

Poder Ejecutivo
Estado Libre y Soberano
de Hidalgo

PERIODICO OFICIAL



TOMO CXLVII Alcance al Periódico Oficial de fecha 8 de Septiembre de 2014 Núm. 36

MTRO. MARIO SOUVERBILLE GONZÁLEZ
Coordinador General Jurídico

LIC. JOSÉ VARGAS CABRERA
Director del Periódico Oficial

Tel. 71 7-60-00 Ext. 2467 Jaime Nunó No. 206 Col. Periodistas
Correo Electrónico: poficial@hidalgo.gob.mx

Registrado como artículo de 2a. Clase con fecha 23 de Septiembre de 1931

SUMARIO

Acuerdo SE/VI/03/2014.- Acuerdo por el que se establece la Norma Técnica SITMAH/SPE/CT/01/2014, relativa a las especificaciones para la base tecnológica del Servicio de Pago Electrónico que se utilizará en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno de la Zona Metropolitana de Pachuca.

Págs. 2 - 16

Acuerdo SE/VI/04/2014.- Acuerdo por el que se crea el Comité para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo, y por el que se emiten los lineamientos relativos a su integración y funcionamiento.

Págs. 17 - 21

Acuerdo SE/VI/05/2014.- Acuerdo por el que se establecen las Directrices a las que deberá sujetarse la licitación del Servicio de Pago Electrónico para la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno de la Zona Metropolitana de Pachuca, y los Servidores Públicos que en ello intervengan.

Págs. 22 - 25

ACUERDO SE/VI/03/2014

SECRETARIA DE GOBIERNO

LA JUNTA DE GOBIERNO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ESTADO DE HIDALGO, EN APEGO A LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO VIGENTE, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 5, FRACCIÓN IX, Y 8, FRACCIÓN I Y VII DEL DECRETO QUE CREA AL ORGANISMO; Y EN ATENCIÓN A LO QUE LE CONFIERE LO PRECEPTUADO EN LOS ARTÍCULOS 5, PÁRRAFO SEGUNDO, FRACCIÓN III; 197 FRACCIONES II, III, IV, VI; 198, FRACCIONES I, XXXVI Y XL; 199; 200, PÁRRAFO CUARTO, FRACCIONES I A IV; 201; 207 FRACCIÓN VII; 212 FRACCIÓN I; 215; 216; 217; 218; 231; Y 233 DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO VIGENTE, Y

CONSIDERANDO:

PRIMERO. Que en sesión de fecha 21 de Febrero de 2014, esta Junta de Gobierno suscribió el Acuerdo SE/III/06/2014, por el cual se emite la Declaratoria de Implementación del Corredor Uno del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, Centro-Télliz, de la Zona Metropolitana de la Ciudad de Pachuca, Estado de Hidalgo.

SEGUNDO. Que en sesión de fecha 6 de Junio de 2014, mediante el Acuerdo SE/V/04/2014, esta Junta de Gobierno emitió las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo; y particularmente autorizó, en el Anexo 3 de las mismas, los casos, disposiciones y procedimiento aplicable para llevar a cabo las licitaciones públicas que deban efectuarse con tal finalidad.

TERCERO. Que en sesión de fecha 6 de Junio de 2014, mediante el Acuerdo SE/V/06/2014 esta Junta de Gobierno estableció las características a las que se sujetará la operación en el Corredor Uno, precisando la necesidad de que ello se efectúe a través de una Red Integrada de Transporte abastecida, en su Ruta Troncal, por 43 Autobuses con capacidad para 80 pasajeros; y por 19 Rutas Alimentadoras abastecidas por 43 Autobuses con capacidad para 50 pasajeros, y por 48 Vagonetas Tipo Van con capacidad máxima de hasta 15 pasajeros.

CUARTO. De igual forma, en el Acuerdo SE/V/06/2014, se estableció, en el numeral PRIMERO, fracción II, inciso d, y fracción IV, inciso d, que como parte de su operación debe contar con el Servicio de Pago Electrónico en la Ruta Troncal y en las Diecinueve Rutas Alimentadoras que integran la Red, a fin de que los usuarios puedan efectuar el pago de la tarifa correspondiente y para que el propio Servicio de Pago Electrónico funja como medio para el control de acceso y uso del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros que en ellas se opere.

QUINTO. Así mismo, por virtud del Acuerdo referido en el punto anterior, se decretó la apertura del Corredor Uno, como plaza para otorgar concesión para operar el Servicio de Pago Electrónico en la Red Integrada de Transporte del mismo, detallando lo conducente en el numeral SEGUNDO, fracción II, del Acuerdo en cita.

SEXTO. Que de conformidad con lo que dispone el Artículo 216 de la Ley de Transporte vigente, la prestación del Servicio de Pago Electrónico corresponde originalmente al Estado, quien la ejerce por conducto de este Organismo.

SÉPTIMO. En términos del Artículo 231 de la Ley de Transporte para el Estado, al concesionario del Servicio de Pago Electrónico le corresponde proporcionar los sistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para el Servicio de Pago Electrónico, y el sistema a bordo de unidades prestadoras del Servicio Público de Transporte los cuales serán definidos por este Organismo.

OCTAVO. Que con motivo de lo anterior, es procedente establecer las especificaciones técnicas y características a las que debe sujetarse la base tecnológica en cuanto a las funcionalidades del sistema en general, y en lo particular de los subsistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios a utilizar durante la prestación del Servicio de Pago Electrónico, a las cuales deberá apegarse el potencial operador que será habilitado por este Organismo para efectuarlo en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno; a la cual, en lo conducente, deberá ajustarse también el concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros de dicha Red.

NOVENO. Que atendiendo a lo dispuesto por el Artículo 198, fracción XXXVI, de la Ley de Transporte vigente en el Estado a este Organismo corresponde expedir Normas Técnicas y disposiciones de carácter general en todas las materias de su competencia, dentro de las cuales figuran, entre otras, las que sean relativas a las características de los sistemas y dispositivos de Pago Electrónico, así como las relativas a los equipos, sistemas y dispositivos con que deberán contar los vehículos destinados al Servicio de Transporte.

DÉCIMO. Que en términos del Artículo 8, fracción VII, del Decreto que crea a este Organismo, es facultad de esta Junta de Gobierno emitir las directrices correspondientes a las que deben sujetarse los servidores públicos que lleven a cabo la licitación del Servicio mencionado.

Con base en lo anterior, se emite el presente:

ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECE LA NORMA TÉCNICA SITMAH/SPE/CT/01/2014, RELATIVA A LAS ESPECIFICACIONES PARA LA BASE TECNOLÓGICA DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO QUE SE UTILIZARÁ EN LA RED INTEGRADA DE TRANSPORTE DEL CORREDOR UNO DE LA ZONA METROPOLITANA DE PACHUCA.

PRIMERO. La presente Norma Técnica es de carácter general y obligatorio para la prestación del Servicio de Pago Electrónico, y tiene por objeto establecer las especificaciones, funcionalidades y prestaciones que deben reunir los sistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios que se utilicen para su operación en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno; al efecto, la base tecnológica con la que se opere Servicio de Pago Electrónico en la Infraestructura Pública, en la Ruta Troncal y en las Diecinueve Ruta's Alimentadoras de la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno, debe cumplir con la totalidad de las especificaciones que se detallan en el **Anexo 1** de la presente Norma Técnica.

SEGUNDO. La presente Norma Técnica no implica ni constituye o genera vinculación alguna con derechos de patente o de exclusividad en favor de ningún particular, ni impone obligación comercial o contractual de contratación o compra o constituye promesa de ninguna clase para con los interesados en participar en la licitación del Servicio de Pago Electrónico; motivo por el cual, este Organismo no está obligado en forma alguna con los postores potenciales, y únicamente tiene por propósito hacer constar el tipo de plataforma y sus componentes en términos del **Anexo 1**.

De igual forma, la presente Norma Técnica no coarta o limita en forma alguna el derecho del Estado y del Organismo para elegir de entre las opciones tecnológicas existentes en el mercado, la que represente las mejores condiciones para ellos en términos del beneficio social que se persigue con la prestación del Servicio de Pago Electrónico.

TERCERO. No se admitirán para la prestación u operación del Servicio de Pago Electrónico en la Red Integrada del Corredor Uno equipos o dispositivos usados, reconstruidos, convertidos o adaptados de ninguna forma; la totalidad de ellos deberá ser proveído por quien resulte ganador de la licitación correspondiente, y todos los bienes que oferte, ya tangibles o intangibles, tales como sistemas, subsistemas, hardware, software, equipos, dispositivos, periféricos y accesorios a utilizar durante la prestación del Servicio de Pago Electrónico deberán ser nuevos.

En ningún tiempo y bajo ninguna circunstancia se podrá autorizar el uso de equipos o dispositivos refactorados o procedentes de recuperaciones por siniestros de ninguna índole; o bien, el de artículos de procedencia extranjera, si estos incumplen con las especificaciones del Anexo 1 o carecen de apego a las Normas que se aluden específicamente en dicho Anexo o las que en su momento las substituyan y así lo acuerde este Organismo.

CUARTO. Atendiendo a los criterios de modernización, tecnificación, eficiencia, seguridad y a los avances tecnológicos que resulte necesario o conveniente adoptar, la presente Norma Técnica y su **Anexo 1** podrán ser modificados, reducidos o ampliados, en todo o en parte, o, de ser el caso, podrán ser abrogados, sustituidos o complementados por otros, con base en las determinaciones que con posterioridad emita este Organismo.

QUINTO. La ubicación de los equipos y dispositivos que se utilicen como parte del Servicio de Pago Electrónico para el cobro de la tarifa aplicable por la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en la Infraestructura Pública destinada a la Red Integrada de

Transporte del Corredor Uno, consistente en la Estación Terminal y las Treinta y Dos Estaciones Intermedias y su oportuna colocación y habilitación en ellas será determinada y autorizada por este Organismo.

SEXTO. La ubicación de los equipos y dispositivos que se utilicen como parte del Servicio de Pago Electrónico para el cobro de la tarifa aplicable por la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en los 43 Autobuses que operarán en la Ruta Troncal y en los 43 Autobuses y 48 vehículos diversos con los que se operarán las 19 Rutas Alimentadoras de la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno, será determinada y autorizada por este Organismo.

SÉPTIMO. En uso de la facultad dispuesta en el Artículo 233 de la Ley de Transporte en vigor, este Organismo ejercerá, implementará y vigilará de manera directa la operación de la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno y del Servicio de Pago Electrónico afecto a la misma, a través de su propio Centro General de Gestión de Operaciones.

OCTAVO. De conformidad con lo que dispone el Artículo 235, fracción XIX, de la Ley de Transporte vigente, el Centro General de Gestión de Operaciones del Organismo basará sus actividades cotidianas en la tecnificación y la eficiencia de los sistemas informáticos, a través de los cuales, en tiempo real, se permita el monitoreo y rastreo de cada una de las unidades con las que se desempeña la operación diaria en la red de servicio; vinculando sus actos en la plataforma tecnológica y el equipo proporcionados por el Concesionario del Servicio de Pago Electrónico, la cual también deberá fungir como medio para el control y acceso de los usuarios al Servicio Público de Transporte Masivo en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno de la Zona Metropolitana de Pachuca.

NOVENO. En términos del Artículo 221 de la Ley de Transporte en vigor, el Concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en la Red mencionada, está obligado a poner a disposición de este Organismo el total de las unidades referidas, en el momento en el que así se le indique, a fin de que el Concesionario de la Operación del Servicio de Pago Electrónico efectúe la adecuada colocación de los mismos en el interior de ellos.

DÉCIMO. De igual manera, en términos del Artículo 223 de la Ley en cita, el Concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en la Red mencionada, será responsable del cuidado y manejo del equipo del Servicio de Pago Electrónico y fungirá como depositario del mismo, debiendo responder por cualquier daño o avería que a este se cause; la responsabilidad será hasta por el total del valor comercial de reposición que tenga el equipo y de los dispositivos del Servicio de Pago Electrónico que hayan sido dañados.

El Concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en la Red mencionada garantizará dicha responsabilidad mediante seguro, expedido por compañía aseguradora legalmente autorizada para operar en el país. El seguro tendrá como beneficiario a este Organismo y deberá mantenerse durante la totalidad de la vigencia de la concesión; dicho seguro se depositará ante el Organismo, el cual lo hará efectivo de materializarse los daños o averías. El monto de la cobertura será especificada por este Organismo a través del Director General, a quien se le faculta para proceder con tal fin.

Si el personal de éste Organismo determina que el daño causado al equipo es intencional, y del dictamen que se emita resulta que ha sido producido por el concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno, o por sus representantes, o por el personal que este emplee, o por cualquier persona que tenga a su servicio, se revocará la concesión que le fue otorgada.

DÉCIMO PRIMERO. En términos del Artículo 103 de la Ley de Transporte vigente en el Estado, éste Organismo emitirá la tarifa que los usuarios deben pagar por la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, y su autorización, estructura, integración, tipo, intermodalidad y vigencia quedan sujetas a la periodicidad y demás determinaciones que constarán en el Acuerdo correspondiente; a través del cual este Organismo regulará y determinará las formalidades y el procedimiento a seguir para la revisión y modificación anual de las tarifas.

DÉCIMO SEGUNDO. Con fundamento en el ordenamiento citado en el punto anterior, este Organismo emitirá la Norma Técnica en donde se regularán y establecerán los conceptos

integradores, los factores asociados y todos los demás aspectos aplicables a la definición, estructuración, modelización, temporalidad y vigencia de la forma de pago al Concesionario de la Operación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros y al Concesionario de la Operación del Servicio de Pago Electrónico asignados a la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno.

DÉCIMO TERCERO. La aplicación e interpretación de la presente disposición es facultad exclusiva del Organismo.

TRANSITORIO

ÚNICO. El presente acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Dado en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a los 5 (cinco) días del mes de Septiembre del año 2014 (Dos Mil Catorce).

Por la Junta de Gobierno del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo:

L.A. FERNANDO Q. MOCTEZUMA PEREDA; SECRETARIO DE GOBIERNO, RUBRICA; **LIC. AUNARD AGUSTÍN DE LA ROCHA WAITE;** SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN RUBRICA; **LIC. ALBERTO MELÉNDEZ APODACA;** SECRETARIO DE PLANEACIÓN, DESARROLLO REGIONAL Y METROPOLITANO, RUBRICA; **LIC. FLOR DE MARIA LOPEZ GONZÁLEZ;** SECRETARIO DE CONTRALORIA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, RUBRICA; **ING. JOSÉ PABLO MAAUAD POTÓN;** SECRETARIO DE DESARROLLO ECONOMICO, RUBRICA; **M.G.P. JESÚS ROMERO QUINTANAR;** SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, RUBRICA; **C.P. JERÓNIMO QUIJANO MONTOYA;** COMISARIO PÚBLICO, RUBRICA; **LIC. MANUEL ANTONIO REBOLLAR INTRIAGO;** DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, RUBRICA.

NORMA TÉCNICA SITMAH/SPE/CT/01/2014

ANEXO 1

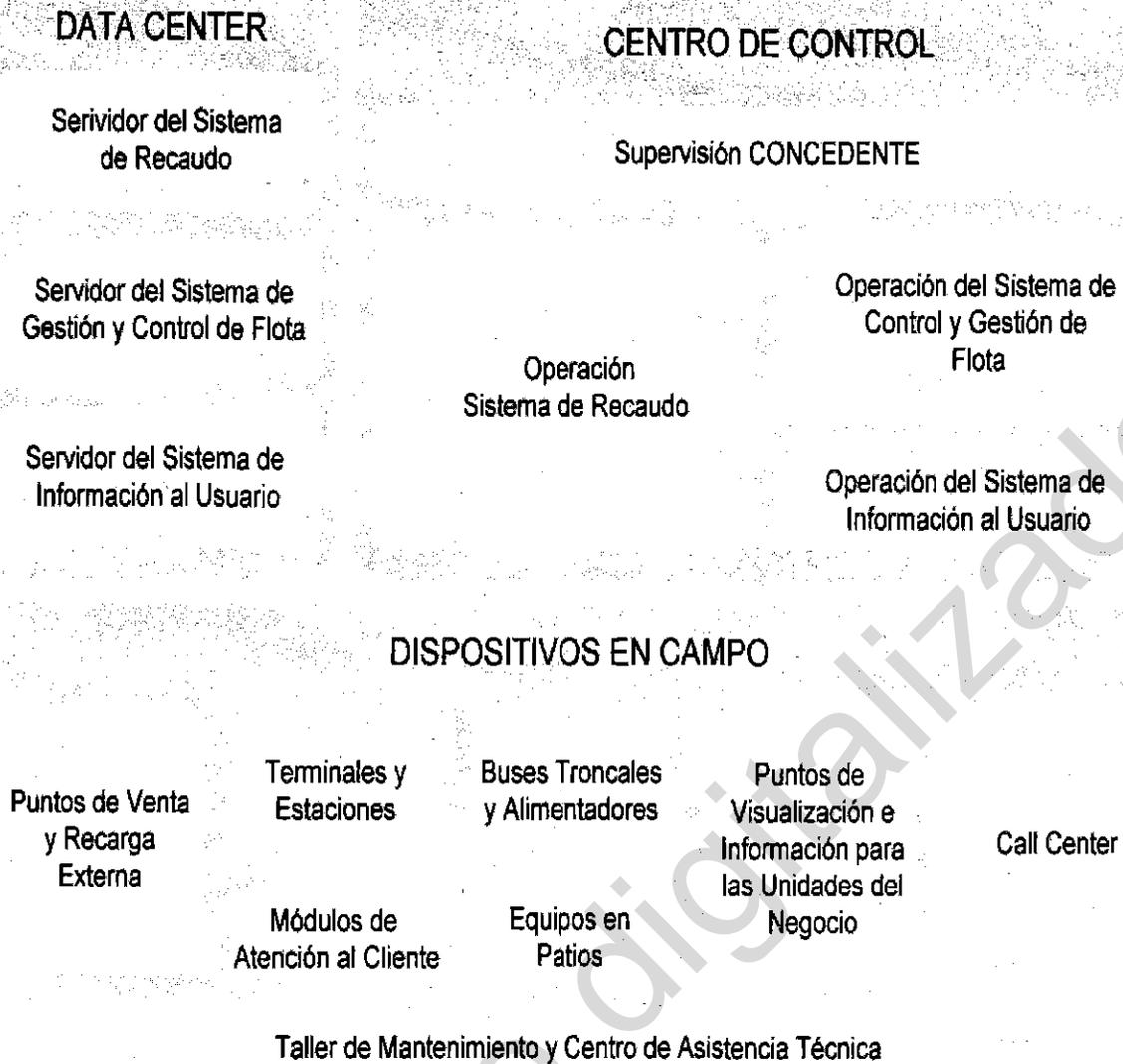
ESPECIFICACIONES PARA LA BASE TECNOLÓGICA DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO QUE SE UTILIZARÁ EN LA RED INTEGRADA DE TRANSPORTE DEL CORREDOR UNO DE LA ZONA METROPOLITANA DE PACHUCA.

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL SISTEMA

1.1. Descripción de la plataforma tecnológica del sistema.

La Plataforma Tecnológica comprende, sin limitarse, los siguientes componentes:

- Centro de Control: Área donde se realizará la Operación del Sistema de Recaudo, Gestión y Control de Flota y del Sistema de Información al Usuarios, además alojara el área de Supervisión de EL ORGANISMO.
- Data Center: El Data Center (centro de proceso de datos), será el área empleada para albergar los servidores de la plataforma tecnológica del sistema de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario y sus componentes asociados, como las telecomunicaciones, sistemas de almacenamiento, fuentes de alimentación redundantes o de respaldo, conexiones redundantes de comunicaciones, controles de ambiente (por ejemplo, aire acondicionado) y otros dispositivos de seguridad.
- Dispositivos en Campo: Son todos los dispositivos necesarios para la operación de cada uno de los Sistemas ubicados en Terminales, Estaciones, Autobuses y Puntos de Venta Externo, Patios, Módulos de Atención al Usuario, Taller de Mantenimiento y Centro de Asistencia Técnica, Call Center.



2. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS EQUIPOS REQUERIDOS DEL SISTEMA DE RECAUDO

A continuación se describen las características, funcionalidades y requerimientos mínimos de la plataforma tecnológica destinada a la implementación e integración de la Tecnología de Recaudo para el Sistema Integrado de Transporte.

2.1. Especificaciones generales de la tecnología de recaudo.

2.1.1. Capacidad de crecimiento de la tecnología.

La plataforma tecnológica que se utilice deberá estar preparada para el crecimiento a futuro del resto de las etapas del proyecto de movilidad de la Zona Metropolitana de Pachuca y del Estado en general en el momento que se requiera y con el total aprovechamiento y continuidad de la tecnología inicialmente instalada.

2.1.2. Compatibilidad con otras tecnologías.

EL ORGANISMO será en todo momento propietario de las llaves del sistema y el Mapa de Estructura de las TISC.

EL ORGANISMO desarrollará y proveerá el Mapa de Estructura de las TISC preliminar preparado para soportar las funcionalidades mínimas requeridas del proyecto.

2.1.3. Mecanismos de seguridad.

La tecnología deberá cumplir con los mecanismos de seguridad que garanticen la integridad de todo el sistema de recaudo, debiendo contemplar como mínimo indispensable lo siguiente:

1. En el sistema central se podrán definir los perfiles de seguridad de los usuarios y los equipos que intervienen en el sistema y toda la parte de seguridad será administrada por EL ORGANISMO.
2. Toda la información generada y almacenada en todos los equipos que componen la tecnología de recaudo deberá estar encriptada y protegida contra intervención y/o alteraciones por terceras personas o empresas ajenas.
3. Toda información generada en los equipos que componen la tecnología de recaudo deberán ser transmitidos de forma segura al sistema central.
4. Todos los equipos que componen la tecnología de recaudo deberán generar un respaldo de los archivos transferidos como mínimo dos (2) días de operación.
5. Se deberá contar con las herramientas de software y hardware necesarias para recuperar en el momento que se requiera los archivos de respaldo.
6. Autenticación de dispositivos y medios de pago realizados con tecnología de módulo SAM que garanticen la debida autenticación y validación de cada uno de los componentes de la tecnología.
7. Deberá contar con herramientas de monitoreo que permitan identificar cualquier intento de transacciones fraudulentas.
8. Lista Negra de TISC para desactivación de las mismas.
9. Plan de recuperación de desastres (inundaciones, terremotos, incendio, terrorismo, etc.) de tal forma que se garantice que la información histórica contenida en los bancos de datos del sistema central puede restablecerse por completo en caso de una contingencia.
10. Plan de soporte de redundancia y respaldo de suministro de energía eléctrica, para mantener los equipos en funcionamiento y el correcto flujo de información.
11. Todos los equipos deberán tener un número de identificación único y permanente a fin de tener un control total integral de los equipos.

2.1.4. Medios de Pago.

Este Sistema de Recaudo deberá permitir como mínimo estos dos medios de pago:

- Tarjeta Inteligente sin Contacto - TISC.
- Efectivo. (monedas - sin cambio)

El pago en efectivo solo se realizará utilizando monedas de curso legal. Este pago además será exacto. Es decir, ninguno de los equipos que componen el sistema de cobro electrónico estará habilitado para entregar cambio.

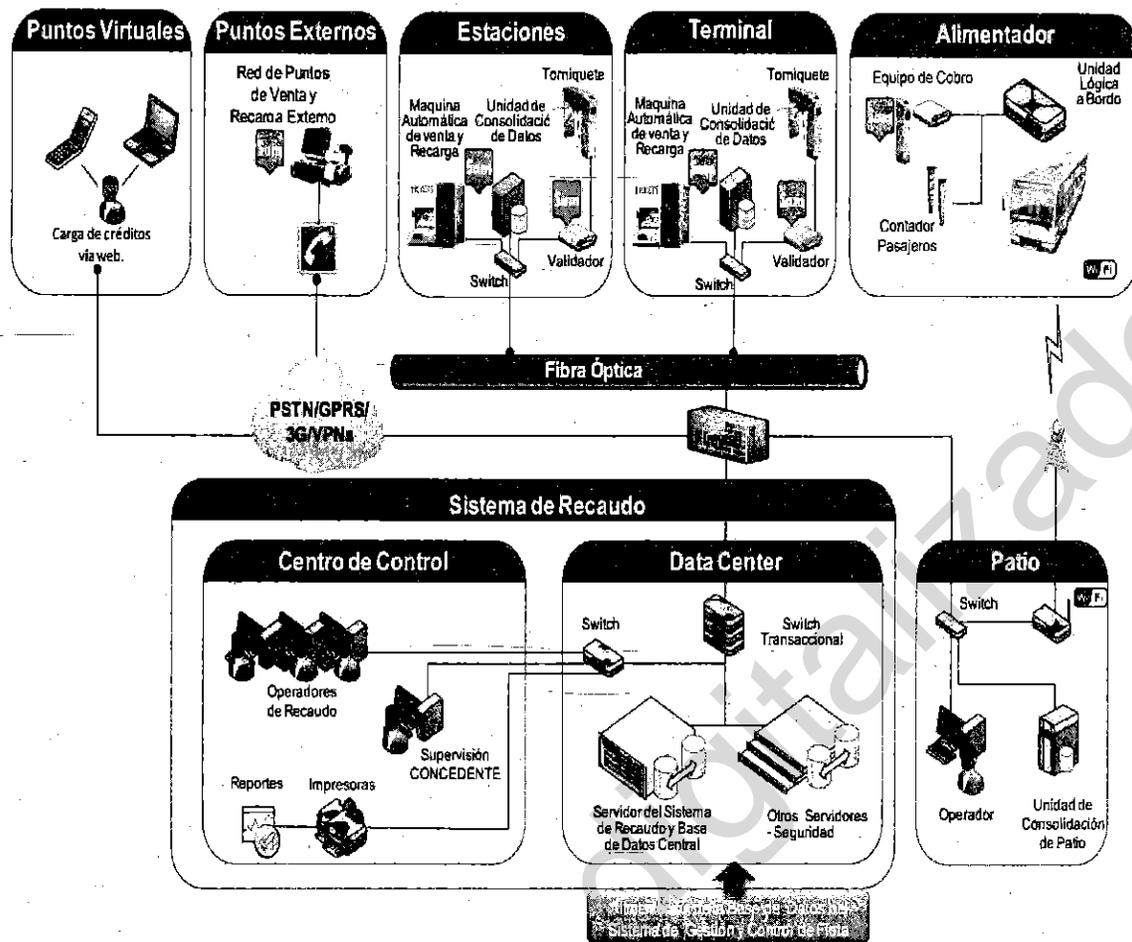
2.1.5. Viaje a crédito.

Este Sistema de Recaudo deberá permitir la funcionalidad del viaje a Crédito en todos los equipos de cobro de tarifa que utilizan Tarjeta Inteligente sin Contacto (TISC).

Esta funcionalidad de viaje a crédito se aplicará cuando el saldo en la tarjeta sea mayor que 0 (cero) y menor que el valor de la tarifa a pagar. Por ejemplo, se tiene que la tarifa a pagar por el usuario es \$6 y el saldo es \$2, el sistema debe permitir realizar un viaje a crédito, y el saldo entonces quedará en - \$4 (menos cuatro pesos). Si se quiere reintentar pagar con esa tarjeta ya el viaje a crédito no aplica pues el saldo es negativo (-4) y tal como se explicó el saldo debe ser mayor que cero. En la próxima recarga que se realice, el sistema cobrará primero el saldo negativo y luego dejará como saldo en la tarjeta el importe restante. Continuando con el ejemplo anterior, donde se tiene un saldo negativo de -\$4 (menos cuatro pesos), al realizarse una recarga por \$ 20 (veinte pesos), el saldo que finalmente deberá quedar en la tarjeta del usuario será de \$ 16 (dieciséis pesos).

2.2. Características del Equipamiento.

2.2.1. Esquema general del sistema de recaudo.



2.2.2. Tecnología de control de cobro electrónico a bordo de los autobuses Alimentadores.

Cada autobús alimentador deberá contar con un equipamiento base a bordo a fin de tener el control total de los ingresos generados por el cobro del pasaje, así como de los pasajeros transportados, debiendo contemplar que acepte los medios de pago descritos en el apartado 2.1.4 del presente.

2.2.2.1. Equipo de Cobro a bordo de los autobuses Alimentadores.

Este equipo es en el que se registrarán todos los pasajes cobrados al usuario en autobuses alimentadores. Toda transacción en cualquiera de sus formas de pago (TISC o Efectivo) deberá registrarse en el equipo.

Funcionalidad requerida:

- Por cada transacción realizada con TISC debe tener un algoritmo de validación debiendo considerar como mínimo lo siguiente:
 - Que no esté registrada en la lista negra
 - Que sea una TISC válida de los tipos que se definan
 - Que esté Vigente
 - Anti-Pass back
- Debe permitir pago de más de un viaje a través de la consola del operador
- Debe identificar el perfil de la TISC y aplicar la tarifa correspondiente
- Debe reconocer trasbordos de una ruta a otra de acuerdo a la matriz de complemento tarifario
- Debe imprimir un ticket por cada transacción realizada
- Debe permitir un viaje a crédito
- La información reflejada en el display debe configurarse de acuerdo al tipo transacción.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento.

2.2.2.2. Conteo de pasajeros.

Este equipo tiene como fin el controlar los pasajeros transportados. Esto permite un punto de comparación y referencia con los pasajeros pagados.

Funcionalidad Requerida:

- Conteo de ascensos y descensos de pasajeros por ambas puertas.
- El equipo debe registrar cualquier tipo de bloqueos por el operador del autobús.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento.

La información recolectada de conteo de pasajero debe generarse y mantenerse siempre disponible.

2.2.2.3. Sistema alternativo de recuperación de información.

Para efectos de recuperar la información de cualquiera de los equipos a bordo en los autobuses cuando esto no sea posible realizarlo por causas fortuitas de forma inalámbrica (wireless, Wi-Fi o rf), deberá existir un sistema alternativo para la extracción de dicha información.

2.2.3. Tecnología de control de cobro electrónico en estaciones y terminales.

En cada estación y terminal del Sistema se deberá contar con un equipamiento base a fin de tener el control total de los ingresos generados por el cobro del pasaje, debiendo contemplar que acepte los medios de pago, TISC y Efectivo.

2.2.3.1. Equipo de Cobro en estaciones y terminales.

El equipamiento que deberá ser contemplado por cada acceso a estaciones y terminales del Sistema, será el siguiente:

1. Torniquetes trípodes bidireccionales.
2. Torniquetes trípodes de Salida fijos en caso de ser necesarios.
3. Puerta especial para personas de Capacidades Diferentes.
4. Máquina de venta y recarga de TISC.

2.2.3.1.1. Torniquetes Trípodes Bidireccionales.

Para todos accesos a estaciones y terminales deberá tener como mínimo un (1) torniquete habilitado para aceptar TISC y Efectivo sin intervención humana. (Esto se refiere a no contar con una persona a un lado del torniquete recibiendo efectivo y validando el acceso).

Funcionalidad requerida:

- Debe liberarse permitiendo dos tipos de pago: con TISC a través del validador y en efectivo sin intervención humana.
- Todos los torniquetes podrán configurarse de entrada o salida según lo amerite las condiciones de operación en los diferentes horarios del día y situaciones especiales como emergencias, eventos, horas pico, etc.
- Por cada transacción realizada con TISC debe tener un algoritmo de validación debiendo considerar como mínimo lo siguiente:
 - Que no esté registrada en la lista negra
 - Que sea una TISC válida de los tipos que se definan
 - Que esté Vigente
 - Anti-Passback
- Debe identificar el perfil de la TISC y aplicar la tarifa correspondiente.
- Debe reconocer transbordos de una ruta a otra de acuerdo a la matriz de complemento tarifario.
- Debe permitir un viaje a crédito.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento.
- Este equipo deberá estar conectado de forma remota a una central de monitoreo donde podrá informar en tiempo real lo siguiente:
 - Alarmas de mal funcionamiento.
 - Equipo en servicio.
 - Equipo fuera de servicio.
 - Equipo On-Line/Off-Line.
 - Otras.

2.2.3.1.2. Puerta especial para personas de Capacidades Diferentes.**Funcionalidad requerida:**

- Debe liberarse permitiendo solo pago con TISC a través del validador.
- Por cada transacción realizada con TISC debe tener un algoritmo de validación debiendo considerar como mínimo lo siguiente:
 - Que no esté registrada en la lista negra
 - Que sea una TISC válida de los tipos que se definan para esta Puerta
 - Que esté Vigente

- Anti-Pass back
- Debe identificar el perfil de la TISC y aplicar la tarifa correspondiente.
- Debe reconocer transbordos de una ruta a otra de acuerdo a la matriz de complemento tarifario.
- Debe permitir un viaje a crédito.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento.
- Este equipo deberá estar conectado de forma remota a una central de monitoreo donde podrá informar en tiempo real lo siguiente:
 - Alarmas de mal funcionamiento.
 - Equipo en servicio.
 - Equipo fuera de servicio.
 - Equipo On-Line/Off-Line.
 - Otras.

2.2.3.2. Máquina Automática de Venta y Recarga de TISC.

Es el Equipo automático que permite realizar la venta y recarga de las TISC, donde el operador de este equipo es el propio usuario, por lo que su interfaz debe ser clara y simplificada.

Funcionalidad requerida:

- Recarga de TISC: El Usuario podrá recargar en su TISC en cualquiera de estos Equipos de Recarga el monto deseado con un límite fijado por EL ORGANISMO.
- Saldo de TISC: El usuario podrá consultar en cualquier momento el saldo en su TISC.
- Venta de TISC: El usuario podrá comprar una TISC a través de este equipo a un costo fijado por EL ORGANISMO. El costo podrá ser configurado por el administrador del sistema y podrá incluir una recarga a la TISC dispensada por una cantidad monetaria o viajes igualmente definidos por EL ORGANISMO.
- En caso de detectar una tarjeta con viaje a crédito, el equipo deberá cargar el saldo resultante de la carga solicitada por el usuario menos el valor del viaje a crédito y emitir un recibo por esa transacción.
- Por cada transacción realizada con una TISC debe tener un algoritmo de validación debiendo considerar como mínimo lo siguiente:
 - Que no esté en lista negra
 - Invalidar TISC en caso de que se encuentre en lista negra
 - Vigencia
- Opcionalmente podrá imprimir el recibo para cada transacción de ser requerido por el Usuario.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento de los equipos.
- Este equipo deberá estar conectado de forma remota a una central de monitoreo donde podrá informar en tiempo real lo siguiente:
 - Alarmas de mal funcionamiento.
 - Dispensador de TISC por agotarse.
 - Dispensador de TISC vacía.
 - Bolsa de monedas por llenarse.
 - Bolsa de monedas llena.
 - Caja de billetes por llenarse.
 - Caja de billetes llena.
 - Personal autorizado está realizando una intervención al equipo: Mantenimiento, cambio de bolsa de monedas y billetes, suministrando TISC, etc.
 - Personal no autorizado abre compartimientos.
 - No-Break en Función.
 - Equipo On-Line/Off-Line.
 - Otras.

2.2.3.3. Sistema alternativo de recuperación de información.

Para efectos de recuperar información de cualquiera de los equipos a bordo en los autobuses cuando esto no sea posible realizarlo por causas fortuitas de forma inalámbrica (wireless, Wi-Fi o rf), deberá existir un sistema alternativo para la extracción de dicha información.

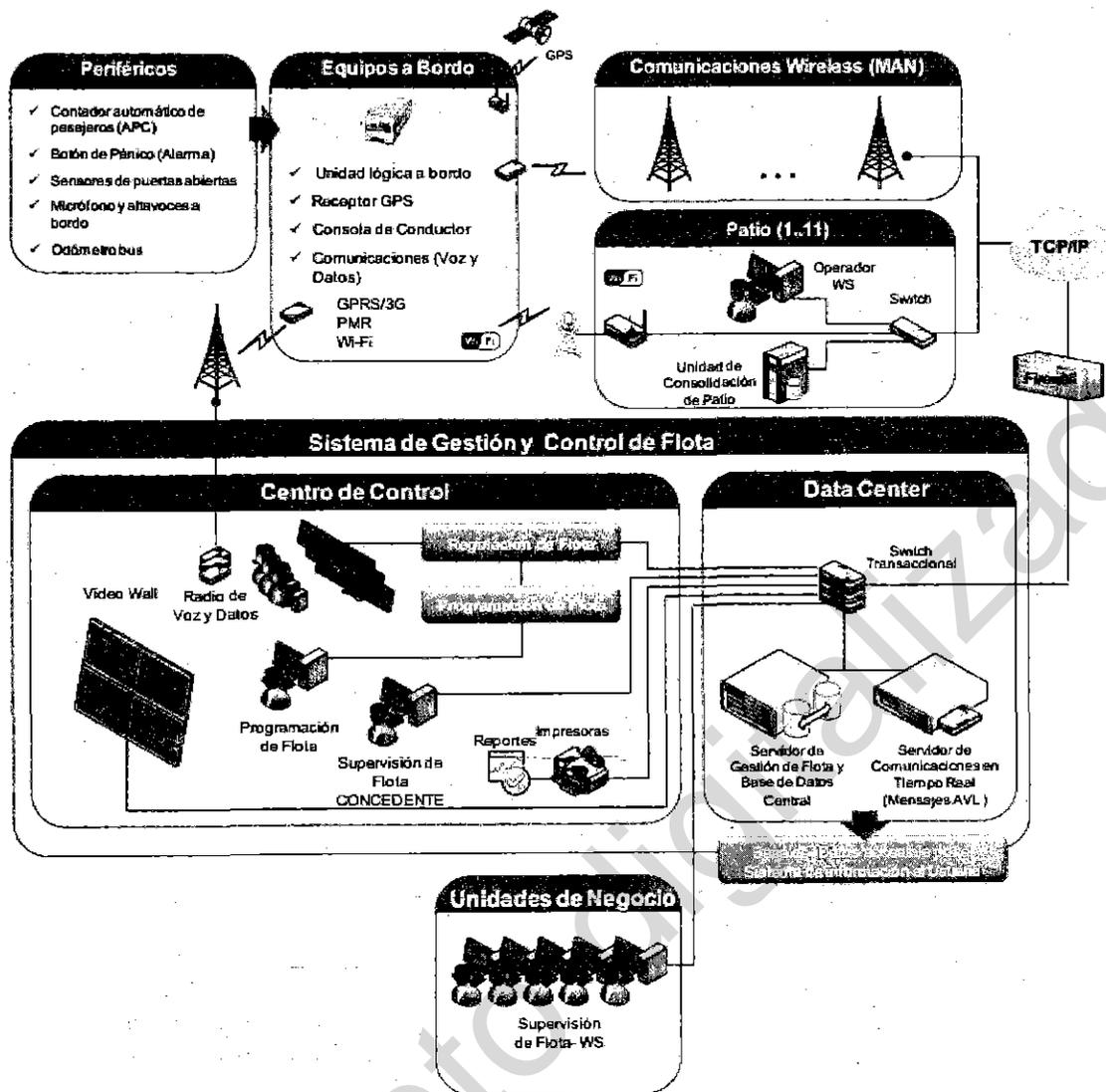
2.2.4. Tecnología de puntos de venta y recarga de TISC.

Son los Equipos que permiten realizar la venta y recarga de las TISC en Puntos de Venta Externos. Este es una terminal de punto de venta de propósito específico que debe contemplarse para los Puntos de Venta Externos.

Funcionalidad Requerida:

- Recarga de TISC: El Usuario podrá recargar en su TISC en cualquiera de estos Equipos de Recarga el monto deseado con un límite fijado por EL ORGANISMO.
- Saldo de TISC: El usuario podrá consultar en cualquier momento el saldo en su TISC.
- Por cada transacción realizada con una TISC debe tener un algoritmo de validación debiendo considerar como mínimo lo siguiente:
 - Lista Negra
 - Vigencia
- Impresión del recibo para cada transacción de ser requerido por el Usuario.
- Generación de registros de alarmas de fallos en los equipos a fin de poder monitorear el funcionamiento de los equipos.
- Control de apertura y cierres de servicio de operaciones.
- Cada operador del equipo debe tener una clave de acceso para abrir y cerrar un servicio.
- Por cada cierre de servicio se debe imprimir un corte con la información de referente a dicho servicio:
 - Fecha de Operaciones
 - Numero de servicio
 - Hora de apertura de servicio
 - Hora de cierre de servicio
 - Número de Punto de Venta
 - Número de Serie del Equipo
 - Cantidad de transacciones de recarga realizadas
 - Total de recargas a TISC durante el servicio
 - Otra.
- Por cada equipo en operación solo deberá permitirse el acceso a aquellas personas que tengan asignado un número de operador y que este último esté autorizado para que utilice el equipo asignado.
- Generación de reportes básicos.
- Debe existir una interfaz de comunicación con el sistema central de procesamiento, pudiendo ser a través de Internet con VPN, FTP, etc. de manera automática con el mínimo de intervención del personal de la empresa.

3. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS EQUIPOS REQUERIDOS PARA EL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA**3.1. Esquema General del Sistema de Gestión y Control de Flota**



3.2. Arquitectura del Sistema de Gestión y Control de Flota.

La arquitectura de este sistema se basa como mínimo en los siguientes componentes, sean estos modulares o integrados en forma de una sola unidad.

3.2.1. Equipo embarcado en autobuses Troncales.

- Unidad lógica a bordo con receptor GPS, consola de conductor y pantalla para despliegue de datos enviados por el Centro de Control.
- Sistema de comunicaciones para descarga de datos posicionales del autobús (GPS) y eventos geo-referenciados al Centro de Control.
- Equipos de soporte para comunicaciones de voz y audio a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación.
- Sistema de comunicaciones inalámbrica para carga y descarga de información del Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al Usuario a través de la unidad lógica a bordo a la unidad de consolidación de datos en Patios.
- Sensores de apertura y cierre de puertas.

3.2.2. Equipo Embarcado en autobuses Alimentadores.

- Unidad lógica a bordo con receptor GPS, consola de conductor y pantalla para despliegue de datos enviados por el Centro de Control.
- Sistema de comunicaciones para descarga de datos posicionales del autobús (GPS) y eventos geo-referenciados al Centro de Control.
- Soporte a comunicaciones de voz y audio a través de Infraestructura de comunicaciones con cobertura plena del área de operación.
- Sistema de comunicaciones inalámbrica para carga y descarga de información del Sistema de Recaudo, Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al Usuario a través de la unidad lógica a bordo a la unidad de consolidación de datos en Patios.

3.3. Unidad Lógica a Bordo para los autobuses Troncales y Alimentadores.

Los autobuses de las rutas troncales y rutas alimentadoras deberán estar provistos de una Unidad Lógica a Bordo encargada de recolectar la información generada de los autobuses. Además deberá contar con la consola de conductor para la comunicación bidireccional entre este y el centro de control, a través de mensajes en pantalla y envío de mensajes programados.

3.4. Consola del Conductor.

La consola del conductor a bordo del autobús, es parte integral de la unidad lógica a bordo y como mínimo, debe permitir las siguientes características y funcionalidades:

3.4.1. Características Físicas y Funcionales.

- a) Permitir el registro electrónico del conductor para identificarse frente al Sistema, de forma que lo reconozca como conductor programado y autorizado para operar el autobús, quién deberá hacerlo a través del teclado.
- b) Display de despliegue de información al conductor e interfaz en idioma en español.
- c) Recibir del Centro de Control datos y mensajes relacionados con la operación de transporte del Sistema.
- d) Reportar el código de la ruta que iniciará y la programación de la misma.
- e) Visualizar el itinerario de la ruta y recomendaciones operativas de control.
- f) Desde la consola se podrá activar o desactivar los validadores a bordo.
- g) Debe mostrar al conductor, automáticamente, su adelanto o retraso respecto al horario programado, para que el conductor tenga reacción y así logre mantener el horario preestablecido y conseguir la estabilidad de la frecuencia de operación de los autobuses.
- h) La información se debe mostrar siempre de forma jerárquica para que el conductor no maneje excesiva información al mismo tiempo.

3.5. Unidad de Consolidación de Datos en Patios.

La descarga y carga de información troncal y complementaria se deberá hacer en cada patio, haciendo uso de una red inalámbrica (WiFi o cualquier otra tecnología inalámbrica) que deberá ser instalada en cada uno de los patios y conectar al backbone de telecomunicaciones. En cada patio se instalará una unidad de consolidación de datos que tendrá como objetivo consolidar todas las operaciones y transacciones realizadas por cada uno de los equipos del Sistema de Recaudo, Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al Usuario instalados en autobuses troncales y alimentadores, así como conformar una base de datos para almacenarla y transmitirla periódicamente al Data Center. La unidad de consolidación de datos deberá estar compuesta por un servidor, periféricos y software que le permitan enviar y recibir la información de los equipos embarcados y retransmitirla al Data Center.

3.6. Especificaciones Funcionales Mínimas de la Aplicación del Sistema de Gestión y Control de la Flota.

La funcionalidad GPS de Localización y Control de Flota es una herramienta de gestión capaz de generar información posicional de vehículos mediante triangulación de señales satelitales para ayudar a controlar y optimizar la operación de flotas. Además de registrar la ruta efectivamente seguida por un vehículo con precisión de hasta algunos metros, un sistema GPS de localización y control vehicular permite documentar y registrar posicionalmente otros eventos de interés para el gestor tales como: lugar y hora de apertura de puertas, validación, detención del vehículo, medición de velocidad en ruta, entre otros. De igual forma esta funcionalidad es aplicable al control de funcionarios que actúan como personal de apoyo en campo.

Básicamente el Sistema de Gestión y Control de Flota debe permitir a EL ORGANISMO alimentar la información de todos y cada uno de los servicios previamente programados en función del flujo de pasajeros específico previsto para cada día y horario y posteriormente verificar la ejecución de esta programación cuando sea necesario en tiempo real para regular y controlar el servicio.

3.6.1. Subsistema de Programación Operativa de la Flota.

Este Subsistema deberá estar en capacidad de permitir establecer adecuadamente la programación de la flota para atender la demanda de pasajeros del Sistema.

3.6.2. Subsistema de Regulación y Control de la Operación.

Debe permitir la autorregulación de la distancia programada entre autobuses, anunciando al conductor el cumplimiento o no del itinerario de cada autobús con su respectivo siguiente y anterior autobús programado para la misma ruta, sin que se requiera la intervención de los operadores del centro de control.

3.7. Informes de Gestión Disponibles en el Sistema de Gestión y Control de Flota.

La aplicación instalada en el Centro de Control para el tratamiento de la información generada y recibida de las unidades lógicas a Bordo permitirá disponer de informes gerenciales para conocer el cumplimiento de cada servicio de autobús realizado en cada ruta, con filtros/resúmenes de franja horario y/o equipo.

4. DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE LOS EQUIPOS REQUERIDOS DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN AL USUARIO:

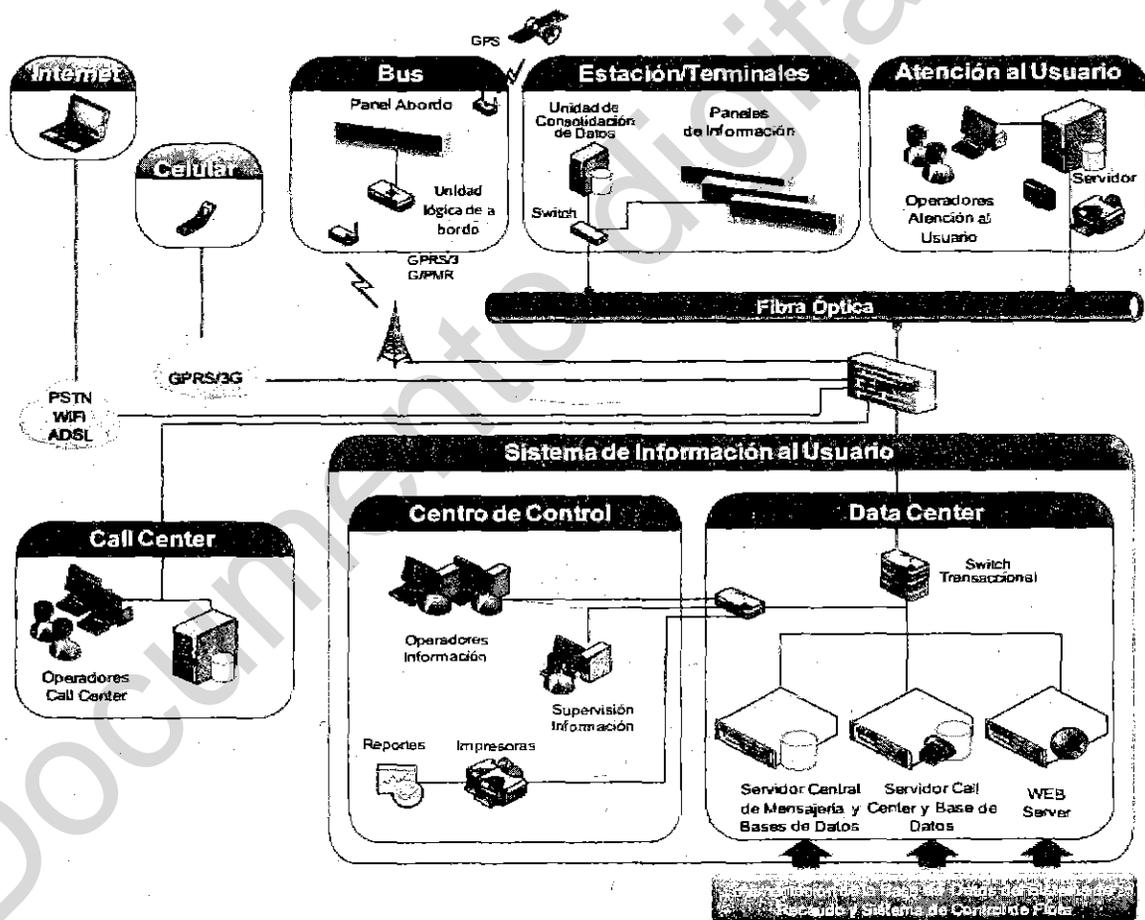
El principal objetivo del Sistema de Información al Usuario, es hacer accesible información referente al servicio de transporte, que le permita al usuario tomar sus propias decisiones, y de este modo, ayudar a incrementar la eficiencia operacional de todo el sistema. La información al usuario se suministra a través de diversos medios:

- Despliegue de mensajes en los paneles internos de los autobuses y en los paneles ubicados en las estaciones.
- Reproducción de Mensajes a través de los parlantes de los autobuses.
- Información del Sistema a través del portal WEB.

Los dos tipos de mensajes que se tratarán son:

- Mensajes operativos
- Mensajes institucionales

4.1. Esquema General del Sistema de Información al Usuario.



4.2. Arquitectura del Sistema de Información al Usuario

La arquitectura de este sistema se basa como mínimo en los siguientes componentes, sean estos modulares o integrados en forma de una sola unidad en función de la solución tecnológica.

El sistema de información al usuario comprenderá la información que será suministrada a los usuarios al interior de terminales, estaciones y autobuses mediante paneles de información, puntos de atención al usuario, la información vía página Web y el Call Center.

4.2.1. Centro de envío de mensajes.

Deberá contar con las herramientas de software y hardware destinadas al Centro de Control para que las unidades de consolidación de datos en terminales y estaciones o a la unidad de consolidación en patios reciban la información enviada desde el Centro de Control y la retransmitan, mediante un aplicativo específico que deberá proveerse para tal fin, a los Paneles de Información para que esta información sea desplegada en los mismos.

4.2.2. Información Vía Página Web.

Se deberá implementar un Sistema de Información al Usuario vía WEB, que permita a los usuarios acceder y conocer las rutas, servicios, frecuencias, horarios, estadísticas generales del sistema, estado actual del sistema y demás información relevante derivada de la operación del sistema.

El aplicativo Web deberá contar también con un simulador de viaje que le muestre al usuario mediante la selección de un punto de origen y uno de destino, los servicios y horas que puede utilizar, para satisfacer su deseo de viaje. Esta información deberá actualizarse periódicamente al ritmo de los cambios de la programación de los servicios del sistema.

Este sistema deberá poder ser accesible desde computadores genéricos provistos de aplicativos de navegación WEB normalmente encontrados en el mercado y desde teléfonos celulares provistos con funcionalidad de navegación vía WEB.

4.2.3. Call Center.

Se debe considerar la instalación de un Call Center (servicio de atención telefónica), diseñado, dimensionado e instalado para los volúmenes de llamadas telefónicas entrantes que se generen en el sistema. El Call Center debe estar plenamente integrado con los demás sistemas, para brindar información al usuario de forma rápida y completa.

5. MEDIO DE PAGO ELECTRÓNICO DEL SISTEMA DE RECAUDO

El medio de acceso corresponderá a tarjetas sin contacto con CHIP PHILIPS tipo MIFARE DESFire EV1 (ISO/IEC 14443 A) para ser utilizados en dispositivos de comunicación sin contacto que cumplen con estándares de alta velocidad de transmisión de datos y seguridad de la información.

Las tarjetas a suministrar deben ser inteligentes, sin contacto, según la norma ISO/IEC 14443 Tipo A, con CHIP PHILIPS tipo MIFARE DESFire EV14Kb.

Se harán pruebas aleatorias de auditoría al lote completo de tarjetas para determinar que lo entregado cumple con las características establecidas.

5.1. Características técnicas.

Las características técnicas básicas de la tarjeta electrónica utilizada como medio de pago se enumeran a continuación:

- Estándar: ISO/IEC 14443A
- Tipo MifareDESFire EV1
- Memoria EEPROM: 4Kbyte
- UID: 7-Byte sujeto a la normas ISO 7812-1
- Algoritmos de seguridad: 3-DES, AES
- Certificados:
 - Arsenal Research
 - EAL4+

5.2. Normas.

Las TISC deben cumplir con las siguientes normas:

- ISO/IEC 14443/1/2/# tipo A: identificación de las tarjetas sin contactos y circuitos integrados incorporados
- ISO/IEC 10373: identificación de las tarjetas y métodos de pruebas

5.3. Mapping.

EL ORGANISMO contará al inicio de operaciones con las llaves de acceso y la estructura de la memoria (mapping) de la TISCs como así también las reglas de operación emitir, inicializar, operar y administrar las mismas.

5.3.1. Inicializadora de Tarjetas Inteligentes.

La inicializadora de tarjetas inteligentes deberá cumplir las siguientes especificaciones funcionales mínimas:

- Inicialización de datos de la aplicación de transporte: Inicializa la tarjeta con los datos básicos y llaves del sistema de transporte sin asignarle valor monetario, en presencia de un módulo de seguridad de acceso u otra tarjeta inteligente, que permita la seguridad y el control de las inicializaciones.
- Mecanismos de seguridad: El inicializador de tarjetas inteligentes debe tener mecanismos de seguridad en el sistema para evitar la inicialización ilegal de tarjetas, contraseñas para permitir la operación, y mecanismos que verifiquen la autenticidad del sistema para evitar la inicialización ilegal de tarjetas, contraseñas para permitir la operación, y mecanismos que verifiquen la autenticidad del sistema.
- Almacenamiento de Información: Cada proceso de inicialización debe ser almacenado, con su respectiva hora, fecha, ID del equipo que inicializa, ID del operador, tipo de tarjeta y número de serie de la TISC, para permitirle a EL ORGANISMO realizar posteriores auditorias.

Dado en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a los 5 (cinco) días del mes de Septiembre del año 2014 (Dos Mil Catorce).

Por la Junta de Gobierno del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo:

L.A. FERNANDO Q. MOCTEZUMA PEREDA; SECRETARIO DE GOBIERNO, RUBRICA; LIC. AUNARD AGUSTÍN DE LA ROCHA WAITE; SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN RUBRICA; LIC. ALBERTO MELÉNDEZ APODACA; SECRETARIO DE PLANEACIÓN, DESARROLLO REGIONAL Y METROPOLITANO, RUBRICA; LIC. FLOR DE MARIA LOPEZ GONZÁLEZ; SECRETARIA DE CONTRALORIA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, RUBRICA; ING. JOSÉ PABLO MAAUAD POTÓN; SECRETARIO DE DESARROLLO ECONOMICO, RUBRICA; M.G.P. JESÚS ROMERO QUINTANAR; SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, RUBRICA; C.P. JERÓNIMO QUIJANO MONTOYA; COMISARIO PÚBLICO, RUBRICA; LIC. MANUEL ANTONIO REBOLLAR INTRIAGO; DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, RUBRICA.

ACUERDO SE/VI/04/2014**SECRETARIA DE GOBIERNO**

LA JUNTA DE GOBIERNO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, EN APEGO A LO DISPUESTO EN LOS ARTÍCULOS 5 Y 7 DE LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO EN VIGOR, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE NOS CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 1; 5; 197, FRACCIONES I Y II; 198, FRACCIONES XVI Y XXI; 199; 210; 212; 213; 237; 241 Y 282 DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO; ASÍ COMO EN EL ARTÍCULO 8, FRACCIONES VII Y XV, DEL DECRETO QUE CREA AL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO; Y

CONSIDERANDO

PRIMERO. Que en términos de su artículo 1 de la Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo, publicada en el Alcance del Periódico Oficial de fecha 29 de Julio de 2013, es de orden público e interés social, cuya observancia y aplicación es de carácter general y obligatorio en el Territorio del Estado, y tiene por objeto registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal; especificando, en su artículo 5, que es de competencia Estatal todo lo relativo a los servicios de transporte, al Servicio de Pago Electrónico, al Centro General de Gestión de Operaciones, y a los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas del Estado, pues cada una de dichas actividades constituye un servicio prioritario y de interés público, cuya prestación corresponde originalmente al Estado, en términos de ese ordenamiento;

SEGUNDO. Que el Decreto de Creación del Organismo Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo, publicado en el Alcance Uno al Periódico Oficial de fecha 31 de Julio de 2013, dispone en el artículo 8, fracción VII, que a esta Junta de Gobierno corresponde aprobar las bases generales con arreglo a las cuales, cuando fuere necesario, se adjudicará directamente o se concursará la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios de Pago Electrónico, de los Centros Generales de Gestión de Operaciones, de los Centros de Transferencia Modal y de los servicios auxiliares y conexos a ellos; especificando que el Director General de la Entidad y, en su caso, los servidores públicos que deban intervenir de conformidad con las normas orgánicas de la misma, realizarán tales actos bajo su responsabilidad, con sujeción a las directrices fijadas por la Junta de Gobierno;

TERCERO. Que el Decreto de Creación de este Organismo, establece la bases conforme a las cuales se regirá la organización, funcionamiento y facultades de la Junta de Gobierno y del Director General, así como lo referente al Estatuto y su estructura orgánica;

CUARTO. Que el Decreto de Creación del Organismo Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo dispone en el artículo 8, fracción XV, que a ésta Junta de Gobierno corresponde autorizar la creación de comités o subcomités técnicos especializados o de comités de apoyo institucional para el mejor desempeño de las funciones y de las atribuciones con que cuenta el Organismo;

QUINTO. Que esta Junta ha emitido, mediante el Acuerdo SE/VI/04/2014 las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo; mismas que fueron publicadas en el Alcance Uno al Periódico Oficial de fecha 9 de Junio de 2014;

SEXTO. Que en razón de lo expuesto, se requiere constituir el Comité correspondiente a fin de que los presupuestos tutelados en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo de este Organismo puedan substanciarse y resolverse en la forma y términos que las mismas disponen; y

SÉPTIMO. Que con la creación de este Comité se materializa la asignación de funciones y la efectiva delegación de facultades; en el entendido de que este documento se apega a los criterios del artículo 8 del Decreto de Creación de este Organismo, al definir las responsabilidades concretas de servidores los públicos que lo integrarán, para la ejecución de las acciones específicas que competen a la materia que nos ocupa.

Por lo expuesto, tenemos a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL SE QUE CREA EL COMITÉ PARA EL CONCURSO Y LA ADJUDICACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS, DE LOS SERVICIOS AUXILIARES Y DE LOS SERVICIOS CONEXOS A CARGO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, Y POR EL QUE SE EMITEN LOS LINEAMIENTOS RELATIVOS A SU INTEGRACIÓN Y FUNCIONAMIENTO.

PRIMERO. Se crea el Comité para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo, como Comité Técnico Especializado, el cual tiene por objeto convocar, substanciar y resolver los procedimientos detallados en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo; así como para dar el trámite que legalmente proceda a las propuestas que presenten los particulares en los procedimientos de adjudicación para obtener las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos a cargo de este Organismo en términos de la Ley de Transporte y de las demás disposiciones legales aplicables, adjudicándolas, de ser el caso.

SEGUNDO. Al efecto, a cargo del Comité estará asignar, a persona cierta y específica, la Concesión, Permiso, Autorización, Convenio o Contrato que corresponda, como resultado de la sustanciación de cualquiera de los procedimientos de adjudicación derivados de los artículos 210, 212, 213, 226, 237, 241, 282 y demás relativos de la Ley de Transporte en vigor; en apego a lo que establecen las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo.

TERCERO. El Comité despachará los asuntos de su competencia observando los principios de eficacia, economía, imparcialidad, honradez, austeridad, transparencia, equidad, claridad, objetividad y eficiencia; dando cumplimiento a los procedimientos establecidos en las Bases Generales mencionadas a fin de que con la adjudicación se cumpla con los criterios que garanticen al Organismo y al público usuario las mejores condiciones en cuanto a precio, calidad, seguridad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes, para el óptimo desempeño de las funciones a encomendar a los concesionarios y prestadores que se autoricen con motivo de ello, para la debida satisfacción de las necesidades sociales en la materia y para el óptimo aprovechamiento de la infraestructura y de los recursos públicos que se destinen con tal fin.

CUARTO. El Comité se integrará por:

- I. Un Presidente, que será el Director de Administración y Finanzas;
- II. Un Secretario Ejecutivo, que será el Subdirector de Administración;
- III. Cuatro Vocales, que serán los Directores de Planeación y de Operación y los Subdirectores de Finanzas y de Infraestructura y Equipamiento;
- IV. Cuatro Asesores, que serán el Director de Normatividad del Organismo, un representante del Órgano Interno de Control, un representante de la Secretaría de Finanzas y Administración, y un representante de la Coordinación General Jurídica de la Secretaría de Gobierno; y
- V. Los Invitados necesarios, cuando se considere pertinente de acuerdo al rubro o importancia de los asuntos a tratar en la sesión correspondiente del Comité, se invitará a representantes de los sectores público, privado y social, que se estime necesaria su participación, por considerar que su intervención es importante para aclarar aspectos, técnicos, administrativos o de cualquier otra naturaleza, relacionados con los asuntos sometidos al Comité. En todos los casos, los invitados suscribirán un documento en el que se obliguen a guardar la debida reserva y confidencialidad, en el caso de que durante su participación tengan acceso a información reservada o confidencial.

QUINTO. Los integrantes mencionados tendrán las facultades de voz y voto siguientes:

- I. El Presidente contará con voz y voto, y, en caso de empate, contará con voto de calidad;
- II. El Secretario Ejecutivo contará con voz y voto;
- III. Cada uno de los Vocales contarán con voz y voto; y
- IV. Los Asesores e Invitados solamente tendrán derecho a voz.

SEXTO. El Comité tendrá las siguientes facultades especiales:

- I. Convocar, substanciar y resolver la totalidad de los procedimientos de Adjudicación materia de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Organismo;
- II. Autorizar los supuestos no previstos en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Organismo, debiendo someterlos a la consideración del Titular del SITMAH para su aprobación;
- III. Emitir los Fallos relativos a los concursos que efectúe el SITMAH;
- IV. Revisar y analizar el Programa Anual de Otorgamiento de Servicios del Organismo;
- V. Validar el informe semestral presentado por el Departamento de Recursos Materiales, Servicios Generales y Adquisiciones en cuanto a las actualizaciones o modificaciones propuestas para el Programa Anual de Otorgamiento de Servicios del Organismo;
- VI. Proponer adecuaciones o reformas a las Bases Generales;
- VII. Ejercer, a través de las Áreas correspondientes del Organismo y en términos de la Ley de Transporte en vigor, la supervisión y vigilancia de los prestadores de servicios a los que se les adjudique la operación de los mismos; y
- VIII. Las demás que específicamente le consignan las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Organismo.

SÉPTIMO. El Comité deberá dictaminar en la misma sesión los asuntos que se sometan a su consideración.

Cuando de la solicitud de excepción a la licitación pública o de la documentación de soporte presentada por el Área correspondiente no se desprendan, a juicio del Comité, elementos suficientes para dictaminar el asunto de que se trate, dicho asunto deberá ser rechazado; lo cual será asentado en el acta respectiva, sin que ello impida que el mismo pueda ser presentado en una subsecuente ocasión, a consideración del Comité, una vez que se subsanen las deficiencias respectivas.

OCTAVO. El Comité no dictaminará sobre asuntos:

- I. Materia de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público Estatal o Federal;
- II. Materia de la Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, ya de índole estatal o federal; y
- III. Los asuntos cuyos procedimientos se hubieren iniciado, sin dictamen previo del Comité.

NOVENO. Las sesiones del Comité serán:

- I. Ordinarias: Aquéllas que estén programadas en el calendario de sesiones, las cuales se podrán cancelar cuando no existan asuntos a tratar, y cuya programación será preferentemente semestral;
- II. Extraordinarias: Las que se lleven a cabo para tratar asuntos de carácter urgente, debidamente justificados, previa solicitud formulada por el titular del área operadora o contratante; y
- III. De Procedimiento: Las reuniones respecto de los procedimientos de adjudicación por Licitación Pública y por Invitación a cuando menos tres prestadores, se denominarán con el nombre que le corresponda al acto que se celebre.

De las sesiones se levantará el Acta correspondiente, en la que se harán constar las circunstancias y acuerdos emitidos y serán firmadas por los asistentes, la falta de firma de alguno de los participantes no invalidará su contenido y efectos.

DÉCIMO. Las sesiones del Comité tendrán verificativo si existe quórum legal, el cual se determinará con la asistencia de la mayoría de los integrantes con derecho a voz y voto, y las decisiones y acuerdos del Comité serán válidos por mayoría de votos, y en caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

Las sesiones del Comité solo podrán llevarse a cabo cuando esté presente el Presidente o su Suplente.

DÉCIMO PRIMERO. Los integrantes del Comité tendrán las responsabilidades y atribuciones que les señalen las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del Organismo.

DÉCIMO SEGUNDO. La responsabilidad de cada uno de sus integrantes del Comité quedará limitada al voto o comentario que emita u omita, respecto al asunto sometido a su consideración, con base en la documentación que le sea presentada.

En éste sentido, las determinaciones y opiniones de los miembros del Comité, no comprenden las acciones u omisiones que posteriormente se generen durante el desarrollo de los procedimientos de adjudicación o en el cumplimiento de las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos que con motivo de ello se generen.

DÉCIMO TERCERO. Los asuntos que se sometan a consideración del Comité, deberán presentarse por escrito, firmados por el titular del Área operadora y contener los requisitos siguientes:

- I. La información resumida del asunto que se propone sea analizado y la descripción genérica de los servicios a concursar;
- II. La documentación soporte que se adjunte para cada asunto, dentro de la cual se considerará la que acredite las especificaciones y justificaciones técnicas; y
- III. En su caso, la justificación fundada y motivada para llevar a cabo el procedimiento de excepción a la licitación pública o al de invitación a cuando menos tres prestadores, conformidad con lo establecido en Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del Organismo.

DÉCIMO CUARTO. La información y documentación que se someta a consideración del Comité, será de la exclusiva responsabilidad del área que la formule.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

SEGUNDO. El Comité que se crea, deberá instalarse y sesionar dentro de los veinte días hábiles siguientes a la publicación de este Acuerdo.

En su Primera Sesión el Comité deberá aprobar el Manual Interno de su funcionamiento y el Calendario de Sesiones correspondiente.

TERCERO. Se modifican el Numeral 2. GLOSARIO, párrafos primero, segundo y la fracción XI del mismo de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a Cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo, contenido en el Acuerdo SEV/04/2014, para quedar como sigue:

"2. GLOSARIO

Para la descripción de los conceptos y vocablos de uso frecuente en materia del concurso y la ADJUDICACIÓN del servicio público de transporte masivo de pasajeros y de los servicios auxiliares y conexos al mismo se aplicarán, según corresponda a las presentes BGCA y las definiciones contenidas en la Ley de Transporte.

Para una adecuada comprensión de las presentes BGCA, se entenderá por:

I a X....

XI. COMITÉ: Comité para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del SITMAH.

XII a LIX..."

CUARTO. Se modifica Numeral SEGUNDO, párrafo quinto del Acuerdo SE/V/06/2014, por el cual se decretó la apertura del Corredor Uno, para quedar como sigue:

"SEGUNDO. DE LA APERTURA DEL CORREDOR UNO.....

.....

.....

.....

Se habilita al Comité para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo para preparar, substanciar y resolver el procedimiento a que alude este numeral; al efecto, a cargo de dicho Comité estará la elaboración de las convocatorias y de las bases para los concursos y la emisión del fallo, así como la tramitación, gestión y resolución de todo lo relacionado con los mismos.

...."

Dado en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a los 5 (cinco) días del mes de Septiembre del año 2014 (Dos Mil Catorce).

Por la Junta de Gobierno del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo:

L.A. FERNANDO Q. MOCTEZUMA PEREDA; SECRETARIO DE GOBIERNO, RUBRICA; LIC. AUNARD AGUSTÍN DE LA ROCHA WAITE; SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN RUBRICA; LIC. ALBERTO MELÉNDEZ APODACA; SECRETARIO DE PLANEACIÓN, DESARROLLO REGIONAL Y METROPOLITANO, RUBRICA; LIC. FLOR DE MARIA LOPEZ GONZÁLEZ; SECRETARIO DE CONTRALORIA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, RUBRICA; ING. JOSÉ PABLO MAUAD POTÓN; SECRETARIO DE DESARROLLO ECONOMICO, RUBRICA; M.G.P. JESÚS ROMERO QUINTANAR; SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, RUBRICA; C.P. JERÓNIMO QUIJANO MONTOYA; COMISARIO PÚBLICO, RUBRICA; LIC. MANUEL ANTONIO REBOLLAR INTRIAGO; DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, RUBRICA.

ACUERDO SE/VI/05/2014**SECRETARIA DE GOBIERNO**

LA JUNTA DE GOBIERNO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DEL ESTADO DE HIDALGO, EN APEGO A LO DISPUESTO POR EL ARTÍCULO 5 DE LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO VIGENTE, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 5, FRACCIÓN IX, Y 8, FRACCIÓN VII, DEL DECRETO QUE CREA AL ORGANISMO; Y EN ATENCIÓN A LO QUE LE CONFIERE LO PRECEPTUADO EN LOS ARTÍCULOS 5, PÁRRAFO SEGUNDO, FRACCIÓN III; 197 FRACCIÓN II; 198, FRACCIONES I Y XXI; 199; 201; 207 FRACCIÓN VII; 210 FRACCIÓN I, INCISO A; 212 FRACCIÓN I; 216; 225; 226; Y 231 DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE HIDALGO VIGENTE, Y

CONSIDERANDO:

PRIMERO. Que en términos del Artículo 8, fracción VII, del Decreto que crea a este Organismo es facultad de ésta Junta de Gobierno emitir las directrices a través de las cuales se guíe a las Unidades Administrativas del Organismo que intervengan directa o indirectamente en los procedimientos relacionados con el concurso y la adjudicación de los Servicios Públicos y de los Servicios Auxiliares y Conexos a cargo del Organismo.

SEGUNDO. Que mediante el Acuerdo SE/V/04/2014 ésta Junta de Gobierno ya ha procedido emitir las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo.

TERCERO. Que mediante el Acuerdo SE/V/06/2014 se decretó la apertura del Corredor Uno para el otorgamiento de concesiones; y que, en particular, se determinó la necesidad de otorgar una concesión para la integración tecnológica en la cual queden comprendidos:

- a) El Servicio de Pago Electrónico;
- b) El suministro de Tarjetas Inteligentes Sin Contacto; y
- c) El suministro de las tecnologías y el equipamiento necesarios para la operación y el funcionamiento del Centro General de Gestión de Operaciones.

CUARTO. Que es de relevancia orientar, en sus aspectos generales, los actos a ejercer por los Servidores Públicos del Organismo, a fin de preservar la finalidad que se persigue al concesionar el Servicio de Pago Electrónico y todos sus componentes; a fin de asegurar la consecución del beneficio social implícito en la prestación y operación del servicio mencionado.

Con base en lo anterior, se emite el presente:

ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS DIRECTRICES A LAS QUE DEBERÁ SUJETARSE LA LICITACIÓN DEL SERVICIO DE PAGO ELECTRÓNICO PARA LA RED INTEGRADA DE TRANSPORTE DEL CORREDOR UNO DE LA ZONA METROPOLITANA DE PACHUCA, Y LOS SERVIDORES PÚBLICOS QUE EN ELLO INTERVENGAN.

PRIMERO. Con fundamento en el Artículo 210, Fracción I, Inciso B, de la Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo, la convocatoria, la emisión e interpretación de Convocatoria y de las Bases de la Licitación para el otorgamiento de la Concesión para Operar el Servicio de Pago Electrónico en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno, y la substanciación y resolución de la Licitación son facultad exclusiva del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH), quien la ejercerá por conducto del Comité para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos, en lo sucesivo y para todos los efectos de este Acuerdo el "COMITÉ".

SEGUNDO. De conformidad con lo que establecen los Artículos 210 y 226 de la Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo, la concesión para el Servicio de Pago Electrónico solamente podrá otorgarse a persona moral mexicana constituida conforme a las Leyes de

nuestro país, integrada totalmente por mexicanos, con cláusula de exclusión de extranjeros, quién, además, debe contar con experiencia técnica, solvencia económica y capacidad de respuesta inmediata.

TERCERO. En cumplimiento a las disposiciones contenidas en el Artículo 210, Fracción I, Inciso B, de la Ley de Transporte para el Estado de Hidalgo y en el numeral 5.7 de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH), la Convocatoria será publicada por el "COMITÉ" en la Página Electrónica Oficial (MED) del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH), y de ella se publicará un resumen de la misma en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

CUARTO. En apego a lo dispuesto en el Anexo 3, en su Capítulo I de Disposiciones Generales, Apartados I y IX, y en el Capítulo II de los Plazos para las Etapas de la Licitación Pública, Apartados I y III, ambos de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo, todos los plazos a que hagan referencia las Bases de la Licitación se computarán a partir de la fecha en que sea publicada la Convocatoria a la Licitación Pública en la Página Electrónica Oficial (MED) del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH).

QUINTO. En apego a lo dispuesto en el Anexo 3, Capítulo I de Disposiciones Generales, Apartado X, de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo, todos los actos relacionados con la Licitación Pública serán de carácter presencial, y no se admitirá la presentación de propuestas vía internet o por mensajería o por cualquier otro medio.

SEXTO. Se declarará desierta la Licitación, cuando la totalidad de las propuestas presentadas no reúnan los requisitos solicitados en las Bases de la Licitación o los precios, o prestaciones o contraprestaciones ofertados no resulten aceptables; o bien, cuando no se presenten propuestas en el Acto de Presentación y Apertura, o los precios o monto o forma de las prestaciones o contraprestaciones no sean aceptables o convenientes si así lo considera el "COMITÉ" del Organismo.

SÉPTIMO. En caso de que no se presenten propuestas en la Licitación, o de que, aun habiéndose presentado en ella, ninguna de las ofertas presentadas resulte solvente; este Organismo en ejercicio de la facultad que le confiere el Artículo 210, fracción IV, inciso C, de la Ley de Transporte en vigor, procederá a adjudicar directamente la Concesión a persona moral mexicana, con cláusula de exclusión de extranjeros, que cuente con experiencia técnica, solvencia económica y capacidad de respuesta inmediata.

OCTAVO. En apego a lo dispuesto en el Anexo 3, en su Capítulo I de Disposiciones Generales, Apartado V, de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo, el Servicio de Pago Electrónico se concesionará al licitante que reúna los requisitos, y cuya propuesta represente la mejor opción para el Organismo en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad, crecimiento económico, generación de empleo, optimización y uso sustentable de los recursos, así como la protección al medio ambiente y demás circunstancias pertinentes, de conformidad con las Bases de la Licitación.

NOVENO. Las Bases de la Licitación Pública que emita el "COMITÉ" deberán ajustarse a lo establecido en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo y, particularmente, deberán considerar las disposiciones contenidas en el Anexo 3 de las mismas.

DÉCIMO. Los servidores públicos que intervengan en la Licitación Pública del Servicio de Pago Electrónico a que hacen referencia las presentes directrices y, en particular, los integrantes del "COMITÉ" deberán observar en todo lo aplicable las disposiciones contenidas en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo y, particularmente, se apegarán a las disposiciones contenidas en el Anexo 3 de las mismas.

De igual manera, los integrantes del "COMITÉ" y todos quienes participen o intervengan por cualquier concepto en los actos preparatorios y en los procedimientos relacionados con el concurso y la adjudicación del Servicio de Pago Electrónico deberán conducirse con toda eficiencia, honestidad, transparencia, imparcialidad y honradez en el ejercicio de sus responsabilidades.

DÉCIMO PRIMERO. El "COMITÉ", bajo su más estricta responsabilidad, autorizará los supuestos no previstos en las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo y, particularmente, lo relativo al Anexo 3 de las mismas, debiendo someterlos a la consideración del Titular del Organismo para su aprobación.

DÉCIMO SEGUNDO. En apego a lo dispuesto en el Anexo 3, en su Capítulo I de Disposiciones Generales, Apartado VI, Inciso a), de las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo, el criterio que aplique el "COMITÉ" para seleccionar al Licitante ganador a quien se adjudicará el Servicio de Pago Electrónico será el de calificación por puntos.

DÉCIMO TERCERO. El Concesionario de la Operación del Servicio de Pago Electrónico será retribuido del acuerdo al porcentaje que el mismo haya ofertado en la Licitación y, desde el inicio de la operación y durante la totalidad de la vigencia de la Concesión que se le otorgue, no tendrá derecho a percibir ninguna remuneración o pago adicional por ello, de conformidad con las Bases de la Licitación y así deberá señalarlo desde el momento de presentar su propuesta.

DÉCIMO CUARTO. El Licitante ganador deberá garantizar, mediante fianza, el cumplimiento de las obligaciones que adquiera en su calidad de Concesionario de la Operación del Servicio de Pago Electrónico en la Red Integrada de Transporte del Corredor Uno de la Zona Metropolitana de Pachuca.

DÉCIMO QUINTO. De igual forma, el Licitante ganador deberá señalar que su representada es responsable de obtener y mantener en vigor, con base exclusivamente en sus propios recursos, todo el financiamiento de la deuda y capital necesario para la operación del Servicio objeto de la Licitación, así como para el cumplimiento de todas y cada una de las otras obligaciones derivadas de la Concesión, y sin que ello implique o genere el pago de ningún tipo de recurso en contra del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo o del Gobierno del Estado de Hidalgo o de sus representantes, en la inteligencia de que ninguna de las obligaciones que adquiera al obtener la Concesión estarán sujetas a la capacidad de obtener dicho financiamiento, y asimismo debe expresar su conciencia en cuanto a que ello no condiciona el cumplimiento de los compromisos que adquiera al hecho de que logre obtener financiamiento, por lo que la falta de obtención de dicho financiamiento no constituye una liberación de responsabilidad en el cumplimiento de las obligaciones asumidas en caso de obtener la Concesión, y así deberá señalarlo desde el momento de presentar su propuesta.

DÉCIMO SEXTO. La Convocatoria y las Bases de la Licitación del Servicio de Pago Electrónico deberán ajustarse en todo a lo que disponen las Bases Generales para el Concurso y la Adjudicación del Servicio Público de Transporte, de los Servicios Auxiliares y de los Servicios Conexos a cargo de este Organismo y, particularmente, deberán considerar las disposiciones

contenidas en el Anexo 3 de las mismas; al efecto, las mismas deberán ser aprobadas y emitidas por el "COMITÉ".

DÉCIMO SÉPTIMO. Se faculta al Director General del Organismo a fin de que dicte, implemente y ejecute los actos administrativos necesarios para el cumplimiento del presente Acuerdo.

DÉCIMO OCTAVO. La aplicación e interpretación de la presente disposición es facultad exclusiva del Organismo.

TRANSITORIO

ÚNICO. El presente acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado.

Dado en la ciudad de Pachuca de Soto, Hidalgo a los 5 (cinco) días del mes de Septiembre del año 2014 (Dos Mil Catorce).

Por la Junta de Gobierno del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo:

L.A. FERNANDO Q. MOCTEZUMA PEREDA; SECRETARIO DE GOBIERNO, RUBRICA; **LIC. AUNARD AGUSTÍN DE LA ROCHA WAITE;** SECRETARIO DE FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN RUBRICA; **LIC. ALBERTO MELÉNDEZ APODACA;** SECRETARIO DE PLANEACIÓN, DESARROLLO REGIONAL Y METROPOLITANO, RUBRICA; **LIC. FLOR DE MARIA LOPEZ GONZÁLEZ;** SECRETARIO DE CONTRALORIA Y TRANSPARENCIA GUBERNAMENTAL, RUBRICA; **ING. JOSÉ PABLO MAUAD POTÓN;** SECRETARIO DE DESARROLLO ECONOMICO, RUBRICA; **M.G.P. JESÚS ROMERO QUINTANAR;** SECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL, RUBRICA; **C.P. JERÓNIMO QUIJANO MONTOYA;** COMISARIO PÚBLICO, RUBRICA; **LIC. MANUEL ANTONIO REBOLLAR INTRIAGO;** DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE HIDALGO, RUBRICA.
