



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MGLS

I LEGISLATURA

DS

mame

DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE REMITA A ESTA SOBERANÍA DIVERSA INFORMACIÓN RESPECTO DE LOS SITIS.

DS

APP

HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

DS

EVP

DS

I LEGISLATURA

DS

JEGM

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, le fue turnada para estudio y dictamen la **“PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE REMITA A ESTA SOBERANÍA DIVERSA INFORMACIÓN RESPECTO DE LOS SITIS”**, presentada por la diputada María Gabriela Salido Magos, integrante del Grupo Parlamentario de PAN.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29; 30, numerales 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 4, fracciones VI y XLV Bis; 5 Bis; 13, fracciones IX y CXIX; 54; 66, fracciones X, XI y XVII; 67; 70, fracción I; 72, segundo párrafo, fracción I; 74, fracción XXIII; 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2, fracciones VI y XLV Bis; 56; 57; 57 Bis; 57 Ter; 85, fracción I; 191, tercer párrafo; 221, fracción I; 222 fracciones III y VIII del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, habiendo analizado el contenido de la propuesta de referencia, sometemos a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo a la Proposición con Punto de Acuerdo, al tenor de los siguientes:

DS

MGLDR

ANTECEDENTES



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

1. Con fecha 12 de agosto de 2020, en Sesión vía remota de la Comisión Permanente del Congreso de la Ciudad de México, la diputada María Gabriela Salido Magos, integrante del Grupo Parlamentario del PAN, presentó la Proposición con Punto de Acuerdo de Urgente y Obvia Resolución, objeto del presente dictamen.

2. Dicha proposición, en términos de lo dispuesto por el artículo 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, al no considerarse de Urgente y Obvia Resolución, la Presidencia de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente, la turnó para su análisis y dictamen a la Comisión de Movilidad Sustentable.

3. Mediante oficio número MDSRSA/CSP/1282/2020, de fecha 12 de agosto de 2020, signado por la Diputada Isabela Rosales Herrera, entonces Presidenta de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México, la referida Proposición con Punto de Acuerdo fue turnada a la Comisión de Movilidad Sustentable, para su análisis y dictamen.

4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de lo establecido en los artículos 4, fracción XLV BIS y 5 BIS de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción XLV BIS; 56; 57; 57 BIS y 57 TER del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, con fecha 28 de octubre de 2020, celebramos sesión ordinaria en su modalidad vía remota, para el análisis y la discusión de la Proposición con Punto de Acuerdo materia del presente dictamen que se presenta conforme a lo siguiente:

CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

I. La Proposición con Punto de Acuerdo presentada por la diputada Salido Magos refiere que *“El estado es el encargado de proporcionar alternativas de transporte y movilidad en la ciudad; sin embargo, ante el crecimiento en la demanda de más rutas y más vehículos que proporcionen dichos servicios, es que se opta por la instrumentación jurídica de la concesión, mediante la cual el Estado otorga a una persona física o moral la posibilidad de suplir esta actividad”*.

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

II. *En esa tesitura, ante la necesidad de las personas de encontrar alternativas de movilidad en la ciudad, que sean seguras, económicas prácticas y que contribuyan a la preservación del medio ambiente, es que se ha incluido en nuestro sistema de movilidad a vehículos individuales sin anclaje, mismos que son una alternativa de interconexión entre los distintos medios de transporte masivo.*

DS
mame

DS
evp

La incorporación de estos vehículos requiere de regulación debido a que trastoca varios aspectos de nuestra vida diaria, cómo la movilidad, el uso del espacio público y el respeto a normas básicas de cultura cívica.

DS
app

DS
JEGM

III. *Asimismo, se señala que “Con la finalidad de regular el funcionamiento de este tipo de vehículos sustentables, la Secretaría de Movilidad ha realizado diversas actividades; mismas que, con base en un andamiaje jurídico poco sólido o que genera interpretaciones, o vacíos legales por su ambigüedad o errónea difusión han permitido la operación “provisional” de diversas empresas en la ciudad.*

DS
MGDLR

IV. Al respecto, la diputada promovente del Punto de Acuerdo, señala algunas de las etapas de la regulación de los SITIS, destacando las siguientes:

DS

- *El primero de febrero de 2019, 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.*
- *Congruente con lo anterior, el 26 de marzo de 2019 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “**Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México por Personas Morales**”, donde se faculta a la Secretaría de Movilidad para supervisar que el operador realice la*

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

prestación del servicio en estricto apego a lo establecido en la Ley, su Reglamento, dichos lineamientos y demás normatividad aplicable.

- DS
mame
- DS
app
- DS
- Del mismo modo se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el pasado 16 de abril de 2019 el **“AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS REQUISITOS DE LA PRIMERA FASE DEL PROCESO QUE LAS PERSONAS MORALES INTERESADAS DEBERÁN SEGUIR PARA OBTENER UN PERMISO ANUAL PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE (SITIS)”** en el que de nueva cuenta se otorgó un permiso temporal hasta el 29 de mayo del mismo año. También en el mes de abril del año pasado se publicó un análisis con los resultados de la operación de los SiTIS durante la prueba piloto.

- DS
JEGM
- DS
MGLDR
- Para mayo del mismo año se publicó el **“AVISO DE SEGUNDA FASE DEL PROCESO DE ASIGNACIÓN DE UNIDADES Y OBTENCIÓN DE PERMISOS ANUALES”**. En este aviso se informa sobre el mecanismo de asignación de unidades a las empresas que obtuvieron una constancia de primera fase, así como las condiciones para poder obtener un permiso anual.
 - En junio de 2019 se llevó a cabo un procedimiento de asignación de unidades de los SiTIS haciendo uso de un esquema para el cual se estableció un número máximo de unidades por modo (3500 monopatines eléctricos y 4800 bicicletas sin anclaje) así como una contraprestación por unidad que las empresas participantes deberían pagar para poder obtener un permiso de operación anual; de tal forma que cada participante presentó un conjunto de combinaciones de unidades y contraprestación que estaban dispuestos a pagar por las mismas, las cuales se ingresaron en un algoritmo que determinaba la combinación adecuada entre número de unidades y costos.
 - Finalmente en julio de ese mismo año se entregaron permisos anuales de operación a las empresas que cumplieron con lo establecido en la primera y segunda fase del proceso de asignación. De tal forma que obtuvieron permiso anual dos empresas de bicicletas sin anclaje (Dezba y Jump) y dos de



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

monopatines eléctricos (*Grin y Bird*).

- V. Como parte de la problemática que se señala en el Punto de Acuerdo, destaca, entre otras cosas, que *“A poco más de un año de haber entregado los permisos para operar, después de un proceso complicado para ciudadanos y empresas participantes, la Secretaría de Movilidad publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México del pasado 15 de Julio el **“Aviso por el que se dan a conocer los requisitos que las personas morales interesadas deberán seguir para revalidar un permiso anual para la prestación del servicio de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), en la modalidad de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos”**”*

*En el aviso referido se establece que el objeto del mismo es dar a conocer a las personas morales interesadas los requisitos para **“revalidar”** un permiso anual para la prestación del servicio de los SiTIS, en la modalidad de bicicletas sin anclaje y*

monopatines eléctricos.

- VI. *Así también se establece que las personas morales que ya cuentan con un permiso anual para la prestación del servicio de los SiTIS podrán obtener la revalidación de dicho permiso bajo las siguientes condiciones:*

“1. Deberán solicitar la revalidación de su permiso anual, por escrito dirigido a la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría, en adelante la Dirección General, el 22 de julio de 2020 de 10:00 a 12:00 horas, manifestando bajo protesta de decir verdad, que las condiciones en que se le otorgó no han variado, es decir, que continuará operando con el mismo número de unidades, en la misma modalidad, marca denominativa y razón social. Una vez recibido el escrito, la Dirección General valorará la manifestación con base en los requisitos establecidos en el presente numeral y emitirá un Acuerdo en el que otorgue, en su caso, la revalidación correspondiente.

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

2. Lo establecido en el numeral 1 no aplica para aquellas personas morales que hayan renunciado al permiso anual antes de su vencimiento o que éste se haya extinguido bajo cualquier circunstancia.”

VII. Sostiene la diputada promovente que de lo antes señalado “... se desprenden dos inquietudes que pueden derivar en problemática nuevamente para la autoridad.

A. Ya se publicó en la Gaceta Oficial el Aviso para el siguiente permiso anual, y no se ha hecho de manifiesto al público, el monto total obtenido derivado de la recaudación por dichos permisos ni en que han sido destinados dichos recursos obtenidos el ejercicio fiscal inmediato anterior.

Al respecto y para dar veracidad a la anterior afirmación, acudí a verificar si dicha información se encontraba publicada en algún micro sitio del portal oficial de la Secretaría de Movilidad, sin embargo, no se encontró información actualizada en este tenor.

Si bien es cierto que en el portal Datos Abiertos Ciudad de México <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/puntos-de-arribositis/information/?location=12,19.4074,-99.17294> se reportó bajo el rubro “Puntos de arribo para los sistemas de transporte individual sustentable (SiTIS)” la instalación de 75 puntos de arribo distribuidos en 4 alcaldías, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez e Iztacalco.

B. Por otra parte, y atendiendo a la publicación de la Gaceta Oficial de la Ciudad de México del 15 de julio del presente año, nuevamente se notan inconsistencias, pues cierra la puerta a que nuevas empresas interesadas en obtener un permiso para operar puedan participar, pues lo acota a aquellas que tienen el permiso vigente y que no renunciaron a él.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Pareciera ser que la intención de la Secretaría es no permitir mayor participación de los particulares en la prestación de estos servicios, puesto que solamente permite la participación de las empresas que tenían permiso vigente a la fecha de publicación del aviso”.

- VIII. Continúa señalando la diputada Salido Magos que *“No debemos olvidar que, ante las circunstancias que actualmente vive la ciudad de México derivado de la pandemia por COVID-19, se han tenido que reorientar esfuerzos tanto del gobierno central, las alcaldías y las ciudadanas y ciudadanos por buscar alternativas de movilidad al retomar actividades, que les permitan no estar en contacto con más personas de forma masiva, para así evitar o disminuir las posibilidades de contagio.*

En razón de lo anterior, las personas optas por estas formas de micromovilidad (que no son nuevas) que, además de contribuir con el medio ambiente, son una verdadera opción de transporte individual, ahora no solamente en recorridos iniciales o finales, sino que, realmente se consideran como una opción integral de movilidad”.

- IX. En este tenor, el Punto de Acuerdo propone el resolutivo siguiente:

RESOLUTIVO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

ÚNICO. SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO PARA QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA HAGA PÚBLICO Y REMITA A ESTA SOBERANÍA UN INFORME DETALLADO QUE CONTENGA, POR LO MENOS:

A. LA TOTALIDAD DE LOS RECURSOS OBTENIDOS POR CONCEPTO DE PERMISOS DE OPERACIÓN ANUAL DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE (SITIS) RESPECTO DEL AÑO 2019.

B. EL DESTINO DE DICHOS RECURSOS, DETALLANDO METAS, OBJETIVOS Y



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

RESOLUTIVO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

GRADO DE AVANCE EN EL CUMPLIMIENTO DE SU EJECUCIÓN.

C. DE LOS DENOMINADOS “PUNTOS DE ARRIBO” QUE EXISTEN EN LA CIUDAD DE MÉXICO: ¿CUÁLES FUERON LOS CRITERIOS PARA SU UBICACIÓN?, ¿CUÁL ES EL COSTO UNITARIO Y TOTAL DE LOS MISMOS? Y ¿DE DÓNDE SE OBTUVIERON LOS RECURSOS PARA CONSTRUIRLOS?

D. ¿CUÁLES FUERON LOS CRITERIOS TOMADOS POR LA SECRETARÍA PARA ABRIR EL PROCESO DE PERMISOS ANUALES DE OPERACIÓN DE SITIS 2020 ÚNICAMENTE A LAS EMPRESAS QUE YA ERAN ACREEDORAS DE DICHO PERMISO EN 2019? LO ANTERIOR EN RAZÓN DE QUE DERIVADO DE LA PANDEMIA POR COVID 19 ES IMPERATIVO QUE LA AUTORIDAD EN MATERIA DE MOVILIDAD URBANA GARANTICE, FOMENTE Y PRIORICE QUE EXISTA OFERTA SUFICIENTE DE VEHÍCULOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE, A FIN DE SALVAGUARDAR LA SALUD Y LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS.

Establecidos los antecedentes y el contenido de la Proposición con Punto de Acuerdo, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, exponemos los siguientes:

CONSIDERACIONES

Esta Comisión, toda vez que es competente para conocer la Proposición con Punto de Acuerdo en comento, procedió a realizar el estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente dictamen, conforme a lo siguiente:

- I. Que los artículos 4, fracción VI y 67 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 2, fracción VI del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establecen que las comisiones son aquellos órganos internos de organización,

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

integrado paritariamente por las Diputadas y Diputados que tiene por objeto el estudio, análisis y elaboración de dictámenes, iniciativas, proposiciones con punto de acuerdo, comunicaciones, informes, opiniones, resoluciones y acuerdos que contribuyen al mejor y más expedito desempeño de las funciones legislativas, políticas, administrativas, de fiscalización, de investigación y de cumplimiento de las atribuciones constitucionales y legales del Congreso, lo anterior dentro del procedimiento legislativo establecido en esta ley y el reglamento.

II. Que el artículo 72, segundo párrafo, fracción I de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, señala que las comisiones ordinarias deberán desarrollar, entre otras, la tarea específica de dictaminar, atender o resolver las iniciativas, proyectos y proposiciones turnadas a las mismas en los términos de la propia Ley, el Reglamento y demás ordenamientos aplicables.

III. Que el artículo 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México establece las comisiones ordinarias que habrán de funcionar de manera permanente en cada Legislatura, encontrándose entre ellas la Comisión de Movilidad Sustentable.

IV. Que el artículo 85, fracción I del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, establece como atribución de la Presidencia de la Mesa Directiva, turnar a las comisiones los asuntos para dictamen.

V. Que el artículo 103 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, refiere que el dictamen es un instrumento legislativo colegiado escrito a través del cual, una o dos Comisiones facultadas presentan un estudio profundo y analítico que expone de forma ordenada clara y concisa las razones por las que se aprueba, desecha o modifica, iniciativas o proposiciones con punto de acuerdo.

VI. Que en casos en que se ponga a la sociedad en grave peligro o conflicto, previa Declaratoria Oficial emitida por la autoridad competente del ámbito Federal o Local, el

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Congreso podrá sesionar vía remota de conformidad con lo que determine la Ley y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, a efecto de no interrumpir sus funciones o atribuciones previstas en la Constitución Política, en los tratados internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte, la Constitución Local y las leyes aplicables¹. En ese sentido, la sesión vía remota es aquella reunión donde convergen las Diputadas y los Diputados del Congreso en Pleno, Conferencia, Mesa Directiva, Junta, Comisiones, Comités, Comisión Permanente o, en su caso, de las Unidades Administrativas, por medios tecnológicos de comunicación para efectuar la transmisión y recepción de datos, documentos electrónicos, imágenes e información a través de computadoras, líneas telefónicas, enlaces dedicados, microondas, vías satelitales o similares que sean autorizados por el Pleno o la Junta de Coordinación Política, de conformidad con lo previsto en el artículo 5 Bis de la Ley, y en la cual se verificará la asistencia, el quórum y la votación por medios de autenticación biométricos debidamente autorizados².

VII. Que como se ha referido en el apartado de antecedentes, la proposición con Punto de Acuerdo tiene como propósito exhortar al titular de la Secretaría de Movilidad a efecto de que remita a este Congreso, información relacionada con la operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), particularmente por lo que se refiere a los recursos que se obtuvieron por concepto de los permisos anuales que se otorgaron en 2019, así como los criterios para su revalidación.

VIII. Que la Constitución Política de la Ciudad de México establece, entre otros, el derecho a la movilidad, conforme a lo siguiente:

“Artículo 13

Ciudad habitable

A. – D. ...

¹ Artículos 4, fracción XLV bis, y 2, fracción XLV bis de la Ley Orgánica y del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, respectivamente.

² Artículos 4, fracción XLV Bis y 2, fracción XLV Bis de la Ley Orgánica y el Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MGRS

DS
mame

E. Derecho a la movilidad

DS
EV P

1. **Toda persona tiene derecho a la movilidad** en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. **De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.**

DS
J

DS
APP

2. ...

F. ...

Artículo 16

Ordenamiento territorial

A. – G. ...

DS
JEGM

DS
MGRS

H. Movilidad y accesibilidad

1. **La Ciudad garantizará la movilidad de las personas** en condiciones de máxima calidad a través de un sistema integrado y multimodal de transporte, **que atienda las necesidades sociales y ambientales**, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. **En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley.**



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MGS

I LEGISLATURA

DS
MAME

3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

DS
EVP

DS
[Signature]

a) **Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;**

DS
APP

b) ...

c) **Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura conectada y segura para peatones y ciclistas;**

d) – j). ...

4. ...

l. ...”

DS
MGLDR

DS
JEGM

IX. Que la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, respecto al objeto planteado en el Punto de Acuerdo en estudio, regula lo siguiente:

“Artículo 1.- ...

Las disposiciones establecidas en esta Ley deberán garantizar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.

Artículo 6.-



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MGLS

I LEGISLATURA

DS

mame

La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece la Ciudad. Para el establecimiento de la política pública en la materia se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

DS

EVP

DS

[Signature]

- I. Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- VI. Usuarios de transporte particular automotor.

DS

JEGM

DS

APP

En el ámbito de sus atribuciones, las autoridades en materia de movilidad deben contemplar lo dispuesto en este artículo como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

DS

MGLDR

Artículo 7.- La Administración Pública al diseñar e implementar las políticas, programas y acciones públicas en materia de movilidad, observarán los principios siguientes:

- I. Seguridad.** Privilegiar las acciones de prevención del delito e incidentes de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- II. Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles y con

DS
MGAS

I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

información clara y oportuna;

DS
mame

III. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios.

DS
EVPDS
[Signature]

IV. Igualdad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir mecanismos de exclusión;

DS
APP

V. Calidad. Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado y confortable para las personas y encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;

DS
JEGM

DS

MGDLB

VI. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

VII. Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular;

VIII. Sustentabilidad y bajo carbono. Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el uso de transporte público y no motorizado, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte;

IX. Participación y corresponsabilidad social. Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, que resuelva los desplazamientos de toda la población y en el que se promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS

MGAS

I LEGISLATURA

responsabilidades, y

DS

mame

X. Innovación tecnológica. Emplear soluciones apoyadas en tecnología de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, tendiente a la automatización y eliminación del error subjetivo, así como a la reducción de las externalidades negativas de los desplazamientos.

DS

EVP

DS

Artículo 11.- Son atribuciones de la persona titular de la Jefatura de Gobierno en materia de movilidad, las siguientes:

DS

JEGM

DS

APP

I. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la educación vial y la calidad del entorno urbano;

II. – VIII. ...

Artículo 12.-La Secretaría (de Movilidad) tendrá las siguientes atribuciones:

I. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad en la Ciudad, tomando el derecho a la movilidad como referente y fin último en la elaboración de políticas públicas y programas;

DS

MGCDUR

II. – III. ...

IV. Establecer los lineamientos, mecanismos y parámetros para la conformación y desarrollo del Sistema Integrado de Transporte Público, impulsando el transporte de cero o bajas emisiones contaminantes;

V. – VIII. ...

IX. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación de la Ciudad, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad al peatón, al ciclista y

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

al usuario de transporte público;

DS
mame X. ...

DS
EVP

XI. Presentar a la persona titular de la Jefatura de Gobierno, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;

DS
APP

XVIII. Elaborar los estudios necesarios para el diseño y ejecución de un programa y marco normativo de operación, conducentes a incentivar la circulación de vehículos limpios y eficientes en la Ciudad, con las adecuaciones de la infraestructura vial y el equipamiento auxiliar que esto implique;

DS
JEGM

DS
[Signature]

XXXIII. - Instrumentar, programas y campañas permanentes de cultura de movilidad, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia.

XXXIV. – LXIII. ...”

X. Que en términos de lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México³, la Secretaría de Movilidad es la dependencia de la Administración Pública de la Ciudad de México, a la que le corresponde el despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo

DS

MGLDUR

Integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial. Dicha dependencia cuenta, entre otras, con las siguientes atribuciones:

- Formular y conducir la política y programas para el desarrollo de la movilidad, de acuerdo a las necesidades de la Ciudad;
- Realizar los estudios necesarios sobre las vías, la infraestructura, los medios de transporte correspondientes, el tránsito de vehículos y peatones, a fin de

³ Artículo 36, fracciones I, III, IV, XIV, XXI, y XXIV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

lograr una mejor utilización de la infraestructura vial y de transporte de personas y de carga que conduzca a la eficaz protección de la vida, y a la seguridad, comodidad y rapidez en la movilidad de las personas y del transporte de bienes;

- Llevar a cabo los estudios necesarios para determinar; con base en ellos, las medidas técnicas y operacionales, así como las acciones necesarias para integrar las diferentes modalidades de transporte, con el objeto de que se complementen entre sí y con las obras de infraestructura vial;
- Planear las obras de transporte y vialidad, formular los proyectos y dar seguimiento al proceso de ejecución de las mismas;

- XI. Que el diagnóstico realizado por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) al inicio de la administración actual, a través del Plan Estratégico de Movilidad, señalaba que *“... la innovación tecnológica ha llevado a la aparición de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctricos que amplían las opciones de transporte de la ciudadanía resultan convenientes para viajes cortos. No obstante, su utilización usualmente se asocia a una ocupación indebida del espacio público, a conflictos con otras personas que hacen uso de la vía, particularmente peatones, y a un aumento en el número de incidentes de tránsito. En este sentido, existe la posibilidad real de un crecimiento* *masivo de estos sistemas que lleve a obstaculizar el tránsito de peatones, a un uso inseguro de estos vehículos y al desprestigio del uso de la bicicleta como medio sustentable de movilidad.”*

Por lo anterior, la SEMOVI se planteó como meta para el 2019, la regulación y publicación de lineamientos para la operación de sistemas de bicicleta sin anclaje y patines del diablo eléctricos.

- X. Que esta dictaminadora, estima pertinente realizar un recuento del proceso que se siguió para la regulación de los SiTIS, el cual puede dividirse en dos periodos, conforme a lo siguiente:

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
mame

Los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS) llegaron a la Ciudad de México a principios del 2018 y al igual que en otras ciudades a nivel mundial, su entrada fue súbita y sin que existiera un marco normativo que regulara su presencia y operación. En este sentido, a continuación se enlistan los acontecimientos más relevantes desde la llegada de los primeros sistemas hasta la fecha, los cuales han delimitado las acciones en materia de regulación para estas nuevas formas de movilidad.

DS



DS

app

DS

EVP

DS

JEGM

Periodo: Administración 2012 - 2018

- **Febrero de 2018.** En la Delegación Miguel Hidalgo (hoy alcaldía), **inició operaciones** la empresa de bicicletas sin anclaje denominada Mobike.
- **14 de 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" del Sistema de Transporte Público Individual en bicicleta sin anclaje para la Ciudad de México.*
- **28 de junio de 2018.** La SEMOVI emitió la primera de cuatro **Autorizaciones Temporales para Bicicletas Sin Anclaje** a las empresas: Mobike, VBike y Dezba. La última de estas cuatro autorizaciones fue emitida el 27 de septiembre de 2018 y su vigencia finalizó el 12 de octubre del mismo año.
- **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" del Sistema de Transporte Público Individual en Monopatín Eléctrico para la Ciudad de México.*
- **7 de noviembre de 2018.** La SEMOVI emitió una **Autorización Temporal** para la empresa de **monopatines eléctricos** Grin, con vigencia de quince días.
- Es importante mencionar que las empresas Lime y Bird se encontraban operando sin la autorización correspondiente.

DS

MGLDR



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

Periodo: Administración 2018 - 2024

- Debido a que las bicicletas y monopatines sin anclaje demostraron ser una opción de movilidad para realizar los primeros y últimos tramos de viaje, la SEMOVI comenzó la regularización de los mismos, desarrollando los lineamientos para SiTIS.
- **6 de febrero de 2019.** Con el propósito de analizar el comportamiento de los SiTIS, se continuó con la operación "Piloto" iniciada por la administración 2012 - 2018 con la diferencia que, en esta nueva etapa, se integró a todas las empresas que en su momento aspiraron a operar en los SiTIS y entregaron documentación para este fin. Por tal motivo, la SEMOVI emitió los siguientes Permisos Temporales con vigencia de 45 días, es decir, hasta el 25 de marzo de 2019:

Bicicletas	
Empresa	Unidades permitidas
DEZBA	1,100
MOBIKE	1,100
VBIKE	1,100

Monopatines eléctricos	
BIRD	500
MOVO	500
GRIN	500
LIME	500
MOTUM	500 (decidió no operar)
ECONDUCE	500 (decidió no operar)

- **26 de marzo de 2019.** Se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el "Aviso por el que se dan a conocer los Lineamientos para la Operación de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, por personas morales", cuyo objetivo es regular la operación de los servicios que prestan las personas morales que componen los SiTIS.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS

mame

- **15 de abril de 2019.** Como parte de su política de transparencia y rendición de cuentas, la SEMOVI publicó el *“Análisis sobre la operación piloto de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos”*, el cual fue resultado del análisis de los datos recopilados durante la Operación *“Piloto”* de 45 días.

DS

MGLS

- **16 de abril de 2019.** Se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *“Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos técnicos para unidades que prestan el servicio en los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México”* que tienen por objeto definir, de manera general, los requerimientos de funcionamiento, así como las características físicas y técnicas básicas de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos.

DS

app

Asimismo, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *“Aviso por el que se dan a conocer los requisitos de la primera fase del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un Permiso Anual para la prestación del servicio de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México, por personas morales”*, donde se establecieron los primeros requerimientos que las personas morales interesadas debieron cumplir para obtener un Permiso Anual de operación.

DS

[Signature]

- **7 de mayo de 2019.** Fue la fecha límite para que las personas morales ingresaran su solicitud para obtener un permiso anual. La SEMOVI recibió cinco solicitudes de empresas interesadas en operar bicicletas sin anclaje y doce para monopatines eléctricos.

DS

JEGM

- **28 de mayo de 2019.** La SEMOVI emitió constancias de acreditación de la primera fase del proceso para obtener el Permiso Anual para la prestación del servicio de los SiTIS a las personas morales que cumplieron adecuadamente con los requerimientos legales, administrativos y técnicos. Como resultado, se otorgaron cinco constancias para empresas interesadas en prestar el servicio de bicicletas sin anclaje y seis para monopatines eléctricos.

DS

MGLDR

- **29 de mayo de 2019.** Se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *“Aviso por el que se da a conocer la segunda fase del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación del*

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

servicio de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), por personas morales”, para operar un total de 4,800 bicicletas y 3,500 monopatines eléctricos.

- **11 de junio de 2019.** La SEMOVI recibió la documentación requerida en el aviso de la segunda fase del proceso, donde las propuestas económicas realizadas por las personas morales participantes se ingresaron al algoritmo desarrollado por la SEMOVI y la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP), mismo que arrojó la siguiente combinación:

Bicicletas	
Empresa	Unidades permitidas
DEZBA	500
JUMP	1,900
MOBIKE	2,400
Monopatines eléctricos	
GRIN	1,750
LIME	1,750

- **27 de junio de 2019.** Derivado de lo anterior, en el caso de bicicletas sin anclaje, las empresas DEZBA y JUMP, y en el caso de monopatines, la persona moral GRIN, respectivamente, realizaron el pago de la contraprestación anual mediante las líneas de captura que proporcionó la Secretaría de Administración y Finanzas.
- **25 de julio de 2019.** Debido a que la empresa MOBIKE no realizó el pago de la contraprestación en tiempo y forma, conforme al Aviso correspondiente, la SEMOVI publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Aviso por el que se da a conocer la fase extraordinaria del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación del servicio del sistema de transporte individual sustentable de la Ciudad de México (SiTIS), en la modalidad de bicicletas sin anclaje”, a fin de asignar las 2,400 unidades disponibles por las cuales MOBIKE, no realizó el pago de la contraprestación correspondiente.

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- DS
mame
- DS
EVP
- DS
J
- DS
APP
- **31 de julio de 2019.** Debido a que la empresa LIME no pagó la contraprestación por las 1,750 unidades que se le asignaron mediante el algoritmo, la SEMOVI publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el “Aviso por el que se da a conocer la fase extraordinaria del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación del servicio del sistema de transporte individual sustentable de la Ciudad de México (SiTIS), en la modalidad de monopatines eléctricos”, para reasignar las 1,750 unidades disponibles.
 - **2 de agosto de 2019.** La SEMOVI recibió la documentación de las empresas participantes en la fase extraordinaria para la asignación de 2,400 bicicletas sin anclaje, en donde las propuestas de contraprestación se ingresaron al algoritmo desarrollado por la Secretaría y la ADIP, mismo que arrojó la siguiente combinación:

Bicicletas	
Empresa	Unidades permitidas
DEZBA	400
MOTUM	2,000

- DS
MGRS
- DS
JEGM
- **7 de agosto de 2019.** La SEMOVI recibió la documentación de las empresas participantes en la fase extraordinaria para la asignación de 1,750 de monopatines eléctricos, en donde las propuestas de contraprestación se ingresaron al algoritmo desarrollado por la Secretaría y la ADIP, el cual arrojó el resultado en favor de la empresa BIRD.
 - **19 de agosto de 2019.** La empresa DEZBA realizó el pago de la contraprestación anual resultante en la fase extraordinaria, por lo que fue acreedora a un Permiso Anual para operar 400 bicicletas sin anclaje. Cabe destacar que las unidades permisionadas mediante este permiso más aquellas permisionadas mediante el similar otorgado el 27 de junio, suman para esta empresa un total de 900 unidades permisionadas para prestar el servicio en calle.
 - **23 de agosto de 2019.** La empresa BIRD realizó el pago de la contraprestación

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
mame

anual resultante para la fase extraordinaria y por ello fue acreedora de un Permiso Anual para operar 1,750 monopatines eléctricos.

- **6 de septiembre de 2019.** Debido a que en la fase anterior, la empresa MOTUM manifestó no tener la solvencia económica y por ello no pagó la contraprestación, la Secretaría publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *“Aviso por el que se da a conocer la segunda fase extraordinaria del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación del servicio del sistema de transporte individual sustentable de la Ciudad de México (SiTIS), en la modalidad de bicicletas sin anclaje”*.

DS
[Signature]

DS
APP

- **13 de septiembre de 2019.** La SEMOVI recibió la documentación de las empresas participantes en la segunda fase extraordinaria para la asignación de 2,000 bicicletas sin anclaje, donde las propuestas de contraprestación se ingresaron al algoritmo desarrollado por la SEMOVI y la ADIP. A este procedimiento únicamente se presentó la empresa denominada MOVO.

- **30 de septiembre de 2019.** Debido a que la empresa MOVO no contaba con una constancia de acreditación de la primera fase del proceso para obtener el Permiso Anual para la prestación del SiTIS, quedaron pendientes de reasignar 2,000 bicicletas.

Resultado de los diversos procesos que se llevaron a cabo para que las empresas interesadas pudieran obtener un Permiso Anual para la prestación del servicio de los SiTIS, aquellas que resultaron acreedoras a dichos permisos fueron:

Bicicletas sin anclaje: 2,800

Empresa	Unidades permitidas
DEZBA	900 (500 unidades resultado de la segunda fase y 400 unidades resultado de la fase extraordinaria)
JUMP	1,900

Monopatines eléctricos: 3,500

GRIN	1,750
BIRD	1,750

DS
EVP

DS
JEGM

DS
MGLUR



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- **12 de febrero de 2020.** BIRD informó su decisión de dejar de operar completa y definitivamente en la Ciudad de México en lo que resta de 2020. Adicionalmente, se tiene conocimiento que se retiró del resto de ciudades de Latinoamérica donde contaba con operaciones.
- **24 de marzo de 2020.** GRIN informó a la SEMOVI que a raíz de la emergencia sanitaria, por motivos de salud de sus empleados y personas usuarias tomó la decisión de suspender operaciones a partir del 25 de marzo y hasta nuevo aviso.
- **08 de abril de 2020.** JUMP informó a la SEMOVI la determinación de suspender sus operaciones temporalmente en la Ciudad de México a partir del 13 de abril de 2020 y hasta nuevo aviso siguiendo las políticas globales implementadas por JUMP México y sus empresas relacionadas. Lo anterior en virtud de la crisis sanitaria ocasionada por el virus COVID-19.
- **14 de mayo de 2020.** JUMP informó la decisión de dejar de operar en la Ciudad de México permanentemente, en virtud de que una de las empresas relacionadas con JUMP México realizó una transacción con la empresa de micromovilidad LIME. Derivado de la misma y de una revisión de todos los mercados en los que operaba JUMP, tomaron la decisión de no continuar operaciones en todas las ciudades en donde prestaba sus servicios.
- **27 de junio de 2020,** fin de vigencia del primer permiso otorgado a DEZBA.
- **15 de julio de 2020,** Toda vez que los SiTIS constituyen una alternativa de movilidad individual no motorizada y que se aproximaba el fin de la vigencia de todos los permisos otorgados en 2019, la SEMOVI consideró pertinente continuar con la regulación de los SiTIS para el año 2020. Por tal motivo, se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *“Aviso por el que se dan a conocer los requisitos que las personas morales interesadas deberán seguir para revalidar un permiso anual para la prestación del servicio de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), en la modalidad de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos.”* (Aviso de Revalidación)
- **22 de julio de 2020,** la empresa DEZBA presentó la solicitud para revalidar sus permisos anuales.

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- DS
mame
- **25 de julio de 2020**, fin de vigencia del permiso otorgado a GRIN. Cabe destacar que dicha empresa no presentó solicitud para revalidar el Permiso Anual con base en lo establecido en el Aviso de Revalidación.
 - **19 de agosto de 2020**. Se otorgó a DEZBA el acuerdo de revalidación con vigencia de un año para los dos permisos anuales que obtuvo en 2019 y cuya vigencia llegó a su fin el 19 de agosto de 2020.
- DS

DS
evp

DS
app

XI. Que en términos de lo dispuesto por el artículo 32, Apartado C, numeral 3 de la Constitución Política de la Ciudad de México, con motivo de la Glosa del Segundo Informe de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, las personas titulares de las diversas secretarías de la Administración Pública local, remitieron al Congreso de la Ciudad sus respectivos informes, para el análisis correspondiente. En ese sentido, el pasado 6 de octubre de 2020, el titular de la Secretaría de Movilidad remitió a esta dictaminadora su informe anual, del cual, respecto del tema en análisis, se desprende lo siguiente:

DS
JEGM

DS
MGLDR

“En 2018 comenzaron a operar empresas de micromovilidad en la Ciudad de México que ofrecían servicios privados de bicicletas y monopatines sin anclaje. Por tratarse de un nuevo modo de transporte, la capital no contaba con la normativa que permitiera regular su funcionamiento. Las quejas por la falta de ordenamiento eran recurrentes, pues la prestación de este servicio solía dificultar la movilidad de las personas que caminan en el espacio público.

Para atender esas demandas, se diseñó una estrategia que garantiza la operación de este modo de transporte de forma segura y ordenada. El Gobierno de la Ciudad de México generó un mecanismo, pionero a nivel mundial, para otorgar permisos de operación a las empresas de sistemas de transporte individual sustentable (SiTIS).

Durante el periodo 2019-2020, se asignaron autorizaciones anuales a cuatro

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

empresas operadoras para que brinden su servicio en la ciudad.

DS
mame

DS
EVP

Se construyeron 75 zonas de arribo para ese tipo de transporte, en las que se instalaron 150 estacionamientos tipo "U" invertida para bicicletas particulares. Estas zonas sustituyeron el mismo número de cajones de estacionamiento para vehículos motorizados, lo que implica nuevos incentivos para el uso de formas sustentables de movilidad.

DS
APP

A partir de estas adecuaciones, se ha podido documentar la realización de 620,242 viajes en monopatines y 415,270 viajes en bicicletas sin anclaje, que suman un total de 1,035,512 traslados en vehículos no motorizados, en tres alcaldías: Cuauhtémoc, Benito Juárez y Miguel Hidalgo.

DS

DS
JEGM

Para garantizar el servicio a las personas usuarias, durante el periodo 2020-2021, y brindar más opciones de micromovilidad se generó un cuestionario en colaboración con la Agencia Digital de Innovación Pública (ADIP) para conocer las condiciones actuales de este mercado y, con ello, generar nuevos lineamientos para la operación.

Por lo que se refiere a la verificación administrativa, "Los sistemas como las bicicletas sin anclaje y los monopatines amplían las opciones de transporte de la ciudadanía y resultan convenientes para viajes cortos; por ello, es importante garantizar el cumplimiento de la normatividad para su circulación y, así, para evitar una ocupación indebida del espacio público, conflictos vecinales o incidentes de tránsito. Se estableció un sistema de verificación administrativa diaria en las rutas que acumulan más faltas, accidentes y quejas.

DS

MGLDK

Esto da oportunidad para que los concesionarios de estos servicios subsanen las fallas detectadas durante la verificación".

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

XII. Que de los diversos puntos planteados por la diputada promovente, esta dictaminadora, de acuerdo con información publicada por la Secretaría de Movilidad, destaca lo siguiente:

DS
mame

DS
evp

DS
app

A. "La totalidad de los recursos obtenidos por concepto de permisos de operación anual de los sistemas de transporte Individual sustentable (SiTIS) respecto del año 2019."

DS
JEGM

De conformidad con los procedimientos llevados a cabo en cada una de las etapas de asignación, señaladas en el considerando X y a partir de las propuestas económicas realizadas por las empresas participantes, resultaron los siguientes montos:

Contraprestaciones del Permiso Anual 2019 - 2020			
FASE	PERSONA MORAL	UNIDADES A SIGNADAS	MONTO DE CONTRAPRESTACIÓN
Segunda Fase	"DEZBA" Bicieléctricas S.A.P.I. de C.V.	500	\$900,000.00
	"JUMP" Jump Bicycles México S. de R.L. de C.V.	1,900	\$2,470,000.00
	"GRIN" Grin Scooters S.A.P.I. de C.V.	1,750	\$24,500,000.00
Fase extraordinaria, bicicletas sin anclaje	"DEZBA" Bicieléctricas S.A.P.I. de C.V.	400	\$560,000.00
Fase extraordinaria, monopatines eléctricos	"BIRD" Bird Rides México S. de R.L. de C.V.	1,750	\$9,450,000.00
		TOTAL	\$37,880,000.00

B. "El destino de dichos recursos, detallando metas, objetivos y grado de avance en el cumplimiento de su ejecución".

DS
MGCDLX

La totalidad de recursos obtenidos del pago de la contraprestación, referidos en el apartado anterior, se destinaron al Fondo Público de Atención al Ciclista y al Peatón (FONACIPE); En ese sentido, con dicho fondo se anunció la implementación de infraestructura ciclista, en particular los proyectos para las ciclo vías de Eje 2 Poniente, Eje 5 Sur y el Trolebici Eje 2 Sur. Las generalidades sobre la infraestructura ciclista 2020 se pueden consultar en el siguiente vínculo:

DS
[Signature]

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/diamundialdelabici.pdf>

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
mame

c. *“De los denominados “puntos de arribo” que existen en la Ciudad de México: ¿Cuáles fueron los criterios para su ubicación?, ¿Cuál es el costo unitario y total de los mismos? y ¿De dónde se obtuvieron los recursos para construirlos?”*

DS
evp

DS
app

Respecto a la selección de la ubicación de los Puntos de Arribo, la SEMOVI ha señalado que se realizó considerando los criterios siguientes:

- 1. Coincidir con las zonas de mayor densidad de viajes origen – destino, las estaciones y paradas de transporte público de la Ciudad de México con mayor afluencia, así como con las zonas de menor índice delictivo.**

Los datos obtenidos durante la prueba piloto de 45 días, en la que operaron tres empresas de bicicletas sin anclaje y 4 empresas de monopatines eléctricos, se procesaron mediante un sistema de información geográfica en donde se cruzaron con los datos sociodemográficos para identificar las zonas con mayor densidad de viajes en las que prioritariamente existía la necesidad de ordenar el estacionamiento de estos sistemas.

DS
JEGM

- 2. Considerar que la distancia y el tiempo sea caminable a las estaciones y paradas del transporte público para propiciar la intermodalidad.**

DS

La densidad de los viajes de los SiTIS y su relación espacial con las estaciones del transporte público de la Ciudad de México, conforman otro factor para considerar la ubicación de los puntos de arribo. En la imagen siguiente, se observa el área de operación de los SiTIS y las estaciones y paradas de transporte público que se encuentran dentro de ella y que fueron un criterio base para establecer la ubicación de los puntos de arribo.



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DS
MGRS

I LEGISLATURA

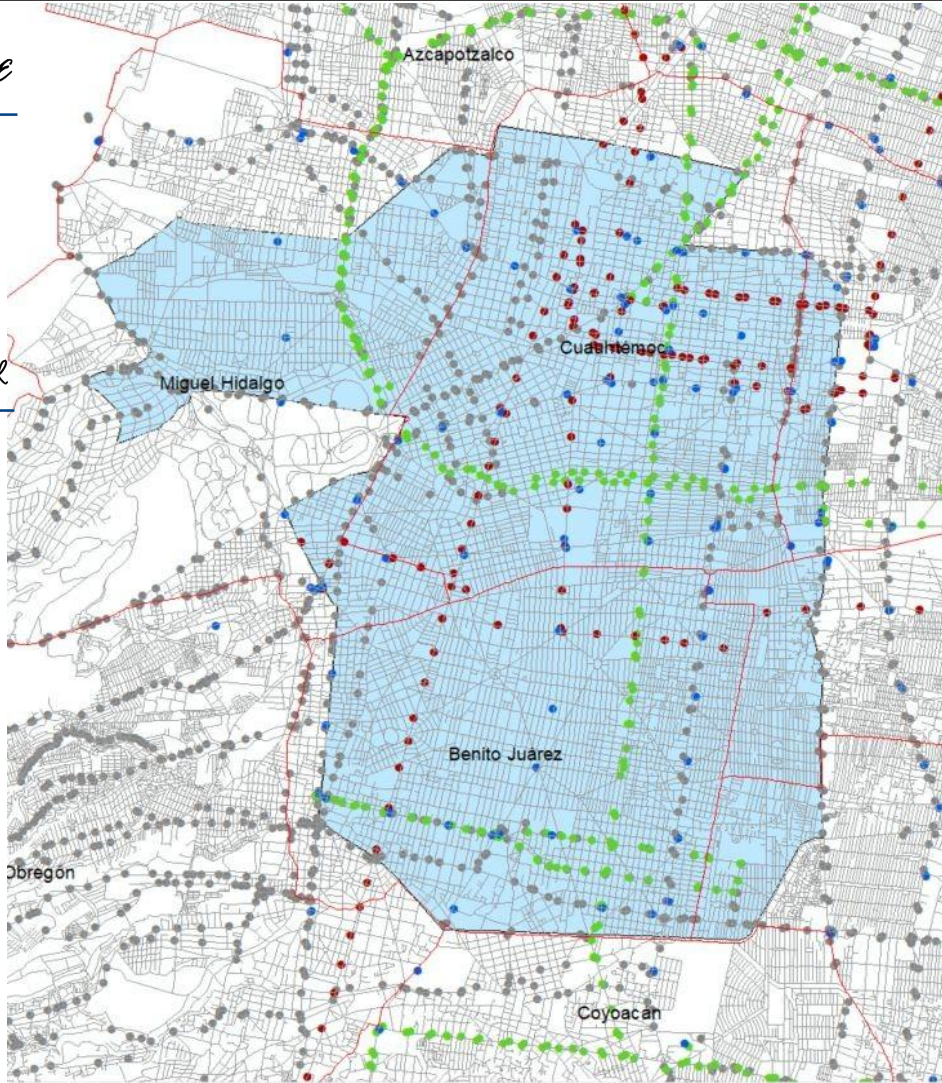
DS
mame

DS
evp

DS
MGDLR

DS
APP

DS
JEGM



Mapa de estaciones y paradas del sistema de transporte de la Ciudad de México. Fuente: Datos Abiertos Ciudad de México, 2019.

DS

3. Estar directamente relacionado con el área de influencia de los centros de actividad económica y laboral.

Los puntos de arribo también se ubican en las zonas que presentan una densidad importante de actividades económicas y laborales en donde se ubican corporativos, sedes de servicios financieros, pequeños negocios, servicios generales, actividades gubernamentales, entre otros.

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

4. Integración de los puntos a una red base geoespacial.

DS
mame

Considerando que una distancia caminable desde y hacia a los puntos de arribo es de 150 metros a partir de los generadores y atractores de viaje, la distancia entre 2 puntos de arribo sería de 300 metros. Una traza reticular geoespacial en el área de operación de los SiTIS con líneas separadas a cada 300 metros, fue utilizada como guía para facilitar la ubicación de los puntos y procurar una distribución equitativa en toda el área.

DS
app

DS
EVP

5. Las características físicas espaciales de la vialidad adecuadas y accesibles.

Una vez identificados los sitios mediante el análisis de los datos previamente mencionados, se corroboraron las características físicas del espacio, tomando en cuenta que el lugar se encontrara en buenas condiciones, permitiera la accesibilidad y uso de la vía tanto de las personas usuarias de los SiTIS como de los vecinos, peatones y personas usuarias de las áreas delimitadas para estacionamiento. Asimismo, según los datos de la SEMOVI, se tomó en cuenta la necesidad de contar con espacio para que las empresas permisionarias pudieran llevar a cabo las labores de balanceo con los diversos vehículos que presentaron en su propuesta técnica.

DS
MGLDLR

DS
JEGM

6. En el caso de origen de viajes, fomentar el uso del sentido correcto de las vialidades y en el caso de fin de viajes, propiciar la dispersión segura de las personas usuarias

DS
[Signature]

Para aquellas personas que inician o terminan viajes, se debe considerar que es más accesible dejar y acceder a las unidades en inicios y fin de cuadra para facilitar la conexión con otras vialidades. De este razonamiento se deriva el cómo las personas usarán las vías y cómo la ubicación de los puntos de arribo puede inducir al uso correcto de las mismas, tomando en cuenta que el reglamento de tránsito señala que cuando no exista infraestructura ciclista los usuarios de vehículos no motorizados tienen derecho a ocupar el carril

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

derecho completo y circular en el sentido de la vía.

DS
mame

7. En caso de sobrepasar la demanda, tener la posibilidad de crecimiento colindante.

DS
APP

En las ubicaciones donde se identificó una alta demanda, se consideró que los sitios seleccionados para la implementación de puntos de arribo permitieran la ampliación hacia cajones o zonas colindantes en caso que la propia operación así lo demande en el futuro.

DS
MGLDR

- D. *¿Cuáles fueron los criterios tomados por la Secretaría para abrir el proceso de permisos anuales de operación de SiTIS 2020 únicamente a las empresas que ya eran acreedoras de dicho permiso en 2019? Lo anterior en razón de que derivado de la pandemia por Covid 19 es imperativo que la autoridad en materia de movilidad urbana garantice, fomente y priorice que exista oferta suficiente de vehículos alternativos de transporte, a fin de salvaguardar la salud y la seguridad de las personas.”*

DS
EVP

DS
JEGM

DS

Al respecto, debido a la emergencia sanitaria por COVID – 19, las dinámicas de transporte así como los plazos administrativos de la Ciudad de México tuvieron afectaciones considerables; por su parte, la industria de la micromovilidad a nivel mundial ha demostrado ser sumamente cambiante en condiciones favorables y sin factores externos que afecten su funcionamiento; en consecuencia, las afectaciones operativas y económicas que las medidas emergentes trajeron a diversos sectores de la economía mundial, revelaron una alta vulnerabilidad y poca solidez de esta industria para mantener la disponibilidad, calidad y niveles de servicio.

Como se describió previamente, de las cuatro empresas que recibieron un permiso anual en 2019, DEZBA fue la única que mantuvo operaciones aún durante la emergencia sanitaria, mientras que GRIN a pesar de suspender

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

operaciones desde marzo del presente año, aún contaba con un permiso anual vigente. Por lo tanto, el 15 de julio de 2020 se publicó el Aviso de Revalidación a fin de garantizar certeza jurídica y operativa a las permisionarias que contaban con un permiso vigente y no habían presentado una decisión expresa de suspensión definitiva de operaciones. Con esta acción, también se buscó garantizar la permanencia de los servicios permisionados en beneficio de la Ciudad y su necesidad de alternativas de movilidad que propiciaran la sana distancia, traslados más seguros y la activación física de la población.

De forma paralela, a través del Tianguis Digital de la ADIP, se llevó a cabo la aplicación de un cuestionario a fin de conocer las condiciones del mercado de la micromovilidad a nivel mundial bajo el contexto de la emergencia sanitaria por COVID-19, así como identificar el interés por parte de las empresas prestadoras de estos servicios en operar en la Ciudad de México.

Con base en los resultados de ese cuestionario así como en la experiencia y resultados del primer año de operación, el 22 de septiembre de 2020, la SEMOVI publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el *Aviso por el que se dan a conocer los requisitos y el procedimiento que las Personas Morales interesadas deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación de SiTIS en la modalidad de bicicletas sin anclaje* y el *Aviso por el que se dan a conocer los requisitos y el procedimiento que las Personas Morales interesadas deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación del SiTIS en la modalidad de monopatines eléctricos* mediante los cuales se abre la oportunidad a nuevas empresas de participar en los procedimientos para poder operar en alguna modalidad de los SiTIS en la Ciudad de México.

Finalmente, toda la información relativa al cuestionario del Tianguis Digital, los reportes trimestrales de operación, así como las publicaciones en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México están disponibles para su consulta en el siguiente vínculo: <https://tianguisdigital.cdmx.gob.mx/sitis/> de Movilidad

DS
MGMS



COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

DS
mame

Por las razones establecidas en los considerandos antes señalados, las y los diputados que integramos la Comisión de Movilidad Sustentable llegamos a la conclusión de presentar **dictamen en sentido negativo a la Proposición con Punto de Acuerdo** presentada por la diputada María Gabriela Salido Magos, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, el siguiente:

DS
EVP

DS
APP

ACUERDO:

DS
MGCDR

PRIMERO. - Se desecha la Proposición con Punto de Acuerdo por el que se exhorta respetuosamente al titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a que remita a esta Soberanía diversa información respecto de los SiTIS, presentada por la diputada María Gabriela Salido Magos, integrante del Grupo Parlamentario del PAN.

DS
JEGM

SEGUNDO. - Archívese el expediente como asunto total y definitivamente concluido.

DS
[Signature]

Palacio Legislativo de Donceles, a los veintiocho días de octubre del dos mil veinte.




















I LEGISLATURA

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <p>Miguel Ángel Macedo Escartín Presidente morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Miguel Angel Macedo Escartin</i> 5E610B153F32475...</p>		
 <p>Sandra Esther Vaca Cortés Vicepresidenta </p>			
 <p>Ana Patricia Báez Guerrero Secretaria </p>			
 <p>Ma. Guadalupe Aguilar Solache Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Ma. GUADALUPE AGUILAR SOLACHE</i> 9DF2A15E4878474...</p>		
 <p>María Guadalupe Chavira de la Rosa Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>María Guadalupe Chavira de la Rosa</i> 293C7FD951BB448...</p>		
 <p>Jorge Gaviño Ambriz Integrante </p>		<p>DocuSigned by:  9FEFBE7BC66F4AD...</p>	
 <p>Jannete Elizabeth Guerrero Maya Integrante </p>	<p>DocuSigned by: <i>Jannete Elizabeth Guerrero Maya</i> 9CB69021E2AA4C5...</p>		
 <p>María de Lourdes Paz Reyes Integrante morena</p>			
 <p>Alfredo Pérez Paredes Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Alfredo Pérez Paredes</i> 24C4B0CE30A349E...</p>		
 <p>María Gabriela Salido Magos Integrante </p>			
 <p>Esperanza Villalobos Pérez Integrante morena</p>	<p>DocuSigned by: <i>Esperanza Villalobos Pérez</i> AF636C5DF7DE435...</p>		

Palacio Legislativo de Donceles, a los veintiocho días de octubre del dos mil veinte.

DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE REMITA A ESTA SOBERANÍA DIVERSA INFORMACIÓN RESPECTO DE LOS SITIS.