

(20)

**DIP. AMÉRICA RANGEL LORENZANA
DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS**



Ciudad de México, a 17 de octubre de 2018.

DIP. JESÚS MARTÍN DEL CAMPO CASTAÑEDA.
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL
CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO,
I LEGISLATURA

PRESENTE

Las que suscriben, **Diputadas América Alejandra Rangel Lorenzana y María Gabriela Salido Magos, de la I Legislatura del Congreso de la Ciudad de México**, en nuestro carácter de integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122 apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso K), de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracción IX y XV de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 5 fracción I, 100 y 101 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México; someto a consideración del Pleno de este Poder Legislativo, con carácter de **URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN** la siguiente **PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE POR EL QUE SE EXHORTA RESPETUOSAMENTE A DIVERSAS AUTORIDADES DE GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO A INFORMAR SOBRE LAS ACCIONES DE SEGUIMIENTO A LAS ACTIVIDADES REALIZADAS POR PARTICULARES DENTRO DEL MARCO DE LA OPERACIÓN "PILOTO" DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL EN BICICLETA SIN ANCLAJE**, al tenor de los siguientes antecedentes y consideraciones:

ANTECEDENTES

- 1. Uno de los principales retos de la agenda de movilidad en el mundo, es la manera en que la economía digital y el desarrollo tecnológico pudiese ser aprovechado y hacer sostenible el traslado de las personas. Con este enfoque, la conferencia denominada “Transformando el Transporte Público en América Latina¹” y que reunió a diversos expertos en materia de movilidad, puso de manifiesto alternativas interesantes como el denominado concepto de Bicicletas Compartidas Sin Anclaje (BiCSA), popularizados en la ciudad de Beijing y que se han extendido a diversas partes de Latinoamérica y el resto del mundo.**
- 2. El sistema BiCSA, consiste en que, a diferencia del sistema tradicional de bicicletas compartidas donde el usuario debe dejar su bicicleta en un muelle, anclaje o sitio asignado, éstas utilizan una tecnología denominada “dockless” ya que el usuario puede dejarla en cualquier espacio público apto para ello, esto es posible gracias a que cada vehículo no motorizado tiene un pequeño dispositivo que permite al usuario georeferenciar aquella que sea cercana a su ubicación a fin de que pueda utilizarla de inmediato. Un usuario requiere solamente de tres minutos para descargar en su teléfono móvil la aplicación, abrir una cuenta y ponerse en marcha.**
- 3. En nuestro país, los sistemas de bicicletas compartidas, también conocido como sistemas de bicicletas públicas, ponen a disposición de los interesados bajo una cuota monetaria, una serie de bicicletas con amplias características para la movilidad urbana para que sean utilizadas temporalmente como medio de**

¹ <http://movilidadamable.org/blog/item/transformando-el-transporte-publico-en-america-latina>

transporte por dichos usuarios. Dentro de estos sistemas se encuentran dos grandes segmentos: el de las denominadas Ecobicis, y el otro, aquellas que no necesitan de anclaje y se encuentran dispersas en un área determinada; en la Ciudad de México son tres las principales empresas que ofertan este tipo de servicios: VBike con 2,000 bicicletas mecánicas operando en el territorio de la Alcaldía de Benito Juárez, Mobike, con 500 unidades en las Demarcaciones Territoriales de Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc y finalmente Dezba que opera con bicicletas eléctricas de la que no existen datos exactos del número de bicicletas con que funciona.

4. Con datos de la última encuesta Origen Destino presentada por el INEGI, el año 2017; el 2.7% de los viajes al trabajo en la Zona Metropolitana del Valle de México se realizan en bicicleta, lo que representa casi 205 mil viajes diarios; es una realidad que de manera gradual y poco a poco la bicicleta se ha venido posicionando como una oportunidad para que la ciudad reduzca su dependencia al auto.

PROBLEMÁTICA PLANTEADA

Atento a los antecedentes que se señalan es clara la ausencia de un marco regulatorio y de legislación específica que regule el actuar de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en esta materia, aunado a una incipiente cultura de respeto al espacio público, ha venido transformando una oportunidad de movilidad y transporte en foco de alerta, como consecuencia de que los usuarios de estos servicios, al no tener la obligación de colocar la bicicleta en una estación de anclaje, literalmente la abandona en banquetas, parques, jardineras, rampas de apoyo de Personas con Discapacidad, entradas de cocheras y de peatones y demás espacios públicos, entorpeciendo el tránsito de los

DIP. AMÉRICA RANGEL LORENZANA
DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



peatones y generando un problema que no sucede con las bicicletas que cuentan con sistema de anclaje.

Cabe señalar que para su operación, estas empresas no establecen convenios o acuerdos marco de colaboración o de prestación de servicios con las Alcaldías, ni tampoco se generan ingresos a favor del Gobierno de la Ciudad, como podrían ser los relativos a productos y aprovechamientos por el uso de la vía pública, simplemente cubren los requisitos para dar aviso del inicio de sus operaciones, allanándose a una laxa regulación que les permite un mecanismo para maniobrar de manera relajada y con mínimas obligaciones legales, en perjuicio de quienes se ven afectados por los usuarios que de manera poco responsable abandonan las bicicletas obstruyendo el paso de peatones.

Por ello, las y los legisladores de la Ciudad de México, conscientes de que la ciudad requiere de mayores y eficaces alternativas de movilidad humana, preocupados por armonizar esta necesidad y el surgimiento de empresas innovadoras con el respeto al espacio público, consideramos urgente que la autoridad de la Ciudad de México tome cartas en el asunto en virtud de que, la falta de mecanismos reguladores de la creciente oferta de bicicletas sin anclaje pudiese derivar en un caos urbano y que de establecerse las directrices y normas de actuación, puede evitarse.

A mayor abundamiento, es una realidad que a la fecha no existe un marco normativo o las directrices de tipo administrativo por parte de la autoridad, que regulen y ordenen la actividad de estas empresas de bicicletas compartidas sin anclaje, lo que ha generado inconformidad creciente por parte de los vecinos de los cuadrantes donde éstas operan, pues quienes hacen uso de ellas simplemente las abandonan, obstruyendo el tránsito peatonal y limitando el espacio público, por lo

DIP. AMÉRICA RANGEL LORENZANA
DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



que a efecto de lograr una ciudad con orden es necesario contemplar sanciones significativas para los operadores del servicio.

El pasado 11 de septiembre, el Jefe de Gobierno de la Ciudad, José Ramón Amieva, anunció que “de ninguna manera permitirá que haya anarquía” en la forma de operar el servicio de las empresas de bicicletas compartidas sin anclaje, mencionando además que un día antes de este anuncio, en reunión sostenida con representantes de dos empresas y el Secretario de Movilidad, se estableció una metodología con mesas de trabajo a fin de que se establezcan los términos para su funcionamiento y operación sin que se afecte ningún tipo de interés.

C O N S I D E R A C I O N E S

PRIMERO. Que este H. Congreso Local de la Ciudad de México, desde el inicio de sus trabajos asumió el compromiso de legislar y actuar en beneficio de las y los habitantes de la capital a fin de elevar su calidad de vida, emitiendo las normas que le permitan contar con un marco jurídico cuya consecuencia sea la de una convivencia armónica y respetuosa de la legalidad.

SEGUNDO. Que si bien el surgimiento y llegada a nuestro país de empresas con alto sentido social y comercial como son aquellas que operan bajo el concepto de “Bicicletas Compartidas sin Anclaje” se han venido posicionando como alternativas reales y eficaces de movilidad para miles de capitalinos, también es una realidad que sin la existencia de un marco normativo y lineamientos emitidos por la autoridad administrativa correspondiente, una innovadora idea puede generar anarquía y caos urbano, en perjuicio de quien ha tomado la decisión de utilizar este tipo de transporte para su traslado.

DIP. AMÉRICA RANGEL LORENZANA
DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



TERCERO. Que aunque las Alcaldías cuentan con facultades para otorgar permisos para establecerse en la vía pública denominados Permisos Temporales Revocables (PTR), es la Ley de Movilidad de la Ciudad de México la que mandata a la Secretaría de Movilidad y Medio Ambiente (SEMOVI) a tomar las medidas y acciones necesarias para articular como un componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública y demás servicios de transporte no motorizado; es decir, la legislación aplicable mandata a esta dependencia a realizar las acciones tendientes a ordenar este mecanismo de transporte con independencia de su naturaleza.

Que dicha situación hace que se vuelva urgente contar con leyes específicas que regulen la atribuciones de las autoridades de la Ciudad en esta materia y que impidan que estas empresas operen bajo un esquema de anarquía y al margen de la ley, de igual forma la normatividad que se generó para tal efecto, deberá permitir que se amplíe la infraestructura ciclista, las vías exclusivas, los biciestacionamientos y la generación de señalética que permita a los usuarios identificar los lugares donde pueden dejar las unidades una vez que han sido utilizadas, sin afectar a los vecinos de los cuadrantes donde operan.

RESOLUTIVO DE LA PROPUESTA

El H. Congreso Local de la Ciudad de México, I Legislatura, **exhorta:**

ÚNICO. De manera respetuosa al Jefe de Gobierno, al Secretario de Movilidad y al Titular del Instituto de verificación Administrativa, para que, en el ejercicio de sus atribuciones informen a esta Soberanía los

DIP. AMÉRICA RANGEL LORENZANA
DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS



resultados y acciones de seguimiento a las actividades ejecutadas por particulares dentro del marco de la Operación "Piloto" del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta sin Anclaje, (STPIB), ello con el fin de que se respeten derechos de terceros y no se excedan los límites de los polígonos establecidos para su operación, así como transparentar de forma objetiva los resultados de la operación "piloto" referida, debiendo remitir los mismos a la comisión de uso y aprovechamiento del espacio público a efecto de conocer el estatus y mecánica de operación de las empresas que participan, esto con la finalidad de generar los instrumentos legales que permitan la regulación de tales actividades comerciales.

Ciudad de México, a los 18 días del mes de octubre de 2018.

Signan la presente proposición con punto de acuerdo, las Diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional.


**Dip. América Alejandra
Rangel Lorenzana**


**Dip. María Gabriela Salido
Magos**