

CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
I LEGISLATURA  
**COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS**  
*ESTENOGRAFÍA PARLAMENTARIA*



I LEGISLATURA

**Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público**

*(Mesa de Trabajo)*

**VERSIÓN ESTENOGRÁFICA**

**Salón Luis Donald Colosio Murrieta**

**11 de febrero de 2019**

---

**LA C. PRESIDENTA DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS.-** Buenos días a todos y a todas.

Esta es la tercera sesión de trabajo respecto al tema de monopatines y bicicletas sin anclaje, aquí desde la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público en el primer Congreso de la Ciudad de México.

El día de hoy nos están acompañando Mobike y Vbike hasta este momento, todavía podría llegar alguien más a esta mesa de trabajo.

Les recordamos los temas sobre los que vamos a estar platicando, va a ser contraprestación, seguridad y el tema de estacionamiento. Adicionalmente yo les pediría en una segunda intervención que habláramos de algún tema que se nos pudiera ir.

Si me permiten, les voy a leer un documento porque trae algo del antecedente de las mesas de trabajo previas, para que les ayude a ustedes a contextualizarse en esta dinámica.

El uso de vehículos de transporte sin anclaje, ha estado presente en la opinión pública en los últimos meses, es por eso que desde la Comisión de Uso y Aprovechamiento del

Espacio Público, se planteó realizar mesas de trabajo para dar cabida a todas las voces que de una u otra manera, tienen participación en este tema.

El día de hoy están presentes las empresas que brindan el servicio de bicicletas sin anclaje, a fin de que puedan exponer su perspectiva en los siguientes temas, como les decía, regulación, inserción en la comunidad y contraprestación por el uso del espacio público.

Antes de cederles el uso de la palabra, quisiera dar una breve introducción del panorama que al día de hoy tenemos en esta materia.

Primero, 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 las bicicletas sin anclaje. No obstante, a casi un año de la llegada de este esquema a la capital, aún no tenemos instrumentos legales que otorguen certidumbre, tanto a ustedes como empresas como a la ciudadanía, pues seguimos con un esquema 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 se ha puesto en riesgo la integridad y seguridad de las personas.

El pasado viernes 1° 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, se plantean los temas que según la propia autoridad, deben retomarse como principios de la regulación, tales como que todas las empresas funcionen en un área de operación única, o sea la desaparición de los polígonos que actualmente existe o existían; establecer un número máximo de unidades por cada empresa, que ya algunos de ustedes han dado una posición pública a través de medios electrónicos; que las empresas cuenten con un seguro para protección del usuario y daños a terceros -cosa que ha coincidido con las demandas vecinales-; comunicación y remisión de información estadística a la Secretaría, con fines de inspección. Yo agregaría que esta información, no solamente es con fines de inspección, sino también con el propósito de conocer y saber cómo nos movemos y qué necesitamos como ciudad.

Establecer espacios donde no está permitido estacionar unidades, que son aceras y cruces peatonales, jardines de circulación vehicular, salidas de emergencia e hidrantes, zonas de concentración delimitadas por protocolos de protección civil, acceso a estaciones de transporte público masivo y semi-masivo, paradas de transporte público colectivo, áreas de carga y descarga, estacionamientos para personas con discapacidad, rampas de acceso a predios, ciclo-estaciones de Ecobici, obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito, cajones del Programa de Ordenamiento de Estacionamientos en la Vía Pública, incluyendo los cajones de motocicletas, esto es nos referimos a las zonas de parquímetros, áreas de valor ambiental y cultural, áreas naturales y zonas federales.

Se están desarrollando distintos esquemas de estacionamiento para los sistemas, con imágenes sencillas que faciliten la comprensión de las reglas, determinar tiempos límite para el retiro de las unidades que se encuentran 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, que 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 determinados en el Código Fiscal de la Ciudad de México y el horario mínimo de operación de las 6 a las 22 horas. Esto es lo que ya contiene el documento que seguramente ustedes tendrán.

El 6 de febrero pasado, esta Comisión coordinó una mesa de trabajo con vecinas y vecinos de las zonas en que opera el sistema de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos, este ejercicio estuvo dividido en tres temas: seguridad, interacción de este tipo de vehículos sin anclaje con el espacio público y contraprestación por el uso del espacio público. Fue un diálogo bastante interesante, del cual se pudo rescatar de manera general, coincidencias entre las vecinas que están en estas zonas.

Esta relación con mucho gusto la comentaremos al final para poder dar pie a que ustedes tengan la oportunidad de expresarse o plantear como empresas los temas que hemos referido. No sé quién desee empezar. Mobike.

**EL C. REPRESENTANTE DE LA EMPRESA MOBIKE.-** Muy buenas tardes. Mucho gusto. Venimos de parte de Mobike, Mobike es la empresa tecnológica con la red de bicicletas compartidas más grande del mundo, digamos en México, como bien comenta la diputada Gaby, el año pasado apoyando unos lineamientos con una prueba piloto que salió en al SEMOVI, en marzo del 2018 y donde de manera “fastrack” se hicieron para poder brindar este servicio que apoyara la movilidad sustentable de la Ciudad. Estas bicicletas, como bien conocen, tienen un dispositivo GPS, el cual nos va indicando en todo momento dónde se encuentran localizadas y pueden apoyar bastante en la toma de decisiones de infraestructura y de servicios públicos que las ciudades tienen a bien tomar.

Nuestra responsabilidad siempre ha sido con la ciudadanía, con la Ciudad, el brindar una movilidad sustentable, una movilidad activa, responsable en el tema de ser inclusivos, responsable en el tema de, realmente la bicicleta como ustedes saben, es un medio bastante seguro que no daña el medio ambiente y no daña a terceros; una accesibilidad muy importante en el tema de los precios, conociendo en la Ciudad de México como la manera en la que nos movemos; el gasto que tiene una persona diaria de movilidad para llegar a sus trabajos es un gasto importante, estamos hablando de más o menos 35 pesos diarios los que se gasta una persona común en el Distrito Federal para llegar a sus lugares de trabajo.

Nuestra responsabilidad al respecto, siempre ha sido tomar una postura en la cual nuestros precios sean accesibles, para que todas las personas puedan utilizar estos medios de transporte y sean multimodales en conjunto con otros sistemas, con otros medios como es el Metro, Metrobús y otros temas.

Si una persona, que es lo que hemos visto en los últimos meses, ya desarrollado incluso con algunas de las compañías terceras, si una persona toma el Metrobús o Metro y culmina su viaje utilizando Mobike, puede reducir su costo diario de movilidad hasta en un 40%; si una persona del otro lado tiene un automóvil privado, su reducción en costo al año, puede llegar a subir hasta en 70 mil pesos al año. Entonces son ahorros muy importantes, ahorros que nosotros creemos que debe de estar en la prioridad del gobierno el poder brindar a la ciudadanía.

Por el otro lado, tenemos el tema del ahorro hacia la Ciudad, en el tiempo que Mobike ha trabajado en la Ciudad de México, hemos mitigado ya más de 40 toneladas de CO2, las cuales están documentados y esto apoya bastante a todos los ciudadanos que vivimos en esta urbe.

Por último, nosotros hemos trabajado de la mano con las autoridades, trabajado de la mano con algunos grupos vecinales tratando de brindar justamente estos puentes en los cuales podemos desarrollar las mejores estrategias para que esto sirva para todos; no se trata de llegar a imponer un sistema, sino que nos, la verdad Mobike se distingue a nivel mundial por tratar de trabajar de la mano con las autoridades siempre en todo caso, llegamos a las ciudades donde se nos invita, a las ciudades donde las autoridades están de acuerdo con la necesidad de este tipo de transporte y ahí es donde nosotros inculcamos estos sistemas.

De la mano con esto entregamos a las autoridades de la Secretaría de Movilidad y de las diferentes alcaldías, fichas técnicas las cuales desarrollamos de manera privada, son más de 250 fichas técnicas, las cuales refieren lugares residuales de estacionamiento, multimodales, en los cuales no solamente nuestra compañía sino todas las compañías podían ubicar un lugar para estacionarse.

Esto es muy importante, porque tenemos muchísimo espacio destinado al automóvil privado, a los automóviles en nuestra ciudad, pero tenemos muy poco espacio destinado para las bicicletas y para el transporte sustentable. Entonces nos dimos a la tarea no solamente Mobike, sé que otras compañías también lo hicieron en desarrollar fichas técnicas, para que estos lugares residuales pudieran ser utilizados por este tipo de transporte.

Nos encontramos en esta fase con la nueva administración, en la cual se generó este permiso temporal de 45 días, los cuales están o van en continuidad con los lineamientos del pasado piloto que se llevó a cabo en la antigua administración.

En este, como bien se comentó, tienen diferentes puntos, algunos puntos que ya están pues acordados desde un inicio, que fue el incluir un seguro para el tema de nuestros usuarios, de accidentes personales, el tema del horario. Pues hasta donde sabemos estaba el horario abierto, para que cada compañía pudiera elegir el horario de operación.

Nosotros por temas de seguridad, elegimos un horario desde un inicio de las 6 de la mañana hasta las 8 de la noche y empezamos a incrementar ese horario conforme vimos que se podía o se contaba con mayores condiciones de seguridad.

La seguridad es un tema que no está incluido en los temas de la mesa hacia nuestras empresas, pero es muy importante incluirlo, porque este tema de la seguridad para nuestros equipos, es lo que nos da la posibilidad de llegar a más áreas de la ciudad.

Si la seguridad o si hay condiciones de seguridad en las diferentes delegaciones y demarcaciones y colonias, nuestros equipos pueden operar.

Como ustedes saben, tuvimos un tema de vandalismo al inicio de la operación en marzo del 2008, en el cual Mobike denunció hasta 440 bicicletas robadas en los primeros dos meses de operación. Entonces el robo a la bicicleta privada, el robo a nuestras unidades no es un tema menor, es un tema que es bastante preocupante para nosotros y lo queremos poner en la mesa también.

Tenemos este tema en el que hemos tratado de relacionar con los vecinos, hay grupos vecinales muy interesados en que la sustentabilidad crezca en la ciudad, que utilizan estos sistemas; hay otros que no necesariamente están de acuerdo en esto y entonces creemos que es muy importante hacer puentes con todos los grupos, para que tanto gobierno como sociedad civil, representantes civiles, como las empresas, podamos llegar a generar estos puentes y logremos todos mediar esto para el beneficio de la ciudad. No sé si quieras agregar algo.

**EL C.** .- Muchas gracias. Quisiera agregar a lo que comentó René, que estamos ya insertados en la multimodalidad de la Ciudad de México. El año pasado preparamos un estudio con la empresa SINTRAFICO, en la cual encontramos que 40.8 por ciento de los viajes realizados en Mobike llegaron a menos de 250 metros de una estación del Metro o Metrobús y 19 por ciento a menos de 100 metros.

También encontramos a través de encuestas y estudios que hicimos, que hay dos beneficios principalmente para los "Mobikers" que por cierto nuestro "Mobiker" modelo en la persona que en lo general los usa, está en la pirámide, en la base de la pirámide económica. Es gente que dentro de estos dos beneficios detectamos que antes, por poner un ejemplo, caminaba durante 19 minutos de la estación del Metro de San Joaquín a la zona de Grupo CARSO, el día de hoy tomo una bici y le toma 4 minutos. Entonces le regresamos, gracias a que se sirven de Mobike les regresamos más o menos media hora

al día de tiempo, lo que producen que lleguen a un tiempo con antelación de todo el marasmo de gente que tiene que caminar al Metro y de ahí se pueden mover de manera más cómoda, indirectamente ayudamos a balancear otros sistemas de transporte público.

El otro punto como lo mencionaba René es el dinero. Si uno compra un pase de Mobike y lo usa dos días, prácticamente cada viaje le sale en 1.70, 1.90 pesos, lo que quiere decir que es mucho más económico que cualquier sistema de transporte público como en Metro o en Metrobús. Esto ha hecho que al día de hoy tengamos ya 250 mil usuarios que se sirven de Mobike como un sistema de transporte.

Gracias.

**LA C. PRESIDENTA.-** Sé que está el reloj andando, pero yo les diré una cosa. Si ustedes no tienen problema y yo tampoco, si quieren más tiempo podemos seguir porque nos falta uno de los participantes. Entonces no le vería inconveniente.

**EL C.** .- No sé si podemos empezar a platicar o me espero a que nuestros amigos de Vibike y luego ya empezamos a platicar de las regulaciones, etcétera.

Si estás de acuerdo.

**EL C. REPRESENTANTE DE LA EMPRESA VBIKE.-** Bueno, de nuestro lado tuvimos también la posibilidad de iniciar el año pasado, Vbike es una empresa mexicana, que la búsqueda era poder devolverle también a la ciudadanía un granito de arena y participar dentro del tejido urbano de la Ciudad de México, como una opción de movilidad sustentable.

Como bien lo comentan los amigos Mobike, tuvimos esta opción de entrar a partir de marzo y empezar a colaborar de manera frecuente con la movilidad dentro de la ciudad, en nuestro caso bastante más orientados a la zona sur y pudimos ver una demanda alta de nuestro servicio complementado a lo que ya existe hoy actualmente en Ciudad de México.

Hay que entender que hoy la Ciudad de México, cuenta con un sistema público de bicicletas y nuestros sistemas venían a complementar la demanda que existe allá afuera de poder llegar a otras zonas, inclusive poder complementar los diferentes puntos de salidas de Metros, salidas de Metrobús; en el caso de Sur hay una necesidad muy clara por todo el eje donde pasa el tren eléctrico, entonces hay muchas intermodalidades que

hay que complementar para poder ayudar a la ciudadanía a que tenga unos trayectos más ligeros en cuanto a tiempo, más cortos y devolverle calidad de vida y también devolverle a la ciudad.

Al final nuestro proyecto tiene esta característica muy saludable, de devolverle un tema de toneladas de poder tener más gente y bicicletas, menos gente en coche para poder tener una ciudad con menor cantidad de polución, vivimos en una ciudad súper poblada desde ese sentido y poder ayudarle, como también comentaba la gente de Mobike, a esta parte de la pirámide de poder ofrecerle una solución atractiva, intermodal, sustentable, ecológica y económica para que puedan moverse dentro de la ciudad.

Así fue llegando Vbike en el 2018, trabajando siempre de la mano con las autoridades y muy de la mano con la Secretaría de Movilidad en la parte de lineamientos, en la parte de gestión de permisos, se gestionaron permisos temporales, se hicieron también de nuestra parte una entrega de fichas de más de 350 fichas para diferentes estacionamientos intermodales, que se hizo el levantamiento en campo en cada una de las colonias, se recorría no sólo a nivel electrónico, sino a nivel, un trabajo muy bien hecho en campo con especialistas de movilidad para poder realmente terminar de insertarnos dentro del tejido urbano de movilidad y brindarle todo lo que nos solicitaba el gobierno, que era un trabajo bien hecho para que podamos presentarle opciones a la ciudadanía.

La verdad trabajamos arduamente, en marzo llevábamos trabajando con la administración anterior, alrededor de casi 12 meses de trabajo, entre lo que fue el primer y último permiso; y hoy nos encontramos en una situación parecida con la nueva administración, donde vemos muchas coincidencias en la visión y muchas coincidencias en los puntos que plantean.

La parte del seguro, desde el día uno que salimos a operación, todos nuestros usuarios cuentan con un seguro de responsabilidad civil, terceros, muerte, siempre fuimos conscientes del servicio que llevábamos hacia la ciudadanía y tenemos ahora muchas coincidencias con el trabajo, con la nueva administración y estamos convencidos que es el camino. El camino sí es un lineamiento de colaboración conjunta entre gobierno, instituciones privadas y ciudadanía.

Los programas de comunicación hacia la ciudadanía a nivel educación fueron constantes, también tenemos un programa donde se utilizan penalizaciones de ser necesario, por mal uso del programa; entonces la idea siempre con el gobierno, es poder realmente servir a



todas las áreas donde haga sentido este tipo de sistemas de transportes de convivencia, con las diferentes modalidades que hoy tiene la Ciudad de México como el Metro, Metrobús y poder alinearnos, valga la redundancia, un lineamiento donde estemos todos conformes y apuntando una visión de futuro e integración a largo plazo.

La idea de este tipo de sistemas de transporte, no sólo de la bicicleta, es que podamos perdurar en el tiempo y que no seamos efímeros, y para eso hay que complacer a todas las partes, a los grupos vecinales con los cuales trabajamos y entendemos el tema del espacio público, pero también poder colaborar con la gente que ya utiliza este tipo de servicios, y que hoy, retirarlos de la calle, sería perjudicial también para ellos y hay que ver cómo podemos colaborar todos en poder llevar esto en un largo plazo; y con eso creo que abrimos la mesa de trabajo.

**LA C. PRESIDENTA.-** Yo les pediría un favor. Nos hemos salido de los temas fundamentales, que era regulación e inserción en la comunidad, medios de inserción en la comunidad y la contraprestación para el uso del espacio.

A este tema, como les comentaba al principio, yo agradecería si también pudieran referirse a los programas de chatarrización que tienen cada uno de ustedes, ¿qué es lo que sucede cuando alguna de las bicicletas ya está fuera de circulación?, ¿qué pasa con ella?, ¿cuál es su destino?

Entonces si pudieran ampliar en los temas que señalamos yo se los agradecería muchísimo.

**EL C.** .- Bueno, pues empecemos ahora sí la mesa después de la introducción.

En temas regulatorios y viendo la prueba piloto o prueba temporal de 45 días que se acaba de publicar, nosotros estamos de acuerdo en el tema de que se tiene que llegar a un orden, estamos de acuerdo con el tema de la Secretaría de Movilidad, al querer implantar esta regulación, algo que nos pueda dar certeza tanto a los operadores como al gobierno de la manera en que debemos de operar.

En temas regulatorios hay temas que nos preocupan mucho, que es por supuesto la cuota de bicicletas que se quiere poner, 1 mil 100 por operador. Creemos que no debería de haber un techo para el número de bicicletas que hay en la calle, porque no hay un techo para el número de vehículos privados que hay en la calle; o el día de hoy otro tipo de compañías o de servicios digitales, como son DIDI, como son UBER o CABIFY o estas,

pues no tienen un número límite para las unidades que pueden tener. Entonces creemos y sabemos por estudios en diferentes estudios internacionales, sabemos que estas unidades de estas compañías digitales son perjudiciales para las ciudades, sin embargo, pues no tienen un límite.

Entonces si tomamos esto como base, pues no debería de haber un límite mucho menos para las bicicletas, las bicicletas son algo que nos pueden apoyar o que nos apoyan, ya he estado comentando también, en diferentes aristas, como ya lo dijimos, las diferentes compañías, arista económica, arista de salud, arista de movilidad activa, la cual debe de ser o es un problema sustancial para los mexicanos al ser de los principales países con sobrepeso. Entonces son cosas que nos deben de preocupar mucho.

El tema regulatorio también viene por supuesto, que lo compartimos en la apertura del polígono, es muy importante que se pueda trabajar en toda la ciudad y que podamos tener la posibilidad del libre tránsito para nuestros usuarios.

Estamos viendo el tema de la contraprestación que debe de estar incluido dentro de la regulación. La contraprestación así como nosotros la revisamos o así como nosotros la entendemos, tiene que ser una contraprestación que vaya de la mano con los ingresos y el margen que tienen este tipo de compañías.

Como hicimos referencia en los primeros comentarios introductorios, nuestros márgenes, somos compañías de márgenes muy pequeños. Nuestra mensualidad está en 79 pesos, la anualidad está en 449 pesos. Se hacía referencia a que si un usuario utiliza este sistema dos veces al día, el gasto que tiene diario es mínimo, mucho menos que el Metro.

Entonces, tomando como base esto y también tomando como base lo que ya existe, que es nuevamente plataformas digitales, y por qué tomo esto como ejemplo, porque es lo que ya tenemos en la mesa, ya existe un fondo en el cual DIDI, UBER y todas estas compañías pasan el 1.5 por ciento de los ingresos que tienen por viaje a un fideicomiso, el cual se destina para diferentes temas.

Entonces si ya tenemos esto como base, pues creemos que lo más lógico o directo sería que algo así se cumpliera con este tipo de compañías. Nosotros no estamos peleados en el tema de brindar una contraprestación, sin embargo, tiene que ser una contraprestación que vaya alineada con el tipo de margen que nuestra compañía genera, para que, como bien comentaban nuestros compañeros de Vbike, las empresas puedan sostenerse, puedan seguir creciendo y puedan seguir brindando un servicio a la comunidad, no

solamente brindamos el servicio de bicicletas, sino que venimos aquí como empresas que generan inversión directa a la ciudad, al país generamos empleos, pagamos impuestos como cualquiera otra empresa y de esto es donde nosotros tenemos que retomarlos.

Hay empresas que utilizan el espacio público y no se les cobra este espacio público.

Entonces, nosotros estamos de acuerdo en que debe haber una contraprestación, pero debe ir acorde a los ingresos que tenemos como compañía.

En cuanto iniciación a la comunidad, nosotros estamos llevando a cabo diferentes talleres para promover la cultura cívica, la cultura vial. Es muy importante que los ciclistas conozcan sus obligaciones y sus derechos como ciclistas y también es muy importante, que lo hemos hecho, que tengamos una campaña permanente de cultura hacia el usuario, en nuestras redes lo pueden encontrar.

Esta campaña permanente va en varias aristas. La primera y más importante para nosotros, es el orden, que nuestros usuarios sepan dónde se deben estacionar, dónde no se deben estacionar, que nuestros usuarios sepan que no se deben subir a la banqueta, que no deben transitar en sentido contrario, estas cuestiones que son muy importantes, no nada más para la seguridad del usuario y primordialmente para la seguridad del peatón que, como saben, está en la punta de la pirámide de movilidad.

Entonces, para nosotros es muy importante tomar en cuenta estos asuntos, temas regulatorios para nosotros preocupantes. Entonces es el número de las bicicletas que se pueden operar y el valor de la contraprestación que se va a poner.

**EL C.** .- Dándole continuidad, por la parte de la contraprestación también es algo importante entender, no estamos peleados con la contraprestación, también creemos que tiene que ser acorde al tipo de servicio que brindamos y los costos que tienen los mismos, también en base que va de la mano con el parque vehicular que se puede tener afuera, al final somos una iniciativa privada que tratamos ahora de invertir dentro de la Ciudad de México, para evitar justamente una erogación inclusive de presupuestos federales para ampliar programas públicos hoy existentes de bicicleta compartida.

No estamos peleados con la contraprestación, también es importante que tengamos una certeza jurídica de la regulación y una certeza de dónde terminan esos fondos. Para nosotros es importante tener claro que hay una contraprestación que ayude a toda la infraestructura ciclista, que ayude a que tengan parte de ciclovías más seguras, que se

utilice para programas en todo caso, de comunicación gubernamentales, independientemente de lo que hace la parte de la iniciativa privada.

Entonces, es importante no estar peleados con la contraprestación, estar claro cómo se utilizaría posteriormente esos fondos, para poder tener una mejor infraestructura ciclista que se implemente.

En la parte regulatoria, la cantidad de unidades obviamente limita el parque que podemos tener de usuarios afuera, y limita al final un tema de oferta demanda. Cuantas más bicicletas podamos tener de manera ordenada fuera de la ciudad, vamos a poder tener una mayor captación de usuarios y vamos a poder llevar más usuarios a los metros, de manera más expedita.

Entonces, ahí hay que buscar el balance correcto. Entiendo por eso también lo pusieron como un lineamiento temporal, esperando que haya unos lineamientos finales donde se tenga el número ideal de bicicletas que requiere la Ciudad de México con este tipo de sistemas y cómo nos insertamos en la ciudad con la comunidad de la mano de comunicación y de talleres de trabajo. Tenemos una comunicación constante con nuestros usuarios, tenemos inclusive durante los primeros 90 días de vida de nuestro proyecto, tuvimos gente en calle explicando el uso de nuestra aplicación, cómo descargarla, cómo utilizar nuestro sistema y constantemente tenemos talleres y comunicación de búsqueda para poder trabajar con la comunidad.

En cuanto al manejo de la parte de los percederos o chatarra, primero todavía estamos en la primera etapa donde no llegamos a tener una chatarra, porque la vida útil del producto todavía nos ayuda a recién tener menos de 10 meses de operación desde marzo a la fecha. Sin embargo, tenemos dentro de nuestra empresa un programa completo para que toda la chatarra que llegue, se haga un tema de reciclaje y se tenga bajo los estándares que requiere la ciudad.

**LA C. PRESIDENTA.-** Yo agregaría nada más, ¿el proceso de reciclaje se hace aquí en la Ciudad de México o lo mandan a otro lado?

Aprovechando que a ustedes les faltó ese punto, si podrían ampliarme lo referente a cuáles son las vías para las quejas y los canales de comunicación con los usuarios.

**EL C. FEDERICO.-** Desde ese lado sí, cuando se hace, se hace acá en Ciudad de México, todavía no hemos tenido el tonelaje completo para poder hacer el reciclaje, esto se hace por tonelada, porque se hace todo un trabajo a nivel reciclaje, no se lleva sólo

una bicicleta, lo tenemos en nuestras bodegas esperando a que se junte la totalidad para llevarlo, pero se hace dentro de la Ciudad de México.

Comunicación. Nosotros tenemos un 01-800, un *call center* donde atendemos 24/7 a los usuarios para dudas, quejas o sugerencias, tenemos las redes sociales, tanto Instagram, Twitter o Facebook, para cualquier tipo de comunicación directa con el usuario, tanto de los programas que tenemos en circulación como comentarios que puedan tener al respecto.

**LA C. PRESIDENTA.-** Este es tu momento de decir lo que tú quieras, sugerencias, comentarios.

**EL C. FEDERICO.-** La sugerencia es que creo que tenemos un sistema en conjunto tanto Vibike como Mobike son de cuarta generación, que es muy noble para la ciudad.

Entendemos que la ciudad tiene sus desafíos, que los sistemas tienen sus desafíos, que tenemos que acomodarnos a los requerimientos de todos, pero creo que es una gran oportunidad para aprovechar, en una industria donde se está dando que la iniciativa privada quiere invertir y que creemos firmemente que el gobierno tiene que ser el gestor y la ciudadanía tiene que tener la posibilidad de aprovechar este tipo de sistemas.

A partir de ahí, creo que es un tema de aprovechamiento, creo que todos tenemos la manera de ponernos de acuerdo, todos hemos estado abiertos al diálogo desde la administración anterior, desde la administración actual, trabajando para que se diera esta regulación, que entendamos que no existía en Ciudad de México, no existía una regulación para la bicicleta compartida sin anclaje, que se creó a partir de la llegada de las dos empresas que ven en la mesa.

Entonces, a partir de eso estamos creando un camino que tomó tiempo del año anterior, que va a tomar cierto tiempo con la administración actual, pero que estamos seguros que es el camino correcto. El camino correcto es colaborar con las autoridades y poder hacer aprovechamiento de la mejor manera de este tipo de sistemas para la ciudadanía, porque es en beneficio al final de ellos. Coincidiendo con Mobike, son márgenes pequeños que dependen más bien el éxito cien por ciento de la ciudadanía que de un tema privado.

**EL C.** .- Muchas gracias.

Desde este punto de vista yo coincido totalmente. Como se pudo ver en un inicio, en el reporte que generó la SEMOVI, que por acá estábamos viendo con la diputada, la verdad es que la demanda de movilidad en la ciudad es enorme.

No se trata de que haya solamente una única empresa, sino que haya muchas y este tema, que es muy interesante lo que comentó Federico, el tema de que hay inversión privada que le interesa llegar a la ciudad y poner estos sistemas de transporte, cuántas veces en México nos preguntamos ¿por qué los inversionistas no llegan?, ¿los empresarios dónde están?, ¿dónde está la generación de empleos?, no se lo podemos dejar todo al gobierno para que brinde las soluciones que se requieren.

Ahí tenemos Ecobici, un sistema que tiene 10 años en la ciudad, donde el crecimiento del sistema ha sido limitado, ha sido limitado porque se basa en nuestros impuestos, en un presupuesto gubernamental, el cual no es exponencial, es un presupuesto limitado y entonces ahí nosotros planteamos la pregunta: ¿Y por qué no? si tenemos esta oportunidad que se está brindando, y que es un gran momento muy emocionante de ser ciudadano de la Ciudad de México, de tener estas posibilidades, ¿por qué no apoyar sistemas sustentables que nos ayuden en la movilidad para todos?

Es una ciudad enorme, con demandas impresionante tanto de seguridad como de movilidad, y creemos que nosotros estamos poniendo un granito de arena para tratar de que esta ciudad sea mejor cada día.

Desde el tema del reciclaje, que lo comentábamos, Mobike al ser una empresa global nosotros ganamos un premio en 2017, el cual se le otorgó a nuestra fundadora Hu Weiwei de manos de la ONU, como Campeones de la Tierra, por tener una mitigación muy importante en todo el mundo en el uso de nuestras bicicletas; además, de justamente un plan de reciclaje completo para nuestros equipos.

Las bicicletas de Mobike cuentan con más de 60 patentes, las cuales las hace únicas en el mundo, y estas patentes no solamente incluyen el tema de, justamente para pelear el robo, de que no se puedan utilizar en otros equipos, sino de que estos implementos que tiene cada bicicleta hace que sean reutilizables y que una parte muy pequeña sea la que se pueda descartar, y que esa parte que se deba descartar sea totalmente reciclable.

Entonces, desde ese punto de vista nosotros no tenemos este problema, de manera global se generó este programa y se lleva a cabo en todos los países en los que Mobike

participa, desde ese punto de vista estamos muy orgullosos de la empresa que representamos y de esta oportunidad.

**EL C.** Nada más agregar que las bicicletas Mobike tienen una vida útil, un mantenimiento muy pequeño de 4 años y con un buen mantenimiento duran hasta 8 años. Entonces veremos cuando llegemos a esos términos el tema del reciclaje que comentaba René. Tenemos todos los planes hechos, me refiero para que sea un tema real dentro de 4 años que empiecen las bicicletas a tener esta vida útil, que además es a 8.

Sobre el tema de comunicación, tenemos similares propuestas como las que tiene Vbike, nosotros también tenemos un programa que se llama *Mobike Hunters*, en donde aprovechamos a los buenos usuarios para ayudarlos a detectar esos malos usuarios que dejan las bicicletas mal estacionadas o que tienen algunas prácticas peligrosas para ellos, como ir en sentido contrario o por las banquetas, etcétera. Nosotros tenemos un plan de incentivos y lamentablemente también de castigos para los buenos y los malos usuarios; entonces un buen usuario, un *mobiker* como les llamamos, nos puede reportar a través de la aplicación con una fotografía y el número de la bicicleta la situación que sucedió y nosotros sabemos quién fue el último usuario y ahí tomamos las acciones pertinentes según el tema que se tenga. También contamos con redes sociales que ahora son muy socorridas y por ahí nos enteramos de muchísimas cosas que también nos ayudan a mantener el orden, incluyendo a algunas alcaldías que también tienen una comunicación directa con nosotros a través de las redes sociales y a través de grupos tácticos para poder ordenar las bicicletas que a veces quedan mal estacionadas por nuestros usuarios.

**EL C.** El último punto que tocaste, René, es el tema importante, llegamos con el gobierno y todo porque también es un programa de ustedes, de la ciudadanía y necesitamos el apoyo también de la parte de seguridad, de que lo adopten como propio; nosotros nos hacemos cargo, obviamente es un tema privado, nosotros nos hacemos cargo de nuestra bicicleta, pero también necesitamos que dentro de este programa, lo puedan tomar como propio, como parte del tejido urbano de movilidad y que se pueda tener este tema de seguridad como un punto clave dentro de la mesa de comunicación, de colaboración con las entidades, Secretaría de Seguridad Pública, las que crean pertinentes, pero la parte de la seguridad en la Ciudad de México por el tamaño del polígono, por el tamaño de la Ciudad, es muy importante.

Muchas veces los usuarios recorren distancias muy cortas y muchas veces las bicicletas terminan recorriendo distancias muy largas, dependiendo de la necesidad y en zonas de alto peligro. Información la cual en su debido momento pasamos a la Secretaría de Movilidad como zonas de alto impacto, para poder tener un análisis pertinente de dónde este tipo de sistemas pueden funcionar y hasta dónde podemos ir llegando y permeando paso a paso en diferentes etapas, para que el sistema llegue a las alcaldías donde más lo necesitan.

**LA C. PRESIDENTA.-** Les agradezco a ambas empresas la participación.

Yo quisiera solamente cerrar esta mesa dejando claro, que la Comisión estará con las puertas abiertas para todo el proceso, porque este será un tema que seguirá avanzando en la línea del tiempo, pero sí con algunas reflexiones de lo que se ha escuchado en estas mesas.

Respecto al tema de sustentabilidad, uno de los grandes puntos de venta del uso de la bicicleta, es precisamente el tema de la sustentabilidad, por eso hemos pedido que se ponga en la mesa el tema de la chatarrización. Es bueno saber que existe la posibilidad del reuso de partes, es bueno saber que se tiene contemplado, genera un poco de preocupación el pensar que estamos hablando de un plazo de 4 a 8 años, porque por el número de bicicletas que estamos viendo en la calle, que ya que el día de hoy está limitado a mil 100 por empresa, pero indiscutiblemente para todo mundo fue muy claro que hubo un momento en el que se encontraban mucho más que mil 100 bicicletas por empresa en la calle, ciertamente esto generaba una demanda y esto permite la inserción del modelo en el sistema de movilidad.

Sin embargo, no nos queda claro entonces qué va a pasar en este proceso. Hoy ya tenemos este tipo de problemas con otro tipo de chatarra, que incluso nos cuesta trabajo levantar y tener las calles, pues en orden; hay alcaldías que tienen un registro de más de mil 500 vehículos chatarra tirados en la calles por años, y que la propia autoridad no los recoge.

Ahora creo que también es cierto, que para nadie es un secreto que ustedes han venido a cubrir una necesidad en el sistema de movilidad de la ciudad, de acuerdo a la carencia o la falta de estructura en materia de movilidad e infraestructura en materia de movilidad, ustedes han estado cubriendo este vacío. Sin embargo, sí es importante decir que esto tiene que estar con reglas y la certeza, no solamente es para ustedes como



inversionistas, sino también para los vecinos de la zona. Hace rato escuchaba yo un comentario de que bueno, es que los vecinos se quejan mucho, a ver yo creo que también los vecinos tienen derecho a definir y a defender su calidad de vida. Esto en el mejor de los ánimos.

Lo que no podemos utilizar un elemento a favor de la calidad de vida contrarrestándolo con otro. Entonces yo sí los invito como lo he hecho en las mesas anteriores, pues a fomentar el diálogo y a fomentar la manera de interacción con los vecinos, porque al final de cuentas todos somos peatones en algún momento de nuestras vidas, no solamente se trata, malamente creo que esto se vuelto una especie de diferencia entre ciclistas y no ciclistas. Cuando yo les quiero decir que en la mesa destinada a los vecinos, no hubo quejas respecto a las bicicletas. Básicamente las quejas son conforme a la manera en la que se han insertado estos modelos en la ciudad y en la falta de conocimiento y el respeto de los usuarios para con los peatones en las zonas en las que se desenvuelven.

Así que no, no es un tema, yo les diría no nos equivoquemos, no es un tema de blancos y negros o de ciclistas contra no ciclistas, es un tema de convivencia en el mismo espacio.

Habrá un proceso en términos de legalidad donde la autoridad tendrá que reglamentar lo que le compete y el Congreso también tendrá que legislar en la materia lo que le corresponda. En este caso la Comisión tendrá que intervenir en lo que se tendrá que legislar en materia de uso y aprovechamiento del espacio público, por eso el interés respecto a hablar sobre un esquema de contraprestación, porque es importante, y este es el momento y la oportunidad de conocer la opinión de las empresas, de frente a todo el mundo. Por hecho hemos hecho las reuniones públicas y se han transmitido precisamente para que no haya nada que genere suspicacia.

Pero sí es importante insisto, que si ustedes tienen mayor información que provean respecto a estos modelos de integración a la propia comunidad, lo hagan llegar. Les pongo un ejemplo que ponía en la mesa pasada, que es un de un sistema, un modelo de transporte diferente, era Econduce con las motos eléctricas, es un ejemplo de un sistema que se insertó en la comunidad y que no generó las reacciones que estamos generando o que estamos viendo hoy, y de las que también ustedes evidentemente pues tienen consecuencia, porque también ha habido reclamo por parte de las empresas sobre lo que está sucediendo en el espacio público.

Habría que quizás analizar, bueno pues, qué es lo que hacen unos y qué es lo que no hacen, qué condiciones tuvieron unos y qué condiciones no tuvieron otros; porque podríamos partir del principio de que el Econduce pues sí tenía lugares de estacionamiento asignados, nada más con eso de entrada creo que eso aligera mucho el proceso. Tendremos que revisarlo. Yo no estoy en contra. Hay muchas cosas que revisar en el espacio público. Yo lo mencionaba no solamente se trata de temas de movilidad, podemos hablar de casetas telefónicas o podemos hablar de muchas otras cosas más y que cada uno tendrá su momento y su espacio, pero que sí es importante que bajo cualquier condición entendamos que hay ciertos reglamentos o cierta legislación ya en la materia que debe ser respetada. Yo les planteaba al principio de la conversaciones que todavía no iniciábamos la reunión, la importancia de que algunas zonas de la ciudad por ejemplo, tienen planes parciales de desarrollo que establecen de manera específica el que no se podrán utilizar camellones o ciertos espacios y sin embargo, la autoridad no ha establecido o no dejado con claridad para con las empresas, y también ustedes voluntaria o involuntariamente pueden incurrir en una omisión, porque también es responsabilidad de la autoridad transmitir esta información. Pero a su vez esta Comisión con mucho gusto les transmite esta información.

Por otra parte, resaltando un poco las observaciones que hemos recolectado, que si gustan podemos proveerles de la versión estenográfica de la sesión que hubo con todos los vecinos que desearon participar, pero algunas que me gustaría resaltar, por ejemplo, la primera, lo de los planes parciales que ya lo dijimos. La segunda, existe un padrón o un registro, más bien es un registro público, un registro público que nos permite identificar a los vehículos que ustedes tienen en la calle y que pueda ser libremente verificado, por qué, porque también hemos tenido algunas denuncias de usuarios que han incumplido o han cometido algún incidente ilícito, dependiendo de la circunstancia y no hay manera tampoco de tener una referencia.

Este es un tema que no nada más se da en este tipo de sistemas, pero bueno lo dejo en el tintero para que ustedes lo tengan en consideración como algo que vale la pena impulsar y que les va a ayudar a ustedes a este proceso de inserción.

También comentaban hace rato respecto al fideicomiso de UBER y de Didi y todos estos, Cabyfy. Bueno, también para nosotros es importante, porque creo que ahí hay coincidencias, todos estamos conscientes de que el recurso de lo que se puede obtener como contraprestación en parte, tendrá que destinarse al mantenimiento de la

infraestructura que ustedes no utilizan, una infraestructura que ya existía, que la delegación ha pagado, perdón, que el Gobierno de la Ciudad ha pagado a través de los años, pero que hoy es necesario darle mantenimiento y que sí sería importante que ustedes también formen parte de los que impulsan que este tipo de recursos se transparenten, porque eso también a ustedes les puede ayudar a traer un bono social respecto a qué se está destinando el recurso que están dispuestos a aportarle a la ciudad. Creo que esto es parte de las molestias.

Invitarlos también a que abran, sean mucho más explícitos en los canales de quejas y estas vías de comunicación, no solamente con sus usuarios, sino también con los vecinos y los residentes de las colonias y que en este sentido pueda también generarse un posible listado de cosas que podemos seguir mejorando sobre la marcha y que esto solamente beneficiaría a que ustedes tengan un mejor servicio, que quien lo utiliza efectivamente pueda tener la calidad del servicio que ustedes están aspirando a dar y que los capitalinos tengamos el sistema de movilidad al que aspiramos.

Esta Comisión y su servidora, insisto, no desconocen la aportación que se hace, lo que mencionaron al principio de la intervención, su participación en el valor de los centros de transferencia modal. En eso hay un reconocimiento claro si no, no estaríamos en este punto.

Entonces el tema aquí es cómo vamos caminando y ayudamos a que la regulación que se genere y las condiciones de trabajo de todos, como de la calidad de vida de los vecinos que están en estos, que ya no son polígonos, estas zonas, pues también puedan verse beneficiados.

No me resta más que agradecerles su tiempo, la disposición y reiterarles que estamos a sus órdenes, cualquier comentario o cualquier sugerencia que deseen hacer, estamos en la mejor disposición.

Muchas gracias a todos, gracias a todos por acompañarnos, a los que nos están viendo, a los que nos acompañaron aquí, les agradezco mucho.

Buenas tardes.

¿Quieres decir algo más?

**EL C.** .- Rapidísimo.

**LA C. PRESIDENTA.**- ¿Ya lo cortaron?

Ya lo cortaron. Si quieres lo podemos hacer, todavía te están viendo ahí.

**EL C.** .- No te preocupes.

Solamente quería comentar rápido porque no tuvimos mucho tiempo de indagar en los comentarios de los vecinos, hay muchos mitos que están alrededor de nuestros sistemas y solamente quería comentarlo rápido.

El primero y que es el más grande es este tema de que el sistema o los sistemas son sistemas multimillonarios que están generando millones cada mese en cuanto a los recursos que se tienen, y bueno, ahí he visto algunos cálculos que desarrollaron los vecinos así muy interesadamente.

La verdad es que estos cálculos son bastante erróneos, nosotros no tenemos, no estamos cobrando un depósito para utilizar las bicicletas, esta información es pública nuestra aplicación, la mensualidad está en 79 pesos, la anualidad 449 y nuestros recursos vienen únicamente de la venta de estos pases, de estas membrecías. Entonces la verdad es que no tenemos estos recursos millonarios, no tenemos apoyo del erario tampoco, como sí lo tienen otros sistemas públicos, entonces la verdad es que estamos hablando de sistemas que son muy nobles, tanto en su utilización como en la sustentabilidad y como en la ecología, como en su generación de ingresos. Entonces solamente lo quería dejar claro.

También este tema de que con muchos vecinos hemos platicado, con los que se han acercado, los que están abiertos tanto en el tema ciclista, tanto en el apoyo del movimiento sustentable como en la incrementación de las ciclovías, la construcción de ciclovías y de infraestructura pública para el aprovechamiento de toda la sociedad. Con ese tipo de personas son con las que estamos comentando, creemos que una persona que está a favor de la ciudad, a favor de la población en general, pues es justamente el tipo de personas con las que debemos de entablar conversaciones.

Tenemos el apoyo de diferentes grupos políticos, por ahí existe la campaña del “Uno Por Cuadra”, que nos ha apoyado por ahí el candidato, el diputado Javier Hidalgo, el diputado federal Javier Hidalgo que está apoyando, creemos que esto puede ser muy bueno.

Si nosotros nos imaginamos una ciudad en la que exista un lugar específico para el estacionamiento de estos sistemas por cuadra, y planteamos de entrada una estrategia donde reduzcamos los vehículos privados, podemos llegar a algo muy bueno en nuestra ciudad. Todo esto tiene que estar planteado.

La contraprestación por supuesto que sea proporcional a lo que estos márgenes e ingresos de nuestras empresas generan.

Por último nuestras bicicletas. Todas cuentan con un número de serie, el cual ya es único, entonces por ahí pues ya no vemos la necesidad de seriar algo que ya está hecho.

**LA C. PRESIDENTA.-** Porque de nada nos sirve que esté en la bicicleta si no se puede hacer la consulta correspondiente. Yo creo que las medidas parciales tampoco ayudan, porque entonces estamos proveyendo de información sesgada.

Si es público, es público y eso significa tener una plataforma donde se pueda hacer una consulta y donde los usuarios puedan marchar y demos el siguiente paso.

Yo insisto, este espacio está abierto para todos ustedes, quien desee aportar y colaborar respecto a, se vale cuestionar el presupuesto asignado, lo que estábamos platicando, se vale cuestionar si hay beneficios diferenciados u otros modelos. Nosotros no tenemos problema.

Lo que sí creemos, es que hagamos lo que hagamos, sí es importante dar el siguiente paso en transparentar y ser muy claros, para que no se queden las verdades a medias ni la percepción de que las cosas están sesgadas.

**EL C.** .- Ni sobrerregular, porque justo como comentas hay sistemas como los automóviles privados o los mismos taxis o los mismos DIDI o UBER, que no sabemos hoy realmente cuántos están en la calle. Entonces sería muy importante también el plantear por qué no hacer del conocimiento público, el número de serie de cada uno de estos vehículos, yo creo que estaría interesante también.

**LA C. PRESIDENTA.-** Yo te acepto la propuesta, lo transmitiremos. Sin embargo, sí les sugiero una cosa, vamos acomodando cada modelo y cada sistema tratando de que cada uno sea lo mejor posible en su propio espacio.

A diferencia de otros modelos, también hay un Reglamento de Tránsito, o sea, sí hay una serie de regulaciones al automóvil privado. Tenemos que seguir avanzando como sociedad, esto no se termina aquí.

Les agradezco a todos su participación, reitero, esta Comisión queda abierta para cualquier otra participación en un futuro. Muchas gracias.

