SECRETARÍA DE GOBIERNO
DIRECCIÓN GENERAL JURÍDICA Y DE ENLACE LEGISLATIVO

Ciudad de México, a 25 de noviembre de 2019

OFICIO NO. SG/DGJyEL/RPA/00930/2019

DIP. ISABELA ROSALES HERRERA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA
DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
P R E S E N T E

En ejercicio a la facultad conferida a la Lic. Rosa Icela Rodríguez Velázquez, Secretaria de Gobierno de la Ciudad de México, en la fracción II, del artículo 26 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México, relativa a la conducción de las relaciones de la Jefa de Gobierno con los organismos y poderes públicos locales y federales; y a lo dispuesto en los artículos 7, fracción I, inciso B) y 55, fracciones XVI y XVII del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México; por este medio adjunto el oficio DGSPAEM-00411-2019 de fecha 20 de noviembre de 2019, signado por la Lic. Jessica Itzel Martínez Torres, Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, mediante el cual remite la respuesta al Punto de Acuerdo emitido por ese Poder Legislativo de esta Ciudad y comunicado mediante el similar MDPPOSA/CSP/0969/2019.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

LIC. LUIS GUSTAVO VELA SÁNCHEZ
DIRECTOR GENERAL JURÍDICO
Y DE ENLACE LEGISLATIVO
ce-legis@secgob.cdmx.gob.mx

COORDINACIÓN DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
FOLIO: 00010579
FECHA: 29/Nov/19
HORA: 12:20
FIRMA: Dani

C.c.c.c.p. Lic. Jimena Martínez M, Subdirectora de Control de Gestión y Atención Ciudadana en la SGCDMX. En atención a los folios: 10841/7893
Lic. Jessica Itzel Martínez Torres, Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad en la SEMOVICDMX.

LPML

GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUIMIENTO, PROYECTOS Y ASUNTOS ESTRATÉGICOS DE MOVILIDAD.

Ciudad de México, a 20 de noviembre de 2019

Oficio No. DGSPAEM-00411-2019

ASUNTO: SE REMITE RESPUESTA PUNTO DE ACUERDO

LIC. LUIS GUSTAVO VELA SÁNCHEZ
DIRECTOR GENERAL JURÍDICO Y DE ENLACE LEGISLATIVO
EN LA SECRETARÍA DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO
Calle Fernando de Alva Ixtlixóchitl 185, Piso 3 Colonia Tránsito, C.P. 06820, Alcaldía Cuauhtémoc. Ciudad de México
P R E S E N T E.

Hago referencia a su oficio **SG/DGJyEL/PA/CCDMX/530.20/2019**, dirigido al Secretario de Movilidad de la Ciudad de México, mediante el cual solicitó hacer llegar a la Secretaría de Gobierno la respuesta validada, al Punto de Acuerdo identificado con el similar **MDPPOSA/CSP/0969/2019** emitido por el Congreso de la Ciudad de México.

Al respecto, por instrucciones del Mtro. Andrés Lajous Loaeza Secretario de Movilidad de la Ciudad de México; por este medio adjunto el siguiente oficio **SEMOVI/SPPR/DGSVSMUS/1458/2019,** signado por la Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, adscrita a esta Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, mediante el cual emite respuesta oportuna y procedente al exhorto formulado por el poder legislativo local.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

A T E N T A M E N T E

LIC. JESSICA ITZEL MARTÍNEZ TORRES
DIRECTORA GENERAL DE SEGUIMIENTO,
PROYECTOS Y ASUNTOS ESTRATÉGICOS DE MOVILIDAD

C.c.c.e.p.-Mtro. Andrés Lajous Loaeza.- Secretario de Movilidad de la Ciudad de México. alajous@semovi.cdmx.gob.mx
Mtro. Oswaldo Ariel Mena Aguilar.- Secretario Particular del Secretario de Movilidad de la Ciudad de México. En atención definitiva al volante 4680/19

NKAV

Álvaro Obregón No. 269.
Piso 10, col Roma de la Ciudad de México,
C.P. 06700 Alcaldía Cuauhtémoc.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO | SECRETARÍA DE GOBIERNO
21 NOV. 2019 9 Ayala
DIRECCIÓN GENERAL JURÍDICA Y ENLACE LEGISLATIVO
RECIBE: RECIBIDO HORA: 12:30

CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS

5556/19

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN GENERAL DE SEGURIDAD VIAL Y SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

Ciudad de México a 14 de noviembre de 2019
SEMOVI/SPPR/DGSVSMUS/1458/2019

RECIBIDO
15 NOV 2019
OFICINA DEL SECRETARIO
Nombre: 7133

LIC. JESSICA ITZEL MARTÍNEZ TORRES
Directora General de Seguimiento, Proyectos y Asuntos Estratégicos de Movilidad
P R E S E N T E

Me refiero al oficio **DGSPAEM-00366-2019** de fecha 4 de noviembre de 2019, mediante el cual hace de conocimiento de esta Dirección General el oficio **SG/DGLyEL/PA/CCDMX/530.20/2019**, referente al Punto de Acuerdo enviado por la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México, a través del MDPPOSA/CSP/0969/2019 en el que se solicita lo siguiente:

> *"Primero.- Se solicita a las Secretarías de la Administración Pública Local a diseñar e implementar: planes y programas de gobierno, así como políticas públicas transversales con enfoque de agenda 2030 para el desarrollo sostenible de la Ciudad de México.*
>
> *Segundo.- Se exhorta de manera respetuosa al Poder Ejecutivo y al Poder Legislativo, ambos de la Ciudad de México, a efecto de que se garantice el marco jurídico para: la instalación del Consejo Estatal para el Seguimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, los órganos de seguimiento e instrumentación y comités técnicos en la Ciudad de México; procurando que en dichos órganos se incluya al sector público, privado y de la sociedad civil como es recomendado en el programa de las naciones unidas para el desarrollo 2019 (PNUD)." (Sic.)*

Al respecto, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es una hoja de ruta para erradicar la pobreza, proteger al planeta y asegurar la prosperidad para todos sin comprometer los recursos para las futuras generaciones que consiste en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, con metas específicas, que constituyen una agenda integral y multisectorial.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, tiene como objeto lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, lo cual busca realizarse a través de diversas metas mismas que, en el ámbito de competencia de la Secretaría de Movilidad y específicamente de esta Dirección General, son:

> *11.2 Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.*
>
> *11.4 Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.*
>
> *11.6 Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, lo que incluye prestar especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.*

De acuerdo con el ámbito de facultades y atribuciones de esta Dirección General a mi cargo, hago de su conocimiento que el Gobierno de la Ciudad de México ha promovido el uso de la bicicleta como modo de transporte a través de programas y proyectos específicos para incrementar su uso. Con base en la Encuesta Origen Destino 2017, se realizan 240 mil viajes diariamente en bicicleta, teniendo un incremento de más del 200% en los últimos 10 años. Con base en los documentos de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta, realizado en conjunto con la Universidad Nacional Autónoma de México y GEHL Architects, la Ciudad de México es un lugar ideal para promover el uso de la bicicleta, ya que sus características urbanas, geográficas y sociales facilitan la implementación de este tipo de infraestructura. Asimismo, promover el uso del transporte no motorizado trae grandes beneficios sociales y ambientales.

En los últimos años, la Ciudad de México ha sido referente a nivel nacional e internacional en la promoción de una política pública de fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte. El Gobierno de la Ciudad de México ha encabezado los esfuerzos para la implementación de programas y proyectos que buscan fomentar el uso de vehículos no motorizados, cero emisiones, así como fomentar la intermodalidad y la accesibilidad. Por ello se estableció una Estrategia Integral de Movilidad en Bicicleta que busca incrementar la calidad de vida de quienes viven y transitan en la ciudad y lograr una ciudad sustentable. Esto se lograría a través de cuatro acciones específicas que facilitarán que la población use la bicicleta como modo de transporte cotidiano:

- Crear redes de infraestructura ciclista.
- Integrar la bicicleta a la red de transporte público.
- Hacer accesible la bicicleta a la población.
- Fomentar la cultura del uso de la bicicleta.

Con base en esto, el Gobierno de la Ciudad de México ha puesto énfasis en mejorar la movilidad de quienes habitan la metrópoli, por lo que de acuerdo con lo establecido en la Ley de Movilidad del Distrito Federal y el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, se establece una nueva jerarquía de la movilidad, donde peatones, ciclistas y usuarios del transporte público tienen prioridad frente a los vehículos particulares automotores. Gracias a esto, se han desarrollado políticas públicas que promueven el transporte cero emisiones y aportan directamente una mejoría en la calidad del aire y la sustentabilidad de la ciudad.

Aunado a ello, esta Dirección General ha realizado diversas acciones a través de los programas y proyectos que a continuación se exponen:

A. **Sistemas de Transporte Individual Sustentable (SiTIS):**

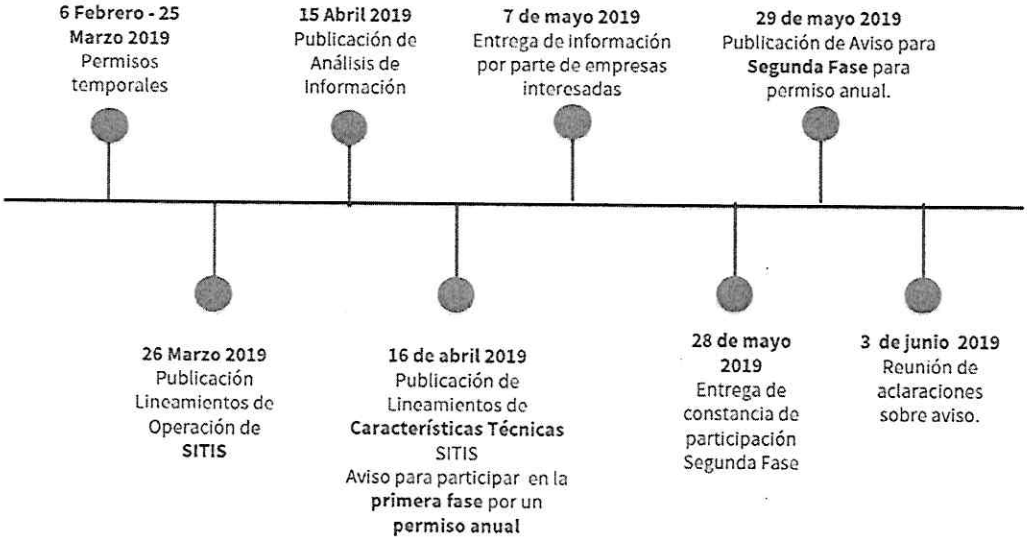
Durante el 2019, los esfuerzos para la regulación de los SiTIS se realizaron en diversas etapas en las que se dio continuidad al trabajo iniciado en la "Operación Piloto del Sistema de Transporte Público individual en Bicicleta Sin Anclaje y en Monopatín Eléctrico" establecida en 2018, misma que dio pie a la emisión de Permisos Temporales con vigencia del 6 de febrero al 25 de marzo de 2019 a cuatro empresas de bicicletas sin anclaje y seis de monopatines eléctricos. El objetivo de la emisión de esos permisos temporales que otorgaban igualdad de condiciones a todas las empresas permisionarias, fue evaluar los patrones de movilidad de estos sistemas y

las experiencias, datos e información recopilada en este período contribuyeron a la elaboración de los Lineamientos de Operación Publicados el 26 de marzo de 2019 en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y que actualmente rigen la operación de los SiTIS.

Del mismo modo, se realizó un análisis de los datos de operación recabados durante la vigencia de los Permisos Temporales y como resultado de este proceso el 15 de abril de 2019 se publicó el *Análisis sobre la operación piloto de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos.* Los resultados de este análisis permitieron tener unpanorama más claro sobre los patrones de uso de este tipo de transporte e identificar las áreas de oportunidad en su regulación.

En el mismo sentido, el 16 de abril de 2019 se publicaron en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México los Lineamientos Técnicos para las unidades que prestan el servicio en los Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México, cuyo objetivo es establecer las características operativas y de seguridad que todas las unidades en las que se presta el Servicio del SiTIS deben tener. Los Lineamientos de Operación junto con los Lineamientos Técnicos, son la base a partir de la cual se formularon las fases subsecuentes en las que se otorgaron Permisos Anuales de operación a las personas morales interesadas en brindar el servicio de SiTIS en la Ciudad de México.

Cronograma de actividades principales para el otorgamiento de Permiso Anual:



Bajo esta premisa, se determinaron los requisitos que las personas morales interesadas en prestar el servicio del SiTIS debían cumplir para participar en el otorgamiento de los Permisos Anuales. Dichos requisitos y el procedimiento para la obtención del Permiso Anual fueron publicado el 16 de abril en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, la cual estableció el 7 de mayo de 2019 como límite para que los interesados entregarán los requisitos.

Posteriormente, resultado de la segunda fase del proceso de selección, las siguientes empresas obtuvieron un Permiso Anual para la prestación del servicio de Sistemas de Transporte Individual Sustentable de la Ciudad de México.

Asignación de unidades

4,800 bicicletas sin anclaje disponibles

- **Dezba**: Permiso anual otorgado el 27 de junio de 2019 por **500 unidades.**
- **Jump**: Permiso anual otorgado el 27 de junio 2019 por **1,900 unidades.**

3,500 monopatines eléctricos disponibles

- **Grin**: Permiso anual otorgado el 24 de julio de 2019 por **1,750 unidades.**

Debido a que aún faltaban de asignar unidades de servicio, se establecieron fases extraordinarias donde la empresa Bicieléctricas S.A.P.I. de C.V. fue acreedora de 400 unidades más en la modalidad de bicicletas sin anclaje y la empresa Bird Rides México S. de R.L. de C.V. fue acreedora a 1,750 unidades de servicio en su modalidad de monopatines eléctricos.

Asignación de unidades

2,400 bicicletas sin anclaje disponibles

- **Dezba**: Permiso anual otorgado el 19 de agosto de 2019 por **400 unidades.**

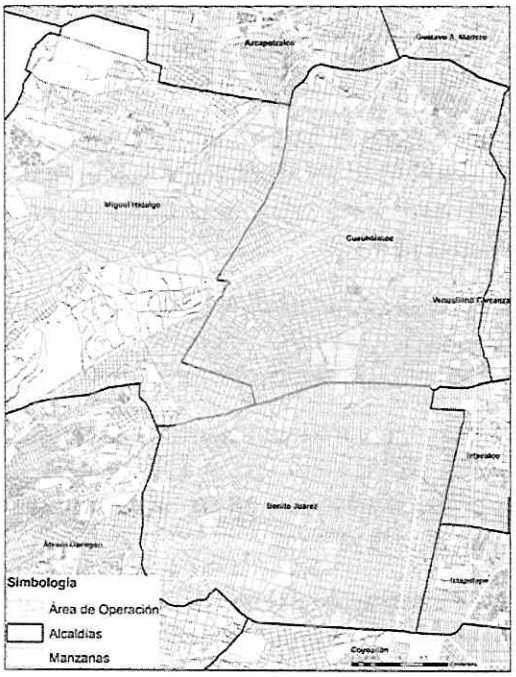
*2000 bicicletas pendientes de asignar.

1,750 monopatines eléctricos disponibles

- **Bird**: Permiso anual a otorgarse el 23 de agosto de 2019 por **1750 unidades.**

En cada permiso están estipuladas las áreas de operación según el tipo de vehículo, 75 km² para bicicletas sin anclaje y 62 km² para monopatines eléctricos.

Área de operación para bicicletas sin anclaje



Área de operación para monopatines eléctricos

Las reglas generales de operación están estipuladas en el Permiso Anual y en los Lineamientos de operación donde el Capítulo V contiene los aspectos fundamentales para las reglas de estacionamiento de las unidades de servicio.

Para establecer lugares adecuados de estacionamiento se planeó la implementación del proyecto denominado "Puntos de Arribo" como espacios en el arroyo vehicular con señalamiento horizontal y vertical, y están protegidos con dispositivos de control de tránsito, donde se consideraron los siguientes criterios:

- Están directamente relacionados a los Orígenes- Destinos de los viajes de los SiTIS.
- Jerarquización de viajes de transporte Público (cambio de modo).
- A una distancia y tiempo caminable del transporte público con el que se hace intermodalidad;
- Las características físicas espaciales de la vialidad son adecuadas para maniobras de balanceo de las unidades;
- En caso de sobrepasar la demanda, tienen la posibilidad de crecimiento colindante.
- Se busca que en su mayoría se encuentren aledañas a cámaras de seguridad;
- Características del entorno (radios de giro, iluminación, accesos, hidrantes, bombeo, visibilidad).

B. Sistema de Bicicletas Públicas ECOBICI.

ECOBICI es el sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México mediante el cual se realizaron más de 64 millones de viajes y se registraron más de 319 mil usuarios desde su puesta en marcha en 2010 a la fecha.

ECOBICI se ha convertido en un modo de transporte cotidiano ya que ha hecho accesible la bicicleta a la población, siendo el transporte público más económico; se sabe que el 61% de los usuarios no usaban la bicicleta como modo de transporte previo a ECOBICI. Actualmente, ECOBICI es el Sistema de bicicletas públicas más grande de América Latina.

El sistema ECOBICI se implementó el 16 de febrero de 2010 con 85 cicloestaciones y 1,114 bicicletas. Actualmente cuenta con 6,500 bicicletas y 480 cicloestaciones distribuidas en un polígono de 38 km^2 el cual incluye 55 colonias de las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

Con el objetivo de incluir como usuarios a personas mayores, con alguna limitante para el ejercicio físico, y facilitar el uso de la bicicleta en zonas con pendiente mayor a 6°, en 2018 se incorporaron **340 bicicletas eléctricas** de pedaleo asistido y **28 cicloestaciones multimedia**, las cuales pueden ser utilizadas en trayectos de distancias medianas y largas.

Para asegurar la integración del uso de la bicicleta al sistema de movilidad y a las políticas de transporte de la ciudad promoviendo la intermodalidad con el transporte público, en el año 2019, el programa ECOBICI fue traspasado de la Secretaría del Medio Ambiente a la Secretaría de Movilidad, en específico a la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable para que, en ejercicio de las atribuciones conferidas el artículo 196 del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México se realice la planeación, gestión, supervisión y dar seguimiento constante a la administración y expansión del Sistema.

Resultado de ello, es la integración del sistema **ECOBICI**, de forma tecnológica, al uso de la **Tarjeta Única de Prepago,** fomentando con ello la intermodalidad al permitir acceder con una sola tarjeta a los distintos modos de transporte como el Sistema de Transporte Colectivo Metro, Metrobús, Transportes Eléctricos, RTP y Cablebús, este último, una vez que comience operaciones. Además, ECOBICI forma parte de la imagen unificada del Sistema Integrado de Transporte, con el fin de identificar todos los modos de transporte público que ofrece la Ciudad.

Asimismo, se anunció el proceso que la ciudad seguirá para el diseño de la nueva licitación internacional para renovar y ampliar el Sistema de Transporte Individual ECOBICI. Se prevé que inicie en febrero de 2020, en el marco de su décimo aniversario, y se conducirá en apego a los principios de contrataciones abiertas: datos abiertos, transparencia, apertura y participación. Con lo anterior se busca que ECOBICI crezca a más colonias de la Ciudad de México para poner el servicio a disponibilidad de más personas, hecho que ayudará a concretar la meta planteada por esta administración de aumentar el porcentaje de viajes ciclistas en la Ciudad de un 1.3% hasta un 3%.

C. Biciestacionamientos Masivos y Semimasivos

El diseño y operación adecuada del equipamiento ciclista intermodal, representa el interés gubernamental por elevar el uso de la bicicleta al mismo nivel de otros medios de transporte, maximizando la inversión para mejorar la movilidad en la ciudad; brindando al usuario la posibilidad de elegir un transporte sustentable.

La implementación de infraestructura y equipamiento ciclista está directamente relacionada con el incremento de viajes en este modo de transporte, debido a que promueve, en un segmento de la población, dejar de trasladarse en vehículos motorizados. Asimismo, la integración de bicicletas a la red de transporte público requiere de la instalación de equipamiento ciclista en un lugar donde las personas puedan llegar de manera segura con una bicicleta, resguardarla y acceder caminando a corta distancia a otro modo de transporte.

Es por ello que una estrategia para incentivar los viajes en bicicleta es la construcción de Biciestacionamientos Masivos y Semimasivos, cuyo objetivo es brindar a los ciudadanos las facilidades para sustituir viajes motorizados igual o menores a 5 km, por viajes en bicicleta.

Como resultado de esta estrategia la Ciudad de México cuenta a la fecha con **dos Biciestacionamientos Masivos** ubicados en los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) **Pantitlán** (2014), **La Raza** (2015) y tres Biciestacionamientos Semimasivos uno en la explanada de la estación **La Villa - Basílica** de la Línea 6 (2017), el otro en la parte baja de la pasarela de la estación **Periférico Oriente** Línea 12 (2018), y el tercero en la estación **Buenavista** (2019) Línea B del Sistema de Transporte Colectivo (STC) y Líneas 3 y 4 del Sistema Metrobús.

Además, durante el año 2019 se encuentran en fase de construcción tres Biciestacionamientos los cuales corresponden al Biciestacionamiento Masivo El Rosario, Biciestacionamiento Masivo Tláhuac y por último, el Biciestacionamiento Semimasivo Martín Carrera.

Los inmuebles antes señalados cuentan con 478,351 usos desde su puesta en operación:

- **Biciestacionamiento Masivo Pantitlán**: 357,635 usos desde Septiembre 2014
- **Biciestacionamiento Masivo La Raza**: 75,143 usos desde Mayo 2016
- **Biciestacionamiento Semimasivo La Villa**: 8,740 usos desde Agosto 2017
- **Biciestacionamiento Semimasivo Periférico Oriente**: 31,208 usos desde Diciembre 2018
- **Biciestacionamiento Semimasivo Buenavista**: 5,625 usos desde Junio 2019

Los beneficios que representan estos biciestacionamientos a corto plazo son:

- Mitigación de los efectos por congestión vehicular;
- Incentivar la movilidad ciclista;
- Sustituir el uso del automóvil en trayectos cortos;
- Reducción de los tiempos y costo de viaje;
- Intermodalidad con la red de transporte público.

Los beneficios de los biciestacionamientos a largo plazo

- Recuperación y democratización del uso del espacio público.
- Aumento de los niveles de seguridad pública en las vías y Centros de Transferencia Modal.

D. Programa Muévete en Bici

Los paseos Muévete en Bici están dirigidos a promover el uso de la bicicleta de forma recreativa para que los ciudadanos en un futuro sean potenciales usuarios de la bicicleta como transporte intermodal en la Ciudad de México. El programa busca integrar a toda la ciudadanía en un ambiente seguro y de cordialidad en la vía pública.

El Programa Muévete en Bici dio inicio el 13 de mayo de 2007 con los Paseos Dominicales, que se realiza en diferentes vialidades de la ciudad, tales como; Av. Paseo de la Reforma, Patriotismo, División del Norte, Eje 7 sur, Calz. de Guadalupe, además de colonias emblemáticas como Condesa y calles del Centro Histórico, el horario de estas actividades es de 08:00 a 14:00 horas.

Al 30 de octubre de 2019 se realizaron **33 ediciones**, en el año, con una asistencia total de **2,672,450 personas, evitando con esto una emisión de 175.8554 toneladas de CO^2.**

Del mismo modo a partir del 29 de mayo de 2010 se crea el Paseo Nocturno con un recorrido de 18 kilómetros con ingreso a la 1ra Sección del Bosque de Chapultepec, así como Av. Paseo de la Reforma, circuito de Monumento a la Revolución y calles del Centro Histórico, para esta actividad el horario es de 19:00 a 23:00 horas, durante 2019 se han realizado **2 ediciones** del mismo con una asistencia de **84,529 personas** y las actividades que se ofrecen durante los paseos son las siguientes:

- Escuela de ciclismo (Biciescuela)
- Actividades culturales y artísticas
- Zona lúdica y de lectura
- Activaciones físicas
- Sesiones de yoga
- Conciertos
- Recorridos gratuitos para personas con discapacidad
- Recorridos de índole turístico

El objetivo de las actividades antes mencionadas, en coordinación con cerca de 15 Dependencias de Gobierno e Instituciones no gubernamentales, es incidir al acercamiento de toda la familia potenciando el uso de la bicicleta, la recuperación del espacio público y la integración social.

E. Programa Biciescuela

El Programa Biciescuela inició en el año 2013 en la Secretaría de Medio Ambiente, sin embargo, desde el 2 de enero de 2019, se integró a las atribuciones de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. A través de él

se promueve la cultura del uso de la bicicleta a través de actividades dirigidas a infantes y adultos que les permitan aprender o mejorar sus habilidades, destrezas y reforzar sus conocimientos de la bicicleta, así como mejorar la información sobre el cuidado del medio ambiente y finalmente sensibilizar a los ciudadanos para que adopten a la bicicleta como transporte intermodal de manera segura, eficiente y adecuada para una convivencia armónica en la vía pública. Durante 2019, este programa atendió a 82,828 ciudadanos, en diferentes talleres como:

- Bici-balance
- Aprender a andar bici
- Habilidades
- Ciclismo urbano
- Taller de mecánica básica
- Puntos ciegos
- Cuenta-cuentos.
- Actividades lúdicas-educativas

La Biciescuela cubre 3 zonas geográficas de la ciudad, aumentando el número de personas beneficiadas teniendo sedes en los siguientes espacios:

Sábado
Horario de atención de 10:00 a 14:00 horas

- Biciestacionamiento Masivo del Metro Pantitlán
- Biciestacionamiento Masivo del Metro La Raza
- Bosque de San Juan de Aragón
- Bosque de Chapultepec
- Bosque de Tlalpan

Domingo dentro del Paseo Dominical Muévete en Bici
Horario de atención de 09:00 13:00 horas

- "Reforma", a un costado de Glorieta de la Diana Cazadora
- "La Villa", Calz. de Guadalupe al cruce con Río Blanco
- "Zapata", Eje 7 sur al cruce con Av. Universidad

E.1 Biciescuela de Verano

Es un esfuerzo anual que se realiza desde el 2013 durante los meses de julio y agosto durante 30 días continuos de esta actividad que busca promover la cultura del uso de la bicicleta a través de actividades dirigidas a infantes y adultos, fomentando con esto la adopción de la bicicleta como su medio de transporte de manera segura, eficiente y adecuada para mejorar la cultura y convivencia con los ocupantes de la vía pública; en **2019** se llevó a cabo por primera ocasión un curso de género denominado **"Nosotras en Bici"**, mismo que tuvo buena aceptación y al cual asistieron **216 mujeres**, a la fecha la Biciescuela de Verano ha tenido una participación de

más de **57,951 asistentes**. El horario de atención es de 9 a 17 horas dentro de los tres principales bosques de la ciudad; Chapultepec, Aragón y Tlalpan.

F. Sistema de Información y Seguimiento de Seguridad Vial

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año mueren cerca de 1.3 millones de personas en el mundo por hechos de tránsito (OMS, 2018). México no es una excepción a esta tendencia: los hechos de tránsito representan un enorme problema de salud pública cuyos costos sociales y económicos son asumidos por los individuos, las familias, las comunidades y la nación en su conjunto. Estos son la primera causa de muerte en niños y jóvenes entre 5 y 29 años de edad, y la segunda en adolescentes y jóvenes entre 10 y 20 años.

La Ciudad de México no es la excepción: de acuerdo a datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana, en 2018 se registraron 10,068 hechos de tránsito en los que 338 personas perdieron la vida y 11,668 personas resultaron heridas. Sin embargo, los hechos viales afectan de manera diferenciada a quienes transitan por la Ciudad, en especial a peatones y ciclistas.

Si bien se ha reducido significativamente la tasa de fallecimientos por hechos de tránsito, los retos siguen siendo grandes para alcanzar una ciudad equitativa y segura. Además del elevado número de fallecimientos y lesiones que resultan cada año de los hechos de tránsito, las principales víctimas siguen siendo los peatones, ciclistas y motociclistas.

El Sistema de Información y Seguimiento a la Seguridad Vial es una herramienta conformada de tres elementos indispensables**: cifras de hechos de tránsito, infracciones e indicadores en materia de Seguridad Vial**, que en conjunto permitirá contar con información confiable, precisa y oportuna a través de la colaboración con las Dependencias y Organismos de Transporte que capten cifras de hechos de tránsito, infracciones e indicadores de seguridad vial, a efecto de que mensualmente se recaben, analicen, diseñen y creen las medidas de seguridad vial con base al comportamiento que se registren en la Ciudad de México.

Como parte de este esfuerzo hemos establecido una mesa de trabajo con las Dependencias y Organismos de Transporte que captan cifras de hechos de tránsito, infracciones e indicadores de seguridad vial, entre los que se incluyen: la Procuraduría General de Justicia (PGJ), el Tribunal Superior de Justicia de la Ciudad de México, la Consejería Jurídica, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), así como el Escuadrón de Rescate y Urgencias Médicas (ERUM), la Cruz Roja, el Secretariado Técnico del Concejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), Metrobús, el Servicio de Transportes Eléctricos (STE), la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), ECOBICI, y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

Posteriormente, se estableció una mesa de trabajo con la Coordinación de Peritos de la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México; se efectuarán reuniones a fin de analizar las bases de datos que genere su área con la finalidad de tipificar los hechos de tránsito de manera correcta. En ese sentido, ya se cuentan con las cifras estadísticas generadas por los peritos en materia de hechos de tránsito. De la misma forma, se tuvo una sesión de trabajo con INEGI en el cual mostraron la herramienta HECRA que significa "Herramienta para la Evaluación

de la Calidad de los Registros"; consiste en un cuestionario de 114 preguntas que evalúa los datos a utilizar en algún sistema para fines estadísticos, informativos, administrativos, etc. Esta herramienta se utilizará para evaluar los datos que se utilizarán en el Sistema.

G. Sistema de Parquímetros

Es un sistema del Gobierno de la Ciudad de México, regulado por la Secretaría de Movilidad, que tiene como objetivo mejorar la movilidad urbana y recuperar el espacio público, a través del ordenamiento del estacionamiento en la vía pública mediante el cobro de su uso. Actualmente opera en 26 colonias de la ciudad correspondientes a las alcaldías de Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón y Benito Juárez, en un horario de lunes a viernes de 8:00 a.m. a 8:00 p.m. y en las zonas de horario ampliado operan de miércoles a sábado de 8:00 a.m. a 01:00 a.m. del día siguiente. Los alcances de este sistema se establecieron, originalmente, en el Programa Integral de Movilidad 2013-2018 en la Estrategia "Más movilidad con menos autos".

El programa se relaciona con acciones enfocadas a la recuperación para modos no motorizados de espacios destinados al auto, ordenamiento de usos diferentes al estacionamiento en la vía pública, programas y proyectos de seguridad vial, y proyectos de sistemas inteligentes de transporte.

Los objetivos del Sistemas de Parquímetros, son:

1. **Ordenar el estacionamiento en la vía pública**, evitando un mal uso del espacio público, como autos estacionados en pasos peatonales, sobre banquetas, frente a hidrantes, entre otros, o la gestión informal o arbitraria del espacio público por *franeleros* y *acomodadores*, así como establecer espacios designados para usos específicos, como aquellos exclusivos para personas con discapacidad, maniobras de carga y descarga, y ascenso y descenso de personas, entre otros;
2. **Reducir el uso del automóvil particular,** especialmente en viajes que pueden realizarse en otros medios de transporte más eficientes, reconociendo los costos financieros y ambientales de su uso.
3. **Mantener una disponibilidad adecuada de espacios de estacionamiento dentro y fuera de la vía,** evitando la saturación o un número alto de espacios vacantes en el sistema en su conjunto, para aumentar la accesibilidad territorial y promover la productividad económica de las zonas más visitadas.
4. **Mejorar la experiencia de viaje de los usuarios y reducir la emisión de partículas contaminantes**, disminuyendo los tiempos de búsqueda de espacio de estacionamiento y la emisión de gases contaminantes asociada;
5. **Promover un uso más eficiente del suelo urbano**, a través de una planeación inteligente que: fomente el estacionamiento de alta ocupación y rotación en donde se necesite; mitigue el encarecimiento del suelo urbano causado por la sobre-oferta de estacionamiento; aumente el área efectiva habitable de usos de suelo habitacionales, comerciales y de equipamiento; e identifique y transforme espacios de estacionamiento en vía pública poco eficientes a usos más útiles para los ciudadanos, como espacios peatonales de tránsito o estancia, infraestructura ciclista, entre otros.

6. **Redistribuir el costo del suelo utilizado para el estacionamiento de vehículos**, destinando parte de los recursos generados por el cobro de estacionamiento en vía pública al mejoramiento del espacio público para peatones y ciclistas, reconociendo en que sólo el 30% de los viajes se realizan en automóvil, pero la mayor parte del espacio público se destina a dicho modo.

* Fuente: Encuesta Origen – Destino 2017, INEGI.

El Sistema de Parquímetros se opera a través de empresas que llevan a cabo el control, la administración y el cobro del estacionamiento en vía pública, mismas que recaudan los recursos obtenidos, y pagan los montos de contraprestación acordados en los permisos, concesiones u otros instrumentos jurídicos que les permitan operar emitidos por la Administración Pública.

La vigilancia e imposición de sanciones de usuarios que infrinjan el Reglamento de Tránsito lo realiza la Secretaría de Seguridad Ciudadana, a través de los oficiales de su Subsecretaría de Tránsito.

Con los recursos recabados del programa en el periodo 2012-2017 se realizaron diferentes obras a través de los Comités de transparencia y rendición de cuentas con un monto que asciende a 220.3 mdp en los polígonos de Polanco, Anzures, Lomas, Roma - Hipódromo, Florida y Benito Juárez Sur de las alcaldías Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Álvaro Obregón y Benito Juárez. Hasta la fecha se han realizado mejoras en la ciudad como la rehabilitación de banquetas, avenidas, calles y áreas verdes e implementación de cruces seguros, iluminación y balizamiento de cruces y extensiones de banqueta. Algunos de ellos son el Parque Cholula en la colonia Hipódromo, la Plaza Río de Janeiro en la colonia Roma Norte y el Parque de la Bola en la colonia San José Insurgentes.

Al respecto, contar con lineamientos para la implementación y operación del sistema permitirá estandarizar los procesos de manera que se realicen estas acciones de manera más eficiente. El proceso de socialización del proyecto incluyó reuniones con comités vecinales y material gráfico instalado en el espacio público, así como encuestas y consultas ciudadanas. De esta forma los habitantes pueden informarse acerca de los beneficios que trae el programa a sus colonias.

H. Regulación del Servicio de Transporte de Pasajeros Privado Especializado con Chofer.

Las empresas que ofrecen el servicio de transporte individual de pasajeros por medio de aplicaciones conectadas a internet en la Ciudad de México operan desde 2013. Actualmente hay cinco principales empresas en operación: Uber, Didi, Cabify, Beat y Bolt, que ofrecen este servicio a usuarios en la ciudad y el resto de la Zona Metropolitana del Valle de México. Su crecimiento acelerado desde 2013 se ha atribuido al uso de vehículos de pocos años de antigüedad, tarifas competitivas, mala reputación de algunos servicios de transporte público y eficiencia del servicio por medio de una aplicación. El gobierno de la ciudad reguló por primera vez el servicio en 2015 con medidas que establecieron costos mínimos de los vehículos, prohibiciones en su operación, requisitos administrativos y lineamientos técnicos de los vehículos. Esta regulación buscaba primordialmente ordenar el servicio, registrar a las empresas que lo ofrecían y garantizar la eficiencia de los viajes.

El crecimiento acelerado del número de vehículos que ofrecen el servicio y de empresas que lo habilitan motivó a la Secretaría de Movilidad a través de esta Dirección General a sentar las bases para regular la operación en 2019. El objetivo de la siguiente fase de la regulación es garantizar que el servicio se ofrezca en condiciones de seguridad, comodidad, accesibilidad y, por primera vez, que genere la menor cantidad de externalidades negativas posible. La regulación de este año ha versado principalmente en dos ejes: **consolidar un mejor registro de los involucrados en el servicio y recabar información de la operación del servicio.**

Durante este año, la Secretaría de Movilidad ha publicado varios avisos en los que se detallan las características de las nuevas medidas regulatorias. El 25 de abril de 2019 se publicaron los detalles del procedimiento para obtener las constancias de registro vehicular para cada automóvil que ofrezca el servicio. Esta medida contribuye a consolidar un registro actualizado con información de todos los vehículos que circulan por la ciudad prestando el servicio, así como su propietario y empresa a la que están afiliados. Ese mismo día se publicaron los detalles del proceso de inspección vehicular física y documental que deben cumplir los vehículos que prestan el servicio. Esta inspección permite identificar fallas en los vehículos y actúa de forma preventiva para evitar que se conviertan en un riesgo para la seguridad vial.

El 18 de julio de 2019 la Secretaría publicó los lineamientos para un nuevo registro semanal de los vehículos, que deben estar asociados con la información de todos sus conductores. Este registro se creó con el objetivo de asegurar la provisión del servicio en condiciones seguras y de fomentar el cumplimiento de los derechos y obligaciones de todos los involucrados en la operación.

En otro aspecto de la regulación, la Secretaría ha trazado un plan para organizar la operación del servicio en el mediano y largo plazo para asegurar que las externalidades negativas no superen los beneficios para los habitantes de la ciudad. La regulación, sin embargo, requiere información real de la operación del servicio, con la cual no cuenta la Secretaría en este momento. Por ello, como un primer paso, se publicó el 15 de octubre de 2019 un requerimiento de datos de operación a todas las empresas que habilitan el servicio e incluye información de todos sus viajes, sus rutas, sus conductores, su distribución geográfica, sus hechos de tránsito, los ingresos de sus conductores y los desplazamientos que realizan sus vehículos sin pasajeros. Con este requerimiento se podrá tener evidencia para el análisis de la operación, que redundará en políticas de planeación y regulación con base en dicha información.

El plan de la Secretaría también prevé el uso de la información para comprobar hipótesis acerca de las externalidades del servicio. Entre otras cuestiones, los efectos del aumento de la congestión vehicular o en las emisiones de gases contaminantes, las jornadas prolongadas de los conductores, la accesibilidad del servicio para las personas con discapacidad y la sustitución de medios de transporte no contaminantes.

I. Accesibilidad para la movilidad

En beneficio del derecho a la movilidad y a la accesibilidad para las personas con discapacidad, la Secretaría tiene a su cargo dos trámites: la Autorización para balizamiento de cajón de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad y la emisión de Placas para Vehículos de Personas con Discapacidad. Dichos trámites

se articulan con el Programa de Constancias de Cortesías Urbanas que expide el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia de Ciudad de México (DIF).

Por lo cual, este año se desarrollaron mesas de análisis con las Dependencias y entidades de Gobierno involucradas en dichos trámites, a través de las cuales se identificaron acciones para la optimización de los mismos y se desarrolló la propuesta de lineamientos claros y específicos para su otorgamiento y renovación, los cuales serán sometidos a consulta con organizaciones de personas con discapacidad para su posterior publicación y aplicación en la Ciudad de México.

Asimismo, en 2019 se logró el otorgamiento de recursos del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad (FOTRADIS) y se firmó un acuerdo de colaboración con la Secretaría de Obras y Servicios para invertir dichos recursos en la elaboración de un proyecto integral de construcción, rehabilitación y adaptación de infraestructura para el transporte en 10 estaciones de Metrobús para lograr mejores condiciones de accesibilidad e inclusión de este sector de la población. Estas intervenciones permitirán reducir la brecha en la oferta de accesibilidad en el transporte público de la ciudad y reducir las desigualdades en el sector movilidad.

J. Criterios para el financiamiento de la sustitución de taxis

Se realizó la revisión de la normatividad técnica referente a las características para la sustitución de unidades que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, específicamente para el servicio de taxis, se definieron criterios de seguridad, reducción de emisiones contaminantes y accesibilidad para personas con discapacidad y movilidad limitada; y para los casos de vagonetas y autobuses la Secretaría ha emitido recomendaciones en materia de seguridad y accesibilidad para las concesionarias de transporte de ruta, a efecto de garantizar de forma progresiva mejores condiciones en esta modalidad de transporte.

En ese sentido, se considera que la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, cuenta actualmente con planes, programas y acciones enfocadas a contribuir con las metas planteadas en el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11. Ciudades y comunidades sostenibles, a través del desarrollo de políticas para la movilidad urbana sustentable. Asimismo, se manifiesta que esta unidad administrativa está en todo momento en disposición de colaborar con la Secretaría de Movilidad y con las entidades correspondientes de la Administración Pública local y federal para garantizar el marco jurídico para la instalación del Consejo Estatal para el Seguimiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

MARÍA FERNANDA RIVERA FLORES
DIRECTORA GENERAL DE SEGURIDAD VIAL Y SISTEMAS DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE

Copias al reverso...

C.c.c.e.p. **Mtro. Andrés Lajous Loaeza.-** Secretario de Movilidad. Presente. alajous@semovi.cdmx.gob.mx
Mtro. Rodrigo Díaz González.- Subsecretario de Planeación, Políticas y Regulación, SEMOVI.- Presente.- rdiazg@cdmx.gob.mx
Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz.- Director de Regulación de Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable.- Presente.- gavila@cdmx.gob.mx
Mtra. Ana Valentina Delgado Sánchez.- Directora de Seguridad Vial y Seguimiento a la Información, SEMOVI.- Presente.- dsvsi.semovi@gmail.com
Lic. Lizbeth Cabello Galicia.- Subdirectora de Normatividad.- Presente.- lcabello.semovi@gmail.com

GJEAR/AVDS/LCG/DRCT/AGN/JAMG/DRVL
DGSVSMUS: 19-003402