

## 2. Marco de referencia del proyecto.

### 2.1 Alineación con el Plan Nacional de Desarrollo, Plan Estatal de Desarrollo y los programas que se derivan del mismo

Toda vez que aún no se ha publicado el Plan Nacional de Desarrollo de la presente administración, y atendiendo al numeral 17 de los Lineamiento del FIES; este Proyecto se presenta con el objeto de contribuir a la consecución de los objetivos del (Plan Nacional de Desarrollo 2013 - 2018, 2013) atendiendo el Eje II. México Incluyente, puesto que está alineado con la estrategia 2.5.1 Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos, atendiendo la siguiente línea de acción:

- Fomentar una movilidad urbana sustentable con apoyo de proyectos de transporte público y masivo, y que promueva el uso de transporte no motorizado. Así mismo, el presente Proyecto está contribuyendo con el Eje IV. México Próspero, debido a que está alineado con la estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, atendiendo las siguientes líneas de acción: • Transporte urbano masivo • Mejorar la movilidad de las ciudades mediante sistemas de transporte urbano masivo, congruentes con el desarrollo urbano sustentable, aprovechando las tecnologías para optimizar el desplazamiento de las personas.

Asimismo, el Proyecto se alinea con el (Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013- 2018, 2013), atendiendo el Eje 4. Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura y el área de Oportunidad 3. Transporte Público, puesto que de manera específica contribuye con el Objetivo 1. Avanzar hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte física, operativa y tecnológicamente, así como desde el punto de vista de la información y comunicación hacia los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro, de bajas emisiones y con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en toda la entidad. Dicho Objetivo 1. está vinculado a la Meta 2. Mejorar, mantener y ampliar la cobertura de los sistemas de transporte público que opera el Gobierno del Distrito Federal, con un enfoque basado en la experiencia de las y los usuarios, y la línea de acción siguiente: • Ampliar la cobertura, la calidad del servicio y la seguridad en los sistemas de transporte público.

### 3. Justificación del proyecto.

#### 3.1 Descripción de la situación actual (Oferta, demanda e interacción)

El servicio de transporte de la RTP tiene que proporcionar un servicio oportuno, seguro y de calidad a las zonas periféricas de la CDMX, sin embargo, esto no se logra principalmente porque se cuenta con un parque vehicular que una proporción es antiguo y obsoleto. Estas unidades han cumplido su vida útil, lo que provoca mantenimientos continuos y costosos además de generar emisiones contaminantes que afectan la salud de la población de la ciudad. La RTP ofrece un servicio económico de \$2.00 y \$4.00 el pasaje, independientemente del tiempo y las distancias transcurridas, pero no es el más utilizado debido a las siguientes problemáticas actuales que a continuación se explican.

- Se cuenta con un inventario total de autobuses de 959 unidades (100%), de las cuales se cuenta con 618 (64.4%) en estado óptimo y 39 autobuses (4.1%) están completamente fuera servicio.
- Del total de unidades, 498 (57%) cuentan con 10 años o más de servicio y su estado físico de algunos de ellos es deplorable, en particular 270 no están en condiciones óptimas, circunstancia que se ve afectada constantemente por ingresos al taller, afectando el servicio principalmente en horas pico.
- La situación anterior incrementa los costos de mantenimiento correctivos y preventivos, debido a que la adquisición de diversas refacciones e insumos para que puedan funcionar las unidades tienen sobrepagos por la escasez de piezas de modelos antiguos y discontinuados, así como la obsolescencia de los mismos autobuses.
- Asimismo, el hecho de que las unidades dejen de circular implica que la frecuencia de paso del número de autobuses en una ruta disminuya.
- El usuario no tiene certidumbre en la frecuencia de paso, aunado a la falta de conectividad, por lo cual se ve obligado a tomar otro modo de transporte, lo que repercute en un mayor tiempo de traslado y mayor gasto de transportación.
- La obsolescencia de los autobuses, su antigüedad en servicio, las reparaciones emergentes y de mala calidad provocan un menor rendimiento, lo que genera mayor consumo de combustible y de emisión de contaminantes que afectan a la salud de la población de la ciudad y a su medio ambiente.

El servicio de transporte público de la RTP cubre 94 rutas diferentes con un total de 3,232.62 kilómetros dentro de la CDMX. Los Servicios Ordinarios, Expreso y Ecobús tienen un horario de 05:00 a 00:00 horas y el de Nochebús opera de las 00:00 a 05:00 horas. Actualmente el parque vehicular total es de 959 unidades.

### 3.2 Imágenes de la situación actual

Se anexa (3.2)

### 3.3 Situación con proyecto (Oferta, demanda e interacción)

Análisis de la demanda de la situación con proyecto

La determinación de la demanda actual para la RTP se realiza a partir de la frecuencia de salidas y la ocupación promedio de cada una de la modalidad de servicio, dependiendo del horario de congestión y la distancia promedio recorrida por pasajero.

Para estimar la ocupación promedio, se supondrá que, en los horarios de alta, media y baja congestión, van al 100%, 70% y 50% de su capacidad las unidades, respectivamente. Estas cifras son promedios observados de las visitas de trabajo de campo a lo largo de toda la ruta, lo cual, no significan que no haya variaciones en los porcentajes en algunos tramos de la ruta.

En lo que respecta al cálculo de la distancia promedio recorrida por pasajero, se obtuvo mediante estimaciones hechas por la Dirección Ejecutiva de Operación y Mantenimiento de la RTP, utilizando el promedio del kilometraje de todas las rutas por modalidad de servicio; posteriormente se evaluó el número de los pasajeros que recorren las rutas en un día y, finalmente, se realizó un cociente de entre estos dos. El propósito, es encontrar un factor de ajuste que permita determinar la demanda de pasajeros, a partir del número de viajes que realiza cada modalidad de servicio y su ocupación promedio.

Del ejercicio realizado como prueba piloto, se puede concluir que algunos de los resultados obtenidos, tales como: los horarios de congestión, los kilómetros recorridos, viajes al día, tasa promedio de ocupación de una unidad, entre otros; se obtienen datos de campo interesantes.

### 3.4 Micro localización (Croquis del proyecto)

Localización geográfica Las unidades a adquirir serán asignadas para apoyar seis rutas que prestan los Servicios Ordinario y Expreso, distribuyéndose de la siguiente manera: (Anexo 3.4)

**Dirección:**

### 3.5 Resultados de la ejecución y beneficios económicos y/o sociales

El beneficio principal del Proyecto es la disminución de costos por mantenimiento, siendo estos por un monto total de: \$53,040,300.00 Asimismo, se identificaron y cuantificaron otros beneficios asociados al Proyecto, siendo los siguientes:

- Ingresos por concepto de tarifa: \$721,156,800.00
- Ingresos por chatarrización: \$2,185,709.55
- Ahorro por mejora en el rendimiento del combustible: \$38,559,339.00
- Ahorro por usar autobuses de la RTP versus otros modos de transporte: \$405,810,848.62
- Beneficio ambiental con la reducción del 20% de ton CO<sub>2</sub>eq (emisiones de GEI) por unidad, es decir, 1,242.54 ton CO<sub>2</sub>eq anuales.

Adicional a los beneficios cuantificables anteriormente mencionados, también se identificaron beneficios no cuantificables, siendo los siguientes:

- Optimizar el servicio de transporte mediante la tecnología avanzada de los autobuses, al mantener en constante comunicación al operador con los supervisores por medio de los radios de comunicación y GPS,
- Incrementar la frecuencia de paso de los autobuses en ruta y el número de usuarios atendidos, porque los vehículos son nuevos y tienen más capacidad de pasajeros
- Apoya a la economía y a la población más vulnerable, mediante al costo subsidiado por el Gobierno de la CDMX, así se evita el traslado en otro tipo de transporte con tarifas mayores
- Disponer de unidades con acceso universal, vinculado con lo dispuesto en el (Aviso por el que se expiden los Manuales Técnicos de Seguridad, Accesibilidad, Comodidad y Fabricación de Autobuses nuevos corto, mediano y largo, de piso alto, entrada baja y motor de aplicación delantera y trasera para prestar el servicio público..., 2014), entre otros.

**Número de beneficiarios del proyecto:** 253,208,158 usuarios

<b>3.6 Definición de indicadores</b>		
<i>Nombre del indicador</i>	<i>Fórmula</i>	<i>Cuantificación (sólo para proyectos mayores a 30 mdp y hasta 50 mdp)</i>
CAE alternativa 1	Tasa de Descuento 10% VPN (pesos) \$136,459,061.61 TIR 21.35% TRI 23.83% Relación beneficio/costo 1.2106	\$105,429,867.25
CAE alternativa 2	Tasa de Descuento 10% VPN (pesos) \$136,459,061.61 TIR 21.35% TRI 23.83% Relación beneficio/costo 1.2106	\$23,629,378,499.08
<b>Fuente:</b>		
<b>mdp – millones de pesos.</b>		

<b>3.7 Impacto y/o incidencia estatal de la ejecución del proyecto</b>
<p>Horizonte de Evaluación El horizonte de evaluación considera un año de ejecución del proyecto que corresponde al 2019, y 10 años de la vida útil de las unidades.</p> <p>Descripción de los principales costos del PPI Se identificaron y cuantificaron los principales costos asociados al Proyecto siendo de: inversión, mantenimiento y operación.</p> <p>Dentro de estos últimos se cuantificó aquellos correspondientes a combustibles, sueldos netos de los operadores y primas de seguros por los 69 autobuses. Todos de forma anual.</p> <p>Los montos de los principales costos son los siguientes: monto total en todo el horizonte de evaluación es de una inversión \$315,726,197.31; por mantenimiento \$20,693,100.00; por combustibles \$274,549,275.00; en sueldos de operadores \$220,703,797.44; y en seguros \$10,114,599.60. Monto total de inversión (con IVA) El monto total de inversión del proyecto para 2019 es de \$315,726,197.31 más el Impuesto al Valor Agregado (IVA), sumando un monto total de \$366,242,388.88 (Trescientos sesenta y seis millones doscientos cuarenta y dos mil trescientos ochenta y ocho pesos 88/100 M.N.).</p>

**4. Factibilidad del proyecto.**

4.1 Situación legal de la propiedad	
Propietario del predio donde se ejecutará el proyecto	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entidad Federativa</li> <li>• Municipio</li> <li>• Otro</li> <li>• Especificar: Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México</li> </ul>
¿Se cuenta con la documentación que acredite la propiedad correspondiente?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sí</li> <li>• No                    NO APLICA</li> </ul>
En caso de que no se cuente con dicha documentación, explicar brevemente cuál es la situación legal de la propiedad, por qué no se cuenta con la documentación.	
No aplica en virtud de que la adquisición es de Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles (Autobuses nuevos).	

4.2 Proyectos viales		
Manifiestar si se cuenta con lo siguiente:		
Derecho de vía	Sí	No
Manifestación de Impacto Ambiental	Sí No	
Servicios de agua potable	Sí	No
Servicios de drenaje y alcantarillado	Sí No	
Electrificación	Sí No	
En caso de que no se cuente con los servicios básicos mencionados anteriormente, explicar brevemente cuál es su estado, por qué no se cuenta con los mismos y si es el caso, por qué no se incluyen como parte integral dentro del proyecto.		
NO APLICA		

4.3 Permisos, autorizaciones y trámites			
Para la ejecución del proyecto. ¿Se cuenta con los permisos, autorizaciones y/o trámites, según sea el caso.			
la Comisión Federal de Electricidad?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
la Comisión Nacional del Agua?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
el Instituto Nacional de Antropología e Historia?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
la Secretaría de Salud?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
la Secretaría de Educación Pública?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
el Instituto Nacional de Bellas Artes?	Sí	No	<input checked="" type="checkbox"/> No aplica
Para la ejecución del proyecto. ¿Se cuenta con los permisos, autorizaciones y/o trámites, según sea el caso, de alguna autoridad distinta a las anteriores? ¿Cuáles?			
Ley Ambiental de Protección a la Tierra del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial el 8 de septiembre de 2017, en sus artículos:  <b>Artículo 18.-</b> Para la formulación y conducción de la política ambiental y aplicación de los instrumentos previstos en esta Ley, las dependencias y entidades de la Administración Pública Local, así como, los particulares observarán los principios y lineamientos siguientes: I. La conservación y el manejo sustentable de los recursos naturales del Distrito Federal prevalecerán sobre cualquier otro tipo de uso y destino que se pretenda asignar; II. Las autoridades, así como la sociedad, deben asumir en corresponsabilidad la protección del ambiente, así como la conservación, restauración y manejo de los ecosistemas y el mejoramiento de la calidad del aire, del agua y del suelo del Distrito Federal, con el fin de proteger la salud humana y elevar el nivel de vida de su población; III. En el territorio del Distrito Federal, toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente adecuado para su desarrollo, salud y bienestar. Esta Ley definirá los mecanismos tendientes para hacer efectivo tal derecho; IV. Es deber de las autoridades ambientales del Distrito Federal garantizar el acceso de los ciudadanos a la información sobre el medio ambiente y la participación corresponsable de la sociedad en general, en las materias que regula la presente Ley;  <b>Artículo 147.-</b> Los vehículos matriculados en el Distrito Federal, así como de servicio público de transporte de pasajeros o carga que requieran de sistemas, dispositivos y equipos para prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes, lo harán conforme a las características o especificaciones que determine la Secretaría.  <b>Artículo 148.-</b> La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Transporte y Vialidad, deberá publicar en la Gaceta Oficial las determinaciones referidas en el artículo anterior. Los conductores y los propietarios de los vehículos serán solidariamente responsables del cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior.			
Manifiestar si existe algún impedimento legal distinto a los anteriores que pudieran poner en riesgo la correcta ejecución del proyecto			
<b>NO</b>			

**5. Otras consideraciones relevantes del proyecto.**

**6. Análisis de Alternativas (Únicamente para proyectos mayores a 30 mdp y hasta 50 mdp)**

<b>6.1 Alternativas de solución</b>	
<b>6.1.1 Descripción de las alternativas de solución (incluir vida útil)</b>	<b>6.1.2 Costo total</b>
Alternativa 1. "ADQUISICIÓN DE AUTOBUSES ENTRADA BAJA PARA LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (RTP)"	\$841,786,969.35
Alternativa 2. "ARRENDAMIENTO DE AUTOBUSES ENTRADA BAJA PARA LA RED DE TRANSPORTE DE PASAJEROS DE LA CIUDAD DE MÉXICO (RTP)"	\$259,328,099,765.46

**7. Identificación de Costos (Únicamente para proyectos mayores a 30 mdp y hasta 50 mdp)**

<b>7.1 Identificación de costos del proyecto</b>		
<b>7.1.1 Descripción de los costos</b>	<b>7.1.2 Cuantificación (sin IVA)</b>	<b>7.1.3 Periodicidad</b>
Inversión	\$315,726,197.31	Año cero
Costo de Mantenimiento	\$20,693,100.00	A partir de la segunda mitad del primer año, y hasta el año 10
En combustibles	\$274,549,275.00	Del año 0 al 10
En sueldos de operadores	\$220,703,797.44	Del año 0 al 10
En seguros	\$10,114,599.60	Del año 0 al 10



<b>7.2 Identificación de costos de la alternativa</b>		
<b>7.2.1 Descripción de los costos</b>	<b>7.2.2 Cuantificación (sin IVA)</b>	<b>7.2.3 Periodicidad</b>
Inversión	\$315,726,197.31	Año cero
Costo de Mantenimiento	\$20,693,100.00	A partir de la segunda mitad del primer año, y hasta el año 10
En combustibles	\$274,549,275.00	Del año 0 al 10
En sueldos de operadores	\$220,703,797.44	Del año 0 al 10
En seguros	\$10,114,599.60	Del año 0 al 10

- 8. Cuantificación del Costo Anual Equivalente (Únicamente para proyectos mayores a 30 mdp y hasta 50 mdp, se debe incluir memoria de cálculo, en formato Excel y formulada, de los mismos)**

<b>8.1 Costo Anual Equivalente</b>	
8.1.1 CAE (del proyecto)	\$841,786,969.35
8.1.2 CAE (de la alternativa)	\$105,429,867.28
<b>8.1.3 Justificación técnica y/o económica de la alternativa seleccionada</b>	
Al adquirir los autobuses, y considerar el horizonte de evaluación, la empresa proveedora absorberá los costos de mantenimiento por un año, y en 10 años posteriores la RTP absorberá los costos de mantenimiento. Y a lo largo del horizonte los costos por adquisición y mantenimiento en los que se incurrirá la RTP por comprar los 69 autobuses ascienden a \$976,472,884.45	

- 9. Declaración bajo protesta de decir verdad.**

<b>Fecha:</b>	<b>12 DE ABRIL DE 2019</b>
---------------	----------------------------

<b>Declaratoria</b>
Nombre del Proyecto: Adquisición de autobuses entrada baja para la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP)
Monto: \$366'242,388.88
Entidad Federativa: Ciudad de México
Municipio: Delegación Cuauhtémoc
Bajo protesta de decir verdad, declaro que toda la información contenida en la presente Nota Técnica corresponde fidedignamente con la situación acontecida en el municipio (s) y localidad (es) citados en la presente. Asimismo, declaro no estar gestionando y/o haber recibido recursos para los fines específicos aquí solicitados, a otras instancias del gobierno federal, estatal o municipal, ni tampoco en ejercicios fiscales anteriores.

**Firma del Servidor Público Facultado**

<b>Nombre:</b>	Lic. Antonio Chávez Cruz
<b>Cargo:</b>	Director Ejecutivo de Administración y Finanzas
<b>Tels.</b>	5551328 6300 Ext. 6326
<b>Correo electrónico:</b>	achavezc@rtp.cdmx.gob.mx

**ANEXO 3**

[PAPEL MEMBRETADO DE LA ENTIDAD FEDERATIVA]

FECHA

BUENO POR: \_\_\_\_\_

Recibimos del Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, S.N.C., en su carácter de Fiduciaria en el Fideicomiso "2061 Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados (FIES)", la cantidad de \$ \_\_\_\_\_ (Letra), para la ejecución del (los) proyecto (s) revisado (s) por la Unidad de Política y Control Presupuestario de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, incluidos en la (s) solicitud (es) con número de clave de control \_\_\_\_\_.

Nombre de la Entidad Federativa y de la Institución.

\_\_\_\_\_

**ANEXO 6**

Datos del Servidor Público Facultado acerca de todas las acciones relativas al Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados (FIES)				
		Fecha:		
			día	mes
				año
Entidad Federativa:				
Institución:				
Puesto:				
Nombre:	<b>ANEXO 6</b>			
Firma:				
Email:				
Nº de teléfono:				
Nº de teléfono celular:				
Nº de fax:				
Dirección completa de su centro de trabajo:				

**ANEXO 7**

Datos de la Institución Financiera y de la Cuenta Productiva para el Depósito, Identificación y Control de los recursos recibidos a través del Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados (FIES), así como de los Rendimientos Financieros generados en la misma				
		Fecha:		
			día	mes
				año
Entidad Federativa:				
Institución Financiera/Banco:				
Sucursal:				
Plaza:	<b>ANEXO 7</b>			
Número de cuenta:				
Clave Bancaria Estandarizada (CLABE):				
Observaciones:				
AUTORIZA				
Nombre:				
Puesto/ Institución:				
Firma:				

**ANEXO 8**

**CATÁLOGO FUNCIONAL DE PROYECTOS DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO  
POR SECTOR Y SUBSECTOR**

Clave Sector      **Denominación del Sector**  
 CT                      Comunicaciones, Transportes y Vialidades

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
CT1	Carreteras (construcción, ampliación y Modernización)	Obras de construcción , ampliación y modernización en carreteras: Entronques carreteros Pasos a desnivel Libramientos Puentes vehiculares y peatonales Señalización vertical y horizontal Alumbrado en las carreteras Drenaje en las carreteras Bordes y estructuras Camellones Casetas de inspección y de peaje Adquisición de reservas territoriales y/o derechos de vía Otros
CT2	Carreteras (Mantenimiento, Conservación y Rehabilitación)	Obras de mantenimiento, conservación y rehabilitación en carreteras: Repavimentación, bacheo y reencarpetamiento Entronques carreteros Pasos a desnivel Libramientos Puentes vehiculares y peatonales Señalización vertical y horizontal Alumbrado en las carreteras Drenaje en las carreteras Bordes y estructuras Camellones Casetas de inspección y de peaje Otros
CT3	Transportes	Aeropuertos Materiales para estaciones del Metro Refacciones para carros y vías del Metro Equipamiento de seguridad, control y circulación de trenes del Metro Terminales de autobuses Equipos de Transporte (metrobús, autobuses urbanos etc.) Helipuertos Señalamiento marítimo Puertos marítimos (incluye dragado) Otros

CT4	Vialidades	Avenidas y calles Boulevares Viaductos Periféricos Circuitos viales y confinados Pasos a desnivel Puentes vehiculares y peatonales Señalización horizontal y vertical Distribuidores viales Adquisición de reservas territoriales y/o derechos de vía Otros
-----	------------	---

Clave Sector      **Denominación del Sector**

DR                      Desarrollo Rural y Agropecuario

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
DR1	Infraestructura rural	Caminos rurales (brechas, vados, puentes vehiculares y peatonales) Presas derivadoras Presas de gaviones Sistemas de riego agrícola Canales de riego agrícola Pozos agrícolas (profundos y someros) Tuberías de conducción de agua para riego Bordos, jagüeyes y abrevaderos Invernaderos Cercos perimetrales y divisorios Electrificación de pozos agrícolas Electrificación de zonas rurales Rehabilitación de lagunas Otros
DR2	Apoyos a proyectos productivos	Centros de acopio Salas de ordeña Rastros municipales Unidades de producción de especies de las actividades pesquera, ganadera, agrícola y apícola Zonas estuarinas de pesca Dragado de zonas de descarga pesquera Otros

**Clave Sector**      **Denominación del Sector**  
 FE                      Fomento e impulso económico

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
FE1	Apoyo a proyectos industriales	Naves industriales Corredores industriales Parques industriales Otros
FE2	Apoyo a proyectos de servicios	Desarrollos comerciales Desarrollos financieros Desarrollos turísticos Centros artesanales Ferias y exposiciones Otros

**Clave Sector**      **Denominación del Sector**  
 DS                      Desarrollo Social

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
DS1	Educación	Escuelas de nivel básico y medio superior (aulas, laboratorios, talleres, bibliotecas, etc) Universidades e Institutos Tecnológicos Salones de usos múltiples y auditorios escolares Comedores y dormitorios escolares Espacios educativos Centros de Desarrollo Infantil (CENDI's) Otros
DS2	Cultura	Casas de cultura Museos Zonas arqueológicas Centros de arte y entretenimiento Otros
DS3	Deporte	Centros y unidades deportivas Gimnasios Canchas, campos e instalaciones deportivas Otros
DS4	Ciencia y Tecnología	Centros de investigación científica y desarrollo e innovación tecnológica
DS5	Salud	Hospitales Centros de salud Comedores y dormitorios médicos Centro de prevención de adicciones Otros



DS6	Otros	Casas-hogar Centros sociales municipales Plazas públicas Parques y jardines públicos Zoológicos Adquisición de reservas territoriales para desarrollo social Albergues Teatros y auditorios municipales Panteones Casas de protección y asistencia social Centros de servicios comunitarios Centros recreativos Otros
-----	-------	---

**Clave Sector**      **Denominación del Sector**  
DU                      Desarrollo Regional y Urbano

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
DU1	Agua	Sistemas y redes de agua potable en ciudades Válvulas y tuberías de agua potable Tanques de almacenamiento de agua potable Equipamiento de sistemas de agua potable Pozos de agua potable Plantas potabilizadoras de agua Tomas domiciliarias Otros
DU2	Drenaje, alcantarillado y saneamiento	Alcantarillado sanitario Cárcamos de bombeo para drenaje pluvial Atarjeas y descargas domiciliarias Equipamiento de bombeo de aguas pluviales Red de drenaje Rellenos sanitarios Colectores de aguas pluviales Plantas de tratamiento de plantas residuales Otros
DU3	Electrificación	Sistemas de electrificación en ciudades (postes, luminarias, cableado, subestaciones eléctricas, etc)
DU4	Reservas territoriales	Adquisición de reservas territoriales para ordenamiento y desarrollo urbano
DU5	Imagen urbana	Centros históricos Monumentos Malecón Otros
DU6	Otros proyectos de impacto regional	Infraestructura Equipamiento Otros de impacto regional

Clave Sector      **Denominación del Sector**  
 SP                      Seguridad pública, Procuración de justicia y protección civil

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
SP1	Infraestructura y equipamiento para procuración de justicia	Edificios de impartición de justicia Sistemas de comunicación, información y control Vehículos Centros de readaptación de menores infractores Centros de readaptación social (CERESO) Servicio médico forense (SEMEFO) Otros
SP2	Infraestructura y equipamiento para seguridad pública	Edificios de seguridad pública Módulos de seguridad pública Sistemas de comunicación, información y control Vehículos Centros de capacitación Clínicas para el personal de seguridad de seguridad pública Equipamiento para seguridad pública Otros
SP3	Protección civil	Estación de bomberos Vehículos de bomberos FONDEN (Fondo de Desastres Naturales), específicamente a lo que se refiere a infraestructura pública y equipamiento Sistemas de protección civil estatales y municipales Muros de contención en calles, avenidas, carreteras, etc. Otros

Clave Sector      **Denominación del Sector**  
 OT                      Otros proyectos de infraestructura y equipamiento

Clave Subsector	Denominación del Subsector	Descripción de los proyectos de infraestructura y equipamiento asociados al Subsector, incluye: construcción, , modernización, conservación, mejoramiento, rehabilitación, ampliación, mantenimiento y equipamiento en:
OT1	Edificios de gobierno	Edificios públicos (palacios municipales, edificios del gobierno estatal, etc.)
OT2	Recintos públicos	Recintos públicos (templos, catedrales, etc.)
OT3	Otros	Sistemas de radio y televisión estatales Otros