GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

METROBÚS
DIRECCIÓN GENERAL

Recibí Original / Anexos
15/Abril/2021 14:40 hrs
Veronica Sanchez Baeza

Ciudad de México, a 8 de marzo de2021.

MB/DG/435/2021.

Asunto: Se remite información sobre la viabilidad de botones de auxilio en unidades de Metrobús.

Referencia: Oficio MDSPOSA/CSP/1434/2020 de la Presidenta del Congreso de la Ciudad de México.

PRESIDENCIA DE LA MESA DIRECTIVA
I LEGISLATURA
16 ABR. 2021
Recibió: David C.
Hora: 13:32.

DIPUTADA ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

En atención al oficio MDSPOSA/CSP/1434/2020 del Congreso de la Ciudad de México, mediante el cual se hace de su conocimiento que el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, en la sesión celebrada en la fecha citada al rubro, resolvió aprobar el siguiente: 1

"...

PUNTO DE ACUERDO

Único.- Se solicita a las autoridades del Sistema Metrobús que se evalúe la viabilidad de colocar botones de emergencia visibles y accesibles para las usuarias y usuarios, dentro de los autobuses de este sistema. Lo anterior, con el objetivo de inhibir los delitos cometidos dentro de los autobuses del Metrobús y de brindar atención directa e inmediata a la ciudadanía, en caso de ser víctimas de algún delito durante el trayecto hacia su destino.

..."

En cuanto a lo solicitado en el Punto de Acuerdo antes mencionado, le comunicó que desde el inició de esta nueva administración, Metrobús se ha dado a la tarea de mejorar la calidad del servicio, siempre preocupados por brindar un servicio de calidad y seguro para nuestra población usuaria.

Es importante hacer notar que hemos establecido reuniones periódicas de coordinación interinstitucional entre esta Dirección General, la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática, el área encargada de la supervisión de

seguridad y supervisar a la policía auxiliar, estas áreas de Metrobús; con los mandos de la Policía Auxiliar del Sector 66, adscrito a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; con la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas y Policía de Investigación áreas adscritas a la Fiscalía General, con el objetivo de prevenir, atender y sancionar los delitos que se presenten en este Sistema de Transporte, dando seguimiento a los mismos.

El 26 de diciembre de 2019, la Procuraduría General de Justicia (PGJ) de la Ciudad de México publico en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México Acuerdo A/019/2019, por el que se crea la Agencia del Ministerio Público Especializada en atención a personas usuarias del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros Metrobús; la cual, es competente para conocer de la investigación de hechos con apariencia de delito que ocurran en el interior de las instalaciones del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros Metrobús y del Sistema de Transporte Colectivo Metro.

También hemos trabajado para mejorar la flota vehicular, ya que además de las unidades que brindan servicio en Metrobús, se han puesto en circulación nuevas unidades eléctricas con tecnología de punta, siempre cuidando el medio ambiente, las cuales están equipadas con cámaras internas y externas lo que permite tener un control y seguridad de lo que pasa durante el servicio.

Mencionado lo anterior, me permito presentar el informe sobre las acciones que se implementan en este Sistema de Transporte para prevenir y atender, como se cita en el Punto de Acuerdo citado *"...los delitos cometidos dentro de los autobuses del Metrobús y de brindar atención directa e inmediata a la ciudadanía, en caso de ser víctimas de algún delito durante el trayecto hacia su destino".*

Metrobús es un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública del Distrito Federal que tiene como objeto la planeación, administración y control del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal Metrobús, de conformidad con lo establecido por el Artículo Segundo de su Decreto por el que se crea el Organismo Público Descentralizado Metrobús, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 9 de marzo de 2005; así como, lo establecido en el Artículo Primero del Estatuto Orgánico del Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública de la Ciudad de México denominado Metrobús, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 20 de mayo de 2019.

En el Decreto de Creación de Metrobús antes mencionado, se establece entre otros artículos los siguientes;

"...

CAPITULO II

DE LAS ATRIBUCIONES

Artículo Cuarto.- Para el cumplimiento de su objetivo el Metrobús tiene las siguientes atribuciones:

I. Auxiliar técnicamente a los prestadores del servicio en la planeación de sus estrategias;

II. Establecer los criterios de coordinación con las demás dependencias y los diferentes órganos de la Administración Pública;

...

IV. Conservar, mejorar y vigilar el Sistema;

V. Dictar y vigilar las políticas de operación del Sistema, de acuerdo con los lineamientos jurídicos aplicables en la materia;

VI. Fijar las normas de operación del Sistema;

...

VIII. Controlar permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al Sistema;

IX. Supervisar la correcta operación y mantenimiento del Sistema;

X. Procurar el desarrollo tecnológico del Sistema;

XI. Mantener la disposición necesaria para el adecuado uso y desarrollo del Sistema;

...

XIII. Las demás que le confieran las disposiciones legales aplicables y los que sean para el cumplimiento de su objetivo.

CAPITULO III

DEL PATRIMONIO

Artículo Quinto.- El patrimonio del organismo, estará integrado por:

I. Los bienes muebles e inmuebles que le destine el Gobierno del Distrito Federal, que transfiera o entregue, según los recursos financieros que le sean asignados;

II. Los recursos anuales que se le asigne el Gobierno del Distrito Federal, con cargo al Presupuesto de Egresos; y

III. Los demás bienes, derechos o recursos que por cualquier otro título legal adquiera o le sean asignados.

..."

Como se puede apreciar, es importante mencionar que Metrobús no tiene como parte de su patrimonio las unidades de transporte.

Avenida Cuauhtémoc 16. colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

Las unidades que brindan servicio en este sistema de transporte son propiedad de cada una de las Empresas Transportistas, quienes cuentan con una Concesión otorgada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, conforme lo establece la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, publicada en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el 14 de julio de 2017, con su última reforma el 23 de abril de 2020;

"...

CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

...

Artículo 12.-La Secretaría tendrá las siguientes atribuciones:

...

XXII. Otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones relacionadas con los servicios de transporte de pasajeros y descarga, previstas en esta Ley y en las demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, con sujeción a las disposiciones en la materia, procedimientos y políticas establecidas por la Administración Pública, dando prioridad a aquellos vehículos de cero o bajas emisiones contaminantes;

..."

CAPITULO IV

DE LAS CONCESIONES

Artículo 84.- En ejercicio de las facultades conferidas en esta Ley, la Secretaría otorgará concesiones para la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros y de carga.

En el otorgamiento de concesiones, la Secretaría evitará prácticas monopólicas.

En el servicio de transporte colectivo de pasajeros, sólo se otorgarán concesiones a personas morales.

Para efectos de esta Ley y sus reglamentos, constituye servicio público de carga, exclusivamente, el que realizan las personas físicas o morales en sitios, lanzaderas y bases de servicio, al amparo de la concesión y demás documentación expedidos por las autoridades competentes.

Artículo 85.- El servicio de transporte concesionado se clasifica en:

I. Corredores;

II. Colectivo;

III. Individual;

IV. Metropolitano; y

V. Carga.

Avenida Cuauhtémoc 16. colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

Artículo 86.- Las concesiones para la prestación del servicio de corredores de transporte, únicamente se otorgarán a las personas morales constituidas en sociedad mercantil que cumplan los requisitos establecidos en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativa aplicables, debiendo conservar durante la vigencia el tipo de sociedad, objeto social, personalidad jurídica y razón social con la que obtuvo la concesión, así como el número de accionistas y capital social.

En los corredores de transporte la Secretaría otorgará preferentemente la concesión correspondiente a la persona moral que integre como socios a los concesionarios individuales de transporte colectivo que originariamente presten los servicios ellas vialidades significativas señaladas en los estudios respectivos.

A cada socio solo se le permitirá ser titular tanto del mismo número de acciones como de concesiones individuales que ostentaba legalmente antes de constituirse la empresa, la cual no podrá ser mayor a cinco.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y las responsabilidades pecuniarias en que pudiere incurrir, la sociedad mercantil concesionaria deberá presentar garantía por la suma que se fije por cada concesión.

Artículo 87.-La acreditación de la capacidad técnica, administrativa y financiera para la prestación del servicio de corredores de transporte, deberá asegurar la prestación del servicio en condiciones de calidad, seguridad, oportunidad y permanencia.

La persona interesada en obtener una concesión para este tipo de servicio deberá acreditar su capacidad financiera con la documentación que garantice su solvencia económica y la disponibilidad de recursos financieros o fuentes desfinanciamiento para prestar el servicio.

Artículo 88.-La Secretaría llevará a cabo, el control, atención y tratamiento de los concesionarios de los servicios de transporte, en un plano de igualdad. Previo estudio de factibilidad, establecerá los mecanismos necesarios para implementarle servicio de transporte público proporcionado por el Gobierno de la Ciudad de México, con objeto de garantizar su acceso a todos los sectores de la población, sobre todo a las zonas populares o aquellas, en donde el servicio proporcionado por los concesionarios sea insuficiente.

Para los efectos de este artículo, los estudios de factibilidad deberán contemplar los siguientes requisitos:

I. Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el servicio;

II. El número de unidades necesarias para prestar el servicio;

III. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;

IV. Que la prestación de este servicio de transporte, no genere una competencia ruinosa a los concesionarios;

V. Las afectaciones que tendrá la prestación del servicio de transporte público sobre la vialidad; y

VI. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 89.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, deberán cumplir con las especificaciones contenidas en los programas emitidos por la Secretaría, a fin de que sea más eficiente.

Asimismo, deberán cumplir con lo dispuesto en el Manual de lineamientos técnicos para vehículos del servicio de transporte público de pasajeros y con las condiciones que se establezcan en la concesión correspondiente, relacionadas con aspectos técnicos, ecológicos, físicos, antropométricos, de seguridad, capacidad y comodidad, y de forma obligatoria, tratándose de unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros, las condiciones de diseño universal para personas con discapacidad y movilidad limitada.

Para el caso de las personas morales, contar con al menos el veinte por ciento del total de unidades en operación destinadas la prestación del servicio de transporte público colectivo y al menos el cinco por ciento para el servicio de transporte público individual de pasajeros, acondicionadas con ayudas técnicas, conforme a la normatividad aplicable y las condiciones de operación adecuadas que permitan el óptimo servicio para que las personas con discapacidad puedan hace ruso del servicio de transporte público en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Los porcentajes señalados deberán actualizarse gradualmente, conforme a los criterios y lineamientos establecidos en el segundo párrafo del artículo 81 de esta Ley.

Artículo 90.- Toda unidad que tenga como fin la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o de carga en la Ciudad de México, deberá contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los daños y perjuicios, que con motivo dedica actividad pudiese ocasionar a los usuarios, peatones, conductores o terceros en su persona o patrimonio.

Las unidades relacionadas en hechos de tránsito, serán remitidas al depósito vehicular que corresponda, inmediatamente después de ocurrido el hecho.

Artículo 91.- Los concesionarios o permisionarios del servicio de transporte público colectivo de pasajeros de otra entidad federativa colindante con la Ciudad, única y exclusivamente podrán acceder a la Ciudad en el Centro de Transferencia Modal más cercano del Sistema de Transporte Colectivo conforme lo determine el permiso correspondiente.

Artículo 92.- La Secretaría otorgará concesiones, bajo invitación restringida, cuando se trate de servicios complementarios los ya existentes; servicios que los concesionarios hayan dejado de operar; por renuncia a los derechos derivados de la concesión, o por resolución de autoridad competente; en los demás casos se seguirá el procedimiento de licitación pública.

La Secretaría contará con un Comité Adjudicador que tendrá por objeto otorgar las concesiones, sin necesidad de sujetarse aros procedimientos que establece el párrafo anterior, en los siguientes casos:

I. Cuando el otorgamiento, pudiere crear competencia desleal o monopolios;

II. Cuando se ponga en peligro la prestación del servicio de transporte público o se justifique en necesidades de interés público;

III. Cuando se trate del establecimiento de sistemas de transporte que impliquen el uso o aplicación de tecnología sustentable o la preservación del medio ambiente;

IV. Por sentencia judicial, resolución administrativa o convenio de autoridad competente;

V. Tratándose del servicio de transporte público de pasajeros individual; y

VI. Cuando se modifique el esquema de organización de los prestadores del servicio, de persona física a moral.

El Comité Adjudicador estará integrado por cinco miembros que designe la persona titular de la Jefatura de Gobierno.

Artículo 93.- Ninguna concesión se otorgará, si con ello se establece una competencia ruinosa o ésta va en detrimento de los intereses del público usuario, o se cause perjuicio al interés público.

Se considera que existe competencia ruinosa, cuando se sobrepasen rutas en itinerarios con el mismo sentido de circulación, siempre que de acuerdo con los estudios técnicos realizados se haya llegado a la conclusión, de que la densidad demográfica usuaria encuentre satisfecha sus exigencias con el servicio prestado por la o las rutas establecidas previamente; en la inteligencia que la Secretaría, teniendo en cuenta la necesidad de la comunidad podrá modificar los itinerarios o rutas correspondientes a fin de mejorar el servicio y la implementación de nuevas rutas.

Artículo 94.- Previo al otorgamiento de la concesión para la prestación del servicio público de transporte, los solicitantes deberán acreditar los siguientes requisitos:

I. De forma general:

a) Contar con una edad mayor de dieciocho años y ser de nacionalidad mexicana;

b) Acreditar su capacidad técnica administrativa y financiera para la prestación del servicio;

c) Presentar carta de objetivos y plan de trabajo, que ponga de manifiesto la forma en que se prestará el servicio de transporte público, con base a los preceptos enmarcados en esta Ley;

d) Presentar el programa anual de mantenimiento de la unidad o parque vehicular objeto del transporte;

e) Presentar el programa para la sustitución o cambio de la unidad o parque vehicular;

f) Presentar declaración y programa sobre la adquisición de la tecnología requerida que le permita participar de las concesiones;

g) Declarar bajo protesta de decir verdad, acerca de si el solicitante tiene algún servicio de transporte establecido, y en caso afirmativo, sobre el número de concesiones o permisos que posea y de los vehículos que ampare; y

h) Presentar documento de autorización para que la Secretaría verifique la debida observancia de las prestaciones de seguridad social ante el Instituto Mexicano del Seguro Social, durante la vigencia de la concesión.

i) Cumplir con los requisitos exigidos en esta y otras leyes, en la Declaratoria de Necesidades y en las bases felicitación, en su caso.

II. Adicionalmente, las personas morales tendrán que:

a) Acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente de su representante o apoderado, así como, presentar sus estatutos en términos de la Ley de Inversión Extranjera y en su objeto social deberá considerar expresamente, la prestación del servicio de transporte de pasajeros o de carga, según corresponda;

b) Garantizar su experiencia y solvencia económica; y

c) Presentar el programa general de capacitación que se aplicará anualmente a sus trabajadores, en su caso.

Tratándose del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros de la Ciudad de México, las concesiones se ajustarán los requerimientos que para tal efecto, se señalen en el reglamento respectivo y en los acuerdos administrativos que emítala Secretaría y/o la persona titular de la Dirección General del Metros.

Artículo 95.- Las concesiones para la explotación del servicio de transporte público que se otorguen a las personas físicas, serán individuales y no podrán amparar más de una unidad.

En el caso de personas morales la concesión incluirá el número de unidades que sean necesarias para la explotación deservicio en forma adecuada, lo cual deberá estar previa y claramente definido en el documento que ampara la concesión.

Ninguna persona física o moral puede ser titular de más de cinco concesiones, para efecto de evitar prácticas monopólicas.

Artículo 96.- Las concesiones otorgadas por la Secretaría para la prestación del servicio de transporte público, no crean derechos reales, ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho al uso, aprovechamiento y explotación deservicio de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y podrán cederse en términos de lo dispuesto por el artículo 104 de esta Ley.

Artículo 97.- Las unidades destinadas al servicio de transporte público de pasajeros y de carga que circulan en vías de tránsito vehicular en la Ciudad, con aprobación de la Secretaría, deberán ser sustituidas cada diez años, tomando como referencia la fecha de su fabricación.

Quedan excluidos de esta disposición los vehículos eléctricos y de tecnologías sustentables, los cuales se regirán por su manual de referencia.

Artículo 98.- Todos los vehículos destinados a prestar servicios de auto escuelas y fúnebres, requieren para su funcionamiento de un permiso especial otorgado por la Secretaría.

Avenida Cuauhtémoc 16, colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

Artículo 99.- Para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y descarga, la Secretaría deberá elaborar y someter a consideración de la persona titular de la Jefatura de Gobierno, el proyecto de Declaratoria de Necesidad.

Asimismo, deberá publicar en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México:

I. El estudio que contenga el balance entre la oferta y demanda del servicio materia de la concesión; y

II. Conjuntamente con la declaratoria respectiva, los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de otorgar concesiones o incrementarlas.

Artículo 100.- La Declaratoria de Necesidad que se emita para el otorgamiento de concesiones para la prestación deservicio de transporte público de pasajeros y de carga, deberá contener:

I. Exposición de las circunstancias que sustenten el incremento de concesiones, así como los resultados de los estudios técnicos que justifiquen su otorgamiento;

II. La modalidad y número de concesiones a expedir;

III. Datos estadísticos obtenidos por la Secretaría en relación a la oferta y demanda del servicio, a efecto de sustentar la necesidad de incrementar el número de concesionarios;

IV. La periodicidad con que serán publicados en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, los balances generales respecto del número de concesiones otorgadas al amparo de la declaratoria respectiva;

V. El tipo y características de los vehículos que se requerirán;

VI. Las condiciones generales para la prestación del servicio; y

VII. Las demás que la persona titular de la Jefatura de Gobierno estime pertinentes para la mejor prestación del servicio, así como las que se prevean en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

La persona titular de la Jefatura de Gobierno tomando como base los resultados del último balance realizado, determinará si subsiste la necesidad de otorgar más concesiones, o bien, si la vigencia de la declaratoria emitida ha concluido.

…"

Como se puede observar, las unidades que brindan servicio en este Sistema de Transporte son propiedad de cada una de las Empresas Transportistas; por lo tanto, este Organismo no cuenta con presupuesto asignado para realizar adecuaciones o modificaciones en las mismas.

No obstante y conforme se menciona en la información ya citada, esta Dirección General solicitó a la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática de Metrobús y las áreas adscritas a su cargo, analizar la viabilidad *"de*

colocar botones de emergencia visibles y accesibles para las usuarias y usuarios, dentro de los autobuses de este sistema" como se cita en el oficio emitido por Presidenta del Congreso de la Ciudad de México.

Esto conforme al Estatuto Orgánico de este Organismo mencionado con anterioridad, en el cual se establece para las Direcciones Ejecutivas lo siguiente:

"...

CAPÍTULO QUINTO

DE LAS ATRIBUCIONES GENERALES DE LOS

DIRECTORES EJECUTIVOS

ARTÍCULO 23.- Son atribuciones de los Directores Ejecutivos:

I.- Acordar con el Director General el despacho de los asuntos encomendados a las áreas a su cargo.

II.- Desempeñar las comisiones que el Director General les encomiende y mantenerlo informado sobre el desarrollo de sus actividades;

III.- Someter a la aprobación del Director General los estudios y proyectos que elaboren el área a su cargo;

IV.- Vigilar que se cumpla estrictamente con las disposiciones legales y administrativas en todos los asuntos a ellos asignados;

V.- Planear, programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el desarrollo de las funciones encomendadas al área a su cargo;

VI.- Formular los requerimientos presupuestales correspondientes;

VII.- Establecer las medidas necesarias de mejoramiento administrativo;

VIII.- Suscribir los documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones y aquellos que le sean señalados por delegación o les correspondan por suplencia;

IX.- Apoyar al Director General en la promoción, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo del Organismo, en congruencia con el Programa General de Desarrollo de la Ciudad de México, los programas sectoriales e institucionales y demás programas pertinentes;

X.- Proponer al Director General, las normas, políticas y medidas para apoyar el desarrollo de las áreas a su cargo;

XI.- Participar en la elaboración de los programas institucionales, así como analizar y dictaminar sobre ellos y promover los ajustes que se requieran;

XII.- Administrar los recursos asignados al área de su responsabilidad;

XIII.- Proponer al Director General el nombramiento o remoción del personal del área a su cargo;

Avenida Cuauhtémoc 16. colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

XIV.- Cumplir con las disposiciones aplicables sobre capacitación y adiestramiento de los trabajadores del Organismo; y

XV.- Las demás atribuciones que señalen otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.

...

ARTÍCULO 25.- Obligaciones y facultades de la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática.

Corresponde a la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática:

I.- Definir las condiciones para que el servicio del Sistema se preste en forma permanente, regular, segura y en los niveles de calidad requeridos, a través de las empresas operadoras;

II.- Proponer al Director General el establecimiento y difusión de las políticas respecto de la operación, programación de los autobuses, infraestructura (patios, estaciones y carril confinado), centro de control, demás equipos y periféricos asociados;

III.- Establecer el esquema de operación y dar seguimiento al cumplimiento de la programación del servicio de acuerdo a las características de la demanda;

IV.- Supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y conservación del estado físico, mecánico y operativo de los componentes del sistema, como son autobuses, patios y demás aspectos ligados al servicio a cargo de las empresas operadoras;

V.- Supervisar el cumplimiento de los programas de mantenimiento y conservación de la infraestructura;

VI.- Formular el programa de mantenimiento de la infraestructura del Sistema;

VII.- Coordinar y evaluar el desempeño permanente de las Empresas Operadoras;

VIII.- Coordinar las maniobras de control de afluencia, medidas contingentes y dosificación de usuarios en las instalaciones del Sistema;

IX.- Coadyuvar en el desarrollo de "El Programa";

X.- Formular y proponer el Programa de Operación del Servicio Anual y sus modificaciones;

XI. Presidir y en su caso integrar los comités de trabajo necesarios con las empresas operadoras;

XII.- Determinar el kilometraje pronóstico, km programado y realizado para su conciliación con las empresas operadoras;

XIII.- Definir el Programa de Atención de Contingencias del Sistema y coordinar su aplicación con las instancias correspondientes;

XIV.- Proponer al Director General las modificaciones a las Reglas de Operación del servicio;

XV.- Establecer la operación del servicio coordinadamente con otras formas de transporte;

XVI.- Coordinar, mantener e instrumentar el Programa Interno de Protección Civil para los usuarios, personal e instalaciones, bienes e información del Organismo; y

XVII.- Las que señalen otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTÍCULO 26.- Obligaciones y facultades de la Gerencia de Programación, Operación y Control.

Corresponde a la Gerencia de Programación, Operación y Control:

I.- Acordar con el Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática el despacho de los asuntos encomendados a la Gerencia y las Jefaturas de Unidad adscritas a su responsabilidad;

II.- Desempeñar las comisiones que el Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática le encomiende y mantenerlo informado sobre el desarrollo de sus actividades;

III.- Someter a la aprobación del Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática los estudios y proyectos que se elaboren para la mejora operativa en la prestación del servicio y supervisión del servicio de Transporte de Público de pasajeros bajo el marco de Corredor de Transporte por las jefaturas de unidad a su cargo;

IV.- Coordinar entre sí sus respectivas labores para obtener un mejor desarrollo de las mismas, que permitan optimizar la flota vehicular, los horarios, el costo del servicio y la información para su implementación;

V.- Mantener en revisión constante la oferta de servicio de Transporte Público bajo la modalidad de Corredores de Transporte, en equilibrio con la demanda real y su comportamiento para la factibilidad financiera del sistema, proponiendo los esquemas de operación para satisfacer la demanda;

VI.- Colaborar en la planeación, programación, organización y evaluación del desempeño de las actividades operativas y técnicas adscritas, conforme a los lineamientos que establece este Estatuto y el Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática;

VII.- Dictaminar las medidas necesarias de mejoramiento técnico operativo de las áreas adscritas y proponer al Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática, la delegación en funcionarios subalternos de facultades que tengan encomendadas en cuanto a verificación del desempeño del servicio, información para la conciliación del kilometraje base del pago de las empresas operadoras y control de los indicadores de servicio;

VIII.- Generar las bases de datos correspondientes a sus áreas y vigilar su adecuada integración y uso, suscribir los documentos relativos al ejercicio de sus atribuciones y aquellos que le sean señalados por delegación o le corresponda por suplencia;

IX.- Proporcionar la información, los datos o la cooperación técnica que les sean requeridos por otras dependencias del Gobierno del Distrito Federal;

Avenida Cuauhtémoc 16. colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

X.- Apoyar a la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática del Organismo en la promoción, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo del Organismo en aspectos operativos; y

XI.- Las que señalen otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.

ARTÍCULO 27.- Obligaciones y facultades de la Gerencia de Estaciones, Unidades de Transporte y Proyectos.

Corresponde a la Gerencia de Estaciones, Unidades de Transporte y Proyectos:

I.- Presentar a la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática el Programa Anual de Actividades de la Gerencia para su revisión y/o aprobación;

II.- Desarrollar los procedimientos y formatos para efectuar la inspección tanto de parque vehicular como de las instalaciones del sistema;

III.- Conformar el archivo de información técnica relativa a la flota vehicular de los Corredores y Empresas Operadoras incluyendo sus vehículos utilitarios;

IV.- Verificar que los autobuses del Sistema cumplan con el Anexo Técnico, normatividad ambiental oficial vigente y los estándares de mantenimiento de los vehículos establecidos por el fabricante;

V.- Verificar los requerimientos establecidos en las Reglas de Operación en materia de protección civil, ambiental, mantenimiento de autobuses, conservación de la infraestructura, instalaciones especiales y complementarias;

VI.- Coordinar la verificación de los vehículos y restringir la operación de aquellos que no cumplan con las normas y lineamientos de seguridad a los usuarios, a través de revisiones programadas, aleatorias y en la operación del servicio;

VII.- Recepcionar los vehículos para la operación en el sistema de acuerdo al Anexo Técnico para los nuevos Corredores del Sistema;

VIII.- Apoyar técnicamente para evaluar nuevas tecnologías en los diversos sistemas de los autobuses;

IX.- Conformar el archivo de información técnica relativa a las instalaciones fijas del Sistema de Corredores;

X.- Coordinar la elaboración del reporte de inspección de las condiciones de las instalaciones fijas para coordinar en su caso, las medidas correctivas para su adecuado funcionamiento;

XI.- Dar seguimiento a los proyectos ejecutivos respecto de su funcionalidad en la operación, modificaciones, preparaciones para implementaciones futuras;

XII.- Recibir las instalaciones fijas de los Corredores de Metrobús;

XIII.- Supervisar la aplicación del mantenimiento y las condiciones de funcionalidad de la totalidad de la infraestructura;

XIV.- Coordinar con organismos externos y entes particulares las acciones necesarias para el desarrollo adecuado del Sistema, proponiendo adecuaciones o mejoras a las condiciones operativas, o de mantenimiento del Sistema;

XV.- Coordinar el registro y procesamiento de los kilometrajes de los autobuses para el Programa de Bonos de Carbón;

XVI.- Coordinar con el responsable de Protección Civil de Metrobús, la implementación del Programa de Protección Civil del Sistema;

XVII.- Apoyar el desarrollo de nuevos proyectos la implementación del Sistema de Protección Civil;

XVIII.- Elaborar las especificaciones utilizando y actualizando la normatividad técnica vigente para la elaboración de proyectos;

XIX.- Elaborar proyectos para modificación, adecuación, mejoramiento y mantenimiento de las instalaciones fijas existentes; y

XX.- Las que señalen otras leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones administrativas aplicables.

..."

Así mismo, conforme a lo establecido en el Manual Administrativo de Metrobús con registro: MA-25/011119-E-SEMOVI-MB-29/010119 de fecha 24 de diciembre de 2019 publicado en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, en el cual se establece lo siguiente;

"...

Puesto: Jefatura de Unidad Departamental de Gestión del Centro de Control

Función Principal 1: Regular el servicio con base a la ejecución de la programación del servicio, atendiendo las contingencias e incidencias considerando las reglas de operación vigentes para el registro operativo correspondiente.

Funciones Básicas:

- *Verificar que el servicio se proporcione de forma regular, tomando en cuenta la programación del servicio y su parametrización, incluso si esta es alterada por alguna eventualidad y hasta donde sea viable, seguro y factible la prestación del mismo.*
- *Atender las contingencias e incidencias que se presenten en el sistema, registrando la información, indicando las medidas de atención y dar seguimiento hasta su conclusión en coordinación con el personal de campo y el centro de control de Metrobús.*

- *Registrar el desempeño de cada uno de los autobuses en servicio y alimentar la base de datos diariamente para su procesamiento, análisis y seguimiento, a fin de fundamentar cualquier toma de decisiones a partir de la información.*
- *Operar los sistemas de comunicación, información al usuario y seguimiento que tiene el sistema para seguimiento y ubicación de autobuses, personal e infraestructura.*

Función Principal 2: Gestionar apoyos interinstitucionales ante cualquier eventualidad que altere la prestación del servicio.

Funciones Básicas:

- *Establecer la coordinación con las entidades gubernamentales y empresas operadoras que proporcionan apoyo ante emergencias a fin de salvaguardar a los usuarios y personal en su integridad física y bienes.*
- *Aplicar los protocolos de actuación por tipo de incidencia para una pronta atención, información a los usuarios del sistema y recopilación de información para su análisis posterior.*

...

Puesto: Jefatura de Unidad Departamental de Unidades de Transporte

Función Principal 1: Determinar y establecer los lineamientos técnicos del parque vehicular que se integrara a la operación de cada corredor del sistema.

Funciones Básicas:

- *Estudiar la oferta técnica y tecnológica disponible en el país y en el mercado Internacional.*
- *Revisar las normas vigentes aplicables al parque vehicular y al tipo de servicio.*
- *Establecer las necesidades técnicas y operativas de nuevos proyectos.*

Función Principal 2: Dar seguimiento al desempeño operativo del parque vehicular que se integra al sistema, desde su revisión inicial, la aplicación de su mantenimiento y el seguimiento de funcionamiento durante la prestación del servicio.

Funciones Básicas:

- *Supervisar anualmente el buen estado físico operativo de la flota vehicular.*
- *Establecer el seguimiento del desempeño operativo e inspección durante la operación del servicio para identificación de fallas.*
- *Revisar la medición de las emisiones contaminantes y demás requerimientos normativos para que la flota vehicular se desempeñe ambientalmente de forma satisfactoria.*
- *Dar seguimiento al programa de mantenimiento del parque vehicular que realizan las empresas operadoras.*

..."

A continuación se cita la respuesta emitida por la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática de Metrobús, mediante el cual informa los mecanismos para la atención de las incidencias delictivas que se presentan en las instalaciones de este Organismo, se adjunta pdf del oficio MB/DEOTP/GPOC/0157/2021;

"... en el organismo Metrobús uno de los pilares organizacionales puntualiza a las personas usuarias al centro del organismo, lo que quiere decir, que todas las decisiones las tomamos considerando el punto de vista de las personas usuarias y su bienestar, en este sentido la seguridad del usuario es un eje prioritario dentro de la operación realizando las siguientes acciones:

Metrobús cuenta con los mecanismos necesarios para la atención de las incidencias delictivas que se presentan dentro de nuestras instalaciones, refiriendo que la mayor incidencia es el carterismo sin violencia".

En el sistema Metrobús en el año 2019 el mes con mayor número de carpetas de Investigación por millón de pasajeros fue en enero y septiembre con 2.93 carpetas y para el año 2020 fue en enero con 2.27 carpetas de investigación por millón de pasajeros, terminando el mes de diciembre con 0.80 carpetas por millón de pasajeros.

Para la atención de estas Incidencias se cuenta con personal de policía Auxiliar, Policía de investigación, un Centro de Control el cual está enlazado con el C5 de la Ciudad de México y todos estos recursos son coordinados por la Dirección General de Metrobús en el gabinete de seguridad que sesiona tres veces a la semana y en donde se da seguimiento al índice delictivo del sistema; en este gabinete de seguridad participan representantes de Metrobús (área de seguridad, supervisión de estaciones, Director de operaciones), Policía Auxiliar, un representante de la Policía de Investigación de la CDMX, un representante de la Fiscalía General de Justicia de la CDMX y en conjunto establecen la estrategia a seguir para atender la Incidencia delictiva.

Una de las funciones del Gabinete de Seguridad, es dar puntual seguimiento al índice delictivo que se presenta dentro de Metrobús, en función a las carpetas de investigación que se levantan, cuando estos delitos se cometen de manera reiterada en una estación o zona del sistema, este Gabinete instruye a la policía Auxiliar y a la Policía de Investigación reforzar la seguridad en las zonas en las que se están presentando los delitos.

Situación Actual:

Actualmente los autobuses de Metrobús tienen instalado un "Botón de emergencia" el cual puede ser activado únicamente por el conductor. A continuación, se hace de su conocimiento las especificaciones y funcionamiento de cada elemento que lo constituye:

- *Computadora industrial con capacidad de env.iar señales de abordo, con BSV analógicos, Lite IPS y BSVIPS.*

Su función es almacenar la información del viaje en general, así como los videos de las cámaras de vigilancia internos de la unidad durante 14 días, ésta se encuentra comunicada a través de una red 2G, 3G o 4G de acuerdo con la versión de cada equipo. Esta información se transmite directamente al Centro de Control de Metrobús de acuerdo con la resolución de cada unidad (Lite IPS con resolución de 2 MP, BSV IPS con resolución de 1.5 MP y BSV analógicos con resolución de 1 MP).

- *Sistema de audio de salida para el conductor.*

Son bocinas instaladas en la parte del respaldo del asiento del conductor, éstas pueden regular el ángulo en que saldrá el audio con respecto a la posición del conductor.

- *Micrófono para el conductor.*

Este se encuentra instalado del lado izquierdo del operador, se ajusta al ángulo con respecto a la posición del conductor.

- *Botón de emergencia.*

El botón activador de señal de emergencia oculto, con fácil acceso al operador para solicitud de atención ante eventos.

- *Cámaras de seguridad internas del autobús.*

Cada Metrobús cuenta con mínimo 1 cámara de seguridad para el monitoreo durante el encendido del autobús.

- *TFT's.*

Son las pantallas que proyectan la información con respecto al trayecto que tiene cada autobús. Cabe mencionar que únicamente en los autobuses doble piso que circulan en la Línea 7 de Metrobús este elemento cuenta con "Repetidores de video", los cuales sirven para tener la señal de video en los elementos TFTs del piso superior.

Asimismo, este sistema de alerta corresponde al siguiente proceso:

1. *Se presenta el incidente.*
2. *El conductor del autobús realiza la activación de botón de emergencia.*

3. *Se envía la señal S.O.S. a computadora a bordo (BSV, BSV IPS, Lite IPS.)*
4. *La computadora contacta al "Monitorista" en Centro de Control encargado de la supervisión de la operación de la Línea de Metrobús que pertenece el autobús e informa a los "Coordinadores de Línea" del Centro de Control. .*
5. *S. Desde el Centro de Control establece comunicación con el conductor a través del micrófono y las bocinas instaladas.*
6. *El conductor informa el status de la incidencia al Centro de Control.*
7. *El Monitorista accede a las cámaras del autobús vía remota y reporta a los Coordinadores de Línea para que este gestione los apoyos interinstitucionales (policías, bomberos, ambulancias, etc.) requeridos para solventar la incidencia.*

   Cabe mencionar, que en el Centro de Control se encuentra adicionalmente un "Enlace de Seguridad", cuya función es dar intervención con la Procuraduría General de Justicia y gestionar la atención directa de los Fiscales y/o Agentes del Ministerio Público de cada área como lo son la Fiscalía de Delitos Sexual.
8. *Se concluye la incidencia y se restablece la operación cerrando los canales de comunicación.*

Cabe mencionar, que como parte del servicio brindado por el Sector 66 de la Policía Auxiliar en este Organismo, se tiene que el Policía funge como "Primer Respondiente", a través de sus funciones de seguridad en las estaciones de Metrobús, tiene como consigna salvaguardar la integridad de los usuarios como la de sus pertenencias. En este sentido, cuando un usuario solicita el apoyo del policía de estación se realiza el siguiente protocolo de actuación:

1. *Se presenta el incidente*
2. *Evaluar el tipo de incidencia*
3. *Sin poner en riesgo su integridad (gestionando el apoyo de otros elementos si fuera necesario), el policía acude con el denunciante ante la persona identificada como probable agresor.*
4. *El primer respondiente realiza el aseguramiento del probable agresor e inmediatamente comunica lo que acontece por medio de radiofrecuencia, solicitando a su mando el apoyo de una patrulla. Por la radiocomunicación transmitida, tom.an conocimiento los policías auxiliares que se encuentran de enlace en el Centro de Control de Metrobús, quienes toman el nombre de "Base Metrobús".*
5. *Base Metrobús informará a los Coordinadores de Línea del Centro de Control el estatus y seguimiento brindado en la incidencia.*

6. *Los Coordinadores de línea del Centro de Control y los Enlaces de Seguridad, solicitan los apoyos interinstitucionales.*
7. *El Primer Respondiente recabará toda la información de las personas involucradas y lo transmitirá por radio frecuencia alimentando de la información al Centro de Control de Metrobús.*
8. *El Primer Respondiente realizará la presentación del probable responsable ante la Fiscalía Especializada que tenga lugar, donde se determinará su situación jurídica.*
9. *Adicionalmente, si la incidencia a atender es de tipo sexual, se informa a la Jefa de Unidad Departamental de Servicios a Usuarios y Comunicación de Metrobús (quien es el enlace con Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México), para que solicite el apoyo de una abogada o psicóloga de dicha Secretaría y realice el acompañamiento que se tenga lugar.*

Es importante mencionar que desde el inicio de este Gobierno, Metrobús ha implementado acciones de coordinación y atención para prevenir y atender los hechos de violencia que puedan presentarse en este Sistema, las cuales se describen a continuación.

- *Actualmente Metrobús cuenta con un estado de fuerza de 1,652 elementos de la policía auxiliar que brindan servicio conforme a las cláusulas establecidas en los convenios antes mencionados y consignas de este Organismo, en horarios de 12 por 12 horas, distribuidos cada una de las terminales, estaciones y para buses de las siete líneas de este Sistema de Transporte.*
- *Semanalmente se tienen reuniones de coordinación entre la Dirección General, la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática, el área encargada de la supervisión de seguridad y de la policía auxiliar estas áreas de Metrobús, los Mandos de la Policía Auxiliar del Sector 66, adscrita a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; así como, como de la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas Desconcentradas y Policía de Investigación ambas de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, con la finalidad de conocer la incidencia relacionada con robos o violencia y acciones para la atención y prevención de los mismos.*
- *Así mismo, para la atención de situaciones de violencia sexual en este transporte se tiene coordinación con la JUD de Servicios a Usuarios y Comunicación, el encargada de la supervisión de seguridad y de la policía auxiliar estas áreas de Metrobús con la Fiscalía de Investigación de Delitos Sexuales (FGJCDMX) y la Dirección Ejecutiva para el Acceso a la Justicia y Espacios de Refugio de la Secretarías de las Mujeres,*

ambas dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, con la finalidad de brindar una atención rápida y adecuada a las víctimas.

Mencionado lo anterior, como parte de las atribuciones de esta Dirección Ejecutiva en colaboración con el Centro Informativo de Transporte Inteligente, se evaluó la viabilidad de colocar botones de emergencia dentro de los autobuses de acuerdo a la solicitud, haciendo un análisis de viabilidad tecnológica conforme al acuerdo ya mencionado.

Por lo cual, le informo que dentro del comportamiento de la operación y de acuerdo a lo referido anteriormente el principal hecho delictivo dentro del sistema Metrobús es el "Carterismo sin violencia", por lo que en los hechos narrados por las víctimas en las carpetas de investigación describen que detectan el robo posterior a los hechos al buscar sus pertenencias, en este sentido un botón adicional al ya existente operativamente no representa una herramienta que contribuya a la disminución del índice delictivo que como ya se mencionó es bajo; por lo tanto, operativamente no es viable "colocar botones de emergencia visibles y accesibles para las usuarias y usuarias, dentro de los autobuses de este sistema.

..."

Es importante mencionar que son los elementos de la policía auxiliar adscritos a la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México quienes brindan servicio en el sistema Metrobús; la autoridad competente para atender de manera inmediata a los llamados de alerta que emitan las y los usuarios del Sistema Metrobús, llevando a cabo el procedimiento estipulado en el Protocolo de Actuación Policial de la Secretaría de Seguridad Pública de la Ciudad de México para la realización de detenciones en el marco del Sistema Penal Acusatorio, así como; presentar a la persona detenida y la víctima ante Ministerio Público, Fiscalías Especializada en Delitos Sexuales y/o a Juzgado Cívico.

Esto de conformidad con el Convenio Administrativo de Colaboración Consolidado para la prestación del Servicio de Vigilancia que celebran por una parte, la Oficialía Mayor del Gobierno del Distrito Federal y por otra parte, la Secretaría de Seguridad Pública del Distrito Federal (OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08) y Convenio Modificatorio al Diverso Administrativo de Colaboración Consolidado OM/DGRMSG/DSG/SSI/CCC-001/08 por el que se prorroga la prestación del Servicio de Vigilancia (OM/DGRMSG/DSG/SSI/09_01); en los que se establecen, entre otras, las siguientes clausulas;

"...

"CLAUSULAS

Primera.- Objetivo del Convenio

"La SSP" se obliga a proporcionar por conducto de su dirección general de la policía auxiliar del distrito federal el servicio de seguridad, protección y vigilancia en los inmuebles e instalaciones propiedad y/o cargo del gobierno del distrito federal, a fin de conservar, controlar y salvaguardar los bienes muebles y valores que se encuentren en los mismos; a los servidores públicos que en estos laboren; a las personas que los visiten, respecto de cualquier acción individual o colectiva de cualquier persona o grupo que intente cometer acto u actos ilícitos, de violencia o cualquier otra naturaleza y que con dicha conducta les pudiera causar afectación.

Segunda.- Lugar y formar de la prestación del servicio.

"La SSP" proporcionará el servicio de seguridad, protección y vigilancia, con el equipamiento complementario y/o adicional en los inmuebles e instalaciones de la administración pública del Distrito Federal

...

"La SSP" se obliga a que los elementos designados para la seguridad, protección y vigilancia en las dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridos a este convenio, observen en todo momento las disposiciones siguientes:

Vigilar con esmero los inmuebles, instalaciones y bienes de las dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridos a este convenio, así como salvaguardar la integridad física de los servidores públicos que en ellos laboren y públicos que los visiten.

...

Sexta.- Responsabilidad de "La SSP".

"La SSP" será la única responsable de la prestación del servicio, objeto del presente convenio administrativo y para el caso, de que durante el desarrollo del mismo el personal de la Dirección General de la Policía Auxiliar del Distrito Federal, llegaren a incurrir en responsabilidad por error, negligencia y/o impericia, "La SSP" deberá responder y resarcir de los daños y perjuicios causados a el "GDF", a las dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridos a este convenio y/o terceros, debiendo eximir a el "GDF" de cualquier reclamación por tal concepto.

...

Décima Tercera.- Relación Laboral.

En virtud de tratarse de un convenio administrativo de prestación de servicios celebrado entre dependencias de la administración pública del distrito federal, este instrumento jurídico es de naturaleza administrativa y en consecuencia, no existe ninguna relación laboral entre trabajadores empleados, personal subordinado,

Avenida Cuauhtémoc 16. colonia Doctores,
Alcaldía Cuauhtémoc C.P. 06720, Ciudad de México
T. 5761 6858, 5761 6860, 5761 6864 y 5761.6870

funcionarios y/o servidores públicos de "la SSP" con el "GDF", por lo que si para el cumplimiento del mismo esta contrata personal a su servicio, manifiesta que dicho personal no tiene ninguna relación laboral, fiscal, de seguridad social. Ni de cualquier otra naturaleza jurídica con el "GDF" ni con las dependencias, órganos desconcentrados, órganos autónomos y entidades adheridas a este convenio, las cuales serán ajenas en todo momento al personal de "la SSP" y únicamente esta ultima estará obligada afrontar las obligaciones laborales, fiscales, de seguridad social o de cualquier otra índole que pudieran surgir con motivo de la relación de trabajo de su personal.

..."

Este Organismo Público de Metrobús durante este Gobierno, seguirá trabando de manera coordinada con las instancias antes mencionadas y de manera interna para dar atención inmediata a cualquier incidente que reporten las y los usuarios de este Sistema de Transporte.

Reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

ROBERTO S. CAPUANO TRIPP
DIRECTOR GENERAL

OSM

C.c.c.e.p. Ricardo Delgado Reynoso. Director Ejecutivo de Operación Técnica y Programática. Metrobús.
rdelgador@metrobus.cdmx.gob.mx
Ing. Aldo Cerezo Cazares.- Gerente de Programación Operación y Control. DEOTP. Metrobús.
acerezo@metrobus.cdmx.gob.mx
Ing. Pedro Tomás Pérez Cruz.- JUD de Gestión del Centro de Con trol. DEOTP. Metrobús.
ptperez@metrobus.cdmx.gob.mx

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

METROBÚS
DIRECCIÓN EJECUTIVA DE OPERACIÓN TÉCNICA Y PROGRAMÁTICA
GERENCIA DE PROGRAMACIÓN, OPERACIÓN Y CONTROL

Ciudad de México, a 11 de febrero de 2021
MB/DEOTP/GPOC/0157/2021

Asunto: Botón de emergencia en alcance a MB/DEOTP/GPOC/1045 y MB/DEOTP/GPOC/1121.

Referencia: Oficios MB/DG/JSUC/056/2020(Dirección General de Metrobús) y MDSPOSA/CSP/1434/2020 (Congreso de la Ciudad de México)

MTRA. OLIVIA SOBERANIS MORENO
J.U.D. DE SERVICIOS A USUARIOS Y COMUNICACIÓN
PRESENTE

En atención y seguimiento a los oficios citados al rubro, donde solicita información relativa a la evaluación de viabilidad de colocar botones de emergencia dentro de los autobuses, con base al punto de acuerdo del Pleno del Congreso de la Ciudad de México.

> *"Único.- Se solicita a las autoridades del Sistema Metrobús que se evalúe la viabilidad de colocar botones de emergencia visibles y accesibles para las usuarias y usuarios, dentro de los autobuses de este sistema. Lo anterior, con el objetivo de inhibir los delitos cometidos dentro de los autobuses del Metrobús y de brindar atención directa e inmediata a la ciudadanía, en caso de ser víctimas de algún delito durante el trayecto hacia su destino"*

Al respecto me permito informar que en el organismo Metrobús uno de los pilares organizacionales puntualiza a las personas usuarias al centro del organismo, lo que quiere decir, que todas las decisiones las tomamos considerando el punto de vista de las personas usuarias y su bienestar, en este sentido la seguridad del usuario es un eje prioritario dentro de la operación realizando las siguientes acciones:

Metrobús cuenta con los mecanismos necesarios para la atención de las incidencias delictivas que se presentan dentro de nuestras instalaciones, refiriendo que la mayor incidencia es el "Carterismo sin violencia".

En el sistema Metrobús en el año 2019 el mes con mayor número de carpetas de investigación por millón de pasajeros fue en enero y septiembre con 2.93 carpetas y para el año 2020 fue en enero con 2.27 carpetas de investigación por millón de pasajeros, terminando el mes de diciembre con 0.80 carpetas por millón de pasajeros.

Para la atención de estas incidencias se cuenta con personal de policía Auxiliar, Policía de Investigación, un Centro de Control el cual está enlazado con el C5 de la Ciudad de México y todos estos recursos son coordinados por la Dirección General de Metrobús en el gabinete de seguridad que sesiona tres veces a la semana y en donde se da seguimiento al índice delictivo del sistema; en este gabinete de seguridad participan representantes de Metrobús (área de Seguridad, supervisión de Estaciones, Director de operaciones), Policía Auxiliar, un representante de la Policía de Investigación de la CDMX, un representante de la Fiscalía General de Justicia de la CDMX y en conjunto establecen la estrategia a seguir para atender la incidencia delictiva.

Escaneado con CamScanner

Una de las funciones del Gabinete de Seguridad, es dar puntual seguimiento al índice delictivo que se presenta dentro de Metrobús, en función a las carpetas de investigación que se levantan, cuando estos delitos se cometen de manera reiterada en una estación o zona del sistema, este Gabinete instruye a la policía Auxiliar y a la Policía de Investigación reforzar la seguridad en las zonas en las que se están presentando los delitos.

Situación Actual:

Actualmente los autobuses de Metrobús tienen instalado un "Botón de emergencia" el cual puede ser activado únicamente por el conductor. A continuación, se hace de su conocimiento las especificaciones y funcionamiento de cada elemento que lo constituye:

- Computadora industrial con capacidad de enviar señales de abordo, con BSV analógicos, Lite IPS y BSV IPS.

Su función es almacenar la información del viaje en general, así como los videos de las cámaras de vigilancia internos de la unidad durante 14 días, ésta se encuentra comunicada a través de una red 2G, 3G o 4G de acuerdo con la versión de cada equipo. Esta información se transmite directamente al Centro de Control de Metrobús de acuerdo con la resolución de cada unidad (Lite IPS con resolución de 2 MP, BSV IPS con resolución de 1.5 MP y BSV Analógicos con resolución de 1 MP).

- Sistema de audio de salida para el conductor.

Son bocinas instaladas en la parte del respaldo del asiento del conductor, éstas pueden regular el ángulo en que saldrá el audio con respecto a la posición del conductor.

- Micrófono para el conductor.

Este se encuentra instalado del lado izquierdo del operador, se ajusta al ángulo con respecto a la posición del conductor.

- Botón de emergencia.

El botón activador de señal de emergencia oculto, con fácil acceso al operador para solicitud de atención ante eventos.

- Cámaras de seguridad internas del autobús.

Cada Metrobús cuenta con mínimo 1 cámara de seguridad para el monitoreo durante el encendido del autobús.

- TFT's.

Son las pantallas que proyectan la información con respecto al trayecto que tiene cada autobús. Cabe mencionar que únicamente en los autobuses doble piso que circulan en la Línea 7 de Metrobús, este elemento cuenta con "Repetidores de video", los cuales sirven para tener la señal de video en los elementos TFTs del piso superior.

Escaneado con CamScanner

Asimismo, este sistema de alerta corresponde al siguiente proceso:

1. Se presenta el incidente.
2. El conductor del autobús realiza la activación de botón de emergencia.
3. Se envía la señal S.O.S. a computadora a bordo (BSV, BSV IPS, Lite IPS.)
4. La computadora contacta al "Monitorista" en Centro de Control encargado de la supervisión de la operación de la Línea de Metrobús que pertenece el autobús e informa a los "Coordinadores de Línea" del Centro de Control.
5. Desde el Centro de Control establece comunicación con el conductor a través del micrófono y las bocinas instaladas.
6. El conductor informa el status de la incidencia al Centro de Control.
7. El Monitorista accede a las cámaras del autobús vía remota y reporta a los Coordinadores de Línea para que este gestione los apoyos interinstitucionales (policías, bomberos, ambulancias, etc.) requeridos para solventar la incidencia.
   Cabe mencionar, que en el Centro de Control se encuentra adicionalmente un "Enlace de Seguridad", cuya función es dar intervención con la Procuraduría General de Justicia y gestionar la atención directa de los Fiscales y/o Agentes del Ministerio Público de cada área como lo son la Fiscalía de Delitos Sexual.
8. Se concluye la incidencia y se restablece la operación cerrando los canales de comunicación.

Cabe mencionar, que como parte del servicio brindado por el Sector 66 de la Policía Auxiliar en este Organismo, se tiene que el Policía que funge como "Primer Respondiente", a través de sus funciones de seguridad en las estaciones de Metrobús, tiene como consigna salvaguardar la integridad de los usuarios como la de sus pertenencias. En este sentido, cuando un usuario solicita el apoyo del policía de estación se realiza el siguiente protocolo de actuación:

1. Se presenta el incidente
2. Evaluar el tipo de incidencia
3. Sin poner en riesgo su integridad (gestionando el apoyo de otros elementos si fuera necesario), el policía acude con el denunciante ante la persona identificada como probable agresor.
4. El primer respondiente realiza el aseguramiento del probable agresor e inmediatamente comunica lo que acontece por medio de radiofrecuencia, solicitando a su mando el apoyo de una patrulla. Por la radiocomunicación transmitida, toman conocimiento los policías auxiliares que se encuentran de enlace en el Centro de Control de Metrobús, quienes toman el nombre de "Base Metrobús".
5. Base Metrobús informará a los Coordinadores de Línea del Centro de Control el estatus y seguimiento brindado en la incidencia.
6. Los Coordinadores de línea del Centro de Control y los Enlace de Seguridad, solicitan los apoyos interinstitucionales.
7. El Primer Respondiente recabará toda la información de las personas involucradas y lo transmitirá por radio frecuencia alimentando de la información al Centro de Control de Metrobús.
8. El Primer Respondiente realizará la presentación del probable responsable ante la Fiscalía Especializada que tenga lugar, donde se determinará su situación jurídica.
9. Adicionalmente, si la incidencia a atender es de tipo sexual, se informa a la Jefa de Unidad Departamental de Servicios a Usuarios y Comunicación de Metrobús (quien es el enlace con Secretaría de las Mujeres de la Ciudad de México), para que solicite el apoyo de una abogada o psicóloga de dicha Secretaría y realice el acompañamiento que se tenga lugar.

Escaneado con CamScanner

Es importante mencionar que desde el inicio de este Gobierno, Metrobús ha implementado acciones de coordinación y atención para prevenir y atender los hechos de violencia que puedan presentarse en este Sistema, las cuales se describen a continuación.

- Actualmente Metrobús cuenta con un estado de fuerza de 1,652 elementos de la policía auxiliar que brindan servicio conforme a las cláusulas establecidas en los convenios antes mencionados y consignas de este Organismo, en horarios de 12 por 12 horas, distribuidos cada una de las terminales, estaciones y parabuses de las siete líneas de este Sistema de Transporte.
- Semanalmente se tienen reuniones de coordinación entre la Dirección General, la Dirección Ejecutiva de Operación Técnica y Programática, el área encargada de la supervisión de seguridad y de la policía auxiliar estas áreas de Metrobús, los Mandos de la Policía Auxiliar del Sector 66, adscrita a la Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México; así como, como de la Subprocuraduría de Averiguaciones Previas Desconcentradas y Policía de Investigación ambas de la Fiscalía General de Justicia de la Ciudad de México, con la finalidad de conocer la incidencia relacionada con robos o violencia y acciones para la atención y prevención de los mismos.
- Así mismo, para la atención de situaciones de violencia sexual en este transporte se tiene coordinación con la JUD de Servicios a Usuarios y Comunicación, el encargada de la supervisión de seguridad y de la policía auxiliar estas áreas de Metrobús con la Fiscalía de Investigación de Delitos Sexuales (FGJCDMX) y la Dirección Ejecutiva para el Acceso a la Justicia y Espacios de Refugio de la Secretarías de las Mujeres, ambas dependencias del Gobierno de la Ciudad de México, con la finalidad de brindar una atención rápida y adecuada a las víctimas.

Mencionado lo anterior, como parte de las atribuciones de esta Dirección Ejecutiva en colaboración con el Centro Informativo de Transporte Inteligente, se evaluó la viabilidad de colocar botones de emergencia dentro de los autobuses de acuerdo a la solicitud, haciendo un análisis de viabilidad tecnológica conforme al acuerdo ya mencionado.

Por lo cual, le informo que dentro del comportamiento de la operación y de acuerdo a lo referido anteriormente el principal hecho delictivo dentro del sistema Metrobús es el "Carterismo sin violencia", por lo que en los hechos narrados por las víctimas en las carpetas de investigación describen que detectan el robo posterior a los hechos al buscar sus pertenencias, en este sentido un botón adicional al ya existente operativamente no representa una herramienta que contribuya a la disminución del índice delictivo que como ya se mencionó es bajo; por lo tanto operativamente no es viable *"colocar botones de emergencia visibles y accesibles para las usuarias y usuarios, dentro de los autobuses de este sistema"*.

Reciba un cordial saludo.

C.c.c.p. Ing. Aldo Cerezo Cazares.- Gerente de Programación Operación y Control acerezo@metrobus.cdmx.gob.mx
Ing. Pedro Tomas Pérez Cruz.- J.U.D. de Gestión del Centro de Control.- Metrobús. ptperez@metrobus.cdmx.gob.mx
RDR/ptpc/njr*

ATENTAMENTE

LIC. RICARDO DELGADO REYNOSO
DIRECTOR EJECUTIVO DE OPERACIÓN TÉCNICA Y PROGRAMÁTICA

Escaneado con CamScanner