



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.

HONORABLE CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
I LEGISLATURA

A la Comisión de Movilidad Sustentable del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura le fue turnada para su 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 tome las medidas necesarias para brindar alternativas a las personas usuarias del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta sin anclaje.”***

Con fundamento en lo dispuesto por el Artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en los artículos 29 y 30, numerales 1, inciso b), 2, 4 y 6 de la Constitución Política de la Ciudad de México; 67, 70, fracción I, 72, fracciones I, VIII y X, 74, fracción XXIII, 77, párrafo tercero y 80 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México y 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 221, fracción III, 222 fracción II, 256, 257, 258, 259 y 260 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, y habiendo analizado el contenido de la propuesta de referencia, se somete a consideración de esta Soberanía, el dictamen relativo al punto de acuerdo antes mencionado, al tenor de los siguientes:

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

## ANTECEDENTES

1. Con fecha 17 de julio de 2019 la Diputada María Gabriela Salido Magos, integrante del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó ante el Pleno del Congreso de la Ciudad de México, 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 por el Pleno, el Presidente de la Mesa Directiva la turnó para su análisis y dictamen a la Comisión de Movilidad Sustentable.
3. Con fecha 19 de julio de 2019, mediante oficio número MDSRPA/CSP/1100/2019 de fecha 17 de julio de 2019, signado por el Diputado José de Jesús Martín del Campo Castañeda, entonces Presidente de la Mesa Directiva de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México, la referida Proposición con Punto de Acuerdo fue formalmente recibida en la Comisión de Movilidad Sustentable, para iniciar el proceso de análisis y dictamen.
4. Las y los integrantes de la Comisión de Movilidad Sustentable, previa convocatoria realizada en términos de Ley, nos reunimos el día 21 de noviembre de 2019 para el análisis y la discusión del Punto de Acuerdo, materia del dictamen que se presenta.

## CONTENIDO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

El Punto de Acuerdo presentado por la diputada María Gabriela Salido Magos, señala lo siguiente:

1. En el apartado de antecedentes, refiere que *“Con el crecimiento de la flota vehicular para transporte privado y ante un sistema de transporte público rebasado, apareció en 2007 la ciclovía recreativa en la Ciudad de México,*

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

*diseñada por la Secretaría del Medio Ambiente con la finalidad de promover una movilidad distinta y tratando de incentivar el uso de la bicicleta como transporte”.*

2. En ese sentido, el “...16 de febrero de 2010 se puso en marcha la primera fase del primer sistema de bicicletas públicas de América latina llamado Ecobici, brindando servicio en las colonias Cuauhtémoc, Juárez, Roma Norte, Hipódromo Condesa y Condesa, a través de 85 ciclo estaciones con 1,114 bicicletas y contando actualmente con más de 170 mil usuarios con un servicio disponible en 55 colonias de la Ciudad de México, en un área de 38 kilómetros cuadrados”.
3. Posteriormente, “En 2018, como una respuesta ante el incremento de usuarios y la necesidad de estos de contar con un sistema de movilidad en bicicleta novedoso y flexible, llegan a México los primeros sistemas de bicicletas públicas sin anclaje, buscando replicar la operación que se tenía en más de 200 ciudades en el mundo”.
4. La promovente señala que “Con la finalidad de establecer un marco de referencia para la operación de las empresas que ofrecían dicho servicio, la Secretaría de Movilidad publicó el 14 de marzo de 2018 en la Gaceta Oficial el Aviso por el que se da a conocer la operación “piloto” del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta sin Anclaje para la Ciudad de México”.
5. Dicha “... operación “piloto” otorgaba en total un periodo de 90 días naturales para el funcionamiento de este tipo de vehículos sin anclaje. Este periodo de prueba venció en junio del año pasado sin que la autoridad emitiera los lineamientos definitivos”.
6. “Ante la falta de normatividad que regulara la contraprestación a cubrir por el uso del espacio público de este tipo de vehículos, se realizó un pago único equivalente a 5,219 pesos de conformidad con el artículo 222 del Código Fiscal de la Ciudad de México”.

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 TOMA LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.

7. Continúa la promovente refiriendo que *“Entre el 6 de febrero y el 25 de marzo de 2019, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) llevó a cabo la Operación “Piloto” de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), una prueba temporal que se dirigió a la obtención de información de los patrones de viajes y de las empresas, para poder realizar una mejor planeación, en la que también se buscó conocer las zonas de mayor concentración de orígenes y destinos de viajes para hacer un uso más eficiente del espacio público y para conocer las trayectorias de viajes”.*
8. *“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 prestación del servicio en estricto apego a lo establecido en la Ley, su Reglamento, dichos lineamientos y demás normatividad aplicable”.*
9. *“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 otorga un permiso temporal hasta el 29 de mayo, mediante la disposición Transitoria”.*
10. Según lo expuesto por la diputada Salidos Magos, *“El 29 mayo se publicó en la Gaceta Oficial 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 servicio de los Sistemas de Transporte individual sustentable (SiTIS)”.*



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

11. *“Posteriormente, el 11 de junio la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), definió la contraprestación anual por unidad que pagarán las empresas de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos por la obtención de un permiso anual para su operación en la capital del país, así como el número de unidades por firma”.*
12. *En el apartado de planteamiento del problema, la promovente refiere que “El pasado 13 de julio La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, anunció que derivado de la falta de pago por la contraprestación que ofertó la empresa Mobike no recibirá permiso anual por lo que deberá dejar de operar en la capital del país”.*
13. *De acuerdo con lo expuesto por la diputada Salido, a la fecha de la presentación del Punto de Acuerdo objeto del presente dictamen, “... la empresa Mobike cuenta con 310 mil usuarios y de acuerdo al último proceso de asignación, la empresa operaría 2400 unidades, lo que representa casi el 50% de las bicicletas en funcionamiento en la Capital”.*
14. *Destaca que “... durante los 45 días de la prueba piloto realizada entre el 6 de febrero y el 25 de marzo, se registraron 541 mil viajes en bicicleta sin anclaje, que en conjunto sumaron 774 mil kilómetros recorridos; el promedio diario de viajes en un día entre semana fue de 13 mil 550, mientras que, en fin de semana, se generaron alrededor de 6 mil 700 La mayoría de los viajes en bicicleta sin anclaje se realizaron entre semana”.*
15. *“La distancia promedio de los viajes durante la prueba piloto fue de 1.4 km y cabe resaltar que más de la mitad de los viajes cubrieron distancias inferiores a un km, lo que hace suponer que una parte de estos trayectos pueden ser los últimos o primeros tramos de un viaje multimodal con lo que se fomenta la adopción de sistemas de movilidad que no sólo incluyan vehículos auto motorizados”.*

16. Sostiene la promovente que *“En el análisis sobre la operación piloto de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos, la Secretaría de Movilidad concluye que con la información obtenida se permitió profundizar en el conocimiento y análisis de los patrones de viaje de las unidades y las distancias recorridas, determinando ampliar el área de operación así como el número de unidades permitido originalmente, para disminuir el promedio de usos diarios por unidad, mejorar el rendimiento de cada vehículo y satisfacer la demanda identificada, además, logró identificar que la bicicleta sin anclaje obedece, predominantemente, a una dinámica de transporte asociado a actividades laborales y escolares, por lo que una disminución en el número de unidades disponibles, ocasionaría una afectación a un gran número de personas en sus actividades diarias”*.

17. Se afirma que *“... la salida del mercado de la empresa que tenía autorizado la operación del mayor número de unidades de bicicletas sin anclaje, que reporta más de 10 mil viajes al día y que concentra su operación en las colonias con más viajes de origen y destino, supondría una afectación a la población que hace uso de ese servicio si no se cuenta con una estrategia para mantener la oferta, además que supondría un retroceso en los esfuerzos de ésta Ciudad por fomentar el uso de sistemas alternativos de transporte no motorizado”*.

18. Con el propósito de identificar con mayor precisión el objetivo de la proposición de referencia, se transcribe el resolutivo propuesto:

## RESOLUTIVO DE LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO

**PRIMERO.** SE EXHORTA AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE EN EL ÁMBITO DE SU COMPETENCIA INSTRUMENTE LAS ACCIONES PARA OFRECER ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE, DERIVADO DE LA CANCELACIÓN DEL PERMISO A UNA DE LAS EMPRESAS QUE PRESTABAN EL SERVICIO.

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

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:

### CONSIDERANDOS

Esta dictaminadora, toda vez que es competente para conocer y resolver 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**, 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 primera 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 esta 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.

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- IV. Que el artículo 85, fracción I y 86 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México establecen que la o el Presidente de la Mesa Directiva podrá turnar los asuntos a una o hasta dos comisiones, para efectos de dictamen.
- V. Que el artículo 103, fracción IV 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, entre otros, proposiciones con punto de acuerdo.
- VI. Que esta Comisión Dictaminadora, con fundamento en lo establecido en los artículos 67; 70, fracción I; 72, fracciones I y X; 73 y 74, fracción XXIII de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México, toda vez que es competente para conocer y resolver la presente Proposición con Punto de Acuerdo, procedió a realizar un estudio y análisis de los planteamientos contenidos, a fin de valorar, deliberar e integrar el presente Dictamen.
- VII. Que el pasado 17 de septiembre de 2018, con la entrada en vigor de la Constitución Política de la Ciudad de México, en su artículo 13, Apartado C, se establece el derecho a la movilidad, conforme a lo siguiente:

### **"Artículo 13**

#### **Ciudad habitable**

##### *C. Derecho a la movilidad:*

*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.*

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.





## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

*2.- Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad”.*

- VIII. Que de conformidad a lo establecido en el artículo 36, fracción XXIV de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, corresponde a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) establecer, evaluar y determinar las estrategias, programas y proyectos, así como los instrumentos necesarios para fomentar y promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable para la Ciudad.
- IX. Que, en armonía con la disposición antes referida, el artículo 12 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, establece que la SEMOVI, tiene facultades para promover, impulsar, y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos y tecnológicos.
- X. Que a poco más de 10 años de la implementación de una política de movilidad sustentable, mediante el fomento del uso de la bicicleta, han surgido otros sistemas de movilidad no motorizados, en este caso bicicletas sin anclaje operados por empresas, que tienen como finalidad brindar servicio, eminentemente a usuarios de transporte público, principalmente, en el primer y último kilómetro.
- XI. Que los Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS), en el que se ubican las bicicletas sin anclaje, en la Ciudad de México comenzaron a brindar el servicio a finales del año pasado, en su momento, las autoridades consideraron conveniente el

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 TOMA LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

inicio de una prueba piloto, a efecto de conocer la aceptación por parte de los potenciales usuarios, así como su viabilidad.

- XII. Que con motivo del cambio en la Administración Pública de la Ciudad de México, en diciembre de 2018, no se concluyó el proceso de regulación de ambos sistemas. No obstante, la presente administración, a través de la SEMOVI se fijó como metas la regulación de los mismos.
- XIII. Que en el Plan Estratégico de Movilidad 2019, presentado por la SEMOVI, tiene como objetivo *“mejorar la calidad de vida, reducir desigualdades sociales, disminuir emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, y aumentar la productividad de la ciudad a través de la creación de un sistema integrado de movilidad que aumente la accesibilidad para la población, garantice condiciones de viaje dignas y seguras para todas las personas, y optimice la eficiencia del transporte de mercancías”*.

Según lo establecido en dicho Plan, se indica que *“..., la innovación tecnológica ha llevado a la aparición de sistemas de bicicleta sin anclaje que amplían las opciones de transporte de la ciudadanía y 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”*.

En ese sentido, se establece como meta la regulación de los servicios privados de movilidad, entre ellos la emisión de lineamientos para la operación de sistemas de bicicleta sin anclaje.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

- XIV. Que en el Programa Anual de Trabajo de la SEMOVI para 2019, se estableció como un compromiso de esa dependencia, la publicación de Lineamientos de Sistemas de Transporte Individual Sustentable.
- XV. Que de acuerdo a lo expresado por la SEMOVI, para el proceso de obtención de un permiso anual para la operación de bicicletas sin anclaje, esa dependencia ponderó la obtención de información de los viajes que se realizan en los polígonos de operación, a efecto de determinar el número de unidades con las que podrían contar cada una de las empresas interesadas en brindar el servicio, así como la contraprestación que deben realizar por el uso del espacio público.
- XVI. Que como lo señala la diputada proponente, después de concluida la primera fase, el 29 de mayo de 2019 se dio a conocer a través de la Gaceta Oficial 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 servicio de los Sistemas de Transporte Individual Sustentable”*.

En términos de lo establecido en dicho *“Aviso”*, se estableció lo siguiente:

- ✓ **Objetivo.** Dar a conocer los términos de la **segunda y última** fase del proceso para obtener un permiso anual para la prestación del SiTIS, en el que únicamente podrán participar las personas morales que hayan recibido de la su constancia de acreditación de la Primera Fase del proceso.
- ✓ **Propuestas de los operadores.** Hacer una o varias propuestas (no más de 20) que deberán tener dos componentes: número de unidades de servicio para las que se quiere obtener un permiso anual, y la contraprestación anual que pagarían por cada una de esas unidades.
- ✓ **Número de unidades para bicicletas sin anclaje.** Se permitiría un total de hasta 4,800 unidades de servicio en calle.

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

- ✓ **Contraprestación mínima:** \$1,005.00 por unidad de servicio en calle. Para evitar la formación de monopolios, las propuestas que los operadores hagan no podrán ser por más de 2,400 unidades de servicio en calle.
- ✓ **Procedimiento para asignación de unidades y pago de contraprestación.**
  - a) La SEMOVI reuniría las propuestas de las personas morales, descartando aquellas que no se ajusten a los parámetros y formato establecidos.
  - b) Se evaluaría todas las combinaciones posibles de propuestas que no excedan el número de unidades de servicio antes referidas. Para esta evaluación se tomaría como máximo una propuesta por persona moral por cada combinación.
  - c) La combinación de propuestas que sumara la mayor contraprestación total sería la elegida.
  - d) En caso de empate, se elegiría la combinación con más primeras propuestas; es decir, aquella que reuniera el mayor número de propuestas número 1. En caso de que siguiera habiendo un empate, se elegiría la combinación con la distribución más uniforme de unidades de servicio entre las personas morales.
  - e) El 13 de junio de 2019 la SEMOVI notificaría por escrito a las personas morales cuál fue la combinación de propuestas elegida para la prestación del servicio de bicicletas sin anclaje.
  - f) Las personas morales tendrían hasta el 26 de junio del 2019 a las 15:00 horas para pagar la totalidad de la contraprestación anual correspondiente a la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México.



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

- ✓ **Obtención del permiso anual.** Los operadores que hubieran resultado electos para la operación de bicicletas sin anclaje, previo pago de la contraprestación emitida por la Secretaría de Administración y Finanzas de la Ciudad de México, deberían asistir a la SEMOVI a recibir el permiso anual por el número correspondiente de unidades de servicio.
- ✓ **No obtención del permiso.** Aquellos operadores que no estuvieran en alguna de las combinaciones elegidas, así como aquellos que resultaran elegidos, pero no hubieran realizado el pago de la contraprestación correspondiente a más tardar el 26 de junio de 2019 a las 15:00 horas.
- ✓ **Posibilidad de un nuevo proceso de asignación.** En caso de que la SEMOVI decidiera realizar un nuevo proceso de asignación de permisos para la prestación del servicio de SiTIS durante el año 2019, no podrían participar aquellas personas morales que, estando en alguna de las combinaciones elegidas, no hayan realizado el pago por la contraprestación en la fecha y hora límite señalada en el párrafo anterior.
- ✓ **Evaluación.** La SEMOVI realizaría evaluaciones trimestrales sobre la operación de los SiTIS. Los resultados de estas evaluaciones podrían resultar en la modificación del área de operación autorizada, así como del número de unidades de servicio permitidas.
- ✓ **Vigencia del permiso.** Sería a partir del 28 de junio de 2019, concluyendo el 28 de junio de 2020.
- ✓ **Evaluaciones trimestrales.** Se realizarán en octubre de 2019, enero de 2020 y abril de 2020.

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.

- XVII. Que por lo que se refiere al procedimiento para asignación de unidades y pago de contraprestación, la SEMOVI y la Agencia Digital de Innovación Pública, conjuntamente elaboraron un sistema que permitiera arrojar la combinación con la mejor contraprestación total para la Ciudad de México sin rebasar el número de unidades preestablecido para la zona de operación, es decir, sin que interviniera algún criterio subjetivo o político en la asignación de la contraprestación. Para ello, la SEMOVI publicó el código que se utilizó para determinar la contraprestación final y el número de unidades permitidas por empresa, el cual puede ser consultado en la siguiente página: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/algoritmositis-1.txt>
- XVIII. Que con base en el "Aviso de la Segunda Fase", el 13 de junio de 2019, se notificaría por escrito a las empresas Jump, Dezba y Mobike, que habían sido electas en la combinación propuesta, por lo que debían realizar el pago correspondiente, como se ha referido anteriormente, a más tardar el 26 de junio antes de las 15:00 horas.
- XIX. Que el 17 de julio de 2019, la SEMOVI publicó en su portal electrónico una tarjeta informativa en el que señala lo siguiente:

*"Con relación a información difundida a través de diversos medios y recibida esta tarde de manera oficial en la SEMOVI, en la cual la empresa MOBIKE solicita una prórroga para realizar el pago de la contraprestación de 6.2 millones de pesos que ofrecieron por operar dos mil 400 bicicletas en el periodo 2019-2020, la SEMOVI informa:*

*Durante más de medio año, la SEMOVI sostuvo reuniones con todo el gremio de micromovilidad, para informar de manera clara la regulación que se haría a estos servicios.*

*El proceso fue claro y transparente. En ningún momento hubo reuniones privadas sobre la regulación con alguna de las empresas y cada uno de los pasos se informó, tanto en los canales oficiales del Gobierno de la Ciudad, como en el sitio de la SEMOVI.*



## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

LEGISLATURA

*En este proceso, cada una de las empresas hizo hasta 20 ofertas a la ciudad para operar un determinado número de bicicletas. La SEMOVI solicitó como mínimo 1,005 pesos por bicicleta. MOBIKE ofertó 2,600 pesos.*

***Cabe mencionar que la SEMOVI cuenta con cartas de conformidad de todas las empresas que participaron en el procedimiento, donde aceptan lo establecido en los avisos para la obtención de permiso anual. En ellas, se comprometieron a respetar los resultados del proceso de asignación.***

***Las empresas de bicicletas Dezba y Jump hicieron el pago de la contraprestación que ellos ofertaron a la ciudad en tiempo y forma, respetando lo acordado en dicho proceso y ya cuentan con un permiso de operación.***

***Para respetar el procedimiento legal establecido, que involucra a todas las empresas que participaron en él, esta dependencia NO PUEDE otorgar una prórroga para una sola empresa, en este caso MOBIKE, considerando que no está previsto en la regulación. Por lo tanto, deberá dejar de operar en la Ciudad de México, por lo menos, en el periodo 2019-2020.***

*La SEMOVI insta a esta empresa a no generar confusión entre sus usuarios, ya que, en todo momento, se han transparentado los procedimientos para la regulación de bicicletas sin anclaje. El motivo por el cual no podrán brindar servicio en Ciudad de México es por el incumplimiento de lo establecido en la regulación y en el compromiso que la empresa adquirió con la ciudad”.*

- XX. Que ante dicha situación y para apoyar a los usuarios de estos servicios, el 6 de septiembre 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 extraordinaria 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 (SITIS) en la modalidad de bicicletas sin anclaje”, así como su modificación, publicado en la propia Gaceta Oficial, el 12 de septiembre de 2019, a efecto de hacer del conocimiento de las personas morales interesadas, el proceso de asignación del permiso para operar, en este caso, el servicio de bicicletas sin anclaje que no fueron asignadas por no cumplir a cabalidad los lineamientos establecidos. Derivado de lo anterior, el 2 de agosto de 2019, la SEMOVI llevó a cabo el proceso extraordinario para la obtención de permisos anuales de operación para 2,400 bicicletas sin anclaje<sup>1</sup>, las cuales fueron asignadas a las empresas Dezba y Motum, conforme a lo siguiente:

Empresa	Número de unidades asignadas en este proceso	Costo por unidad en este proceso	Contraprestación anual
MOTUM	2,000	1,600 pesos	3,200,000.00 pesos
DEZBA	400	1,400 pesos	560,000.00 pesos
<b>TOTAL</b>	<b>2,400</b>	<b>-</b>	<b>3,760,000.00 pesos</b>

Con este procedimiento extraordinario, la disponibilidad de 4,800 bicicletas sin anclaje durante el periodo 2019-2020 será la siguiente:

Empresa	Número de unidades asignadas en todo el proceso
MOTUM	2,000
JUMP	1,900
DEZBA	900
<b>TOTAL</b>	<b>4,800</b>

- XXI. Que el pasado 21 de octubre de 2019, en la comparecencia del Mtro. Andres Lajous Loaeza, Secretario de Movilidad, en el marco de la Glosa del Primer Informe de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, en respuesta a diversos cuestionamientos sobre el particular, realizó una exposición detallada del proceso que implementaron para el otorgamiento de permisos anuales para la operación de los SITIS, en el que

<sup>1</sup> <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/lleva-cabo-la-semovi-la-asignacion-de-2400-bicicletas-sin-anclaje-para-la-ciudad-de-mexico>





## COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

identificó dos fases: la primera fase, en la que *“cada empresa tenía que cumplir con requisitos administrativos, técnicos y financieros, es decir, tenían que demostrar que eran una empresa que podía operar. Una vez que demostraban eso, entraban a la segunda fase en donde efectivamente se hizo un proceso de subasta donde cada empresa ofreció con cuántas unidades quería operar en la ciudad y cuánto estaban dispuestos a pagar por cada una de esas unidades en operación”*. En ese sentido, como ya se ha mencionado, las propias empresas realizaron las propuestas de unidades a operar y, en su caso, la contraprestación que estaban dispuestos a pagar.

- XXII. Que como se desprende de los considerandos anteriores, la SEMOVI ha guiado su actuar, conforme a lo establecido en el Plan Estratégico de Movilidad 2019, en el sentido de fomentar el uso de transporte sustentable de manera ordenada, al tiempo de ofrecer alternativas que permitan atender la demanda, en este caso, del servicio de bicicletas sin anclaje, por lo que esta dictaminadora considera que con dichas acciones se da respuesta a lo señalado en la Proposición con Punto de Acuerdo.

Por lo anterior, quienes integramos la Comisión de Movilidad Sustentable llegamos a la conclusión de **desechar la Proposición con Punto de Acuerdo** materia de este dictamen, sometiendo a la consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad de México el siguiente:

### RESOLUTIVO:

**PRIMERO.** - Se desecha la Proposición con Punto de Acuerdo por la que se exhorta al Titular de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México a que en el ámbito de su competencia instrumente las acciones para ofrecer alternativas a las personas usuarias del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta sin Anclaje, derivado de la cancelación del permiso a una de las empresas que prestaban el servicio.

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

Palacio Legislativo de Donceles, a los veintiún días de noviembre del dos mil diecinueve.





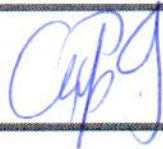




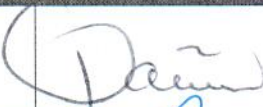







DICTAMEN EN SENTIDO NEGATIVO A LA PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE AL TITULAR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO A QUE TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.



# COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE

I LEGISLATURA

## LISTA DE VOTACIÓN

COMISIÓN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE			
DIPUTADA / DIPUTADO	A FAVOR	EN CONTRA	ABSTENCIÓN
 <b>Miguel Ángel Macedo Escartín</b> Presidente			
 <b>Sandra Esther Vaca Cortés</b> Vicepresidenta			
 <b>Ana Patricia Báez Guerrero</b> Secretaria			
 <b>Ma. Guadalupe Aguilar Solache</b> Integrante			
 <b>María Guadalupe Chavira de la Rosa</b> Integrante			
 <b>Jorge Gaviño Ambriz</b> Integrante			
 <b>Jannete Elizabeth Guerrero Maya</b> Integrante			
 <b>María de Lourdes Paz Reyes</b> Integrante			
 <b>Alfredo Pérez Paredes</b> Integrante			
 <b>María Gabriela Salido Magos</b> Integrante			
 <b>Esperanza Villalobos Pérez</b> Integrante			

Palacio Legislativo de Donceles, a los veintiún días de noviembre del dos mil diecinueve.

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 TOMÉ LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA BRINDAR ALTERNATIVAS A LAS PERSONAS USUARIAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE.