada en kilómetros.

Para la longitud del CORREDOR se establecerá la que resulte de la medición realizada por METROBÚS. Tratándose de rutas conformadas por corredores combinados, la aplicación de las deducciones se efectuará con respecto a la longitud de la ruta combinada correspondiente.

CENTÉSIMA VIGÉSIMA CUARTA.- Las deducciones que se establecen en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN se aplicarán hasta después del plazo de sesenta días naturales, siguientes a la fecha en que inicia operaciones cada CORREDOR. Al concluir el término mencionado la aplicación de dichas deducciones será del cien por ciento por cada incumplimiento.

CAPÍTULO III.- APLICACIÓN DE DEDUCCIONES

CENTÉSIMA VIGÉSIMA QUINTA.- La aplicación de las deducciones que se impongan por incumplimiento a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, se sujetará a las siguientes condiciones:

- I. METROBÚS preparará y entregará por escrito y/o vía electrónica a las EMPRESAS OPERADORAS en la sesión correspondiente del Comité de Empresas Operadoras, el reporte de los hechos identificados de la semana anterior y la Regla o REGLAS DE OPERACIÓN que se incumplen.
- II. Las EMPRESAS OPERADORAS en la siguiente sesión del Comité de Empresas Operadoras inmediata a la entrega de la notificación, presentará a METROBÚS, en su caso, las aclaraciones que a su juicio correspondan y demás observaciones sobre el reporte. Una vez desahogadas las aclaraciones u observaciones y en caso de ser procedentes, METROBÚS aplicará el descuento por concepto de deducciones en la conciliación correspondiente al periodo en turno.
- III. Dentro de la regulación del Comité de Empresas Operadoras se establecerá el procedimiento que las EMPRESAS OPERADORAS deberán seguir para la aclaración de las DEDUCCIONES que METROBÚS les imponga.

CAPÍTULO IV.- DEDUCCIONES RELACIONADAS CON LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

CENTÉSIMA VIGÉSIMA SEXTA.- Estas deducciones se refieren a incumplimientos por deficiencias atribuibles a las EMPRESAS OPERADORAS que se presentan en el momento de prestar el servicio y que contravienen la programación del mismo y las disposiciones básicas sobre uso de la infraestructura del SISTEMA.

A continuación, se establecen los montos correspondientes a cada uno de estos conceptos:

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	TIPO DE GRAVEDAD	MONTO EN VUELTAS
1	Oponerse, negarse, no entregar, entregar de forma incompleta, incorrecta, falseada y/o entregar de forma extemporánea, la información y/o documentación requerida por METROBÚS.	Severa	8 (ocho). Esta deducción se aplicará por cada tipo de información y/o documentación no entregada o entregada de forma parcial, y por cada día de retraso.
2	Incumplir la obligación de contratar y mantener vigentes las pólizas de seguros exigidos.	Severa	8 (ocho)
3	Circular con autobuses no registrados en el SISTEMA. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho)
4	Circular unidades sin haber realizado los procedimientos de registro por parte de las personas conductoras en los sistemas de supervisión remota, como el SAE u otros que determine METROBÚS, tales como funcionamiento del SAE (System Check), alta y baja de cada viaje, cambio de ruta en contingencia. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante	Severa	8 (ocho)

	la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.		
5	Entregar información falsa en relación con los puntos de incorporación, desincorporación o sustitución.	Severa	8 (ocho)
6	No registrar su incorporación, desincorporación o sustitución en el SAE por medio de la consola del autobús. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho)
7	Circular con un autobús clasificado como condicionado sin la autorización de METROBÚS. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho)
8	Ignorar o negarse a efectuar las indicaciones de acciones de regulación del CENTRO DE CONTROL sin justificación.	Severa	8 (ocho)
9	Operar autobuses en servicio por parte de las personas conductoras de las EMPRESAS OPERADORAS no idóneos debido al retiro de su certificado de idoneidad. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho), aplicable por cada día que el conductor no idóneo opere cualquier autobús en el SISTEMA
10	Circular sin placas o permiso para circular emitido por la SEMOVI.	Grave	4 (cuatro)
11	No entregar a METROBÚS el reporte relativo al desempeño energético y operacional de los autobuses híbridos o cero emisiones que no usen combustibles fósiles o hacerlo de forma extemporánea.	Media	2 (dos)
12	Abandono del autobús por parte de la persona conductora sin motivo justificado o sin autorización de METROBÚS.	Media	2 (dos)
13	Realizar vueltas sin autorización de METROBÚS. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Media	2 (dos)
14	Incorporar o desincorporar autobuses sin la autorización de METROBÚS.	Media	2 (dos)
15	Realizar ascenso y descenso de pasajeros y/o personal en lugares no autorizados, salvo indicación del CENTRO DE CONTROL.	Media	2 (dos)
16	Circular fuera de las vialidades consideradas como carril preferente o carril confinado del SISTEMA, sin la autorización de METROBÚS, antes, durante o después de la prestación de servicio.	Media	2 (dos)

17	Circular con fallas en el equipo de supervisión de la operación y/o sistema de recaudo sin dar aviso y tener la autorización de METROBÚS para operar.	Media	2 (dos)
18	Estacionar el autobús fuera de los lugares autorizados por METROBÚS.	Leve	1 (una)
19	No realizar parada en alguna de las estaciones o parabuses conforme a la ruta asignada, salvo indicación del CENTRO DE CONTROL.	Leve	1 (una)
20	Cambiar la ruta del recorrido sin la autorización de METROBÚS.	Leve	1 (una)
21	Adelantar o retrasar deliberadamente la operación del servicio.	Leve	1 (una)
22	Realizar rebases no definidos en la programación o sin la autorización de METROBÚS.	Grave	4 (cuatro)
23	Operar fuera de los horarios o servicios que hayan sido autorizados a la EMPRESA OPERADORA por METROBÚS.	Leve	1 (una)
24	Presentar el autobús sucio para la revisión anual del mismo (interior, exterior y tren motriz).	Leve	1 (una)
25	No proporcionar la bitácora de mantenimiento al término de la revisión anual del autobús.	Leve	1 (una)

CAPÍTULO V.- DEDUCCIONES APLICABLES A LAS EMPRESAS OPERADORAS POR INCUMPLIMIENTOS IMPUTABLES A SUS PERSONAS CONDUCTORAS

CENTÉSIMA VIGÉSIMA SÉPTIMA.- Cuando las EMPRESAS OPERADORAS y/o las personas conductoras incurrieren en alguna de las conductas que se describen a continuación, METROBÚS impondrá a la EMPRESA OPERADORA las deducciones que se indican en la tabla siguiente:

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	TIPO DE GRAVEDAD	MONTO EN VUELTAS
1	Portar armas de cualquier naturaleza.	Severa	8 (ocho)
2	Conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes o cualquier tipo de drogas.	Severa	8 (ocho)
3	Pasarse la luz roja del semáforo.	Severa	8 (ocho)
4	Circular con exceso de velocidad de acuerdo a lo establecido por METROBÚS y por la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México.	Severa	8 (ocho)
5	Circular con las puertas de servicio o emergencia abiertas.	Severa	8 (ocho)
6	Cobrar en mano o mediante cualquier otro medio no autorizado por METROBÚS la tarifa a los usuarios a bordo del autobús.	Severa	8 (ocho)
7	Responsabilidad en la ocurrencia de un accidente dictaminado por METROBÚS y/o las autoridades correspondientes.	Severa	8 (ocho)
8	Maltrato físico, riñas o peleas con los usuarios, otros operadores, policías, supervisores de METROBÚS y/o personas coadyuvantes del SISTEMA.	Severa	8 (ocho)
9	Operar autobuses dentro del SISTEMA que pertenezcan a EMPRESAS OPERADORAS distintas a la EMPRESA OPERADORA que esté	Severa	8 (ocho)

	asociada expresamente en su respectiva credencial de METROBÚS.		
10	Usar la persona conductora equipo electrónico no autorizado (celulares, sistemas de audio, lectores de archivos musicales, manos libres, etc. o accesorios no autorizados).	Severa	8 (ocho)
11	Choques o alcances (espejos y/o defensas) entre autobuses del SISTEMA.	Severa	8 (ocho), aplicable solo a la persona conductora que ocasiona el choque o alcance y no podrá operar el resto de la jornada laboral.
12	No portar la credencial de METROBÚS durante la operación, o tenerla vencida. Esta deducción no será aplicable en caso de robo o extravío, previa notificación que hagan las EMPRESAS OPERADORAS a METROBÚS acompañándola de documento que avale dicha situación.	Leve	1 (Una)
13	No utilizar el cinturón de seguridad adecuadamente y/o trabar el mecanismo.	Grave	4 (cuatro)
14	Realizar frenado brusco de manera injustificada.	Grave	4 (cuatro)
15	Maltrato verbal contra personal de METROBÚS, contra otros operadores, policías y/o personas coadyuvantes del SISTEMA.	Grave	4 (cuatro)
16	No notificar al CENTRO DE CONTROL de METROBÚS la ocurrencia de una incidencia o accidentes, como colisiones, lesionados, atropellados.	Grave	4 (cuatro)
17	Que las EMPRESAS OPERADORAS no cumplan el Programa de Capacitación y reentrenamiento periódico de los conductores, incorporado al Programa Anual de Capacitación.	Grave	4 (cuatro)
18	Que las EMPRESAS OPERADORAS no presenten a METROBÚS las evidencias de la capacitación de los conductores cuando el certificado de idoneidad haya sido condicionado. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Leve	1 (uno)
19	Fumar dentro del autobús, de estaciones, de terminales y/o de los carriles confinados o preferenciales, durante la operación, durante los traslados de los patios de encierro a las terminales y viceversa o dentro de los patios de encierro.	Media	2 (dos)
20	Platicar durante la prestación del servicio.	Media	2 (dos)
21	Invadir la intersección que obstruya la circulación vehicular de la vía perpendicular.	Media	2 (dos)
22	Invadir el paso peatonal.	Media	2 (dos)
23	Rebasar la línea de alto total en las intersecciones.	Media	2 (dos)
24	Abrir las puertas del autobús en lugares no autorizados.	Media	2 (dos)

25	No respetar la distancia mínima de seguridad entre unidades, de diez metros en estación. No aplica en las terminales del SISTEMA.	Media	2 (dos)
26	No portar licencia durante la operación o tenerla vencida. Esta deducción no será aplicable en caso de robo o extravío, previa notificación que hagan las EMPRESAS OPERADORAS a METROBÚS acompañándola de documento que avale dicha situación.	Media	2 (dos)
27	No portar itinerario de servicio durante la operación. Para unidades de apoyo las EMPRESAS OPERADORAS deben proporcionar un itinerario en blanco, excepto por desincorporaciones en lugares diferentes a la reincorporación.	Media	2 (dos)
28	Realizar el relevo del conductor en terminales o estaciones no autorizadas por el Comité de Empresas Operadoras. En caso de retraso generalizado del CORREDOR se establecerá un tiempo máximo de dos minutos para realizar el relevo.	Media	2 (dos)
29	No cumplir con las instrucciones del personal de METROBÚS o de las autoridades facultadas por el Gobierno de la Ciudad de México.	Media	2 (dos)
30	Circular con las luces interiores apagadas y/u obstruidas cuando las condiciones de iluminación al exterior del autobús requieran su funcionamiento.	Media	2 (dos)
31	Usar de forma indebida la tolerancia de diez minutos en terminales para atender situaciones distintas a las fallas.	Media	2 (dos)
32	Obstruir por negligencia o error del conductor las áreas destinadas a maniobra en terminales.	Media	2 (dos)
33	Que los vehículos y equipos con los que las EMPRESAS OPERADORAS realicen la capacitación, no cumplan las especificaciones de capacidad, tamaño, instrumentación y controles exigidos por METROBÚS para operar en el SISTEMA.	Media	2 (dos)
34	Que las EMPRESAS OPERADORAS no presenten a METROBÚS las evidencias de la capacitación, el material didáctico de apoyo y las listas de asistencia de las capacitaciones o hacerlo de forma extemporánea.	Leve	1 (una)
35	No colocar el elemento delimitador del área de la persona conductora al interior de los autobuses.	Leve	1 (una)
36	Llevar acompañantes en la cabina de la persona conductora, sin la autorización del CENTRO DE CONTROL.	Grave	4 (cuatro)
37	Comprar productos a vendedores ambulantes estando en recorrido, estaciones y terminales.	Leve	1 (una)
38	No tocar el claxon al ingreso y salida de las estaciones, parabuses y terminales.	Leve	1 (una)

39	No usar las luces intermitentes en terminales y zonas de maniobras y/o ante hechos que requieran alertar a otros conductores que extremen precauciones.	Leve	1 (una)
40	No utilizar el uniforme autorizado por METROBÚS o alterar la imagen del mismo.	Leve	1 (una)
41	Maniobrar en reversa en terminales, estaciones, parabuses, carriles confinados o compartidos sin motivo justificado y/o autorización.	Leve	1 (una)
42	Acoplar en puertas no correspondientes a la ruta de operación asignada.	Leve	1 (una)
43	Golpear las plataformas de estación, parabuses y/o terminales.	Leve	1 (una)
44	Atrasar, adelantar y/o cancelar salidas de unidades en terminales respecto a la salida programada y/o para relevo del conductor.	Leve	1 (una)
45	No otorgar a los usuarios el tiempo establecido para su ascenso y descenso de los autobuses de acuerdo a la demanda existente en el corredor. El tiempo mínimo es de quince segundos entre la apertura total de puertas y la activación del cierre de las mismas.	Leve	1 (una)
46	Realizar rebases sin la autorización de METROBÚS.	Severa	8 (ocho)
47	Realizar de manera inadecuada las maniobras de aproximación a plataforma. Para unidades de piso alto la separación mínima es de 15 cm \pm 5 cm y para autobuses de piso bajo es de 20 cm \pm 5 cm.	Leve	1 (una)
48	No proporcionar la información de manera correcta por parte de las personas conductoras a personal de METROBÚS durante la operación.	Leve	1 (una)
49	Manipular sensor inhibidor de puertas.	Leve	1 (una)

En los casos de retiro de la operación de alguna persona conductora por parte de las EMPRESAS OPERADORAS, METROBÚS aplicará lo dispuesto por la Regla CUADRAGÉSIMA NOVENA de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CAPÍTULO VI.- DEDUCCIONES POR DEFICIENCIAS RELACIONADAS CON EL SERVICIO A LAS PERSONAS USUARIAS

CENTÉSIMA VIGÉSIMA OCTAVA.- Respecto a las quejas de las personas usuarias en las que se involucren incumplimientos a que se refieren las presentes REGLAS DE OPERACIÓN (CENTÉSIMA VIGÉSIMA SEXTA Y CENTÉSIMA VIGÉSIMA SÉPTIMA), que se reciban por los supervisores de regulación, que se ingresen por el propio usuario en el área correspondiente de METROBÚS, se ingresen por escrito a Oficialía de Partes de METROBÚS, o por cualquier otro medio que METROBÚS establezca para estos efectos, se remitirán por escrito a las EMPRESAS OPERADORAS para su atención correspondiente y, en su caso, la aplicación de la deducción correspondiente.

CAPÍTULO VII.- DEDUCCIONES CON RELACIÓN A LOS AUTOBUSES

CENTÉSIMA VIGÉSIMA NOVENA.- Estas deducciones se relacionan con las deficiencias que se observen como resultado de la supervisión al parque vehicular de las EMPRESAS OPERADORAS y de conformidad con el contenido de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

A continuación, se establecen los montos correspondientes a cada uno de estos conceptos:

NÚMERO	DESCRIPCIÓN	TIPO DE GRAVEDAD	MONTO EN VUELTAS
1	Circular con algún neumático con profundidad del dibujo menor a cuatro milímetros o fuera de las especificaciones mínimas de profundidad del dibujo establecidas por el fabricante o proveedor. (esta actividad se realizará en conjunto con el supervisor de empresa operadora)	Severa	8 (ocho)
2	Negarse u omitir la presentación del autobús para su revisión. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho)
3	Intervenir, hacer mal uso, eliminar o adicionar elementos al equipo embarcado y/o información registrada o transmitida por éste, que no sea propiedad de la EMPRESA OPERADORA. En este supuesto, todo kilometraje que se realice por la EMPRESA OPERADORA durante la operación, no se contabilizará en la cuantificación de los kilómetros a pagar.	Severa	8 (ocho)
4	Carencia de extintores con las especificaciones solicitadas o extintores con falta de carga o sobrecarga, o con falta de elementos requeridos para su utilización y/o fecha vencimiento cumplida; y/o carencia, o deterioro de sus componentes.	Severa	8 (ocho)
5	Circular derramando combustibles, lubricantes o fluidos asociados al funcionamiento del autobús.	Grave	4 (cuatro)
6	Asiento del conductor roto, con faltas de fijación al piso del autobús, que afecte la posición del conductor para un óptimo manejo de la unidad.	Grave	4 (cuatro)
7	No haber realizado alguno de los trabajos de mantenimiento declarados como ejecutados en los reportes mensuales.	Grave	4 (cuatro)
8	No atender los puntos señalados en las revisiones en el tiempo acordado entre EMPRESA OPERADORA y METROBÚS.	Grave	4 (cuatro)
9	No proporcionar copia de la documentación a METROBÚS de la placa de matrícula expedida por la SECRETARÍA, para sustitución del permiso de circulación, dentro de los tres días hábiles siguientes a su entrega física.	Grave	4 (cuatro)
10	Circular con niveles de combustible o energía insuficientes para completar el itinerario.	Grave	4 (cuatro)
11	Manipular el odómetro para alterar los resultados.	Grave	4 (cuatro)
12	Circular con testigos o luces de advertencia o fallas en el tablero del autobús que indiquen trabajos de mantenimiento del vehículo.	Media	2 (dos)
13	Autobús varado en estación o <i>inter tramo</i> sobre el carril del SISTEMA durante la operación.	Leve	1 (una). A partir del minuto sesenta de que el autobús se encuentre varado, se aplicará una deducción de dos

			vueltas, y por cada treinta minutos adicionales se aplicarán deducciones de una vuelta.
14	Realizar intervenciones o reparaciones en autobuses cuando estos están prestando servicio y/o en terminales, en este último caso sin haber solicitado la tolerancia de los diez minutos.	Media	2 (dos)
15	Rines abollados, golpeados o con daño visible.	Media	2 (dos)
16	Instalar cualquier tipo de equipo electrónico de sonido, video, transmisión de datos o similares, al interior del vehículo sin la autorización de METROBÚS.	Media	2 (dos)
17	Colocar cualquier tipo de equipo, dispositivo o aditamento al interior o exterior del autobús que altere el diseño original y/o funcionalidades del autobús sin la autorización de METROBÚS.	Media	2 (dos)
18	Modificación de la programación o funcionamiento de apertura y cierre para circular con puertas de servicio y/o emergencias abiertas.	Media	2 (dos)
19	Espejos laterales exteriores, interiores o pantallas de visualización del entorno rotos, estrellados o en condiciones que limiten la visibilidad.	Media	2 (dos)
20	Circular emitiendo niveles de ruido al exterior y/o al interior, superiores a lo establecido en la NOM 080.	Leve	1 (una)
21	<p>Parque vehicular incompleto en la primera vuelta aun considerando cuando el autobús presente fallas en la terminal que le impidan cubrir el servicio programado o retirar del servicio un autobús para cubrir el servicio de otra CORRIDA.</p> <p>EXCEPCIÓN: Esta disposición no será aplicable cuando la EMPRESA OPERADORA presente aviso a METROBÚS sobre el parque vehicular incompleto dentro de los veinte minutos previos a la hora programada de incorporación al servicio. En dicho aviso la EMPRESA OPERADORA deberá indicar la CORRIDA que no será cubierta.</p> <p>En el momento en que la EMPRESA OPERADORA notifique la CORRIDA que no cubrirá, el CENTRO DE CONTROL la asignará en su totalidad a otra EMPRESA OPERADORA conforme al TÍTULO 11, CAPÍTULO V.</p>	Leve	1 (una), aplicable por cada jornada que no se cubra desde su inicio, así como por cada jornada discontinua.
22	Presentar el autobús al inicio de operación con abolladuras no atendidas conforme los acuerdos previos de reparación entre METROBÚS y EMPRESA OPERADORA.	Leve	una), aplicable sólo una día, por unidad. La empresa operadora podrá solicitar un

			derecho de réplica en el comité de empresas operadoras, en caso de inconformidad.
23	Presencia al inicio de operaciones de fauna nociva al interior del autobús.	Leve	1 (una)
24	Carencia, deterioro como pérdida de colores originales, cromática con rupturas desprendimientos, con falta de adherencia, obsolescencia o modificación a lo establecido en la regulación de Imagen del Sistema respecto a colores, diseños, logotipos, símbolos, identificaciones y señalética al interior y/o exterior de los vehículos.	Leve	1 (una)
25	Colocar publicidad, propaganda o similares no autorizada por METROBÚS o infringir la regulación relativa a la publicidad en los autobuses.	Leve	1 (una)
26	Mecanismos de sujeción de extintores con funcionamiento inadecuado (sin posibilidad de cierre o abertura, con desprendimiento o juego), nulo o con mecanismo incompleto.	Leve	1 (una)
27	Operar con filtraciones pluviales en el autobús.	Leve	1 (una)

Tratándose de autobuses que presten servicio en dos o más corredores, que incurran en uno o varios de los incumplimientos establecidos en la tabla de la presente Regla, y se encuentren en los talleres o patios de encierro con posterioridad a la comisión de los incumplimientos mencionados, las deducciones que aplicará METROBÚS se calcularán con base en el CORREDOR en el que se encuentre en el momento en que se detectó la incidencia. En los demás casos, las deducciones que aplicará METROBÚS se calcularán con base en el CORREDOR en el cual se hayan cometido los incumplimientos.

Con independencia de la aplicación de la deducción correspondiente, las EMPRESAS OPERADORAS deberán proceder a la atención inmediata de la falla detectada, para lo cual acordarán con METROBÚS el plazo para su reparación. Si al término del plazo acordado la falla o incumplimiento persiste se aplicará nuevamente la deducción correspondiente, además de condicionar su circulación.

Para efectos de estas REGLAS DE OPERACIÓN el condicionamiento se refiere a:

- I. El autobús no podrá prestar servicio; esto es, será consignado.
- II. El autobús sólo podrá circular en un determinado periodo del día, RUTA o tipo de CORRIDA.

CENTÉSIMA TRIGÉSIMA.- El condicionamiento de los autobuses se definirá con base en la revisión técnica realizada por METROBÚS. Dicha revisión será realizada por los supervisores del parque vehicular.

CAPÍTULO VIII.- DE LAS BONIFICACIONES

CENTÉSIMA TRIGÉSIMA PRIMERA.- Cada trimestre las EMPRESAS OPERADORAS podrán ser acreedoras a bonificaciones por buen desempeño, de acuerdo con la calificación del Índice de Evaluación del Desempeño. Los recursos económicos de las bonificaciones provendrán del monto acumulado durante tres meses de las deducciones aplicadas por los incumplimientos a las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.

CENTÉSIMA TRIGÉSIMA SEGUNDA.- Únicamente las tres EMPRESAS OPERADORAS con mejor desempeño, con base en el Índice de Evaluación del Desempeño, podrán ser acreedoras a bonificaciones. La repartición de los recursos acumulados de las deducciones se realizará conforme a lo siguiente:

- I. Primer lugar, cincuenta por ciento;

- II. Segundo lugar, treinta por ciento, y
- III. Tercer lugar, veinte por ciento.

En caso de empate METROBÚS considerará el resultado del indicador de cumplimiento del kilometraje programado por EMPRESA OPERADORA en el trimestre evaluado, tomando en cuenta hasta tres decimales.

Los resultados de cada trimestre se notificarán a la Dirección Ejecutiva de Administración y Finanzas de METROBÚS para gestionar el pago correspondiente a las EMPRESAS OPERADORAS.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Publíquense las presentes REGLAS DE OPERACIÓN en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

SEGUNDO.- Las presentes REGLAS DE OPERACIÓN abrogan las Reglas de Operación publicadas en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 1º de septiembre de 2011, y entrarán en vigor al día siguiente de su publicación en dicho órgano de difusión oficial.

TERCERO.- Las obligaciones y deducciones establecidas en estas REGLAS DE OPERACIÓN serán exigibles y aplicables a todas las EMPRESAS OPERADORAS y demás personas vinculadas al SISTEMA a partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento.

CUARTO.- Los procedimientos de supervisión, inspección, revisión, deducción y cualesquiera otros que se encuentren en trámite o pendientes de resolución a la fecha de publicación oficial de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, serán resueltos por METROBÚS conforme a las Reglas de Operación del 1º de septiembre de 2011, debiendo concluirse en forma definitiva en la fecha de entrada en vigor de este instrumento normativo.

CIUDAD DE MÉXICO, A LOS VEINTITRES DÍAS DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021.

EL DIRECTOR GENERAL DE METROBÚS

(Firma)

ROBERTO SAMUEL CAPUANO TRIPP

METROBÚS
REGLAS DE OPERACIÓN DEL SISTEMA DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO METROBÚS

ANEXO ÚNICO

Para el Índice de Evaluación del Desempeño a que se refiere la Regla SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA, en relación con la fracción III, inciso b), y la fracción V, de las presentes REGLAS DE OPERACIÓN, a continuación se indican los incumplimientos relacionados con la Seguridad y con la Gestión Administrativa, conforme a la siguiente tabla, donde:

S = Seguridad

GA = Gestión Administrativa

INCUMPLIMIENTO	RELACIONADO CON
Circular con un autobús clasificado como condicionado sin la autorización de METROBÚS.	S
Operar autobuses en servicio sin el registro de las personas conductoras en el SAE.	S
Operar autobuses en servicio por parte de las personas conductoras de las EMPRESAS OPERADORAS no idóneos debido al retiro de su certificado de idoneidad.	S
Conducir autobuses en servicio por parte de personas conductoras cuyas EMPRESAS OPERADORAS no hayan demostrado la acreditación de los cursos correspondientes respecto del condicionamiento del certificado de idoneidad.	S
No dar aviso de situaciones que generen contingencias en la operación.	S
Realizar vueltas sin autorización de METROBÚS.	S
Realizar ascenso y descenso de pasajeros y/o personal en lugares no autorizados, salvo indicación del CENTRO DE CONTROL.	S
Circular fuera de las vialidades consideradas como carril preferente o carril confinado del SISTEMA, sin la autorización de METROBÚS, antes, durante o después de la prestación de servicio.	S
Realizar rebases no definidos en la programación o sin la autorización de METROBÚS.	S
Portar armas de cualquier naturaleza.	S
Maltrato físico, riñas o peleas con los usuarios, otros operadores, policías, supervisores de METROBÚS y/o personas coadyuvantes del SISTEMA.	S
Realizar frenado brusco de manera injustificada.	S
Maltrato verbal contra personal de METROBÚS, contra otros operadores, policías y/o personas coadyuvantes del SISTEMA.	S
No notificar al CENTRO DE CONTROL la ocurrencia de una incidencia, accidente o situación que pueda generar una contingencia durante la operación o fuera de ella.	S
Platicar durante la prestación del servicio.	S
No respetar la distancia mínima de seguridad entre unidades, de diez metros en estación. No aplica en las terminales del SISTEMA..	S
Circular con las luces interiores apagadas y/u obstruidas cuando las condiciones de iluminación al exterior del autobús requieran su funcionamiento.	S
Realizar de manera inadecuada las maniobras de aproximación a plataformas en estaciones, parabuses o terminales, de acuerdo con las características de los autobuses.	S
Obstruir por negligencia o error del conductor las áreas destinadas a maniobra en terminales.	S
Llevar acompañantes en la cabina de la persona conductora, sin la autorización del CENTRO DE CONTROL.	S
No tocar el claxon al ingreso y salida de las estaciones, parabuses y terminales.	S
No usar las luces intermitentes en terminales y zonas de maniobras y/o ante hechos que requieran alertar a otros conductores que extremen precauciones.	S

Maniobrar en reversa en terminales, estaciones, parabuses, carriles confinados o compartidos sin motivo justificado y/o autorización.	S
Acoplar con desfase de puertas respecto a las de la estación o parabús, o en puertas no correspondientes a la ruta de operación asignada.	S
Golpear las plataformas de estación, parabuses y/o terminales.	S
No otorgar a los usuarios el tiempo establecido para su ascenso y descenso de los autobuses de acuerdo a la demanda existente en el corredor.	S
Circular unidades con fallas identificadas por medio de sistemas tecnológicos de supervisión remota y sin la autorización de METROBÚS.	S
Circular con algún neumático con profundidad del dibujo menor a cuatro milímetros o fuera de las especificaciones mínimas de profundidad del dibujo establecidas por el fabricante o proveedor.	S
Circular con luces frontales, laterales, posteriores y/o de frenado apagadas, obstruidas y/o en malas condiciones cuando la luz natural sea escasa o reducida, y en general, cuando las condiciones de operación lo requieran.	S
Intervenir, hacer mal uso, eliminar o adicionar elementos al equipo embarcado y/o información registrada o transmitida por éste, que no sea propiedad de la EMPRESA OPERADORA.	S
Modificar la configuración de espacios y asientos al interior del autobús sin autorización de METROBÚS.	S
Carencia de extintores con las especificaciones solicitadas o extintores con falta de carga o sobrecarga, o con falta de elementos requeridos para su utilización y/o fecha vencimiento cumplida; y/o carencia, deterioro o mal funcionamiento de sus componentes.	S
Inadecuado funcionamiento de los equipos de aire acondicionado, sistemas de ventilación mecánicos y/o eléctricos y sus accesorios tales como controles, filtros, ductos, rejillas o cualquier otra parte del sistema de aire acondicionado o ventilación mecánica.	S
Circular derramando combustibles, lubricantes o fluidos asociados al funcionamiento del autobús.	S
Asiento del conductor roto, con faltas de fijación al piso del autobús, que afecte la posición del conductor para un óptimo manejo de la unidad.	S
Cinturón de seguridad del conductor en mal estado o ausencia del mismo.	S
Asiento rasgado, no tener o estar en malas condiciones el sistema de ajuste de posicionamiento, no tener o estar en malas condiciones el apoyacabezas.	S
No realizar alguno de los mantenimientos reprogramados por incumplimiento en el mes previo.	S
No haber realizado alguno de los trabajos de mantenimiento declarados como ejecutados en los reportes mensuales.	S
No atender los puntos señalados en las revisiones en el tiempo solicitado por METROBÚS.	S
Realizar trabajos de mantenimiento en lugares sin la certificación de calidad y/o gestión ambiental o que dichas certificaciones estén sin vigencia.	S
Inadecuado funcionamiento de las puertas de emergencia y fallebas.	S
Parabrisas roto o estrellado que obstruya la visión del operador.	S
Inadecuado funcionamiento o ausencia del sistema desempañante; y/o ausencia o mal funcionamiento de cualquiera de los componentes del limpiaparabrisas.	S
Circular con testigos o luces de advertencia o fallas en el tablero del autobús que indiquen trabajos de mantenimiento del vehículo.	S
Circular con fallas en tablero y/o pantallas de los equipos embarcados utilizados para la supervisión de la operación.	S
Circular unidades cuando estas están consignadas para no operar.	S
Autobús varado en estación o <i>inter tramo</i> sobre el carril del SISTEMA durante la operación.	S

Rines abollados, golpeados o con daño visible.	S
Instalar cualquier tipo de equipo electrónico de sonido, video, transmisión de datos o similares, al interior del vehículo sin la autorización de METROBÚS.	S
Intervenir, manipular, vandalizar o adicionar elementos al equipo para la supervisión de la operación instalado en terminales y/o de la información registrada o transmitida por éste.	S
Colocar cualquier tipo de equipo, dispositivo o aditamento al interior o exterior del autobús que altere el diseño original y/o funcionalidades del autobús sin la autorización de METROBÚS.	S
Inadecuado funcionamiento de las puertas de servicio ya sea por daño o incorrecto funcionamiento que afecte los tiempos de subida y bajada de los usuarios.	S
Modificación de los rangos de apertura y cierre para circular con puertas de servicio y/o emergencias abiertas.	S
Cristales rotos o estrellados en un porcentaje mayor al cuarenta por ciento en una o varias ventanas laterales y/o traseras.	S
Espejos laterales exteriores, interiores o pantallas de visualización del entorno rotos, estrellados o en condiciones que limiten la visibilidad.	S
Pasamanos o elementos de sujeción para personas usuarias, que estén desprendidos, flojos, con aristas o filos peligrosos y/o partes abrasivas.	S
Inadecuado funcionamiento de los elementos de sujeción en los espacios reservados para personas con discapacidad.	S
Circular con abolladuras considerables, grafitis o impactos visibles en la carrocería del autobús.	S
Realizar de manera inadecuada las maniobras de aproximación a plataforma. Para unidades de piso alto la separación mínima es de 15 cm \pm 5 cm y para autobuses de piso bajo es de 20 cm \pm 5 cm.	S
Oponerse o negarse a entregar información y/o documentación requerida por METROBÚS	GA
Incumplir la obligación de contratar y mantener vigentes las pólizas de seguros exigidos.	GA
Circular con autobuses no registrados en el SISTEMA. Todo kilometraje que se realice durante la operación en este supuesto, no se contabilizara en la cuantificación de los kilómetros a pagar a la EMPRESA OPERADORA.	GA
Circular unidades sin haber realizado los procedimientos de registro en los sistemas de supervisión remota, como el SAE u otros que determine METROBÚS, antes del inicio de la operación.	GA
Entregar información falsa en relación con los puntos de incorporación, desincorporación o sustitución.	GA
No registrar su incorporación, desincorporación o sustitución en el SAE por medio de la consola de la persona conductora.	GA
Entregar información y/o documentación requerida por METROBÚS de forma incompleta, incorrecta, falseada y/o extemporánea.	GA
Circular sin placas o permiso para circular emitido por la SECRETARÍA.	GA
No entregar a METROBÚS el reporte relativo al desempeño energético y operacional de los autobuses híbridos o cero emisiones que no usen combustibles fósiles o hacerlo de forma extemporánea.	GA
Operar autobuses dentro del SISTEMA sin contar con la credencial de METROBÚS.	GA

No cumplir con el Programa de Capacitación y reentrenamiento periódico de los conductores, incorporado al Programa Anual de Capacitación.	GA
No presentar a la SECRETARÍA y a METROBÚS las evidencias de la capacitación de los conductores realizada conforme al Programa de Capacitación o hacerlo de forma extemporánea.	GA
No presentar a METROBÚS las evidencias de la capacitación de los conductores cuando el certificado de idoneidad haya sido condicionado.	GA
No portar licencia durante la operación o tenerla vencida.	GA
No portar la credencial de METROBÚS durante la operación, o tenerla vencida.	GA
Operar unidades sin el registro del conductor en el SAE o el sistema que establezca METROBÚS.	GA
Que los vehículos y equipos con los que se realice la capacitación, no cumplan las especificaciones de capacidad, tamaño, instrumentación y controles exigidos por METROBÚS para operar en el SISTEMA.	GA
No presentar a METROBÚS el material didáctico de apoyo y las listas de asistencia de las capacitaciones o hacerlo de forma extemporánea.	GA
No solicitar en tiempo y forma la renovación de la credencial de METROBÚS.	GA
Negarse u omitir la presentación del autobús para su revisión.	GA
No entregar de forma oportuna y/o de acuerdo con las especificaciones de METROBÚS el Programa Anual de Mantenimiento de la Flota y/o los reportes mensuales de avance.	GA
No realizar alguno de los mantenimientos programados en el mes.	GA
No presentar los autobuses solicitados para las revisiones de estado físico y funcionamiento del autobús.	GA
No entregar a METROBÚS el Plan de Gestión Ambiental, así como sus avances de implementación y cumplimiento en los plazos establecidos en las presentes REGLAS DE OPERACIÓN.	GA
No proporcionar a METROBÚS la placa de matrícula expedida por la SECRETARÍA, para sustitución del permiso de circulación, dentro de los tres días hábiles siguientes a su entrega física.	GA
Realizar trabajos de mantenimiento en lugares sin la autorización o certificación del fabricante del autobús o un tercero autorizado por METROBÚS.	GA
No presentar el aviso a METROBÚS sobre el parque vehicular incompleto dentro de los veinte minutos previos a la hora programada de incorporación al servicio.	GA

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

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

CIUDAD DE MÉXICO, A LOS VEINTITRES DÍAS DEL MES DE DICIEMBRE DE 2021.

EL DIRECTOR GENERAL DE METROBÚS

(Firma)

ROBERTO SAMUEL CAPUANO TRIPP