Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público

I LEGISLATURA

Ciudad de México a 3 de mayo de 2019.
CUAEP/JPGG/053/2019
Asunto: Remito Conclusiones Mesas de Trabajo

DIP. JOSÉ DE JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E.

Por instrucciones de la Diputada María Gabriela Salido Magos, presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, remito a usted copia de las **Conclusiones de las Mesas de Trabajo con los actores involucrados en la regulación de los vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje**, mismas que realizó esta Comisión, aprobadas el pasado 30 de abril del presente año, en el marco de la Séptima Sesión Ordinaria de la Comisión; lo anterior para los efectos a que haya lugar.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

3 MAY 2019
Folio: 00004568
Hora: 13:10 hrs.

Atentamente

LIC. JUAN PABLO GUITÉRREZ GONZÁLEZ
SECRETARIO TÉCNICO

I LEGISLATURA

Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público

CONCLUSIONES DE LAS MESAS DE TRABAJO CON LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS SIN ANCLAJE

Los problemas de movilidad desarrollan molestias cotidianas y masivas para todos los habitantes de una ciudad o una metrópoli, la movilidad se refiere tanto a la demanda de viajes que requiere una población para llegar a los destinos en donde realizan sus actividades cotidianas como a la infraestructura existente para que esta pueda realizarse ya sean calles, avenidas, ejes viales etc. En la Ciudad de México cada vez se hace más notable el problema que existe en el tema de movilidad, la demandada de los usuarios de transporte público a cada vez es más grande y los medios de transporte público ya existentes operan de manera inadecuada por la excesiva demanda que reciben día con día, podemos ver los vagones del metro que desbordan de gente, filas interminables para tomar el MetroBus o avenidas completas que ahora funcionan como estacionamientos.

Las causas de este problema son múltiples pues son las grandes masas de personas trancando de moverse de un lado a otro de la ciudad y la ineficiencia de la infraestructura vial para mover los automóviles particulares, el transporte público y los BRT (MetroBus). La consecuencia de estas problemáticas en la ciudad obliga a los usuarios a buscar alternativas para transportarse de un lugar a otro con el objetivo de reducir sus tiempos de traslado, estas alternativas han provocado el crecimiento de medios de transporte como las bicicletas, motocicletas y recientemente monopatines eléctricos.

Lo que llegaba a la Ciudad de México como un medio de transporte alternativo para solucionar los problemas de tiempo de traslado y la oferta tan grande de los servicios de transporte público, con el tiempo se convirtió en un problema más. Un problema para los peatones más que para los usuarios de estos vehículos sin anclaje y para los vecinos de las zonas en donde estos vehículos comenzaron operaciones.

Es así, que derivado de la inclusión de nuevas formas para transportarse, las autoridades, en el ámbito de nuestras respectivas competencias, debemos incluirlas en el andamiaje regulatorio, a fin de dar certeza jurídica a usuarios y a quienes brindan este tipo de servicios; lo anterior, en aras de la adecuada convivencia en el espacio público de estos vehículos y los demás agentes que en el intervienen.

Por tal virtud, es preciso hacer una narrativa de los acontecimientos destacados en materia de vehículos para el transporte individual sin anclaje:

- La Secretaría de Movilidad publicó el 14 de marzo de 2018 en la Gaceta Oficial el Aviso por el que se da a conocer la operación "piloto" del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta sin Anclaje para la Ciudad de México; con la finalidad de establecer un marco de referencia para la operación de estos servicios.

- Esta operación "piloto" otorgaba en total un periodo de 90 días naturales para el funcionamiento de este tipo de vehículos sin anclaje. Este periodo de prueba venció en junio del año pasado y la autoridad tenía 60 días hábiles, es decir hasta septiembre, para emitir los lineamientos definitivos.

- Ante la falta de normatividad que regulara la contraprestación a cubrir por el uso del espacio público de este tipo de vehículos, se realizó un pago único equivalente a 5,219 pesos de conformidad con el artículo 222 del Código Fiscal de la Ciudad de México.

- Sin embargo, al término de dicho periodo, se generó otra autorización por 15 días adicionales, con la finalidad que el Instituto de Verificación Administrativa (INVEA) realizara supervisiones en los polígonos de operación.

- El 17 de octubre de 2018, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el aviso por el que se da a conocer la operación "piloto" de monopatines eléctricos, misma que se suma al esquema de bicicletas sin anclaje.

- Estamos próximos a que se cumpla un año del inicio de la operación "piloto" de los vehículos individuales sin anclaje y aun no tenemos instrumentos legales que otorguen certidumbre y seguridad respecto de su uso adecuado; pues seguimos con esquemas de operación piloto.

- A decir de la propia secretaria de movilidad, en el mes de enero se otorgarían permisos temporales a todas las empresas que en la administración pasada entregaron la información requerida para operar; considerando emitir los lineamientos durante el próximo mes de marzo.

- La omisión de emitir normas que regulen la prestación del servicio de vehículos individuales sin anclaje ha ocasionado diversas situaciones negativas, como molestias entre los ciudadanos, abandono de las unidades de manera arbitraria en el espacio público y ha puesto en riesgo la integridad y seguridad de las personas.

- El pasado viernes primero de febrero, se difundió a través del sitio electrónico oficial de la Secretaría de Movilidad un documento denominado: "Lineamientos Temporales para Operadores de Bicicletas sin anclaje y Monopatines Eléctricos", mismo que relaciona a las empresas, las fechas de solicitudes y en su caso la emisión de permisos para bicicletas y monopatines respectivamente.

- En el sitio web de la Secretaría de Movilidad, se plantean temas importantes como principios de regulación, tales como:

Atendiendo lo anterior, ésta Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público conforme a los principios de parlamento abierto, participación ciudadana, transparencia y rendición de cuenta se realizaron tres mesas de trabajo en las siguientes fechas: 6 febrero 2019,9 de febrero de 2019, 11 de febrero de 2019, antes de dar paso a las conclusiones se expondrá el panorama que al día de hoy tenemos en esta materia.

En marzo de 2018, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el aviso por el que se da a conocer la operación "piloto" de bicicletas sin anclaje. No obstante, a casi un año de la llegada de este esquema a la capital, aun no tenemos instrumentos legales que otorguen certidumbre, tanto a ustedes empresas, como a la ciudadanía, pues seguimos con esquemas de operación piloto. La falta de normas que regulen la prestación del servicio de vehículos individuales sin anclaje ha ocasionado diversas situaciones negativas, como molestias entre los ciudadanos, abandono de las unidades de manera arbitraria en el espacio público y en algunos casos ha puesto en riesgo la integridad y seguridad de las personas.

En el sitio web de la Secretaría de Movilidad, se plantean los temas que según la propia autoridad deben retomarse como principios de regulación, tales como:

- Que todas las empresas funcionen en un área de operación única y no por polígonos.
- Establecer un número máximo de unidades por cada empresa.
- Que las empresas cuenten con un seguro para protección del usuario y daños a terceros.
- Comunicación y remisión de información estadística a la Secretaría con fines de inspección.
- Establecer espacios donde no está permitido estacionar unidades:
- Aceras y cruces peatonales.
- Carriles de circulación vehicular.

- Salidas de emergencia e hidrantes.
- Zonas de concentración o delimitadas por protocolos de protección civil.
- Acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo.
- Paradas de Transporte Público Colectivo.
- Áreas de carga y descarga.
- Estacionamientos para personas con discapacidad.
- Rampas de acceso a predios.
- Ciclo-estaciones de ECOBICI.
- En obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito.
- Cajones del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, incluyendo cajones de motocicletas.
- Áreas de valor ambiental y cultural.
- Áreas naturales.
- Zonas federales.
- Distintos esquemas de estacionamiento para los sistemas, con imágenes sencillas que faciliten la comprensión de las reglas.
- Determinar tiempos límite para el retiro de unidades que se encuentren en lugares prohibidos, fuera de espacios de estacionamiento designados o fuera del área de operación.
- Se establecerá el límite de velocidad para las unidades eléctricas (se incluirá en el reglamento de tránsito).
- Se solicitará a las empresas de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos que realicen campañas de cultura sobre el uso responsable de dichos vehículos.
- No se prestará el servicio a menores de edad.
- Se comunicará a los usuarios de sus derechos y obligaciones con base en el Reglamento de Tránsito.
- Cubrir pago de derechos determinado en el Código Fiscal de la Ciudad de México.
- El horario mínimo de operación es de 6:00 a 22:00 horas

Como resultado de la participación de los diferentes actores en estas mesas de trabajo se obtuvieron las siguientes conclusiones:

En la mesa de trabajo realizada con los vecinos el día 6 de febrero del 2019 de las zonas en donde opera el sistema de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos, esta mesa se dividió en tres temas importantes: seguridad, interacción de este tipo de vehículos sin anclaje con el espacio público y contraprestación por el uso del espacio público, de dicha mesa se recataron las siguientes conclusiones que son las principales preocupaciones e inquietudes de la ciudadanía. En materia de seguridad:

- Consideran necesario que las empresas que brindan los servicios de vehículos sin anclaje cuenten con una póliza de seguro completo antes de que se otorguen los permisos necesarios para operar.
- Revisar que las primas de seguro obtenidas por las empresas de vehículos sin anclaje sean para las unidades que estén operando en las zonas permitidas.
- Limitar el número de unidades en operación de los vehículos sin anclaje existentes.
- Promover, difundir y divulgar campañas de educación vial para la prevención de accidentes, respetar al peatón y conocer en qué zonas pueden circular.
- Prever límites de velocidad y evitar el uso de dispositivos móviles cuando los usuarios hagan uso de los vehículos sin anclaje.
- Establecer multas y sanciones para los usuarios que infrinjan las normas y el reglamento de tránsito.
- Los vehículos sin anclaje no invadirán o de forma aleatoria obstruirán la vía pública con los vehículos sin anclaje por cuestiones de protección civil.
- Establecer mecanismos de identificación para cada monopatín eléctrico y bicicletas sin anclaje que sea visible.

En materia de la interacción de estos vehículos sin anclaje con el espacio público los vecinos participantes de esta mesa de trabajo llegaron a las siguientes conclusiones:

- Organizar y definir el uso de espacios de estacionamiento, poniendo especial atención en que estos estacionamientos no sean planeados sobre las aceras.
- Crear y establecer un nuevo diseño de calles para que este tipo de vehículos puedan circular e integrarse con los ya existentes, así como crear cajones confinados de manera estratégica para el estacionamiento de vehículos sin anclaje
- Establecer reglas claras y específicas para el uso y aprovechamiento de los estacionamientos creados basados en consultas públicas o talleres vecinales,
- Repetir los espacios destinados para el uso de monopatines eléctricos así como de bicicletas
- Concientizar a una cultura de educación vial a los usuarios de los vehículos sin anclaje, recalcando que el uso de este tipo de vehículos en las aceras están prohibidos,
- Adecuar las reglas respecto al uso de la vía pública y la jerarquía vial existente, priorizando el derecho a los peatones

- Establecer de manera de manera clara y específica si estos vehículos sin anclaje tendrán operaciones como un medio de transporte o serán recreativos
- Respeto de las disposiciones de los programas parciales para el establecimiento de las estaciones o estacionamiento de los vehículos sin anclaje
- Atención a la recomendación de la CDH CDMX respecto de certeza jurídica a los peatones del uso de las aceras y guarniciones

Finalmente en el tema de contraprestación por el uso del espacio público las y los participantes en la mesa de trabajo concluyeron que:

- Se deben mejorar las condiciones de las calles e infraestructura con recursos derivados de la contraprestación por el uso del espacio público.
- Que los recursos que sean obtenidos con la contraprestación por el uso de este tipo de vehículos sin anclaje sean claros y transparentes.
- Invertir los recursos que se obtengan por el uso del espacio público en mejorar las aceras así como las vías primarias y secundarias.
- Etiqueta los recursos que deriven de la contraprestación del uso del espacio público y que este esté destinado al mejoramiento del entorno urbano y a la rehabilitación de la infraestructura peatonal.
- Privilegiar el uso de bicicletas y patines eléctricos en vez de permitir el aprovechamiento del espacio público
- Las y los vecinos que participaron en esta mesa de trabajo propone que la contraprestación de estas empresas sea del setenta u ochenta por ciento de la utilidad que generan las empresas de vehículos sin anclaje OP

Estos fueron los temas planteados para esta primera mesa de trabajo la cual se enfocó en los temas anteriormente descritos, escuchando a los vecinos también tocaron temas importantes en materia de transparencia y acceso a la información de las empresas que manejan los vehículos sin anclaje:

- Establecer de manera puntual y específica las obligaciones que corresponden a las empresas de monopatines eléctricos y bicicletas sin anclaje así como los peatones.
- Difundir e informar sobre las normas e instrumentos creados para la regulación a la ciudadanía.
- Hacer públicos y de manera clara los resultados de las pruebas piloto de los monopatines eléctricos y bicicletas sin anclaje.
- Todos los usuarios de este medio de transporte deberán ser mayores de edad y deberá cumplir con lineamientos como: uso del casco, no conducir sobre las aceras,

- El usuario de este medio de transporte debe ser responsable y se le sancionara con multas a través de la aplicación por las violaciones que se cometan durante el uso de este vehículo.
- Las empresas coincidieron en trabajar en conjunto con las organizaciones vecinales en la creación de dinámicas y ejercicios para poder incluir este servicio en las colonias y las vías públicas
- Al término de la vida de útil de cada vehículo las empresas deben apegarse a las normas que regulen el tratamiento de los mismos.
- Los usuarios de los monopatines eléctricos deberán respetar los reglamentos de tránsito.
- Los scooter están diseñados para operarlos únicamente de manera individual.

En la tercera mesa de trabajo en la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público en el primer congreso de la ciudad respecto al tema de monopatines y bicicletas dándole continuidad a las actividades realizadas con los vecinos de las zonas donde operan los vehículos sin anclaje y las empresas que ofrecen el servicio de monopatines eléctricos y dándole continuidad a estas actividades. En esta mesa se reunió a las empresas que ofrecen el servicio de bicicletas sin anclaje (Mobike y Vbike), de esta mesa se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Los usuarios de estos sistemas de transporte de bicicletas sin anclaje cuentan con seguros pertinentes para la operación de estos vehículos.
- Este medio de transporte busca eficientar de manera importante la movilidad dentro de la ciudad así como mejorar la contaminación que existe el día de hoy en la Ciudad, dando alternativas sustentables.
- Ambas empresas están de acuerdo en que se implementes regulaciones que puedan dar certeza tanto a los operadores como al gobierno de la manera en que deben operar las empresas antes mencionadas.
- Ampliar el polígono donde se pueden utilizar este tipo de vehículos sin anclaje.
- Que las contraprestaciones vayan de la mano con los ingresos y el margen que tienen este tipo de compañías generan para que las empresas puedan sostenerse y seguir creciendo, así como el parque vehicular que se puede tener en operación.
- Existen talleres para promover la cultura cívica y vial, para que los ciclistas conozcan sus obligaciones y derechos como usuarios de este medio de transporte.
- Colaborar con las autoridades para poder tener un mejor aprovechamiento con este tipo de sistemas para la ciudadanía.

- Ambas empresas cuentan con sistemas de reciclaje para los vehículos chatarra que se generen con el paso del tiempo.
- Ambas empresas cuentan con sistemas de comunicación en los que los usuarios apoyan a detectar a otros usuarios que operan con este tipo de vehículos de manera incorrecta.

Lo anterior, como se menciona anteriormente son las ideas principales de lo que los actores involucrados y que participaron en esta mesas de trabajo expresaron; lo que significa que no constituye el posicionamiento de las diputadas y diputados integrantes de la Comisión; y la premisa es que a partir de estas actividades de parlamento abierto, se establezcan canales de comunicación con las y los ciudadanos, a fin de encontrar coincidencias, escuchando sus necesidades y demandas, a fin de obtener mejores resultados en los trabajos parlamentarios que al seno de este congreso se realizan, lo anterior en beneficio de todas y todos, salvaguardando y haciendo realidad el derecho al espacio público en la CDMX.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
Presidenta

DIP. PAULA ADRIANA SOTO MALDONADO
Vicepresidenta

DIP. VÍCTOR HUGO LOBO ROMÁN
Secretario

DIP. EFRAÍN MORALES SÁNCHEZ
Integrante

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

I LEGISLATURA

DIP. MARTHA SOLEDAD ÁVILA VENTURA

Integrante

DIP. LILIA MARÍA SARMIENTO GÓMEZ

Integrante

DIP. MIGUEL ÁNGEL MACEDO ESCARTÍN

Integrante

LA PRESENTE HOJA FORMA PARTE INTEGRAL DE LAS CONCLUSIONES DE LAS MESAS DE TRABAJO CON LOS ACTORES INVOLUCRADOS EN LA REGULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS SIN ANCLAJE QUE PRESENTA LA COMISIÓN DE USO Y APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.