ACUERDO DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD POR EL QUE SE EMITE LA DECLARATORIA DE NECESIDAD PÚBLICA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL CORREDOR "TOLUCA-METEPEC-TENANGO".

Al margen Escudo del Estado de México, un logotipo que dice: Estado de México ¡El poder de servir! y una leyenda que dice: MOVILIDAD, Secretaría de Movilidad, otra leyenda que dice: Instituto del Transporte, Vocalía Ejecutiva.

ACUERDO DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD POR EL QUE SE EMITE LA DECLARATORIA DE NECESIDAD PÚBLICA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL CORREDOR "TOLUCA-METEPEC-TENANGO".

MAESTRO DANIEL ANDRÉS SIBAJA GONZÁLEZ, SECRETARIO DE MOVILIDAD DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MÉXICO, CON FUNDAMENTO EN LOS ARTÍCULOS 5, 78 Y 143 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MÉXICO; 1, 4, 19, 23, FRACCIÓN XVI, 54 Y 55, FRACCIONES II, III, IV, VI, VII, VIII, XII, XV, XXIV, XXXV, XXXIX, XL, XLI Y LVI DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MÉXICO; 3, 4, 5, 6, 16, FRACCIÓN I, INCISO B), 20, FRACCIONES XIX Y XXXVII, 51, 52, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 86, 87, FRACCIÓN I, INCISO B), 88, INCISO B) DE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MÉXICO Y SUS MUNICIPIOS; 1.1, FRACCIÓN VI, 1.2, 1.4, 1.5, FRACCIONES I, II, Y XII, 1.6, 2, 4, FRACCIÓN I, INCISO A, 5, 6, 7 FRACCIONES I, IV, XIII, XVI, XIX, XXXV, XXXVI, XLII, XLIII, XLIV, XLVI, LIII, LIV, LX, LXI, LXXVIII Y LXXXIII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y DEMÁS LEGISLACIÓN APLICABLE A; ACUERDO DEL SECRETARIO DE MOVILIDAD POR EL QUE SE EMITE EL AVISO DE CREACIÓN DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL ESTADO DE MÉXICO, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL "GACETA DEL GOBIERNO", EL DÍA 26 DE FEBRERO DEL AÑO 2025; Y

CONSIDERANDO

Que la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de México en su artículo 5, fracción IX, párrafo octavo, prevé que el Estado garantizará a toda persona el derecho a la movilidad universal, atendiendo a los principios de igualdad, accesibilidad, disponibilidad, sustentabilidad y progresividad.

Que el Plan de Desarrollo del Estado de México 2023 -2029 contiene objetivos, estrategias y líneas de acción en relacionadas con el objeto de la presente Declaratoria de Necesidad, las cuáles se describen a continuación: 3.6 "Brindar una movilidad segura, digna y eficiente", 3.6.1 "Mejorar y modernizar la infraestructura de transporte para disminuir los tiempos de traslado y mejorar las condiciones de vida", 3.6.1.5 "Organizar el transporte público colectivo en corredores estructurados y rutas alimentadoras, con recaudo electrónico y operación regulada", 3.6.3 "Integrar un transporte metropolitano para atender las necesidades de viaje multimodal", 3.6.3.7 "Crear 20 corredores de mediana capacidad con operación profesionalizada, recaudo electrónico, infraestructura digna y la mejor tecnología de autobuses disponible"; 3.6.4. "Brindar un servicio digno, sin corrupción, protegiendo la integridad de las personas usuarias, mediante un transporte seguro, transparente e incluyente"; 3.6.4.5. "Operar el sistema de transporte público bajo una política de transparencia y cero corrupción, garantizando el acceso a la información y la participación ciudadana, regularizando las concesiones de autobuses públicos y taxis, así como erradicando el abuso de grúas y corralones".

Que el 26 de febrero de 2025 se publicó en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" del Estado de México el AVISO DE CREACIÓN DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL ESTADO DE MÉXICO, donde se dio aviso al pueblo mexiquense, así como a las personas físicas y jurídico colectivas que actualmente cuentan con títulos de concesión de transporte colectivo vigentes y presten sus servicios conforme a las autorizaciones otorgadas previamente por la Secretaría de Movilidad, de la creación del Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango", el cual operará en los municipios de Toluca, Metepec, Tenango del Valle, Rayón y Mexicaltzingo.

Que el Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango" se proyecta como un servicio público de transporte de pasajeros colectivo, con operación regulada, controlada y con un sistema interoperable de recaudo centralizado, que operará de manera preferencial o exclusiva en una vialidad, total o parcialmente confinada, que podrá contar con paradas predeterminadas y con infraestructura para el ascenso y descenso de pasajeros, terminales en su origen y destino, así como una organización para la prestación del servicio por parte de personas jurídico colectivas.

Que, como parte del presente instrumento, se publica anexo el Estudio Técnico de la Oferta y Demanda los cuales incluyen:

I. Investigación de rutas mediante la recopilación, registro y caracterización de los servicios actuales con la finalidad de evaluar las empresas transportistas participantes en el reordenamiento de las rutas de transporte público.
II. Estudios de campo de frecuencia de paso y ocupación visual, de ascensos y descensos, despacho en terminal de los transportistas.
III. Esquemas Operativos.
IV. Identificación de estaciones.
V. Indicadores de Transporte y Rentabilidad.
VI. Resultados de implementación de la prueba piloto en recorridos prioritarios al servicio troncal.
VII. Esquema operativo y dimensionamiento de los resultados de la prueba piloto.

Estudios que, fueron entregados por las personas jurídico colectivas concesionarias, interesadas en participar en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango" y que servirán como base para la implementación del corredor y que fue validada por la Secretaría de Movilidad del Estado de México en el marco de las garantías de audiencia celebradas en fecha 15 de diciembre del 2025 de conformidad con lo establecido en la Convocatoria para prestar el Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor Toluca-Metepec-Tenango, cuyos resultados son los siguientes:

1. Los recorridos cuentan con vialidades con características particulares de oferta y demanda y, ante la necesidad de mejorar el Servicio Público de Transporte de Personas Pasajeras, brindado por los actuales concesionarios, se debe llevar a cabo la renovación del parque vehicular y la aplicación de nuevas tecnologías para una mejor atención de las personas usuarias; se realizó el estudio técnico de oferta-demanda en la zona de influencia, respecto a 14 servicios prioritarios identificados, mismos que se detallan en el Anexo Técnico,

precisando los diversos itinerarios de cada servicio, las descripciones de los mismos, la longitud de cada uno de ellos y tiempos de ciclo, así como, la demanda del servicio que atenderán.

2. Se llevan a cabo acciones para avanzar hacia la implementación de un Sistema Integrado de Transporte Público, que mejore la experiencia de viaje de las personas usuarias, realizando estudios que indican la forma de estructurar e integrar gradualmente el sistema de transporte público, con condiciones óptimas de operación.
3. En atención a la Convocatoria para prestar el Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor Toluca-Metepec-Tenango publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 08 de diciembre del 2025 y que presentaron su solicitud de interés de participación el 10 de diciembre, las empresas Autotransportes Toluca-Capultitlán Triangulo Rojo, S.A. De C.V., Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V., Administradora de Transportistas y Sitios del Estado de México S.A. de C.V., Autotransportes Pirámides Tenango Santiago S.A de C.V., Línea de Turismos Toluca – Tenango, Estrella de Oro, S.A. de C.V.
4. Del punto anterior se identifican tres empresas que actualmente prestan el servicio de transporte público de pasajeros en su modalidad de colectivo y resultan favorecidas por los resultados del proceso de garantía de audiencia, las cuales son: Autotransportes Toluca-Capultitlán Triangulo Rojo, S.A. De C.V, Línea De Turismos Toluca – Tenango, Estrella de Oro, S.A. De C.V. y Autotransportes Primero de Mayo, S.A. de C.V., a través de catorce derroteros, con unidades de autobuses de 8 y 10 metros, con capacidad promedio 70 a 90 pasajeros.
5. Se debe impulsar una transformación del transporte público concesionado, que propicie la conformación de empresas prestadoras del servicio que cumplan con estándares establecidos por la autoridad y que funcionen en el marco de una clara regulación, control y transparencia, que privilegien la eficiencia, bajas emisiones, accesibilidad, confiabilidad, seguridad, comodidad e integración con otros modos de transporte.
6. El Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango", operará en los municipios de Toluca, Metepec, Tenango del Valle, Rayón y Mexicaltzingo. En estos cinco municipios, el total de la población beneficiada será de 182,259 personas en un radio de 1km alrededor del corredor en sus distintas localidades.
7. Los municipios de Toluca, Metepec, Tenango del Valle, Rayón y Mexicaltzingo, se reconocen como atractores de viajes siguientes: Toluca, Metepec, San Marcos de la Cruz, Tenango de Arista, San Isidro.
8. El parque vehicular operativo, actualmente, se compone de 198 unidades entre semana y 122 en fin de semana, principalmente de mediana capacidad, cuyo año modelo rebasa la vida útil establecida en la normatividad, tecnológicamente obsoletos, que no cumple con las normas ambientales, por lo tanto, son generadores de altas emisiones contaminantes y de saturación en la vialidad, como consecuencia de su baja eficiencia.
9. Se requiere ajustar la oferta de transporte, reduciendo el número de unidades en operación, sustituyendo el parque vehicular actual, por unidades nuevas que cumplan con los Normas Técnicas y demás lineamientos emitidos para tal efecto por la Secretaría de Movilidad, sustentados en los estándares ambientales y en congruencia con el comportamiento de la demanda.
10. El Servicio De Transporte Público De Mediana Capacidad En El Corredor "Toluca-Metepec-Tenango" mejorará la infraestructura vial en los aspectos siguientes:
    A. Parabuses seguros.
    B. Señalamiento horizontal y vertical.
    C. Carril preferente.
    D. Adecuación de los semáforos.
    E. Bacheo e intervenciones de urbanismo táctico.
11. La demanda del servicio que en promedio se atendió y se transportó diariamente durante el año 2024 fue de **67,504 pasajeros,** demanda que fue analizada y estudiada en tiempo y de forma individual, y se presenta su análisis en el Estudio Técnico anexo a esta Declaratoria.
12. Que el estudio de Frecuencia y Ocupación Visual determinó que la hora de máxima demanda (HDM) para la **estación 1 Boulevard José María Pino Suárez y esquina Boulevard Solidaridad Las Torres.** fue de **7:00 a 8:00** horas en el sentido periferia-centro con **985** pasajeros, para la **estación 2** Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera Metepec – Zacango fue de **8:00 a 9:00** horas en el sentido periferia – centro con **1,655** pasajeros, para la **estación 3** Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera a Chapultepec fue de **8:00 a 9:00** horas en el sentido periferia-centro con **1,815** pasajeros.

13. El tiempo de ciclo en promedio entre las 14 rutas, fue de 163 minutos, la que mayor tiempo tarda es la ruta Toluca - San Juan Xochiaca con 240 minutos, mientras que la de menor tiempo es Tenango – Toluca (Terminal) con 120 minutos. Por lo que se recomienda que para operar de manera eficiente los derroteros requieren de una optimización en la operación, que implica la reestructuración de los servicios en dos fases, la primera con un mínimo de 179 unidades operativas y 9 unidades de reserva para un total de 188 unidades; por lo cual se ejecutarán visitas de inspección y verificación por la autoridad competente, que reduzcan la presencia de servicios irregulares dentro del Corredor; mientras que la segunda fase se estima un mínimo de 127 unidades operativas con 15 unidades de reserva, para un total de 142 unidades, en cada uno de los casos las unidades de reserva es del cinco por ciento respecto a las unidades operativas. Las unidades serán de tipo autobús que tendrán capacidad de 70 a 90 pasajeros respectivamente. Así mismo, cumplirán con características técnicas y ambientales que dicte la norma publicada bajo el nombre ""Norma Técnica de características mínimas para autobuses que presten el servicio público de transporte en el Estado de México", publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 21 de marzo de 2025.", publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 21 marzo del 2025.

El parque vehicular deberá distribuirse dentro de las diferentes rutas que componen el Corredor de autobuses, como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 1. Características operativas y distribución de parque vehicular

ID	Recorrido	Fase 1 Unidades operativas	Fase 2 Unidades operativas
1	Almoloya del Río - Toluca	8	8
2	Fracc. San Dimas y V. del Nevado – Toluca Centro	12	5
3	La Concepción - Toluca	7	5
4	La Huerta - Terminal	8	5

5	**San Lorenzo - Centro**	**20**	**12**
6	Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapán	8	6
7	Tenango - CRISA	20	26
8	Tenango – Toluca (Terminal)	10	5
9	Terminal – CRISA	12	5
10	Toluca - San Juan Xochiaca	8	8
11	**Toluca - Santiago Xalatlaco**	**18**	**12**
12	**Toluca - Tenango del Valle (Centro)**	**18**	**19**
13	Toluca – CRISA	12	5
14	Zaragoza - Centro	18	6
Total		**179**	**127**

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Que es necesario mejorar la velocidad de tránsito y dotar a estas vialidades de infraestructura adecuada para la operación del transporte público de pasajeros, con el objeto de obtener un mayor aprovechamiento de la capacidad vial y privilegiar el transporte público, lo que implica la necesidad de modificar la infraestructura de los recorridos descritos, mejorar tecnológicamente la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y modificar el esquema de organización de los prestadores del servicio actuales, a efecto de optimizar el aprovechamiento de los recursos (tiempo, espacio, energía, etc.) y, en consecuencia, mejorar la calidad de vida de la población de las zonas que beneficiarán los recorridos, a través de la prestación de un servicio público de transporte de pasajeros colectivo con calidad, eficiencia y amigable con el medio ambiente, que será exitoso siempre y cuando se reduzca y elimine la presencia de servicios irregulares que generan sobre oferta de transporte y competencia desleal en las vialidades por donde transita.

Con base en lo descrito anteriormente tengo a bien expedir la siguiente:

DECLARATORIA DE NECESIDAD PÚBLICA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL CORREDOR "TOLUCA-METEPEC-TENANGO".

PRIMERO. DE LA DECLARACIÓN DE NECESIDAD
Se declara la necesidad pública del Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango", con origen en Toluca Centro y destino en Tenango del Valle, la cual será incorporada como Sistema de Corredores de Transporte Público de Mediana Capacidad del Estado de México, aplicando nuevas tecnologías que mejorarán y preservarán el medio ambiente y se sujetará a la normatividad jurídica, administrativa y técnica aplicable en materia de transporte público. Con los siguientes recorridos: La Huerta - Terminal, Zaragoza - Centro, San Lorenzo - Centro, Toluca - Tenango del Valle (Centro), Toluca – CRISA, Tenango – Toluca (Terminal), Fracc. San Dimas y V. del Nevado – Toluca Centro, Tenango - CRISA, Terminal – CRISA, Toluca - San Juan Xochiaca, La Concepción - Toluca, Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapán, Toluca - Santiago Xalatlaco, Almoloya del Río - Toluca con el propósito de brindar a las personas usuarias del transporte público un servicio eficiente, seguro y de calidad con menores tiempos de recorrido y menor generación de emisiones contaminantes, en el que se otorgará la Concesión a la persona moral que cumpla con los requisitos establecidos en la normatividad.

SEGUNDO. DEL ESTUDIO TÉCNICO
De acuerdo al Estudio Técnico y a lo estipulado en el artículo 80 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, se justifica la Existencia de Necesidad Pública del Servicio, para la creación del corredor TOLUCA-METEPEC-TENANGO, el cual se encuentra disponible para su consulta en el **Anexo I** de la presente declaratoria.

Conforme a los estudios técnicos de oferta y demanda de transporte público que fueron entregados al Gobierno del Estado de México y validados por la Secretaría, además de conformidad con los resultados de la prueba piloto de los recorridos San Lorenzo - Centro, Toluca - Tenango Del Valle (Centro) y Toluca - Santiago Xalatlaco, los cuales son el objeto de implementación de la primera fase del Corredor Tenango - Metepec - Toluca, además la magnitud de la demanda de transporte público de pasajeros que transita sobre las vialidades descritas en el capítulo 2 "De los servicios" del Anexo Técnico, en el cual se realiza la descripción de las vialidades, lo que justifica la creación de un sistema de mediana capacidad, que aproveche de manera más eficiente la infraestructura vial disponible.

Para atender la demanda, se determinó la implementación de un sistema de transporte eficiente, en el cual se propone reordenar e integrar los servicios de transporte público conformados en la primera fase de la siguiente manera:

El tramo comprendido entre Toluca Centro y Tenango del Valle, por parte del servicio prestado actualmente por las personas jurídico colectivas concesionarias, se requerirá para la fase de implementación inicial un parque vehicular integrado por **82** unidades operativas y **4** unidades de reserva de tipo autobús con capacidad para 70 pasajeros, que sustituirán a las unidades actuales de tipo autobús de entre 8 y 12 metros de transporte público colectivo que han superado su vida útil y que actualmente prestan los servicios.

Por otro lado para cumplir con los compromisos de implementar un Sistema de Transporte Regulado y con los más altos estándares se llevarán a cabo las fases necesarias y acorde al techo presupuestal que tenga asignado la Secretaría para su ejecución.

El parque vehicular total será operado por las empresas que resultaron favorecidas durante el proceso de CONVOCATORIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL CORREDOR TOLUCA-METEPEC-TENANGO.

De acuerdo a la magnitud de la demanda que atenderá el nuevo servicio, las vialidades que integran el trazo del Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor "Toluca-Metepec-Tenango" deberán contar con la infraestructura necesaria para la operación de este sistema (carril confinado, terminales, estaciones, espacios de regulación y patios de encierro).

Lo cual tendrá los siguientes beneficios:

1. Los viajes en la zona presentarán un ahorro económico por usar el transporte público integrado de hasta 15% por persona en su viaje diario.
2. La renovación y optimización de los vehículos en circulación que contempla el proyecto, reducirá las emisiones contaminantes y el congestionamiento vial.

3. Se fomentará el empleo, acceso a la educación y acceso a servicios esenciales, derivados de garantizar transporte seguro, eficiente y digno en la zona.
4. Se facilita el acceso al transporte público para personas con bajos ingresos o que no pueden conducir, contribuyendo a una mayor equidad social.
5. El mejoramiento del entorno urbano derivado de la colocación de parabuses seguros e infraestructura de señalización para ascensos y descensos.

TERCERO. En términos del artículo 79 fracción I inciso b), de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, a través de la presente, se establecen las condiciones generales para la prestación del servicio de transporte de pasajeros público colectivo en la modalidad de SERVICIO DE CORREDOR DE MEDIANA CAPACIDAD son las siguientes:

A.- El Corredor de Mediana Capacidad operará con los derroteros que se establecen en la presente Declaratoria.
B.- El Servicio tendrá la posibilidad de contar con carriles para el tránsito, con lo cual serán de tipo preferencial y/o de uso exclusivo para el transporte público. Se evitará el ascenso y descenso en doble fila, disminuyendo en horas de máxima demanda el impacto en el tránsito que esto genera.
C.- Posibilidad de dotar de infraestructura y equipamiento auxiliar necesario, así como el mantenimiento que garantice permanentemente sus condiciones de funcionalidad. Cualquier obra mayor o de mantenimiento que se lleve a cabo posterior al inicio de actividades del nuevo servicio deberá garantizar la continuidad de su operación.
D.- Las unidades que estén en operación deberán cumplir con las normas técnicas publicadas por la Secretaría de Movilidad en materia de autobuses, las cuales se establecen en el artículo octavo de la presente.

CUARTO. FASES DE OPERACIÓN IDENTIFICADAS PARA EL SERVICIO DEL CORREDOR DE MEDIANA CAPACIDAD
De acuerdo a los Estudios de Oferta y Demanda elaborados por el Instituto para la Gestión Eficiente de las Ciudades (IGEC), se han identificado hasta dos fases de implementación sujetos al alcance de los operativos en vialidad, visitas de verificación para inhibir los servicios irregulares y a la infraestructura disponible para la implementación del Corredor, los cuales ayudarán a la consolidación del sistema de transporte, adicionales a la fase de implementación inicial resultante de la prueba piloto, cuyas características se especifican en el artículo sexto y séptimo de la presente declaratoria.

De tal manera que la demanda estimada para la Fase 1, que contempla la integración de 14 servicios se especifican en la **Tabla 2.**

Tabla 2. Demanda diaria estimada para la fase 1.

ID	Recorrido	Demanda diaria
1	Almoloya del Río - Toluca	3,264
2	Fracc. San Dimas y V. del Nevado – Toluca Centro	910
3	La Concepción - Toluca	930
4	La Huerta - Terminal	144
5	**San Lorenzo - Centro**	**9,256**
6	Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapán	2,070
7	Tenango - CRISA	14,596
8	Tenango – Toluca (Terminal)	2,646
9	Terminal – CRISA	1,200
10	Toluca - San Juan Xochiaca	4,030
11	**Toluca - Santiago Xalatlaco**	**13,515**
12	**Toluca - Tenango del Valle (Centro)**	**8,769**
13	Toluca – CRISA	1,364
14	Zaragoza - Centro	4,810
Total		**67, 504**

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

La fase 2 consistirá en incorporar un sistema integrado, es decir, se establecerá el enlace de derroteros para establecer recorridos de distintos tipos de acuerdo a la dinámica de las persona usuarias, de esta forma se generará una ruta con características de una ruta troncal que operará con base en tres de los derroteros existentes sobre el corredor troncal, los cuales son **San Lorenzo - Centro, Toluca - Santiago Xalatlaco y Toluca - Tenango del Valle (Centro)**, los cuales compartirán una programación de servicio de acuerdo al parque vehicular especificado en la Tabla 4, además se optimizará el parque vehicular asignado a las rutas integradas al proyecto del corredor de mediana capacidad (identificadas como “integradas” en la Tabla 3, y se conservarán cuatro derroteros que alimentarán al sistema identificadas en la Tabla 3 como “alimentadoras”. Para esta fase se estima una demanda de 70,503 personas usuarias diarias, con una operación optimizada, la cual se presenta en la Tabla 3.

Tabla 3. Demanda diaria estimada para la fase 2.

ID	Tipo de recorrido	Derrotero	Abordajes día (Pas)
T_01	Troncales	**Tenango - Toluca (Centro)**	13,956
T_02		Tenango - Toluca (Terminal)	5,874
T_03		Mexicaltzingo - Toluca (Terminal)	1,689
I_3		La Huerta - Zaragoza – Metepec	3,455
I_8		Toluca – CRISA	1,363

I_19	Integradas	Metepec - San Juan Xochiaca	3,350
I_22		**Toluca - Santiago Xalatlaco**	13,342
I_76		**San Lorenzo – Centro**	8,581
I_85		CRISA - Tenango del Valle	13,486
A_20	Alimentadora s	La Concepción – Mexicaltzingo	701
A_21		Mexicaltzingo - San Pedro Tlaltizapán	1,853
A_23		Almoloya del Río – Mexicaltzingo	2,736
A_77		Fracc. San Dimas y Valle del Nevado – San Antonio La Isla	117
Total			70,503

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

El estudio realizado por IGEC propone que operar de forma eficiente los derroteros se requiere la optimización en la operación, que implica la reestructuración de los servicios en dos fases, la primera con un mínimo de 179 unidades operativas y 9 unidades de reserva para un total de 188 unidades; mientras que la segunda fase se estima un mínimo de 127 unidades operativas con 15 unidades de reserva, para un total de 142 unidades.

La operación optimizada, considera 127 unidades en operación, cumplirá un dimensionamiento del servicio, como se muestra en la siguiente tabla de datos, para esto se propone una flota de 10.5 metros, de entrada baja, acorde a la normatividad publicada sobre la fabricación de autobuses bajo el nombre ""Norma Técnica de características mínimas para autobuses que presten el servicio público de transporte en el Estado de México", publicada en el Periódico Oficial "Gaceta del Gobierno" el 21 de marzo de 2025.", publicada en el periódico oficial del Gobierno del Estado de México "Gaceta del Gobierno" el 21 de marzo de 2025.

Tabla 4. Parámetros operativos de la fase 2.

Servicio	Volumen de Diseño (Pas/hr)	Tiempo de Ciclo (min)	Int. (min)	Flota operativa (buses)	Flota reserva (buses)
Almoloya Del Río - Toluca	76	217	30	8	1
Crisa - Tenango Del Valle	408	130	5	26	2
Fracc. San Dimas Y Valle Del Nevado – Toluca Centro	54	134	30	5	1
La Concepción - Toluca	25.5	139	30	5	1
La Huerta - Terminal	85	147	30	5	1
San Lorenzo- Centro	**160**	**169**	**15**	**12**	**1**
Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapan	36	173	30	6	1
Terminal - Tenango Del Valle	90	124	30	5	1
Terminal – Crisa	32	131	30	5	1
Toluca - San Juan Xochiaca	78	222	30	8	1
Toluca - Tenango Del Valle (Centro)	**322**	**142**	**7.5**	**19**	**1**
Toluca – Crisa	62	142	30	5	1
Toluca - Santiago Xalatlaco	**135**	**240**	**20**	**12**	**1**
Zaragoza Centro	85	174	30	6	1
Total				**127**	**15**

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Derivado de lo estudios se determinó establecer prioridad en los recorrido señalados (**San Lorenzo - Centro, Toluca - Tenango Del Valle (Centro) y Toluca - Santiago Xalatlaco)** en la Tabla 4 tomando en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Incidencia o sobrepiso con el corredor troncal.
2. Demanda diaria.
3. Volumen de diseño durante la Hora de Máxima.
4. Alta representatividad de la movilidad de la zona.
5. Orígenes y destinos atendidos.
6. Factibilidad para implementar mejoras operativas.
7. Infraestructura existente adecuada para la prestación del servicio.
8. Son recorridos de largo itinerario.

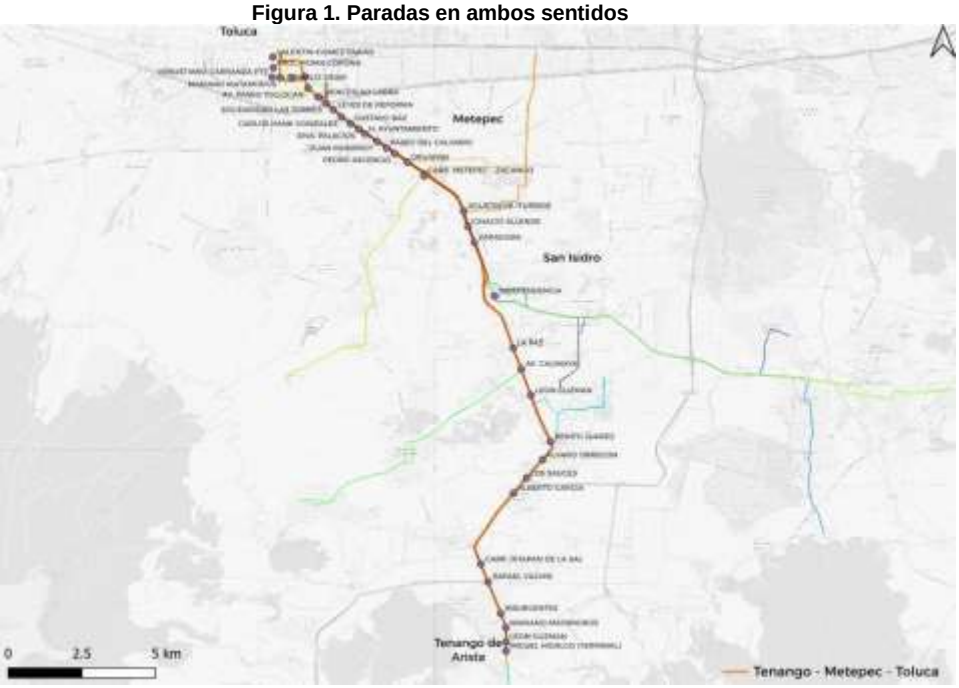
Por lo cual se consideró establecer una prueba piloto desde el 25 de junio de 2025 previo acuerdo. Con la finalidad de verificar los parámetros operativos obtenidos en el estudio de oferta y demanda, verificar datos operativos para realizar ajustes en busca de controlar y regular el servicio.

QUINTO. DE LOS PUNTOS DE ASCENSO Y DESCENSO

De acuerdo con el estudio de ascenso – descenso, se asignaron paradas autorizadas a lo largo del corredor de autobuses, optimizando la calidad y operación del servicio, mismas que son establecidas de acuerdo con el índice de rotación de personas usuarias. Los 14 recorridos autorizados contarán con los siguientes números de paradas (las cuales podrán ajustarse previo análisis de cambios en el comportamiento de la demanda):

Servicio De Transporte Público De Mediana Capacidad En El Corredor "Toluca-Metepec-Tenango" cuenta con 36 paradas en total por ambos sentidos, como se ilustra en la Figura 1.

Figura 1. Paradas en ambos sentidos



Fuente. Elaboración propia con información de estudio realizado por IGEC en 2024

El desglose de paradas se presenta en el Anexo Técnico de la presente Declaratoria.

SEXTO. DE LA PRUEBA PILOTO

Que el día 25 de junio de 2025 se llevó a cabo la firma del Convenio de Colaboración y Participación Provisional para Llevar a Cabo la Prueba Piloto para la Implementación del Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad denominado "Corredor Natural "Toluca-Metepec-Tenango" con al finalidad de analizar la implementación del servicio del corredor de mediana capacidad y validar los datos obtenidos en el estudio de Oferta - Demanda.

En dicha prueba piloto se analizaron los 3 recorridos de mayor factibilidad para la implementación obteniendo los siguientes datos con respecto a la demanda:

Tabla 5. Demanda por derrotero en la prueba piloto

Derrotero	Demanda derrotero (pasajeros)
San Lorenzo - Centro	10,309
Toluca - Tenango del Valle (Centro)	12,439
Toluca - Santiago Xalatlaco	9,950

Fuente. Elaboración propia con base en los resultados de la prueba piloto

Los datos fueron obtenidos con base en el Estudio de Frecuencia de Paso y Ocupación Visual, de dos muestras los días martes y jueves.

Como resultado de esta prueba piloto, se determinó que las características operativas del corredor, que atienden de manera eficiente el servicio, que reducen tiempos de espera y ofrecen un paso de unidades constante, se especifican en la Tabla 6.

Tabla 6. Parámetros operativos derivados de la prueba piloto

Servicio	Volumen de Diseño (Pas/hr)	Tiempo de Ciclo (min)	Int. (min)
San Lorenzo - Centro	483	136	8
Toluca - Tenango Del Valle (Centro)	664	155	6
Toluca - Santiago Xalatlaco	791	180	5

Fuente. Elaboración propia con base en los resultados de la prueba piloto

La diferencia principal entre la información obtenida en el Estudio de Oferta y Demanda, y la Prueba Piloto, radica en mejorar la disponibilidad de parque vehicular en operación, así como menor intervalo de paso entre las unidades, además de que la cobertura planteada para la prueba piloto y la fase implementación inicial es de largo itinerario en un servicio troncal, derivado de lo anterior incrementa el número de unidades.

SÉPTIMO. DE LA FASE DE IMPLEMENTACIÓN INICIAL

Relacionado con los parámetros operativos se estableció el dimensionamiento necesario para la renovación del parque vehícular y correcto funcionamiento del corredor priorizando los recorridos seleccionados como parte de la implementación inicial del sistema integrado.

Tabla 7. Dimensionamiento derivados de la prueba piloto

Servicio	Flota operativa (buses)	Flota reserva (buses)
San Lorenzo - Centro	17	1
Toluca - Tenango Del Valle (Centro)	27	1
Toluca - Santiago Xalatlaco	38	2
Total	**82**	**4**

Fuente. Elaboración propia con base en los resultados de la prueba piloto

OCTAVO. DE LA NORMATIVIDAD

Los vehículos con que se prestará Servicio De Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor “Toluca-Metepec-Tenango” deberán cumplir con las siguientes normas:

1. “Norma Técnica de características mínimas para autobuses que presten el servicio público de transporte en el Estado de México”, publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el 21 de marzo de 2025.
2. “Norma Técnica para la Interoperabilidad de los Sistemas Electrónicos para el Acceso al Transporte Público del Estado de México” publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el 19 de septiembre de 2025.
3. “Norma Técnica por la que se expide la Identidad Gráfica del Sistema de Movilidad Mexiquense "MOVIMEX”. publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el 21 de octubre de 2025.

NOVENO. DEL SISTEMA DE RECAUDO ELECTRÓNICO.

Con base en el artículo 84 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios y de conformidad con la Norma Técnica Para la Interoperabilidad de los Sistemas Electrónicos para el Acceso al Transporte Público del Estado de México, considerando un Sistema Integrado de Recaudo, Control y Gestión de Accesos para la centralización de forma de pago, es importante que el Servicio De Transporte Público De Mediana Capacidad En El Corredor “Toluca-Metepec-Tenango”, cuente con infraestructura mínima de tecnologías de información y comunicaciones para recaudo de la tarifa, basado a una operación de pagos acorde con la integración de los demás sistemas de recaudo electrónico existentes.

En ese sentido, es importante que los vehículos del corredor de mediana capacidad cuenten con las tecnologías y características aprobadas por la Secretaría de Movilidad del Estado de México conforme a la “Norma Técnica Para La Interoperabilidad De Los Sistemas Electrónicos Para El Acceso Al Transporte Público Del Estado De México”.

Para la correcta implementación del Sistema Integrado de Recaudo del Servicio de Transporte Público de Mediana Capacidad en el Corredor “Toluca-Metepec-Tenango”, se integrará equipamiento tecnológico capaz de procesar pagos electrónicos bajo un esquema de fases, garantizando la escalabilidad y compatibilidad con los sistemas de movilidad del Estado de México.

Primera Fase. El equipamiento a instalar permitirá recibir pagos electrónicos mediante tarjetas bancarias y dispositivos móviles a través de tecnología NFC, de acuerdo con los estándares de aceptación EMV vigentes. Esta fase permitirá iniciar la operación del corredor con un método de pago moderno, seguro y universal. Asimismo, considera llevar a cabo una transición con el esquema de pago en efectivo, con el fin de no impactar en su planeación y tiempos de viaje a las personas usuarias en esta incorporación de tecnología.

Segunda Fase. El mismo equipamiento deberá ser escalable y actualizable para validar medios de pago propios del sistema de transporte público del Estado de México, incluyendo la tarjeta de movilidad denominada “Movimex”, así como cualquier otro medio de pago electrónico definido por la Secretaría de Movilidad. Esta actualización garantizará la interoperabilidad con los demás modos de transporte y consolidará el Sistema Integrado de Recaudo.

Para ello, se deberá de hacer una revisión, prueba y evaluación de la tecnología a instalar con el personal designado y facultado de la Secretaría de Movilidad en la materia, así como el acompañamiento técnico correspondiente, con el fin de asegurar que el equipamiento que se instale, información que se genere y seguridad de las transacciones, esté en apego a la Normativa Técnica vigente.

Por otra parte, reconociendo que la integración tecnológica es un factor indispensable para mejorar la calidad del servicio brindado a las personas usuarias, además que permite la trazabilidad de la información generada diariamente, se otorgará un apoyo de hasta $100,000.00 (cien mil pesos 00/100 M.N.) por autobús, destinado a la incorporación de los dispositivos correspondientes a los medios de pago conforme a la “Norma Técnica para la Interoperabilidad de los Sistemas Electrónicos para el Acceso al Transporte Público del Estado de México”.

DÉCIMO. DE LA REGULACIÓN Y SUPERVISIÓN DEL SERVICIO.

La regulación, supervisión y control de la operación del servicio concesionado quedará a cargo de la Dirección General de Zona I y de la Dirección General de Transporte Público Mexiquense, estos de manera enunciativa más no limitativa de acuerdo con lo siguiente y con las atribuciones de su competencia de acuerdo al Manual de Organización de la Secretaría de Movilidad :

Dirección General de Transporte Público Mexiquense:

a) Coordinar, regular y supervisar la operación de los servicios de corredores y zonales de transporte, de transporte público de pasajeros, los centros de transferencia modal, paraderos de autobuses y demás espacios físicos destinados a la infraestructura y equipamiento auxiliar del servicio.
b) Elaborar, actualizar y aplicar las normas técnicas, reglamentos y procedimientos para la operación del transporte público colectivo de mediana y baja capacidad.
c) Realizar inspecciones periódicas a las unidades de transporte y a las terminales, verificando el cumplimiento de las normas y la calidad del servicio.
d) Apoyar en los Programas de inspección periódica y aquellas actividades que fortalezcan la regulación del Transporte Público Colectivo de media y baja capacidad

Dirección General de Movilidad Zona I
a) Realizar supervisiones técnicas durante el desarrollo de proyectos y su implementación, con la finalidad de verificar que se llevan a cabo de conformidad con los proyectos autorizados y la normatividad aplicable en materia de movilidad.
b) Implementar las acciones necesarias para autorizar y ejecutar la práctica de visitas de inspección y verificación, a efecto de supervisar que las y los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte y conexos, cumplan con las disposiciones legales en la materia y obligaciones a su cargo, y para el caso de incumplimiento de estas, verificar la correcta aplicación de las sanciones administrativas.
e) Realizar supervisiones técnicas durante el desarrollo de proyectos y su implementación, con la finalidad de verificar que se llevan a cabo de conformidad con los proyectos autorizados y la normatividad aplicable en materia de movilidad.

El concesionario deberá contar con las instalaciones necesarias para el encierro y mantenimiento de los autobuses con que participará en este nuevo servicio.

Para garantizar la sustentabilidad financiera y operativa del servicio al concesionado, la persona jurídico colectiva que obtenga la concesión para prestar el Servicio De Transporte Público De Mediana Capacidad En El Corredor “Toluca-Metepec-Tenango” deberá realizar las acciones que establezca la Dirección General de Transporte Público Mexiquense de acuerdo con la parte concesionaria, para generar economías de escala y mantener sus costos de operación en niveles de eficiencia, en beneficio del público usuario.

La Dirección General de Transporte Público Mexiquense evaluará los costos de operación y propondrá medidas para hacerlo más eficiente.

DÉCIMO PRIMERO. DE LA CONCESIÓN
Para atender la demanda del transporte público de pasajeros en el Corredor “Toluca-Metepec-Tenango”, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 79 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México, se otorgará la concesión que atienda las necesidades del servicio de transporte público, a las personas jurídico colectivas o personas que resultaron favorecidas con base en los términos de la convocatoria.

DÉCIMO SEGUNDO. DE LOS RESULTADOS DEL CUMPLIMIENTO A LAS BASES DE LA CONVOCATORIA.
Las personas jurídico colectivas que resultaron favorecidas de las bases establecidas en la CONVOCATORIA PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE MEDIANA CAPACIDAD EN EL CORREDOR TOLUCA-METEPEC-TENANGO, publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el pasado 08 de diciembre del 2025 y que obtuvieron la constancia de procedencia son:

1. AUTOTRANSPORTES TOLUCA-CAPULTITLÁN TRIANGULO ROJO, S.A. DE C.V
2. LÍNEA DE TURISMOS TOLUCA – TENANGO, ESTRELLA DE ORO, S.A. DE C.V.
3. AUTOTRANSPORTES PRIMERO DE MAYO, S.A. DE C.V

DÉCIMO TERCERO. DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO
La prestación del servicio de transporte público concesionado, cuya necesidad se declara su existencia, se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, las demás disposiciones que le sean aplicables y en los términos y condiciones que establezca el título concesión que se emita al respecto.

DÉCIMO CUARTO. DE LA OPERACIÓN DEL SERVICIO
Conforme al artículo 148 del Código Penal del Estado de México está prohibida la prestación del servicio de transporte público por unidades sin concesión, permiso o autorización correspondiente, por lo que no podrán prestarlo en los recorridos descritos en el Corredor “Toluca-Metepec-Tenango”.
Quedará prohibida la circulación de los concesionarios individuales de transporte colectivo que actualmente prestan los servicios en los recorridos descritos y que no acrediten la titularidad de la concesión o que mediante la garantía de audiencia de fecha 15 de diciembre de 2025 no manifestaron interés para integrarse al servicio de transporte público de mediana capacidad en el Corredor “Toluca-Metepec-Tenango”, no resultando favorecidos conforme al artículo DÉCIMO SEGUNDO del presente instrumento.

DÉCIMO QUINTO. DE LA SUSTITUCIÓN DE LAS UNIDADES Las personas jurídico colectivas que resultaron favorecidas en el proceso de convocatoria deberán llevar a cabo el procedimiento de sustitución de las unidades con las que actualmente prestan el servicio público de transporte de pasajeros, de conformidad con lo establecido en los Lineamientos que se agregan a la presente Declaratoria como **ANEXO II**

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese la presente Declaratoria en el Periódico Oficial, “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

SEGUNDO. Esta Declaratoria entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial, “Gaceta del Gobierno” del Estado de México.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad determinará en su caso la modificación de derroteros alimentadores al corredor de mediana capacidad, en tanto no se implementen nuevos corredores, se continuará prestando el servicio en las condiciones vigentes, hasta antes de la entrada en vigor de la presente Declaratoria.

Dado en la Ciudad de Toluca de Lerdo, Estado de México a los 16 días del mes de diciembre de dos mil veinticinco.

MTRO. DANIEL ANDRÉS SIBAJA GONZÁLEZ, SECRETARIO DE MOVILIDAD.- RÚBRICA.

ANEXO I: ANEXO TÉCNICO QUE CONTIENE LOS RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS DE OFERTA Y DEMANDA

INTRODUCCIÓN
OBJETIVO GENERAL:
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:
METODOLOGÍA
CAPÍTULO 1 DE LOS ESTUDIOS.
Estudio de Frecuencia de Paso y Ocupación (FOV).
Estudio de Ascensos y Descensos.
Dimensionamiento
CAPÍTULO 2. DE LOS SERVICIOS
CAPÍTULO 3. PARADAS PROPUESTAS

INTRODUCCIÓN

Uno de los objetivos de la Secretaría de Movilidad es que las personas usuarias puedan realizar sus viajes en transporte público de manera segura, eficiente y cómoda, por tanto, es necesario hacer una revisión a la operación de los servicios de transporte público de la ciudad y evaluar las condiciones en las que los concesionarios de las rutas prestan el servicio, a fin de que este pueda ser mejorado a partir de propuestas que sustentan el reemplazo de flota obsoleta y eficientes los trayectos de las rutas.

El Estudio de Demanda tiene como finalidad caracterizar la oferta y demanda de las rutas del Servicio De Transporte Público De Mediana Capacidad En El Corredor “Toluca-Metepec-Tenango” un conjunto de rutas que atiende la zona de centro del Valle de Toluca, y que a través de diferentes ramales permite la conexión de sus habitantes con la periferia del Valle de Toluca.

OBJETIVO GENERAL:

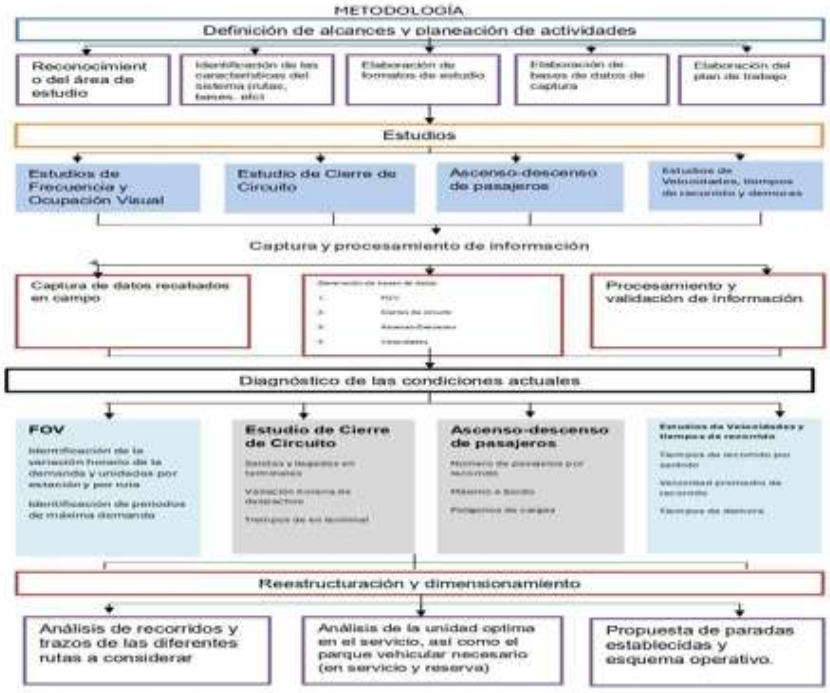
Determinar la necesidad de un servicio de transporte público de pasajeros bajo el esquema de operación de sistema de corredores de mediana capacidad, así como especificar las características y requerimientos que debe cubrir este servicio para atender adecuadamente las necesidades de movilidad de manera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

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Establecer la demanda captada por los diferentes servicios que componen el sistema.
- Establecer parámetros de dimensionamiento para los diferentes servicios que componen el sistema.
- Establecer el dimensionamiento de flota requerida para la transformación del servicio

METODOLOGÍA

Figura 2. Metodología de estudios de demanda



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 1 DE LOS ESTUDIOS.

Los estudios de demanda ayudarán a determinar el volumen de personas usuarias, la frecuencia de paso de las unidades, así como los intervalos mínimos, el nivel de ocupación y los puntos con mayor carga. Para ello se realizó un análisis en ambos sentidos de la circulación del recorrido para determinar las cargas horarias en cada sentido.

Estudio de Frecuencia de Paso y Ocupación (FOV).

El estudio de frecuencia de paso y ocupación visual se desarrolló en 3 puntos o estaciones, distribuidas de la siguiente manera:

- **Estación 1:** Boulevard José María Pino Suárez y esquina Boulevard Solidaridad Las Torres.
- **Estación 2:** Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera Metepec –Zacango.
- **Estación 3:** Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera a Chapultepec

Figura 3. Puntos de análisis de estudio de Frecuencia de paso y Ocupación (FOV)

Fuente: Estudio realizado por IGECen 2024

Número de unidades que pasan por hora en HMD

La mayor frecuencia de unidades se observó en la estación 1 correspondiente a Boulevard José María Pino Suárez y esquina Boulevard Solidaridad Las Torres. en su sentido Periferia Centro.

Tabla 8. Número de unidades que pasan por las estaciones en la HDMD.

Estación	Unidades /hr
Estación 1 C-P	42
Estación 1 P-C	51
Estación 2 C-P	37
Estación 2 P-C	48
Estación 3 C-P	21
Estación 3 P-C	46

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Nivel de ocupación de las unidades en HMD

La mayor ocupación se observó en la estación 3 correspondiente a Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera a Chapultepec en el sentido de Centro a Periferia.

Tabla 9. Porcentaje de ocupación por estación en la HDMD.

Estación	Ocupación
Estación 1 C-P	53.9%
Estación 1 P-C	48.3%
Estación 2 C-P	76.7%
Estación 2 P-C	86.2%
Estación 3 C-P	98.9%
Estación 3 P-C	98.6%

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Demanda horaria EN HMD

Tabla 10. Número de pasajeros por estación en la HDMD.

El mayor volumen de pasajeros se observó en la estación 2 correspondiente a Carretera Toluca – Tenango de Arista cruce carretera Metepec –Zacango en el sentido Periferia a Centro con un volumen de 1,655 pasajeros por hora.

Estación	Ocupación (pax/hr)
Estación 1 C-P	905
Estación 1 P-C	985
Estación 2 C-P	1135
Estación 2 P-C	1655
Estación 3 C-P	1030
Estación 3 P-C	1815

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Intervalo de paso de las unidades en HMD

En la estación 3 se observó el intervalo de paso más corto con 0.7 minutos en el sentido Centro - Periferia.

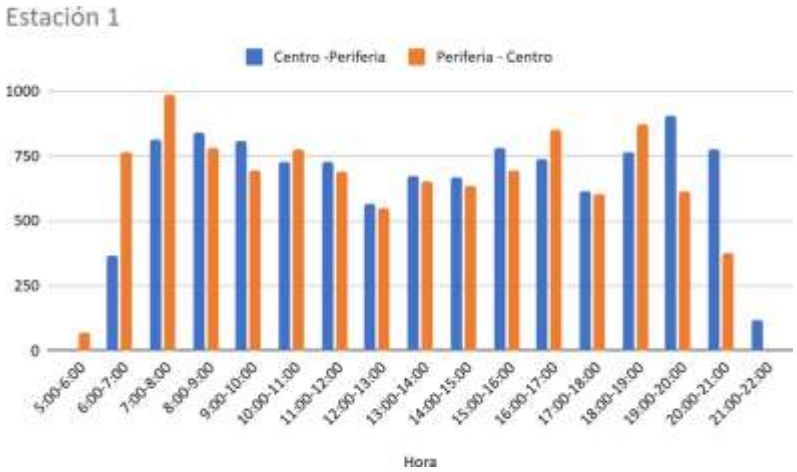
Tabla 11. Intervalo observado por estación.

Estación	Intervalo (min)
Estación 1 C-P	1.43
Estación 1 P-C	1.2
Estación 2 C-P	1.6
Estación 2 P-C	1.3
Estación 3 C-P	0.7
Estación 3 P-C	2.86

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

En la estación 1 del sentido Centro - Periferia se registró un volumen de 905 pasajeros en la hora de máxima demanda de 19:00 a 20:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 53.9% y una frecuencia de 42 vehículos por hora. Para el sentido Periferia - Centro se registró un volumen de 985 pasajeros en la hora de máxima demanda de 7:00 a 8:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 48.3% y una frecuencia de 51 unidades por hora.

Figura 4. Análisis de demanda en la estación 1 del FOV.

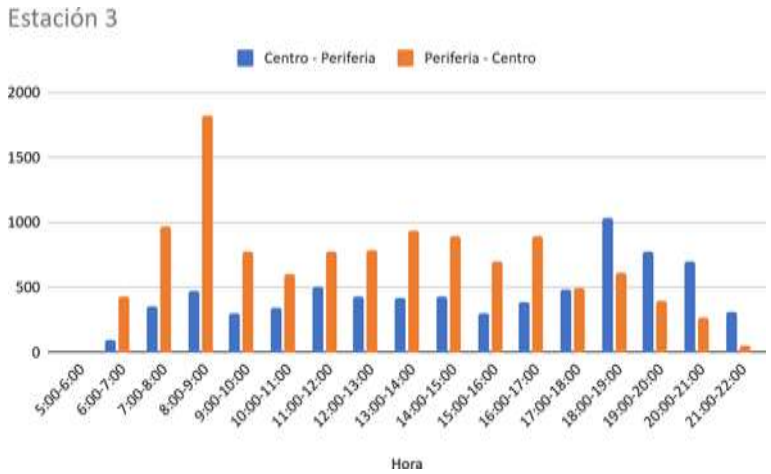


Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

En la estación 2 del sentido Centro - Periferia se registró un volumen 1,135 pasajeros en la hora de máxima demanda de 19:00 a 20:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 76.7% y una frecuencia de 37 vehículos por hora. Para el sentido Periferia - Centro se registró un volumen de 1,655 pasajeros en la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 86.2% y una frecuencia de 48 unidades por hora.

En la estación 3 del sentido Centro - Periferia se registró un volumen de 1,030 pasajeros en la hora de máxima demanda de 18:00 a 19:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 122.6% y una frecuencia de 21 vehículos por hora. Para el sentido Periferia - Centro se registró un volumen de 1,815 pasajeros en la hora de máxima demanda de 8:00 a 9:00 hrs con un porcentaje de ocupación de 98.6% y una frecuencia de 46 unidades por hora.

Figura 5. Análisis de demanda en la estación 3 del FOV.



Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Estudio de Ascensos y Descensos.

El estudio de ascensos y descensos de personas usuarias a bordo se realiza con el objetivo de cuantificar el número de personas que suben y bajan del autobús a lo largo del recorrido en un periodo de tiempo determinado.

Con este estudio se puede conocer el número de personas usuarias que transporta el derrotero por viaje, los principales puntos de ascenso y descenso de las personas usuarias, la rotación de la demanda, las cargas de personas usuarias en los diferentes tramos del derrotero analizado, los tramos de máxima demanda, y parámetros como el índice de pasajeros por kilómetro (IPK).

Para ello se realizaron 3 recorridos de manera simultánea en cada uno de los extremos de los derroteros en cada uno de los 3 periodos del día, pico mañana, valle y pico tarde. Las horas que corresponden a cada uno de los periodos fueron extraídas del perfil horario obtenido en el estudio de frecuencia de paso y ocupación visual.

Los estudios se realizaron únicamente para los servicios significativos, Estos son aquellos servicios que comparten al menos el 80% de su recorrido con el corredor, tienen el mismo origen y destino, así como también son afectados directamente en su captación de demanda. Por lo que no se consideraron las rutas que no cumplan con alguna de estas características.

Tabla 12. Datos de ascensos y descensos Crisa - Tenango de Valle

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	21.41	22.64
Tiempo de parada (min)	0:13:01	0:12:28
Tiempo de recorrido (min)	0:28:47	0:33:59
Tiempo total de viaje (min)	0:41:48	0:46:27
Total de ascensos (pas)	68	63
Ocupación Máx. (pas / veh)	26	51
Captación por Km (pas/Km)	3	3
Velocidad de Operación (Km/h)	30.74	29.24
Velocidad Comercial (Km/h)	29.95	29.95
Índice de Rotación	1.7	1.58
Suma Pas-km	350	557
IPK	3.18	2.78

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 6. Polígono de carga de ascensos y descensos Crisa - Tenango de Valle

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 13. Datos de ascensos y descensos San Lorenzo - Centro

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	11.87	18.13
Tiempo de parada (min)	0:13:25	0:16:22
Tiempo de recorrido (min)	0:32:24	0:50:06
Tiempo total de viaje (min)	0:45:49	1:06:28
Total de ascensos (pas)	32	49
Ocupación Máx. (pas / veh)	20	29
Captación por Km (pas/Km)	3	3
Velocidad de Operación (Km/h)	15.54	16.36
Velocidad Comercial (Km/h)	16.03	16.03
Índice de Rotación	0.8	1.23
Distancia promedio recorrida por usuario	4.28	5.78
Suma Pas-km	137	283
IPK	2.7	2.7

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 7. Polígono de carga de ascensos y descensos San Lorenzo - Centro

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 14. Datos de ascensos y descensos Almoloya del Río - Toluca

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	25.03	29.32
Tiempo de parada (min)	0:23:29	0:32:41
Tiempo de recorrido (min)	0:59:28	0:53:50
Tiempo total de viaje (min)	1:22:58	1:26:31
Total de ascensos (pas)	19	24
Ocupación Máx. (pas / veh)	12	17
Captación por Km (pas/Km)	1	1
Velocidad de Operación (Km/h)	18.1	20.33
Velocidad Comercial (Km/h)	19.24	19.24
Índice de Rotación	0.48	0.6
Distancia promedio recorrida por usuario	11	15.83
Suma Pas-km	209	380
IPK	0.76	0.82

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 8. Polígono de carga de ascensos y descensos Almoloya del Río - Toluca

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 15. Datos de ascensos y descensos Toluca - Santiago Xalatlaco

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	30.63	30.9
Tiempo de parada (min)	0:40:11	0:46:24
Tiempo de recorrido (min)	1:01:32	0:48:49
Tiempo total de viaje (min)	1:41:43	1:35:13
Total de ascensos (pas)	36	54
Ocupación Máx. (pas / veh)	15	31
Captación por Km (pas/Km)	1	2
Velocidad de Operación (Km/h)	18.07	19.47
Velocidad Comercial (Km/h)	18.75	18.75
Índice de Rotación	0.9	1.35
Distancia promedio recorrida por usuario	9.17	9.78
Suma Pas-km	330	528
IPK	1.18	1.75

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 9. Polígono de carga de ascensos y descensos Toluca - Santiago Xalatlaco

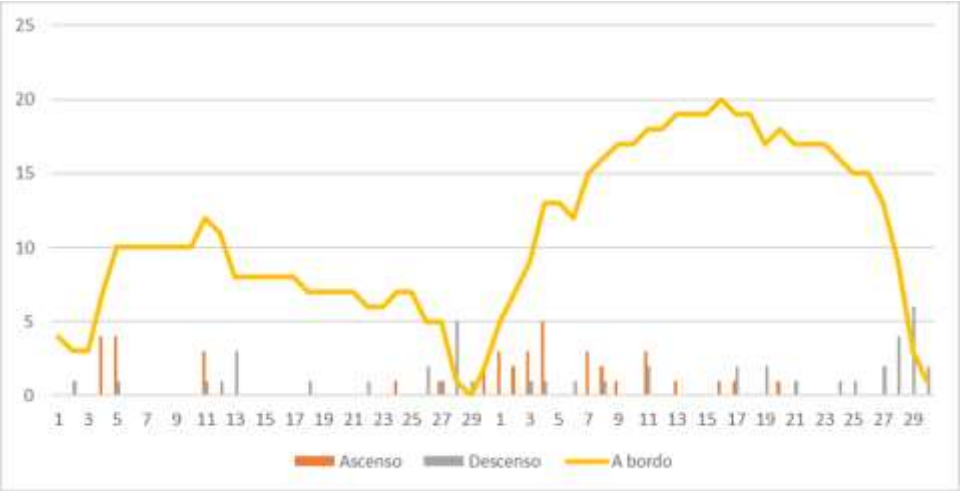
Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 16. Datos de ascensos y descensos Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapan

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	21.61	27.49
Tiempo de parada (min)	0:22:50	0:29:43
Tiempo de recorrido (min)	0:43:12	0:40:31
Tiempo total de viaje (min)	1:06:02	1:10:14
Total de ascensos (pas)	17	28
Ocupación Máx. (pas / veh)	12	20
Captación por Km (pas/Km)	1	1
Velocidad de Operación (Km/h)	19.64	23.49
Velocidad Comercial (Km/h)	21.62	21.62
Índice de Rotación	0.43	0.7
Distancia promedio recorrida por usuario	0	0
Suma Pas-km	142	413
IPK	0.79	1.02

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 10. Polígono de carga de ascensos y descensos Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapan



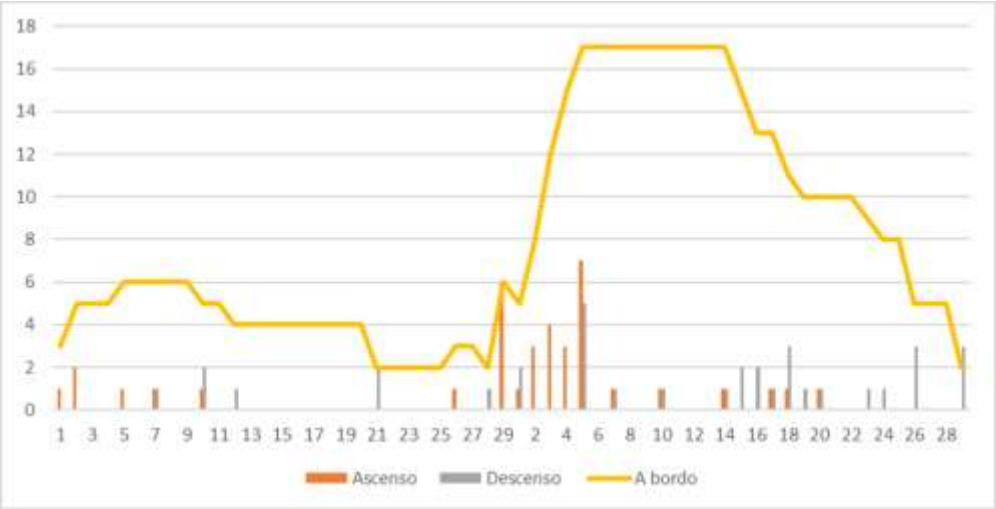
Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 17. Datos de ascensos y descensos La Concepción - Toluca

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	16.14	16.50
Tiempo de parada (min)	0:11:48	0:16:47
Tiempo de recorrido (min)	0:50:10	0:39:54
Tiempo total de viaje (min)	1:01:58	0:56:41
Total de ascensos (pas)	9	30
Ocupación Máx. (pas / veh)	6	17
Captación por Km (pas/Km)	1	2
Velocidad de Operación (Km/h)	15.63	17.46
Velocidad Comercial (Km/h)	16.50	16.50
Índice de Rotación	0.23	0.75
Distancia promedio recorrida por usuario	6.78	6.97
Suma Pas-km	61	209
IPK	0.56	1.82

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 11. Polígono de carga de ascensos y descensos La Concepción - Toluca



Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 18. Datos de ascensos y descensos Toluca - San Juan Xochiaca

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	19.25	26.78
Tiempo de parada (min)	0:08:04	0:14:10
Tiempo de recorrido (min)	0:30:04	0:44:12
Tiempo total de viaje (min)	0:38:08	0:58:22
Total de ascensos (pas)	19	43
Ocupación Máx. (pas / veh)	15	26
Captación por Km (pas/Km)	1	2
Velocidad de Operación (Km/h)	30.29	27.53
Velocidad Comercial (Km/h)	28.62	28.62
Índice de Rotación	0.48	1.08
Distancia promedio recorrida por usuario	14.26	11.33
Suma Pas-km	271	487
IPK	0.99	1.61

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 12. Polígono de carga de ascensos y descensos Toluca - San Juan Xochiaca

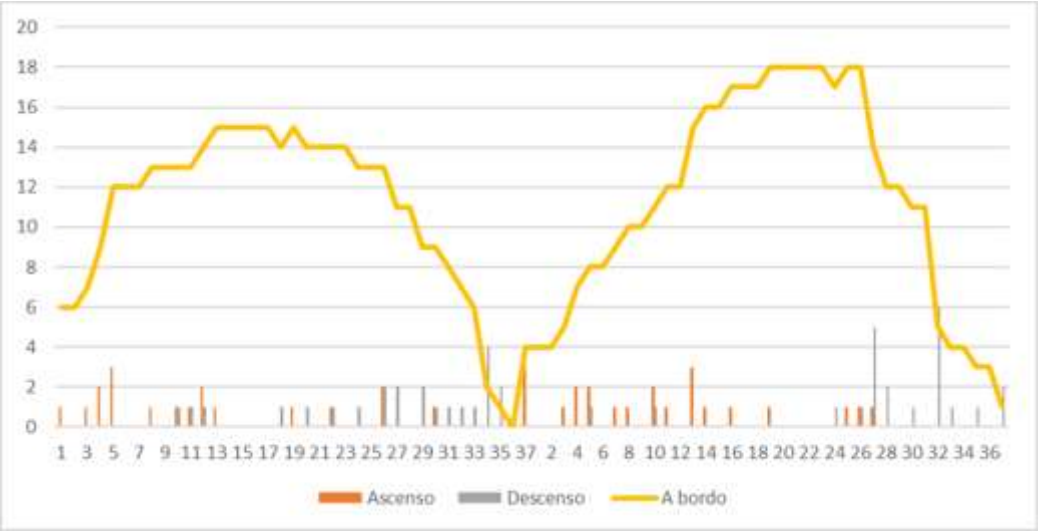
Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 19. Datos de ascensos y descensos Terminal - Tenango de Valle

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	23.93	23.60
Tiempo de parada (min)	0:21:11	0:17:36
Tiempo de recorrido (min)	0:27:52	0:31:12
Tiempo total de viaje (min)	0:49:03	0:48:48
Total de ascensos (pas)	23	23
Ocupación Máx. (pas / veh)	15	18
Captación por Km (pas/Km)	1	1
Velocidad de Operación (Km/h)	29.27	29.02
Velocidad Comercial (Km/h)	29.15	29.15
Índice de Rotación	0.58	0.58
Distancia promedio recorrida por usuario	11.96	12.65
Suma Pas-km	275	291
IPK	0.96	0.97

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 13. Polígono de carga de ascensos y descensos Terminal - Tenango de Valle



Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Tabla 20. Datos de ascensos y descensos Zaragoza – Centro

Sentido	CP	PC
Longitud (km)	24.38	25.54
Tiempo de parada (min)	0:25:22	0:26:50
Tiempo de recorrido (min)	0:31:41	0:39:49
Tiempo total de viaje (min)	0:57:03	1:06:39
Total de ascensos (pas)	24	24
Ocupación Máx. (pas / veh)	17	14
Captación por Km (pas/Km)	1	1
Velocidad de Operación (Km/h)	25.64	22.99
Velocidad Comercial (Km/h)	24.21	24.21
Índice de Rotación	0.60	0.60
Distancia promedio recorrida por usuario	9.17	9.08
Suma Pas-km	220	218
IPK	0.98	0.94

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Figura 14. Polígono de carga de ascensos y descensos Zaragoza - Centro

Fuente: Estudio realizado por IGEC en 2024

Dimensionamiento

Para establecer el dimensionamiento se tomaron en cuenta los parámetros obtenidos en los estudios de demanda, así como los siguientes criterios:

- Tipo de vehículo: Autobús de 8m con capacidad promedio de 50 pasajeros.
- Tiempo de espera en terminales:
  - 5 min para tiempos de recorrido menores o iguales a 60 minutos.
  - 10 min para tiempos de recorrido mayores a 60 minutos y menores iguales a 180 minutos.
  - 15 min para tiempos de recorrido mayores a 180 minutos.
- Factor de ocupación al 90%.
- Vehículos de reserva y mantenimiento 5% de la flota requerida.
- Intervalos mínimo y máximo de 5 y 30 minutos respectivamente para mantener la calidad del servicio.

Tabla 21. Dimensionamiento del servicio

Servicio	Volumen de Diseño (Pas/hr)	Tiempo de Ciclo (min)	Int. (min)	Flota operativa (buses)	Flota reserva (buses)
Almoloya Del Río - Toluca	76	217	30	8	1
Crisa - Tenango Del Valle	408	130	5	26	2
Fracc. San Dimas Y Valle Del Nevado – Toluca Centro	54	134	30	5	1
La Concepción - Toluca	25.5	139	30	5	1
La Huerta - Terminal	85	147	30	5	1
San Lorenzo - Centro	160	169	15	12	1
Santiago Tianguistenco - San Pedro Tlaltizapan	36	173	30	6	1
Terminal - Tenango Del Valle	90	124	30	5	1
Terminal – Crisa	32	131	30	5	1
Toluca - San Juan Xochiaca	78	222	30	8	1
Toluca - Tenango Del Valle (Centro)	322	142	7.5	19	1
Toluca – Crisa	62	142	30	5	1
Toluca - Santiago Xalatlaco	135	240	20	12	1
Zaragoza Centro	85	174	30	6	1
Total				**127**	**15**

CAPÍTULO 2. DE LOS SERVICIOS

A continuación, serán descritos los recorridos correspondientes al sistema integrado y alimentador del corredor, tales como se muestran en la figura 15.

Figura 15. Recorrido de los servicios

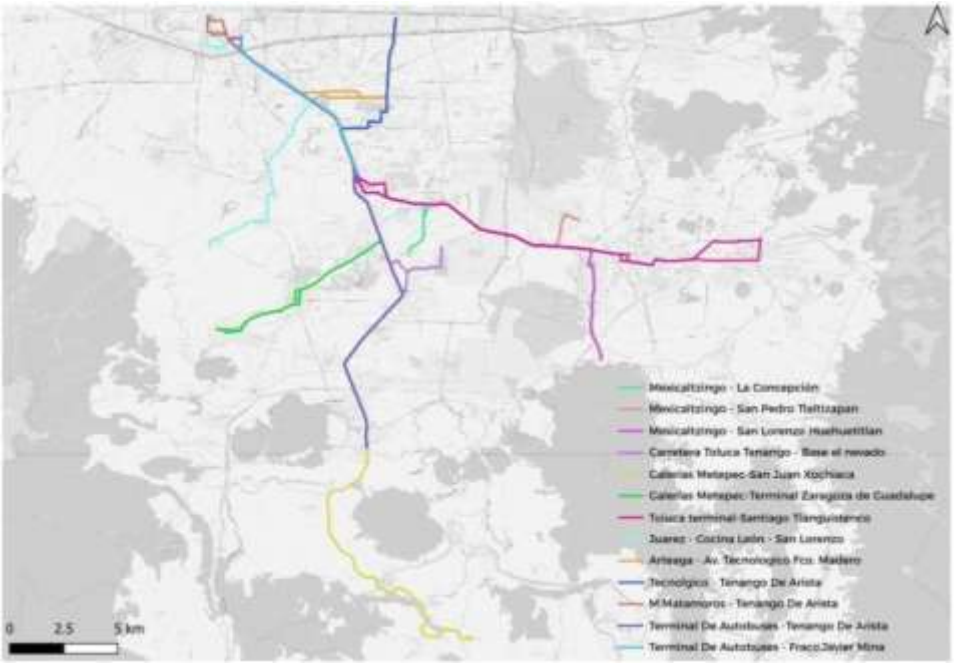


Tabla 22. Recorrido Mexicaltzingo - La Concepción

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula Sobre**	**Movimiento**	**Circula Sobre**
Inicia	Base Mexicaltzingo	Inicia	Base La Concepción
Continúa	Calle Juárez	Continua	Calle Benito Juarez
Izquierda	Av. Narciso Mendoza	Derecha	A San Bartolo Tlaltelulco
Incorpora	Toluca-Santiago De Galeana	Incorpora	Calle Constituyentes
Continúa	Oyameles	Continua	Luis Donaldo Colosio
Continúa	Av. De La Libertad	Derecha	Vicente Guerrero
Derecha	Calle Independencia	Izquierda	Vicente Guerrero
Continúa	Luis Donaldo Colosio	Derecho	Jose Maria Morelos
Continúa	Calle Constituyentes	Izquierda	Francisco Javier Mina
Continúa	Calle San Bartolo Tlatelolco	Izquierda	Av. Libertad
Izquierda	Calle Benito Juárez	Continua	Av Oyameles
		Derecha	Prisciliano Diaz Gonzalez
		Izquierda	Calle Insurgentes
		Derecha	Av. Vicente Guerrero
		Derecha	Av. Juarez
		Terminal	Base Mexicaltzingo

Tabla 23. Recorrido Mexicaltzingo - San Pedro Tlaltizapan

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula Sobre**	**Movimiento**	**Circula Sobre**
Inicia	Base Mexicaltzingo	Inicia	Base San Pedro Tlaltizapan
Continua	Toluca Tenango De Arista	Continua	Independencia
Continua	Av. Juarez	Izquierda	Av. Juarez
Continua	Toluca Tenango	Continua	2 De Marzo
Izquierda	Av, Narciso Mendoza	Derecha	Carretera De Chapultepec
Derecha	Carretera Toluca Santiago	Continua	Av. Libertad
Continua	Oyameles	Continua	Av. Oyameles
Continua	Av. Libertad	Continua	Carret. Santiago A Toluca
Continua	Av. Libertad	Izquierda	Av, Narciso Mendoza
Continua	Carretera De Chapultepec	Derecha	Carretera Toluca Tenango
Izquierda	Calle 2 De Marzo	Continua	Av, Juarez
Continua	Av. Juarez	Continua	Fco. Javier Mina
Derecha	Independencia	Base	Mexicaltzingo
Base	San Pedro Tlaltizapan		

Tabla 24. Recorrido Mexicaltzingo - San Lorenzo Huehuetitlan

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula Sobre**	**Movimiento**	**Circula Sobre**
Inicia	Base Mexicaltzingo	Inicia	Base San Lorenzo Huehuetitlan
Continua	Carretera Tenango	Continua	Profr. Carlos Hank Gonzalez
Continua	Av. Juarez	Continua	Av. Dr. Gustavo Baz Prada
Continua	Carretera Tenango	Izquierda	Av. Dr. Gustavo Baz Prada
Izquierda	Av. Narcizo Mendoza	Derecha	Av. Dr. Gustavo Baz Prada
Derecha	Toluca Santiago	Izquierda	Av. Libertad
Continua	Oyameles	Continua	Carretera De Chapultepec
Continua	Av. Libertad	Continua	Av. Libertad
Continua	Av. Libertad	Continua	Oyameles
Continua	Carretera De Chapultepec	Derecha	Prisciliano Diaz Gonzalez
Derecha	Av. Dr. Gustavo Baz Prada	Izquierda	Calle Insurgentes
Izquierda	Av. Dr. Gustavo Baz Prada	Derecha	Av. Vicente Guerrero
Continua	Profr. Carlos Hank Gonzalez	Derecha	Av. Juarez
Base	San Lorenzo Huehuetitlan	Continua	Fco. Javier Mina
		Base	Mexicaltzingo

Tabla 25. Recorrido Carretera Toluca Tenango - Base El Nevado

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula Sobre**	**Movimiento**	**Circula Sobre**
Inicia	Carretera Toluca Tenango	Inicia	Base Nevado
Continua	Av. Benito Juarez	Continua	Blvd. Valle Del Nevado
Izquierda	Calle Vicente Villada	Izquierda	Av. San Dimas
Derecha	Av. San Dimas	Continua	Av. San Dimas
Continua	Av. San Dimas	Derecha	San Sebastian Telllez
Izquierda	Blvd. Valle Del Nevado	Continua	San Sebastian Telllez
Base	Nevado	Izquierda	San Sebastian Telllez
		Izquierda	San Sebastian Telllez
		Derecha	San Sebastian Telllez
		Derecha	Carretera Tenango - Toluca
		Base	Carretera Tenango - Toluca Base En Calle Prolongacion Cuauhtemoc

Tabla 26. Recorrido Tecnológico - Tenango De Arista

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula sobre**	**Movimiento**	**Circula sobre**
Inicia	Av.Tecnologico	Inicia	Base - Talleres linea TEO
Continua	Av.Codagen	Continua	Blvd. Narciso Bassols
Izquierda	Toluca - Tenango De Arista	Continua	Tenango De Arista
Continua	Toluca - Tenango De Arista	Derecha	Av.Codagen
Continua	Blvd. Narciso Bassols	Continua	Av.Tecnologico
Finaliza	Base - Talleres linea TEO	Finaliza	Base - Tecnologico

Tabla 27. Recorrido M.Matamoros - Tenango De Arista

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	**Circula sobre**	**Movimiento**	**Circula sobre**
Inicia	Mariano Matamoros	Inicia	Base - Talleres linea TEO
Derecha	Instituto Literario	Continua	Blvd. Narciso Bassols
Derecha	Ignacio Allende	Continua	Tenango De Arista
Izquierda	Juan Alvares	Continua	José Maria Pino Suáres
Derecha	José Maria Pino Suáres	Izquierda	Frac.Del Paso Castañeda
Continua	Toluca - Tenango De Arista	Izquierda	Heriberto Henriquez
Continua	Tenango De Arista	Derecha	Juan Fernandez Abarrán
Continua	Blvr. Narciso Bassols	Derecha	C.Juan Aldama
Finaliza	Base - Talleres linea TEO	Izquierda	Venustiano Carranza
		Derecha	Mariano Matamoros
		Base	Mariano Matamoros y Literario

Tabla 28. Recorrido Terminal De Autobuses -Tenango De Arista

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula sobre	Movimiento	Circula sobre
Inicia	Isidro Fabela	Inicia	Base - Talleres linea TEO
Derecha	wenceslao Labra	Continua	Blvd. Narciso Bassols
Izquierda	José Maria Pino Suárez	Continua	Tenango De Arista - Toluca
Continua	Toluca - Metepec	Continua	Metepec - Toluca
Continua	Toluca - Tenango De Arista	Continua	José Maria Pino Suárez
Continua	Blvr. Narciso Bassols	Derecha	Isidro Fabela
Finaliza	Base - Talleres linea TEO	Finaliza	Base Isidro Fabela - Diana Laura

Tabla 29. Recorrido Terminal De Autobuses - Fraco.Javier Mina

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula sobre	Movimiento	Circula sobre
Inicia	Isidro Fabela - Diana Laura	Inicia	Fraco Javier Mina
Derecha	Wenceslao Labra	Continua	Tenango De Arista - Toluca
Izquierda	José Maria Pino Suárez	Continua	Metepec - Toluca
Continua	Toluca - Metepec	Continua	José Maria Pino Suárez
Continua	Toluca - Tenango De Arista	Derecha	Isidro Fabela
Continua	Fraco. Javier Mina Lateral	Finaliza	Base Isidro Fabela - Diana Laura
Finaliza	Base - Fraco. Javier Mina		

Tabla 30. Recorrido Arteaga- Av. Tecnológico Fco, Madero

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula Sobre	Inicia	Fco. Madero
Inicia	Jose Ma.Arteaga	Continua	Av. Tecnologico
Derecha	I. Literario	Derecha	Av. Estado De México
Derecha	Allende	Derecha	Paseo San Isidro
Izquierda	Juan Alvarez	Derecha	Av. Tenango De Arista - Toluca
Derecha	Jose Ma. Pino Suarez	Continua	Av. Jose Ma. Pinosuarez
Continua	Toluca - Tenango	Izquierda	V.. Carranza
Izquierda	Av- Estado De México	Derecha	Matamoros
Izquierda	Av. Tecnologico	Derecha	Instituto Literario
Retorno	Av. Tecnologico		
Termina	Fco. Madero		

Tabla 31. Recorrido Juarez- Cocina Leon - San Lorenzo

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula Sobre	Movimiento	Circula Sobre
Inicia	Juarez	Inicia	Hidalgo
Izquierda	Juan Fernandez Albarran	Derecha	San Lorenzo Cuautenco
Derecha	Altamirano	Continua	V. Guerrero
Izquierda	Emiliano Zapata	Izquierda	Allende Sur
Derecha	Heriberto Enriques	Derecha	A. Lopez Mateos
Izquierda	Tollocan	Izquierda	Miguel Hidalgo
Derecha	Pino Suarez	Derecha	Dr. Eucario Lopez
Continua	Carretera Tenango Toluca	Derecha	Del Arenal
Derecha	Carretera Metepec Zacango	Izquierda	5 De Mayo
Derecha	Metepec Zacango	Derecha	Carr. Metepec Zacango
Continua	Av. 5 De Mayo	Izquierda	Tenango De Arista - Toluca
Derecha	Del Arenal	Izquierda	Paseo Tollocan
Izquierda	Av.Eucario Lopez	Derecha	Matamoros
Izquierda	Av. Miguel Hidalgo	Izquierda	I. Literario
Derecha	Av. Adolfo Lopez Mateos	Izquierda	I. Literario
Izquierda	Allende Sur		
Derecha	Vicente Guerrero		
Continua	San Lorenzo Cuautenco		
Izquierda	Hidalgo		

Tabla 32. Recorrido Galerías Metepec - San Juan Xochiaca

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula sobre	Movimiento	Circula sobre
Inicia	Base Blrvd Metepec	Inicia	Calle Niños Héroes
Continúa	Toluca-Tenango de Arista	Derecha	Calle 5 de mayo
Derecha	Toluca-Tenango de Arista	Izquierda	Miguel Hidalgo
Continúa	Blvrd Narciso Bassols	Continúa	Miguel Hidalgo
Izquierda	Blvrd Narciso Bassols	Continúa	Calle La Joya
Izquierda	Manzana 009	Derecha	Manzana 009
Izquierda	Calle La Joya	Incorporación	Blvrd Narciso Bassols
Derecha	Miguel Hidalgo	Continúa	Tenango de Arista-Toluca
Derecha	Calle 5 de mayo	Continúa	Francisco Javier Mina
Izquierda	Calle Niños Héroes	Continúa	Blvrd José María Pino Suárez
Finaliza	Parroquia San Juan Bautista Xochiaca	Continúa	Blvrd Toluca-Metepec
		Continúa	Blvrd José María Pino Suárez
		Finalza	Galerías Metepec

Tabla 33. Recorrido Toluca Terminal -Santiago Tianguistenco

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula sobre	Movimiento	Circula sobre
Inicia	Calle Dr. Gustavo Baz	Inicia	Av. 16 de septiembre
Derecha	Blvd Isidro Fabela	Derecha	Av. Independencia Pte.
Derecha	Wenceslao Labra	Incorporación	Blvd. Isabel de Moctezuma
Izquierda	Toluca-Tenango de Arista	Izquierda	Don Catarino González Benítez
Izquierda	Blvrd Narciso Bassols	Derecha	Antonio Barbosa
Continúa	Francisco Javier Mina	Izquierda	Hermenegildo Galeana
Incorporación	Juárez	Continúa	Av. Libertad
Continúa	Toluca-Tenango	Continúa	Carretera de Chapultepec
Derecha	Av. Narciso Mendoza	Continúa	Av. Libertad
Derecha	Toluca-Santiago de Galeana	Continúa	Oyameles
Continúa	Oyameles	Derecha	Prisciliano Díaz González
Continúa	Av. Libertad	Izquierda	Insurgentes Ote.
Continúa	Carretera de Chapultepec	Incorporación	Juárez
Continúa	Av. Libertad	Continúa	Francisco Javier Mina
Continúa	Margarita García Luna	Continúa	Tenango de Arista-Toluca
Continúa	Av. Hermenegildo Galeana	Incorporación	Blvd. Toluca-Metepec
Derecha	Av. Francisco Javier Mina	Continúa	Tenango de Arista-Toluca
Derecha	Don Catarino González Benítez	Continúa	Blvd. José María Pino Suárez
Continúa	Don Catarino González Benítez	Derecha	Av. Paseo Tollocan
Derecha	Av. José María Morelos y Pavón	Derecha	Dr. Gustavo Baz
Continúa	Blvd. Isabel de Moctezuma	Finaliza	Terminal Toluca
Izquierda	Carretera Santiago-La Marquesa		
Derecha	Av. Ejército del Trabajo		
Izquierda	Francisco I. Madero		
Derecha	Av. Independencia		
Continúa	Av. Ignacio Zaragoza		
Finaliza	Santiago Tianguistenco		

Tabla 34. Recorrido Galerías Metepec-Terminal Zaragoza de Guadalupe

Sentido	Centro - Periferia	Sentido	Periferia - Centro
Movimiento	Circula sobre	Movimiento	Circula sobre
Inicia	Base Blvd Metepec	Inicia	Nicolás Navarro
Continúa	Toluca-Tenango de Arista	Derecha	Morelos Pte.
Continúa	Francisco Javier Mina	Izquierda	Independencia
Continúa	Toluca-Tenango de Arista	Izquierda	Ignacio Zaragoza
Derecha	Av. Calimaya	Incorporación	5 de mayo
Continúa	Dr. Javier Ibarra	Continúa	Carretera de Zaragoza de Guadalupe
Izquierda	Av. Lic. Benito Juárez	Continúa	Calle Prolongación Independencia Ote.
Derecha	Calle Prolongación Independencia Ote.	Derecha	Calle Prolongación Independencia Ote.
Izquierda	Calle Prolongación Independencia Ote.	Continúa	Av. Independencia
Continúa	Carretera de Zaragoza de Guadalupe	Izquierda	Av. José María Morelos
Continúa	5 de mayo	Derecha	Dr. Javier Ibarra
Izquierda	Ignacio Zaragoza	Continúa	Av. Calimaya
Derecha	Nicolás Navarro	Izquierda	Tenango de Arista-Toluca
Finaliza	Terminal de Autobuses	Continúa	Francisco Javier Mina
		Continúa	Tenango de Arista-Toluca
		Incorporación	Blvd. Toluca Metepec
		Continúa	Blvd. José María Pino Suárez
		Finaliza	Galerías Metepec

CAPÍTULO 3. PARADAS PROPUESTAS

Con base en estudios de infraestructura, así como en recorridos de identificación se determinaron 36 puntos que funcionan como paradas potenciales del corredor, estos pueden ser observados en la Figura 16 y posteriormente se describe su ubicación y nomenclatura.

Figura 16. Paradas propuestas Toluca - Metepec - Tenango

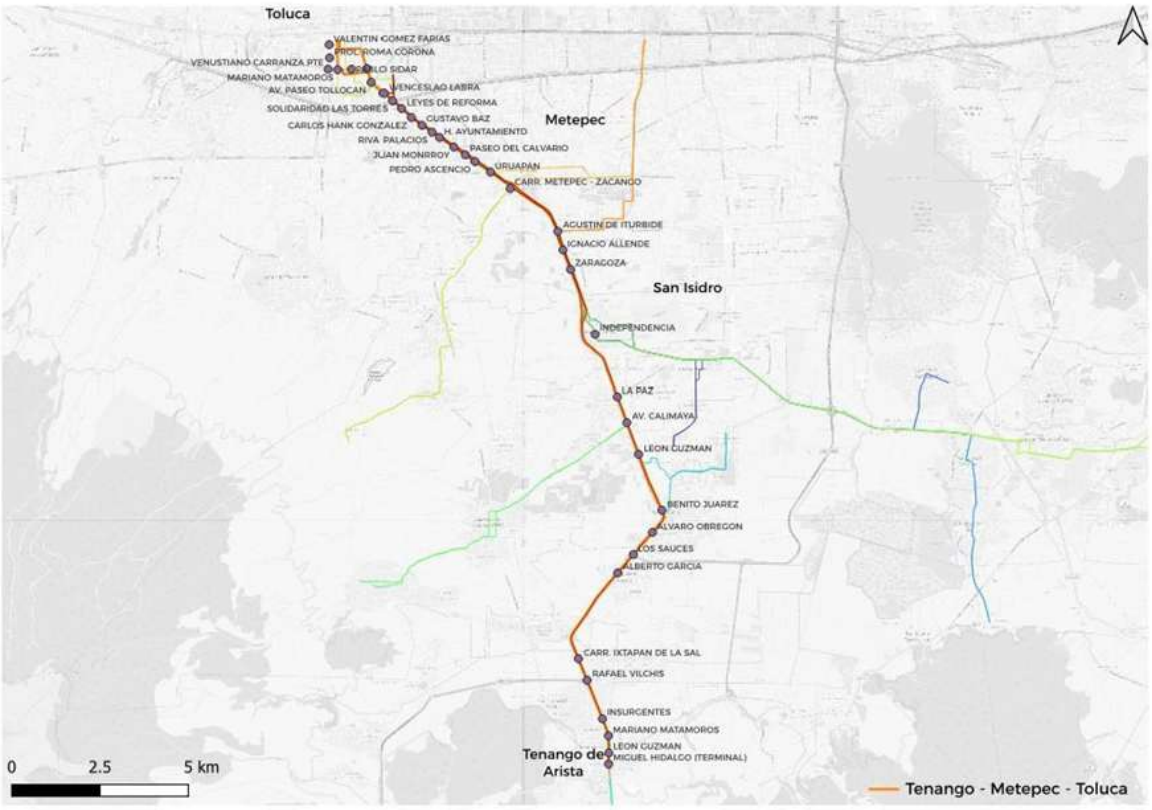


Tabla 35. Lista de paradas por sentido

ID	Sentido	Calle Circula	Cruce
1	NS	Jose Vicente Villada	Valentin Gomez Farias
2	NS	Jose Vicente Villada	Prol. Roma Corona
3	NS	Jose Vicente Villada	Venustiano Carranza Pte
4	NS	Venustiano Carranza Pte	Mariano Matamoros
5	NS	Venustiano Carranza Pte	Pablo Sidar
6	NS	Venustiano Carranza Pte	Jose Ma. Pino Suarez
7	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Av. Paseo Tollocan
8	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Wenceslao Labra
9	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Solidaridad Las Torres
10	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Leyes De Reforma
11	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Carlos Hank Gonzalez
12	NS	Jose Ma. Pino Suarez	Gustavo Baz
13	NS	Toluca - Tenango	Riva Palacios
14	NS	Toluca - Tenango	H. Ayuntamiento
15	NS	Toluca - Tenango	Juan Monrroy
16	NS	Toluca - Tenango	Paseo Del Calvario
17	NS	Toluca - Tenango	Pedro Ascencio
18	NS	Toluca - Tenango	Uruapan
19	NS	Toluca - Tenango	Carr. Metepec - Zacango
20	NS	Toluca - Tenango	Agustin De Iturbide
21	NS	Toluca - Tenango	Ignacio Allende
22	NS	Toluca - Tenango	Zaragoza
23	NS	Toluca - Tenango	Independencia
24	NS	Toluca - Tenango	La Paz
25	NS	Toluca - Tenango	Av. Calimaya
26	NS	Toluca - Tenango	Leon Guzman
27	NS	Toluca - Tenango	Benito Juarez
28	NS	Toluca - Tenango	Alvaro Obregon
29	NS	Toluca - Tenango	Los Sauces
30	NS	Toluca - Tenango	Alberto Garcia
31	NS	Toluca - Tenango	Carr. Ixtapan De La Sal
32	NS	Toluca - Tenango	Rafael Vilchis
33	NS	Toluca - Tenango	Insurgentes
34	NS	Toluca - Tenango	Mariano Matamoros
35	NS	Toluca - Tenango	Leon Guzman
36	NS	Toluca - Tenango	Miguel Hidalgo (Terminal)
1	SN	Valentin Gomez Farias	Jose Vicente Villada
2	SN	Valentin Gomez Farias	Mariano Matamoros
3	SN	Mariano Matamoros	Prol. Roma Corona
4	SN	Mariano Matamoros	Venustiano Carranza Pte
5	SN	Venustiano Carranza Pte	Pablo Sidar
6	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Venustiano Carranza Pte
7	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Av. Paseo Tollocan
8	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Wenceslao Labra
9	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Solidaridad Las Torres
10	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Leyes De Reforma
11	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Carlos Hank Gonzalez
12	SN	Jose Ma. Pino Suarez	Gustavo Baz
13	SN	Toluca - Tenango	Riva Palacios
14	SN	Toluca - Tenango	Leona Vicario
15	SN	Toluca - Tenango	Juan Monrroy
16	SN	Toluca - Tenango	Paseo Del Calvario
17	SN	Toluca - Tenango	Pedro Ascencio
18	SN	Toluca - Tenango	San Isidro
19	SN	Toluca - Tenango	Av. Estado De Mexico
20	SN	Toluca - Tenango	Agustin De Iturbide

21	SN	Toluca - Tenango	Ignacio Allende
22	SN	Toluca - Tenango	Zaragoza
23	SN	Toluca - Tenango	Independencia
24	SN	Toluca - Tenango	Carr. De Chapultepec
25	SN	Toluca - Tenango	Av. Calimaya
26	SN	Toluca - Tenango	Leon Guzman
27	SN	Toluca - Tenango	Benito Juarez
28	SN	Toluca - Tenango	Alvaro Obregon
29	SN	Toluca - Tenango	Los Sauces
30	SN	Toluca - Tenango	Alberto Garcia
31	SN	Toluca - Tenango	Carr. Ixtapan De La Sal
32	SN	Toluca - Tenango	Rafael Vilchis
33	SN	Toluca - Tenango	Insurgentes
34	SN	Toluca - Tenango	Mariano Matamoros
35	SN	Toluca - Tenango	Leon Guzman
36	SN	Toluca - Tenango	Miguel Hidalgo (Terminal)

ANEXO II

LINEAMIENTOS DE OPERACIÓN DEL "PROGRAMA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN VEHICULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS PASAJERAS, MOVIMEX", PARA EL CORREDOR TOLUCA-METEPEC-TENANGO

DISPOSICIONES GENERALES

1. Definición del Programa

El "PROGRAMA DE REORDENAMIENTO Y RENOVACIÓN VEHICULAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS PASAJERAS, MOVIMEX", PARA EL CORREDOR TOLUCA-METEPEC-TENANGO tiene como propósito facilitar la renovación de unidades fuera de vida útil que actualmente prestan el servicio de transporte público de pasajeros, mediante un bono de chatarrización destinado a la adquisición de unidades nuevas que operarán dentro del CORREDOR.

2. Derecho humano o dimensión que atiende

De conformidad con el Artículo 4 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de México y sus Municipios, el derecho a la movilidad implica la obligación de las autoridades estatales y municipales de garantizar que toda persona pueda desplazarse en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, sin discriminación alguna. En este sentido, la Secretaría de Movilidad reconoce la movilidad como un derecho humano fundamental, promoviendo políticas y programas que aseguren el acceso equitativo al transporte público y fortalezcan la no discriminación en la prestación del servicio.

3. Glosario de términos

Para efecto de las presentes Lineamientos de Operación, se entenderá por:

I. Beneficiarias o Empresas: aquellas empresas de transporte público colectivo prestadoras del servicio en la zona en que operará el Servicio de Transporte Público de mediana capacidad en el corredor "Toluca-Metepec-Tenango", que participen en el programa y cumplan con los requisitos establecidos en las presentes reglas.

II. Bono de chatarrización: al apoyo económico otorgado por el "PROGRAMA" a las empresas prestadoras del servicio de transporte de pasajeros que cumplan los requisitos establecidos en las presentes Reglas de Operación, con el fin de sustituir unidades fuera de vida útil por nuevas unidades de mediana capacidad para operar en el Corredor.

III. Centro de Destrucción Vehicular o CDV: al establecimiento autorizado para la destrucción total de unidades vehiculares.

IV. Comité: al comité técnico del Fideicomiso responsable de integrar, revisar y aprobar los expedientes de las empresas solicitantes, así como de dictaminar su procedencia y gestionar la partida presupuestaria correspondiente para la implementación del presente "PROGRAMA".

V. Corredor: el corredor TOLUCA-METEPEC-TENANGO, proyecto intergubernamental de transporte público colectivo de mediana capacidad que conecta los municipios de Toluca, Metepec, Tenango del Valle, Rayón y Mexicaltzingo, operado por la Secretaría de Movilidad del Estado de México.

VI. Diagnóstico: al documento elaborado por el Instituto del Transporte del Estado de México denominado "Diagnóstico de las condiciones actuales del transporte público en la zona del Estado de México para el Ordenamiento e Integración del Transporte Público del corredor, que identifica las rutas y unidades incidentes en el proyecto del Corredor.

VII. Empresas prestadoras del servicio: a las personas jurídicas colectivas constituidas conforme a la ley, titulares del servicio público de transporte colectivo de pasajeros que operan dentro del área de influencia del Corredor.

VIII. Fideicomiso: al contrato legal a través del cual se llevará a cabo la renovación de la flota vehicular del Sistema de Transporte Público de Personas Pasajeras Concesionado (FIREFLO), encargado de administrar los recursos destinados al programa y supervisar su correcta aplicación.

IX. Instancia ejecutora: Coordinación de Programas y Proyectos Estratégicos de la Secretaría de Movilidad, la cual de manera conjunta con la Dirección General de Movilidad Zona I, son responsables de la operación, seguimiento y ejecución del programa.

X Instancia normativa: el Comité Técnico del FIREFLO, responsable de establecer los criterios de operación, supervisión y control del programa, en observancia de la normativa vigente.

XI. Instancia responsable: a la Secretaría de Movilidad del Estado de México, encargada de coordinar la ejecución del programa, garantizar la legalidad de los procedimientos y emitir las disposiciones administrativas aplicables.

XII. Intermediarios financieros incorporados: aquellos incorporados a las instituciones autorizadas por el Comité Técnico para canalizar y administrar los créditos que faciliten la adquisición de los autobuses de mediana capacidad en el marco del programa.

XIII. Medio de entrega: al mecanismo mediante el cual se realiza la entrega de los bonos de sustitución, consistentes en recursos destinados al enganche o pago directo a las distribuidoras de las unidades nuevas conforme al calendario aprobado por el Comité Técnico FIREFLO y la SEMOV.

XIV. Persona titular de la concesión: a la persona física o moral que ostenta la titularidad legal de una concesión del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, conforme a la normatividad aplicable en el Estado de México.

XV. Programa: al "Programa de Reordenamiento y Renovación Vehicular del Sistema de Transporte Público de personas pasajeras MOVIMEX", para el corredor TOLUCA-METEPEC-TENANGO.

XVI. Lineamientos: al conjunto de reglas y disposiciones normativas que detallan cómo debe llevarse a cabo las actividades para el "Programa de Reordenamiento y Renovación Vehicular del Sistema de Transporte Público de personas pasajeras MOVIMEX", para el corredor TOLUCA-METEPEC-TENANGO.

XVII. Secretaría: a la Secretaría de Movilidad del Estado de México.

XVIII. Sujeto de financiamiento: a la persona física o jurídica colectiva que, de acuerdo con su situación financiera, antecedentes crediticios y capacidad de pago, reúne las condiciones necesarias para recibir un préstamo o financiamiento por parte de un intermediario financiero.

XIX. Unidad o Vehículo: a cualquier autobús, microbús o unidad motorizada que forme parte del parque vehicular y que mediante reconocimiento de la Secretaría sea susceptible de chatarrización y sustitución conforme a las disposiciones del programa.

4. Objetivo
Facilitar a las empresas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras el reordenamiento y la renovación de sus unidades antiguas cuyas características físico mecánicas representen un riesgo a la movilidad y el medio ambiente, por unidades nuevas de combustión a diesel que prestarán el servicio en el "CORREDOR" mediante el otorgamiento de un apoyo económico.

5. Universo de Atención
5.1 Población Universo
Empresas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras que operan en el "CORREDOR".

5.2. Población potencial
Empresas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras que prestan el servicio dentro del área de influencia del "CORREDOR" y que cuentan con unidades fuera de vida útil o que sean susceptibles de chatarrización.

5.3. Población objetivo
Empresas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras fuera de vida útil que operan en el "CORREDOR", y manifiestan su intención formal de adherirse al "PROGRAMA", cumpliendo con los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos y que se encuentren en el siguiente listado:

N°	EMPRESA
1	LÍNEA DE TURISMO TOLUCA – TENANGO ESTRELLA DE ORO S.A. DE C.V.
2	AUTOTRANSPORTES PRIMERO DE MAYO S.A. DE C.V.
3	AUTOTRANSPORTES TOLUCA – CAPULTITLÁN TRIÁNGULO ROJO S.A. DE C.V.

6. Cobertura
El "PROGRAMA" considera la participación de empresas prestadoras del servicio de transporte público de personas pasajeras que operan en los municipios del área de influencia del "CORREDOR", integradas conforme a las disposiciones de la Secretaría de Movilidad, con unidades fuera de vida útil o que sean susceptibles de chatarrización.

7. Apoyo
7.1 Tipo de apoyo
El "PROGRAMA", refiere bonos de carácter económico para la adquisición de unidades nuevas que prestarán el servicio en el "CORREDOR" de autobuses de mediana capacidad otorgados a las empresas prestadoras del Servicio de Transporte Público de Personas Pasajeras que se encuentren fuera de vida útil o sean susceptibles a chatarrización según lo determine el área ejecutora del "PROGRAMA" y que cumplan con los requisitos establecidos en los presentes lineamientos, mediante la entrega de un bono de chatarrización, destinado a facilitar la sustitución de las unidades obsoletas por autobuses de mediana capacidad, garantizando que el costo de sustitución no afecte la solvencia financiera de las empresas beneficiarias.

7.1.1. Monetario
El apoyo será de carácter monetario y consistirá en un pago único, determinado de acuerdo con la disponibilidad presupuestal autorizada. Este pago se destinará exclusivamente a la renovación de unidades vehiculares.

7.2. Monto del apoyo
El apoyo total se integrará por dos componentes:

Concepto	Monto estimado	Descripción
Bono de chatarrización (Gobierno del Estado de México) Monto del apoyo: Hasta $50,000,000.00 mxn (cincuenta millones de pesos mexicanos)	Determinado conforme a la antigüedad y tipo de unidad sustituida	Apoyo económico otorgado por el FIREFLO y la Secretaría de Movilidad para el retiro y destrucción definitiva de unidades fuera de vida útil o susceptibles a chatarrización.

Los bonos que otorgará el “PROGRAMA” serán depositados directamente a las distribuidoras o ensambladoras autorizadas, y se aplicarán a cambio de las unidades vehiculares retiradas de servicio, garantizando su chatarrización total conforme al calendario aprobado por la Secretaría de Movilidad y el FIREFLO.

Los apoyos que otorga el Programa se cubrirán en su totalidad por el Gobierno del Estado de México, a través de Secretaría de Movilidad a cambió de la unidad vehicular que tenga 13 años o más de antigüedad, sea susceptible de chatarrización y cumpla con los requisitos establecidos en los presentes lineamientos.

7.3. Origen de los recursos
El presupuesto asignado al Programa es en su totalidad de origen estatal, provenientes del capítulo 4000 del clasificador por objeto de gasto, de acuerdo con lo establecido por los artículos 293 del Código Financiero del Estado de México y Municipios, así como 4 y 18 del Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de México, para el Ejercicio Fiscal que corresponda.

8. Mecanismos de enrolamiento
8.1 Personas beneficiarias
8.1.1 Criterios de selección y Requisitos
8.1.1.1 Criterios de selección

a) Tener nacionalidad mexicana por nacimiento o naturalización.
b) Residir en el Estado de México.
c) Tener 18 años o más.
d) Ser persona titular de una concesión del servicio público de transporte colectivo de pasajeros.
e) Contar con una unidad fuera de vida útil o susceptible a ser chatarrizada según lo determine el área ejecutora del “PROGRAMA”.
f) Cumplir con los requisitos establecidos en los presentes Lineamientos.
g) En caso de enfermedad que impida la gestión directa del trámite, deberán presentar carta poder notariada y certificado médico emitido por institución pública.
h) En la presente administración, se prioriza la atención directa con la persona solicitante o beneficiaria, es decir, sin intermediarios.
i) Los demás que determine el Comité.

8.1.2 Requisitos generales para presentar solicitud a través del representante legal y/o apoderado

1. Toda la documentación deberá entregarse en formato digital y físico, para su cotejo y validación, garantizando los principios de legalidad, certeza y transparencia administrativa.
2. Identificación oficial vigente con fotografía y firma (Credencial para Votar, Pasaporte, Cédula Profesional, Cartilla del Servicio Militar o Licencia de conducir del Estado de México).
3. Clave Única de Registro de Población (CURP).
4. Constancia de Situación Fiscal actualizada y coincidente con los datos del solicitante.
5. Comprobante de domicilio (no mayor a tres meses).
6. Reconocimiento emitido por la Secretaría.
7. Solicitud de inscripción debidamente llenada con los siguientes datos: razón social, domicilio fiscal, RFC, número telefónico, correo electrónico y objeto social de la empresa.
8. Carta Compromiso firmada por el representante legal y/o apoderado, manifestando:
9. Su conformidad con lo establecido en el Programa.
   a) Su renuncia a la operación del derrotero actual para integrarse al Corredor.
   b) Su compromiso de concluir el proceso de chatarrización e integrarse a la empresa correspondiente.
   c) Que de no chatarrizar su unidad será acreedor a pagar el monto total de su bono asignado al FIREFLO.
   d) Que conoce las sanciones establecidas en el Programa.
10. Aviso de privacidad leído y aceptado.
11. En caso de enfermedad que impida el registro en el portal y en la revisión física y documental, deberán presentar carta poder notariada y certificado médico emitido por institución pública.
12. Los demás que determine el Comité.

Las empresas prestadoras del servicio interesadas en participar en el “PROGRAMA”, para la adquisición de unidades nuevas que prestarán el servicio en el “CORREDOR” deberán presentar la documentación requerida ante la Dirección General de Movilidad Zona I. Además de los requisitos establecidos, deberán presentar a través de su representante legal y/o apoderado la siguiente documentación actualizada:

a) Acta constitutiva de la empresa, debidamente inscrita en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, en la que conste su objeto social vinculado con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.
b) Poder notarial del representante legal, con facultades suficientes para actos de administración y dominio, expedido ante fedatario público.
c) Comprobante de domicilio fiscal de la empresa, con una antigüedad no mayor a tres meses.
d) Registro Federal de Contribuyentes (RFC) de la persona moral, emitido por el Servicio de Administración Tributaria (SAT).
e) Constancia de situación fiscal vigente, emitida por el SAT.
f) Relación de unidades registradas ante la Secretaría de Movilidad, indicando número económico, placas, número de serie y el reconocimiento bajo el cual operan.
g) Carta bajo protesta de decir verdad en la que manifieste que las unidades propuestas para el Programa se encuentran activas en la prestación del servicio público y que son de su propiedad o están bajo su administración.

8.1.3 Documentación requerida del vehículo
1. Factura de la unidad a nombre del solicitante, o documento legal que acredite la propiedad o extravío.
2. Tarjeta de circulación o documento expedido por la autoridad competente que acredite su robo o extravío.
3. Comprobantes de pago de impuestos, derechos de tenencia y circulación.
4. Fotografías del vehículo (frontal, trasera, laterales, placas y número de identificación vehicular).

5. Constancia de Reporte de No Robo del vehículo.
6. Los demás que determine el Comité.

No se considerarán las unidades que presenten las siguientes situaciones:

a) Unidades con reporte de robo.
b) Unidades siniestradas o reportadas como pérdida total, después del registro.
c) Facturas apócrifas o con inconsistencias.
d) Documentos de titularidad no coincidentes con las placas.
e) Identificación que corresponda a persona distinta.
f) Suplantación del titular de la concesión fallecido.
g) Información o documentación con inconsistencias o falsedad.
h) Concesiones en conflicto de titularidad o proceso judicial o de revocación.
i) Unidades dadas de baja en otros programas o disidencias del corredor.
j) Unidades dadas de alta en otros Estados.
k) Los demás que determine el Comité.

Una vez revisada y validada la documentación, la Secretaría de Movilidad emitirá una cédula de validación para las personas solicitantes que cumplan con los requisitos y criterios establecidos.

Dicha cédula será requisito indispensable para continuar el proceso de incorporación al “PROGRAMA”.

Los intermediarios financieros incorporados entendidos como instituciones bancarias o entidades acreditadas para verificar la capacidad crediticia de las personas beneficiarias podrán requerir información adicional para determinar la elegibilidad y viabilidad financiera del apoyo.

8.1.4 Criterios de priorización
Se dará preferencia a las personas solicitantes que:

a) Sean mujeres mayores de 18 años con concesión vigente.
b) Unidades cuyas características físico-mecánicas representen un riesgo evidente en la prestación de servicio de transporte público o al medio ambiente.
c) Presenten expedientes completos, verificados y validados conforme a los lineamientos del Comité.
d) El orden cronológico de registro.
e) Los demás que determine el Comité.

8.1.5 Integración del padrón de personas beneficiarias
La instancia ejecutora integrará y actualizará el padrón de personas beneficiarias de acuerdo con lo establecido en el artículo 92, fracción XIV, inciso p) de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios, así como en los lineamientos y criterios para la integración y actualización de los padrones de las personas beneficiarias y para la integración y administración del Padrón Único de Personas Beneficiarias de los Programas y/o Acciones de Desarrollo Social y Bienestar del Gobierno del Estado de México vigentes, y en las demás normas aplicables en la materia.

Los demás aspectos serán determinados por el Comité.

8.1.6 Derechos de las personas beneficiarias

a) Recibir información clara, veraz, accesible y oportuna.
b) Ser tratadas con respeto, igualdad, inclusión y no discriminación.
c) Acceder de forma gratuita a la orientación y atención necesaria para los trámites del Programa.
d) Tener garantizada la protección y confidencialidad de sus datos personales.
e) Los demás que determine el Comité.

8.1.7 Obligaciones de las personas beneficiarias

a) Cumplir los términos de la Carta Compromiso.
b) Presentar información veraz y completa.
c) Cumplir los plazos establecidos para la chatarrización y sustitución de unidades.
d) Conducirse con respeto hacia las personas servidoras públicas que le brinden atención, así como con los intermediarios financieros.
e) Las demás que determine el Comité.

Las demás establecidas en el presente instrumento y en la carta compromiso, la cual estará disponible en la plataforma oficial para registro, consulta, descarga y llenado de la información correspondiente, misma que deberá capturarse posteriormente dentro de la propia plataforma en formato PDF. El cumplimiento de este procedimiento constituye un requisito indispensable para ser considerada persona beneficiaria del programa.

8.1.8 Sanciones a las personas beneficiarias

8.1.8.1 Baja Del Programa
Se dará de baja del programa a la persona beneficiaria por los siguientes motivos:

a) Proporcionar información falsa o documentación apócrifa.
b) Cambio de domicilio fuera del Estado de México.
c) Renuncia voluntaria.
d) Fallecimiento.
e) Transferir, vender o utilizar indebidamente el bono otorgado.
f) Realizar actos de proselitismo político con el apoyo del Programa.
g) No chatarrizar la unidad inscrita al programa.

h) Prestador de Servicio de Transporte Público, que realice competencia desleal al Corredor, no se otorgará ningún beneficio que la Secretaría determine en la presente administración.
i) Los demás que determine el Comité.

El Comité será el responsable de autorizar la baja de personas beneficiarias del Programa, así como las sanciones correspondientes.

Las personas que sean dadas de baja del Programa no podrán participar en los procesos de registro de los programas de la Secretaría de Movilidad a partir de los siguientes cuatro años. Esta medida se aplicará conforme a la determinación del Comité Técnico, en aquellos casos en los que la persona beneficiaria haya actuado de mala fe, ya sea mediante conductas inapropiadas, malos actos, uso inadecuado del vehículo u otras acciones que afecten el correcto funcionamiento del Programa.

8.1.9 Corresponsabilidad de las personas beneficiarias

a) La persona beneficiaria deberá:
b) Adquirir efectivamente el vehículo nuevo con el bono otorgado.
c) Concluir el proceso de chatarrización de la unidad sustituida.
d) Cumplir con las verificaciones que establezca la Secretaría de Movilidad.
e) Acudir a las mesas de trabajo convocadas y firmar las minutas correspondientes, a fin de dejar constancia de los acuerdos y avances generados durante cada sesión, garantizando así el debido seguimiento a los compromisos establecidos.
f) Los demás que determine el Comité.

8.10 Graduación de las personas beneficiarias
La graduación de las personas beneficiarias ocurrirá cuando sea otorgado el bono correspondiente y la persona beneficiaria compruebe la chatarrización y adquisición del vehículo nuevo.

9. Instancias participantes
9.1 Instancia Responsable
La Secretaría de Movilidad del Estado de México es la instancia responsable del programa.

9.2 Instancia Ejecutora
La Coordinación de Programas y Proyectos Estratégicos y la Dirección de Reciclaje de Vehículos son las instancias responsables de la ejecución del programa, en coordinación con la Subsecretaría de Movilidad y la Dirección General de Movilidad Zona I.

9.3 Instancia Normativa
El Comité Técnico del Fideicomiso para la Renovación de la Flota Vehicular del Sistema de Transporte Público de Personas Pasajeras Concesionado será el órgano encargado de normar la operación del programa e interpretar las presentes reglas de operación.

9.3.1 Comité Técnico Del Fideicomiso
9.3.1.1 Integración
El Comité se integra por:

f) Presidencia: La persona Titular de la Secretaría de Movilidad;
g) Vocalía: La persona Titular de la Secretaría de Finanzas;
h) Vocalía: La persona Titular de la Subsecretaría de Movilidad;
i) Vocalía: La persona Titular de la Coordinación de Control Técnico de la Secretaría de Movilidad;
j) Vocalía: La persona Titular de la Coordinación Jurídica, de Igualdad de Género y Erradicación de la Violencia de la Secretaría de Movilidad;
k) Vocalía: La persona Titular de la Coordinación de Programas y Proyectos Estratégicos de la Secretaría de Movilidad;
l) Vocalía: La persona Titular de la Coordinación Administrativa de la Secretaría de Movilidad;
m) Una Secretaría Técnica, que recaerá en la persona Titular de la Dirección de Reciclaje de Vehículos, que contará con voz, pero sin voto.

Y, por último, contará con dos invitados permanentes quienes participarán en las sesiones del Comité Técnico, con voz, pero sin voto:

a) Coordinación del Fideicomiso: La persona Titular de la Dirección de Información, Planeación, Programación y Evaluación de la Coordinación de Control Técnico.
b) Comisaria o Comisario: La persona Titular del Órgano Interno de Control de la Secretaría de Movilidad.

Adicionalmente la Presidencia del Comité convocará a una persona miembro de la sociedad civil a las sesiones para garantizar su participación con derecho a voz y voto.

9.3.1.2 Sesiones
Cada integrante del Comité podrá nombrar a una persona suplente, el cargo otorgado dentro del Comité será honorífico.
Las personas integrantes del Comité tendrán derecho a voz y voto, con excepción de la persona titular del Órgano Interno de Control de la Secretaría de Movilidad, la Coordinación del Fideicomiso y la Secretaría Técnica quienes sólo tendrán derecho a voz.

Las decisiones del Comité se tomarán por mayoría de votos, en caso de empate, la presidencia tendrá voto de calidad. El Comité sesionará trimestralmente en forma ordinaria y lo hará de manera extraordinaria cuando sea necesario.

La persona a cargo de la Secretaría del Comité, expedirá la convocatoria por acuerdo de la presidencia, con tres días hábiles de anticipación como mínimo para sesiones ordinarias y para sesiones extraordinarias, con 24 horas de anticipación.

Previa aprobación del Comité, podrá invitar a sus sesiones a personal del sector público, academia o sociedad civil en general, cuya intervención se considere necesaria para enriquecer aspectos técnicos, administrativos o de cualquier otra índole que se sometan a su consideración.

Para que las sesiones ordinarias y extraordinarias del Comité sean válidas, se deberá contar con la asistencia de la mitad más una persona integrante, siempre y cuando se encuentre presente la Presidencia y la Vocalía correspondiente a la persona titular de la Secretaría de Finanzas o sus suplencias, debidamente acreditadas.

La persona a cargo de la Secretaría del Comité, levantará un acta de las sesiones, registrando cada uno de los acuerdos tomados y, previa aprobación, deberá ser firmada por las personas integrantes del Comité.

9.3.1.3 Atribuciones

Son atribuciones del Comité:

a) Aprobar la Convocatoria;
b) Aprobar la lista de espera y el padrón de personas beneficiarias del programa;
c) Autorizar la inclusión de nuevas personas beneficiarias, en sustitución de las bajas que se presenten durante la ejecución del programa;
d) Autorizar la suspensión temporal y la baja de personas beneficiarias en el programa;
e) Establecer mecanismos para dar seguimiento a la operación del Programa, así como para el cumplimiento de sus objetivos;
f) Nombrar al representante de la sociedad civil o académica que participará en el Comité si así lo solicita;
g) Sesionar y someter puntos de acuerdo a votación de los integrantes, a fin de que los acuerdos emitidos, tengan efectos plenos ante terceros, aún y cuando se trate de modificaciones o elementos que no se encuentren establecidos en las presentes Reglas de Operación;
h) Aprobar la emisión de los presentes Lineamientos, así como sus posteriores modificaciones necesarias para garantizar la correcta operación del Programa en favor de las personas beneficiarias;
i) Aprobar los gastos de operación del Programa, autorizado por la Secretaría de Finanzas para la ejecución del Programa y comprobado ante la misma, en términos de la normatividad de la materia;
j) Conocer y resolver, en su caso, los asuntos o situaciones especiales que no estén previstos en las Reglas de Operación y que requieran resolución expresa del Comité; y
k) Las demás que determine el Comité.

10. Mecánica operativa

10.1 Operación del Programa

El proceso para la atención a las personas solicitantes y personas beneficiarias será de acuerdo con lo siguiente:

I. Al publicarse los presentes Lineamientos, la Secretaría de Movilidad llevará a cabo el cotejo y verificación del Padrón de Solicitud previamente enviado por las personas solicitantes, verificando que la documentación presentada cumpla con lo establecido en el numeral 8.1.1.2 REQUISITOS de los presentes Lineamientos.
II. La Instancia Ejecutora procederá a validar la información y documentación contenida en dicho padrón.
III. Posteriormente, se realizará la revisión técnica de las unidades nuevas propuestas, verificando que cumplan con la Norma Técnica publicada en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno” el 21 de marzo de 2025. Una vez confirmado su cumplimiento, se determinará la distribución entre unidades de cama baja y cama alta, según las necesidades operativas del Programa.
IV. Las personas concesionarias seleccionarán libremente la armadora de su conveniencia, sin intervención de la Secretaría de Movilidad en dicha elección.
V. La Secretaría de Movilidad llevará a cabo el proceso de identificación y selección de empresas chatarrizadoras que cumplan con el Manual de Buenas Prácticas para Centros de Destrucción de Vehículos, emitido por GIZ y NAFIN. Las empresas que cumplan con dichos criterios deberán presentar una carta de intención para participar en el Programa, así como una propuesta económica que indique el precio por kilogramo de material resultante del proceso de destrucción.
VI. Las personas concesionarias seleccionarán, de manera independiente y sin intervención de la Secretaría, la empresa chatarrizadora que mejor convenga a sus intereses.
VII. El Bono de Chatarrización correspondiente a la destrucción de las unidades será entregado a las personas concesionarias con la condición de que dichos recursos sean destinados exclusivamente a la adquisición de las unidades nuevas o a la implementación del sistema tecnológico de recaudo.
VIII. De manera paralela, se realizará la búsqueda de intermediarios financieros, ya sea a través de la armadora seleccionada o mediante instituciones independientes, las cuales deberán emitir una carta de intención para participar en el Programa y remitir su corrida financiera, especificando tasa de interés, plazo, condiciones crediticias y demás características relevantes.
IX. Las personas concesionarias seleccionarán el intermediario financiero de su preferencia, sin intervención de la Secretaría de Movilidad, con base en las condiciones que resulten más favorables (tasa, plazo, comisiones, entre otros).
X. Asimismo, se realizará la identificación de empresas proveedoras de sistemas de recaudo que cumplan con la Norma Técnica para la Interoperabilidad de los Sistemas Electrónicos para el Acceso al Transporte Público del Estado de México. Las empresas interesadas deberán remitir una carta de intención, acompañada de su propuesta económica, la cual será evaluada. Una vez aprobada, las personas concesionarias elegirán la opción que mejor se adecúe a sus necesidades, sin intervención de la Secretaría.
XI. El apoyo económico del Programa, correspondiente al Bono de Chatarrización, será depositado directamente a la agencia o distribuidor autorizado con el cual se formalice la adquisición de la unidad nueva, y no a la persona beneficiaria, con el fin de garantizar la correcta aplicación de los recursos.
XII. Las unidades destinadas a sustitución deberán ingresar rodando y con todos sus aditamentos al Centro de Destrucción Vehicular (CDV) autorizado.
XIII. Una vez validada la disposición final y destrucción de la unidad en el CDV, la Secretaría de Movilidad procederá a liberar el pago del Bono de Chatarrización a la armadora en la cuenta bancaria previamente registrada y aprobada por el Comité, para dar inicio o concluir el proceso de adquisición de la nueva unidad.
XIV. La totalidad del proceso descrito en el presente apartado será validado y aprobado por el Comité, conforme a sus atribuciones y a los presentes Lineamientos.

10.2 Destrucción de las unidades a sustituir

I. La Secretaría de Movilidad, a través de la Dirección de Reciclaje de Vehículos, programará las citas de chatarrización únicamente para las personas beneficiarias con crédito autorizado y validación del Comité.
II. El Centro de Destrucción Vehicular (CDV) autorizado será responsable de ingresar la evidencia fotográfica, documental y técnica de la destrucción de cada unidad, conforme a los lineamientos y sistemas que establezca la Secretaría de Movilidad.
III. El proceso de chatarrización se realizará en apego a las normas ambientales y de seguridad aplicables, garantizando la destrucción total e irreversible de la unidad vehicular sustituida.

IV. La Dirección de Reciclaje de Vehículos verificará que cada unidad haya ingresado rodando y con todos sus aditamentos, validando su destrucción definitiva.

V. Con dicha validación, la Secretaría de Movilidad liberará el Bono de Chatarrización para su aplicación directa a la armadora, conforme al mecanismo financiero aprobado por el Comité.

10.3 Sustitución de las personas beneficiarias

Dada la naturaleza del programa, no aplica la sustitución de personas beneficiarias.

11. Transversalidad

La Secretaría de Movilidad podrá celebrar los convenios y acuerdos necesarios, con la finalidad de fortalecer la operación y el cumplimiento del objetivo del Programa.

Las Instancias participantes preverán los mecanismos de coordinación necesarios para garantizar que sus acciones no se contrapongan, afecten o dupliquen con otros Programas o Acciones.

12. Mecanismos de participación social

En la operación y seguimiento del Programa, se considerará la participación de la sociedad civil en el Comité.

13. Difusión

13.1 Medios de difusión

La difusión del Programa se realizará en términos de lo que establece la normatividad vigente, así como en los medios que determine el Comité.

Las presentes Reglas serán publicadas en el Periódico Oficial “Gaceta del Gobierno”, y en el portal electrónico de la Secretaría de Movilidad, conforme a lo establecido en el artículo 18 de la Ley de Bienestar y Desarrollo Social del Estado de México, toda la documentación que se utilice para la promoción y publicidad del presente Programa deberá contener la siguiente leyenda:

“ESTE PROGRAMA ES PÚBLICO, AJENO A CUALQUIER PARTIDO POLÍTICO. QUEDA PROHIBIDO SU USO PARA FINES DISTINTOS AL DESARROLLO. QUIEN HAGA USO INDEBIDO DE LOS RECURSOS DE ESTE PROGRAMA DEBERÁ SER DENUNCIADO Y SANCIONADO ANTE LAS AUTORIDADES CONFORME A LO QUE DISPONE LA LEY DE LA MATERIA”.

14. Transparencia

La información que se reciba con motivo del presente Programa estará sujeta a lo establecido en lo señalado en el Aviso de Privacidad en términos de lo dispuesto por la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de los Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de México y Municipios y la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de México y Municipios.

15. Seguimiento

La Instancia Ejecutora podrá realizar las acciones de seguimiento respecto de la distribución y comprobación de los apoyos del programa, generando los informes correspondientes al Informe de la aplicación de los recursos y evolución del Programas y presentarlos ante el Comité.

16. Evaluación

16.1 Evaluación externa

El Programa podrá ser sujeto a evaluaciones externas (especial, de diseño, de procesos, de desempeño, de consistencia y resultados o de impacto) con el fin de mejorar su operación e impacto.

17. Auditoría, control y vigilancia

La auditoría, el control y la vigilancia del Programa estarán a cargo del Órgano Superior de Fiscalización del Estado de México, de la Secretaría de la Contraloría del Gobierno del Estado de México y del Órgano Interno de Control de la Secretaría de Movilidad.

18. Quejas y denuncias

Las quejas y denuncias respecto a la operación y entrega de los apoyos podrán ser presentadas, a través de las siguientes vías:

a) **De manera escrita:** en Av. Dr. Gustavo Baz 2160, La Loma, 54060 Tlalnepantla, Méx. y en P.º Gral. Vicente Guerrero 485, Morelos Primera Sección, 50120 Toluca de Lerdo, Méx.
b) **Vía telefónica:** a través de los números telefónicos 722 226 4700, extensión 1401.
c) **Vía Internet**: a través del correo oic.movilidad@secogem.gob.mx.
d) **Personalmente: en** el Órgano Interno de Control de la Secretaría de Movilidad ubicado en Av. Dr. Gustavo Baz 2160, La Loma, 54060 Tlalnepantla, Méx. y en P.º Gral. Vicente Guerrero 485, Morelos Primera Sección, 50120 Toluca de Lerdo, Méx.

Índice de figuras

Figura 1. Paradas en ambos sentidos.
Figura 2. Metodología de estudios de demanda.
Figura 3. Puntos de análisis de estudio de Frecuencia de paso y ocupación visual.
Figura 4. Análisis de demanda en la estación 1 del FOV.
Figura 5. Análisis de demanda en la estación 3 del FOV**.**
Figura 6. Polígono de carga de ascensos y descensos Crisa - Tenango de Valle
Figura 7. Polígono de carga de ascensos y descensos San Lorenzo - Centro
Figura 8. Polígono de carga de ascensos y descensos Almoloya del Río - Toluca
Figura 9. Polígono de carga de ascensos y descensos Toluca - Santiago Xalatlaco
Figura 10.Polígono de carga de ascensos y descensos Santiago Tianguistenco- San Pedro Tlaltizapan
Figura 11. Polígono de carga de ascensos y descensos La Concepción- Toluca
Figura 12. Polígono de carga de ascensos y descensos Toluca - San Juan Xochiaca
Figura 13. Polígono de carga de ascensos y descensos Terminal - Tenango de Valle
Figura 14. Polígono de carga de ascensos y descensos Zaragoza - Centro
Figura 15. Recorrido de los servicios
Figura 16. Paradas propuestas Toluca - Metepec - Tenango