



DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

Ciudad de México a 2 de agosto de 2019.
MGSM/110/2019
Asunto: Inscripción de Iniciativa

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda
Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión Permanente del
Congreso de la Ciudad de México,
I Legislatura
P R E S E N T E.

La que suscribe, **Diputada María Gabriela Salido Magos** a nombre propio y del **Diputado Mauricio Tabe Echartea**, ambos del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 12 fracción II y 21 de la Ley Orgánica del Congreso de la Ciudad de México; 2 fracción XXXVIII, 76, 77, 79 fracción IX, 82, 83, del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, me permito solicitar respetuosamente a usted, se inscriba y liste en el orden de la sesión celebrarse el próximo miércoles 7 de agosto de 2019, para su debida consideración del Pleno del Congreso de la Ciudad, la iniciativa que debidamente firmada y rubricada, se anexa al presente.

Sin otro particular agradeciendo la atención que sirva dar al presente, le envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO
MAGOS



I LEGISLATURA
COORDINACIÓN DE SERVICIOS
PARLAMENTARIOS

FOLIO **00006768**

FECHA **2/8/19**

HORA: **12:20 hrs**

RECIBIÓ: **[Signature]**

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



Ciudad de México a 07 de agosto de 2019.

Dip. José de Jesús Martín del Campo Castañeda
Presidente de la Mesa Directiva del Congreso de la Ciudad de México,
I Legislatura
Presente.

Los que suscriben, **Diputados María Gabriela Salido Magos y Mauricio Tabe Echartea** integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, del Congreso de la Ciudad de México I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones II y LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXXVIII, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento, ambos del Congreso de la Ciudad de México, artículos 4 fracción I y 5 de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, sometemos a consideración del Pleno de este H. Congreso, la siguiente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con la finalidad de realizar nuestras actividades cotidianas, los seres humanos debemos desplazarnos de un lugar a otro, lo que hace necesario buscar alternativas de medios de transporte, ejerciendo nuestro derecho al espacio público.

Así, con la inclusión de diversos medios de transporte en los sistemas integrados de la ciudad es cada vez más recurrente; y no es la excepción que al amparo del aprovechamiento del espacio público y el adecuado uso de las vías de comunicación, se intente buscar alternativas sustentables y que sean más amigables con el medio ambiente y el entorno urbano que los sistemas tradicionales como el automóvil.

Misma mención merece el hecho de señalar que estas alternativas en los sistemas de transporte surgen del colapso en los sistemas masivos y la falta de medios que permitan la interconectividad entre los diversos medios de transporte que no se encuentran cubiertos por rutas o ramales de la red de transporte de la ciudad.

“En las grandes ciudades del mundo en desarrollo, los tiempos empleados en viajes son generalmente altos y van en aumento. Los destinos accesibles dentro

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

de tiempo dado están disminuyendo. El tiempo promedio de un viaje diario en un solo sentido en Río de Janeiro es de 90 minutos. En Bogotá, de 60 minutos. La velocidad vehicular promedio en Manila es de siete millas por hora. El auto en Bangkok pasa detenido en el tráfico, en promedio, el equivalente a 44 días al año.

Esto ocurre debido a que el parque de vehículos inscritos crece rápidamente a raíz del aumento de la población, el incremento de la riqueza, la mayor penetración comercial y probablemente debido a la imagen crecientemente atractiva en el mundo en desarrollo hacia un estilo de vida que tiene al automóvil por elemento esencial. Por consiguiente, en gran parte de esa realidad el número de vehículos motorizados aumenta en más de 10% al año, en tanto que el número de vehículos se duplica en 7 años. Estos países incluyen China (15 por ciento), Chile, México, Corea, Tailandia, Costa Rica, Siria, Taiwan y varios más.”¹

En la Ciudad de México tenemos grandes problemas de movilidad, desde la gran cantidad de automóviles que prácticamente congestionan las avenidas primarias y algunas vías de circulación secundarias, hasta el transporte público rebasado por mucho en cuanto a capacidad. En gran medida por el aforo de habitantes de otras entidades de la República que acuden a realizar sus actividades productivas a la capital del país.

Los estudios realizados por la empresa alemana de navegación y mapeo TomTom, revelan un dato alarmante, los capitalinos pasamos el 66% de tiempo extra atrapados en las avenidas, tiempo que podríamos utilizar para cosas que en efecto nos beneficien, como pasar tiempo con nuestros seres queridos.

En este mismo sentido la empresa INRIX, publicó un análisis en el que examina el flujo de tráfico y congestión en 1,360 ciudades en 38 países. En el caso de México, de las 82 ciudades estudiadas, se desprende que nuestra Capital es la más congestionada del país y la número 21 a nivel mundial.

Las causas detrás de la situación de movilidad en la urbe son múltiples y complejas, las soluciones al mismo son difíciles de materializar, es por eso que en los últimos años los transportes alternativos al automóvil, como las bicicletas, han pasado a jugar un papel fundamental en la reversión de esta problemática.

En países como España, Dinamarca, Polonia, Holanda, Francia y China, la bicicleta es un medio de transporte cotidiano, que facilita la movilidad entre sus habitantes.

¹ Gakenheimer, Ralph. “Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo”. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*. Vol 24. Núm. 72. 1998.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

Ante lo complicado de la circulación cotidiana de vehículos automotores, y en atención al daño ocasionado por los mismos al medio ambiente y a la calidad de vida respecto del aprovechamiento del espacio público como derecho humano, es que se ha propuesto desincentivar el uso del mismo, mirando en alternativas limpias y que menos daño ocasionen al espacio público, como es el caso de la bicicleta.

La alternativa de movilidad a través de la bicicleta ha resultado una gran herramienta de preservación del medio ambiente, además que, por el simple uso se generan beneficios a la salud y la posibilidad de recorrer distancias cortas de intercomunicación entre un medio de transporte y otro, o bien realizar el recorrido completo de traslado de las personas.

En el mundo, 800 millones de bicicletas ruedan cada día, y según el Banco Interamericano de Desarrollo, en las ciudades más grandes de América Latina el promedio de viajes a través de este medio de transporte oscila entre 84,000 y un millón al día, cabe mencionar que es precisamente nuestra capital la que encabeza estas cifras con el mayor número de desplazamientos.

Ahora bien, en los últimos años los vehículos de transporte alternativo han ido evolucionando, ahora no sólo hablamos de bicicletas, sino de *scooters* eléctricos, y otros medios que poco a poco van transformando la forma en que nos transportamos.

Este tipo de vehículos han encontrado una estrecha relación con las herramientas que nos brindan la economía digital y el desarrollo tecnológico, a nivel internacional se desarrolló el concepto de Bicicletas Compartidas Sin Anclaje (BiCSA) actualmente popular en diversas ciudades del mundo, entre ellas nuestra capital.

Este concepto se resume en que a través de una tecnología llamada dockless el usuario no necesita un puerto para estacionar el vehículo, sino que puede dejarlo en cualquier espacio público apto para ello, y cuando necesite utilizar el servicio, a través de una aplicación móvil de georreferenciación puede localizar aquella unidad que se encuentre cercana a su ubicación, desbloquearla a través de su celular y la misma se encuentra lista para su uso.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Esta nueva forma de operar y ofrecer servicios de transporte individual sin anclaje llegó a la Ciudad de México en febrero de 2018, en su modalidad de bicicletas, respondiendo a la necesidad de todas y todos los capitalinos de desplazarse de manera más rápida y eficiente.

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



Con su inserción en nuestro sistema de movilidad no sólo llegaron cosas positivas, ante la falta de regulación empezaron a surgir problemáticas en cuanto al uso incorrecto del espacio público, pues al no requerir un puerto para estacionarse, los usuarios comenzaron literalmente a abandonarlas en rampas para personas con discapacidad, entradas de domicilios particulares, entre otros espacios que no eran aptos para ese fin.

Dicha situación, ocasionó que los sistemas de transporte individual sin anclaje tuvieran grandes dificultades para insertarse de manera pacífica en las comunidades.

Como lo he expresado en instrumentos legislativos anteriores, 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 y en este punto juega un papel importante la introducción a la Ciudad de México de nuevos medios alternativos de transporte, atendiendo el derecho de las personas a disfrutar de su entorno y del espacio público con calidad.

En marzo del 2018, se publicó a través de la Secretaría de Movilidad capitalina una primera regulación en la materia, basada en normas temporales que a través de operaciones piloto, permitirían operar a las bicicletas sin anclaje de una manera más o menos ordenada.

El problema de la inclusión de este tipo de vehículos de transporte individual de uso compartido sin anclaje, se agudizó con la llegada de monopatines eléctricos en julio del año pasado, dado que no fue sino hasta octubre del mismo año que se publicaron las normas de operación piloto para este tipo de vehículos.

En tal virtud, el pasado 19 de octubre, el entonces Jefe de Gobierno anunció que la operación formal o no de bicicletas sin anclaje o monopatines en las calles de la CDMX sería una decisión de la próxima administración; sin embargo, a partir de la publicación del 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, en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México, de fecha 17 de octubre de 2018, se tenía un plazo de noventa días para el desarrollo de la Operación "Piloto".

Con el devenir del cambio de administración y las tareas inconclusas que se dejaron, se ha mantenido a la población con la incertidumbre de la operación definitiva de los vehículos de transporte individual sin anclaje, con diversas pruebas piloto, y se prevé su inclusión definitiva y la emisión de los lineamientos y

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

demás instrumentos administrativos correspondientes para abril del presente año, de acuerdo con el titular de la Secretaría de Movilidad.

Actualmente, se puede decir que son un medio de transporte que aparentemente garantiza un desplazamiento libre por el espacio público, no obstante, este tipo de alquiler, que se presenta como una alternativa de movilidad urbana, debe ser regulado, si bien por normas legales en materia de movilidad, también debe considerarse en aquellas que regulan el espacio público.

Desde el ámbito administrativo se están haciendo esfuerzos para lograr la inserción ordenada de los vehículos de transporte individual sin anclaje.

Cabe señalar que desde el ámbito legislativo, con la intención de incluir en los ordenamientos legales respectivos el uso de este tipo de vehículos de transporte individual sin anclaje, se han realizado mesas de trabajo para escuchar a todos los actores involucrados en la materia, obteniendo como resultado una serie de conclusiones precisas, que otorgan un panorama a los legisladores para identificar los supuestos que deben ser previstos en las leyes, y posteriormente aplicarse a los reglamentos y demás disposiciones administrativas requeridos.

No obstante, es preciso cuidar la labor parlamentaria de no sobre regular o invadir las competencias respecto de la división de poderes en la Ciudad, ya que es innegable que gran parte de las demandas y quejas ciudadanas en esta materia, deben preverse desde instrumentos administrativos emanados de la Ley de Movilidad.

Por lo anterior, y derivado del análisis del andamiaje jurídico que rige a la ciudad, me permito proponer modificaciones a la Ley de Movilidad, **a fin de reformar** el artículo 6, incluyendo el derecho al deporte, la vía pública y el espacio público como fin último de dicha Ley, de acuerdo a lo mandado por la Constitución Política de la Ciudad de México, aplicando así de manera transversal las disposiciones previstas por la Ley fundamental de la Ciudad capital.

Del mismo modo en el artículo 6 citado, se propone adicionar dentro de la pirámide de movilidad a los usuarios de monopatines eléctricos.

Por otra parte, es preciso hacer modificaciones al artículo 9 de la Ley en cita a fin de incluir el concepto de monopatín eléctrico a que se referirá el artículo 6; así, también es necesario incluir la definición del Sistema de Transporte Individual sin Anclaje, mismo que estará integrado de bicicletas, monopatines eléctricos, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta o monopatín de uso compartido al que se accede mediante membresía o aplicación para dispositivos móviles. Este servicio fungirá como

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente.

En concordancia con lo anterior, se propone **adicionar** el artículo 127 Bis, 127 Ter y 127 Quáter, a la misma Ley de Movilidad del Distrito Federal, para mandar que los interesados en prestar el servicio de transporte individual sin anclaje, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes.

De este modo, se contemplan y solventan las inquietudes de la ciudadanía, respecto a determinar los horarios, zonas de operación del servicio, vialidades por donde circularán estos vehículos y sitios de estacionamiento o estaciones temporales; también se establece que la vigencia de dicho permiso será de 6 años prorrogables.

Los prestadores del servicio de transporte de individual sin anclaje, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos; por ello, los vehículos prestadores de este servicio sólo podrán circular en la red vial dentro del área de operación que la Secretaría de Movilidad determine para tal efecto, exceptuando las vías de acceso controlado, carriles exclusivos para el transporte público, aceras y camellones, lo anterior no solamente por estar prohibido ya en la Ley de Cultura Cívica, sino que en algunas zonas en particular, se cuenta con Programas Parciales de Desarrollo, mismos que expresamente prohíben la instalación de cualquier objeto o enseres en general que limiten o prohíban en forma alguna el uso del espacio público.

Desde el mismo instrumento legislativo, se prevé que los permisos para la prestación de los servicios de transporte individual sin anclaje, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan cuando menos los siguientes requisitos:

- I. Presentar solicitud por escrito a la Secretaría, especificando la modalidad para la cual solicita el permiso;
- II. En caso de las personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante o apoderado;
- III. Presentar un padrón de las unidades materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación de los vehículos;
- IV. Presentar un programa de mantenimiento periódico a las unidades;
- V. Contar con una póliza de seguro de gastos médicos y daños contra terceros;
- VI. Presentar un programa de gestión integral de residuos sólidos con motivo de la sustitución de unidades, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal;
- VII. Acreditar el pago de derechos correspondientes, y

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

VIII. Demostrar el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Otro ordenamiento legal a reformar, es la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, en la cual se reformará la fracción XVIII del artículo 20 señalando como finalidad de las Alcaldías: Promover la creación, ampliación, cuidado, mejoramiento, uso, goce, recuperación, mantenimiento, respeto y defensa del espacio público, a través de mecanismos de vigilancia y supervisión; pudiendo **ordenar el retiro de obstáculos** como objetos, enseres o **vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan a la población el uso del espacio público.**

Actualmente, en la Ley citada se establece en el texto vigente del artículo 33 que es obligación de las Alcaldías rehabilitar y mantener las vialidades, guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad

Por ello, y con la intención de ajustar por técnica legislativa el texto vigente, se propone derogar el contenido del artículo de referencia, para incorporarlo al artículo 34, de las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las alcaldías en materia de movilidad y vía pública.

En este mismo artículo 34, se propone adicionar como facultad en materia de movilidad el hecho de ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a garantizar el derecho constitucional al espacio público, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos, objetos, enseres o vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan el ejercicio de este derecho.

En la misma Ley Orgánica de Alcaldías de la ciudad de México, se prevén facultades en materia de espacio público, en las cuales, es responsabilidad de las Alcaldías entre otras cosas administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno; así como ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso.

En tal virtud, se considera oportuno adicionar en el artículo 198, una fracción a fin de incluir la facultad de ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a garantizar el derecho constitucional al espacio público, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos, objetos, enseres o vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan el ejercicio de este derecho, facultad que sería coincidente con lo antes planteado en el cuerpo normativo

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS

DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



vigente de la Ley Orgánica de Alcaldías y que ya está sancionado por la Ley de Cultura Cívica, ambas de la Ciudad de México.

Asimismo, resulta oportuno señalar en las disposiciones transitorias propuestas que tratándose de las infracciones previstas en las fracciones IV y V del artículo 24 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, los permisionarios de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos serán corresponsables de dicha comisión; por lo que con independencia de las sanciones que se prevén para tal efecto, los permisionarios deberán pagar la multa que corresponda.

Se propone otorgar a la citada Secretaría de Movilidad un plazo máximo de 120 días hábiles para adecuar el Reglamento de Tránsito o expedir la normatividad administrativa y los reglamentos necesarios para la implementación de las modificaciones legales propuestas en el presente proyecto de decreto.

Por último, atendiendo a un estudio de derecho comparado y a las peticiones y manifestaciones expresas de los vecinos, autoridades de la Alcaldía de Cuauhtémoc y de algunas empresas que cuentan actualmente con el permiso temporal, se propone mandar a la misma autoridad administrativa para que en las disposiciones reglamentarias que se expidan se considere cuando menos:

- I. Establecer derechos y obligaciones de los usuarios del sistema de transporte individual sin anclaje en la modalidad de bicicleta o monopatín;
- II. Reglas para el otorgamiento, suspensión o revocación del permiso temporal;
- III. Mecanismos para garantizar por parte de los permisionarios procesos de pago seguros y certeros al usuario;
- IV. El crecimiento progresivo de las zonas de operación del sistema de transporte individual sin anclaje, bajo el principio de accesibilidad a la población.
- V. Que las unidades materia del permiso correspondiente, garanticen estándares de calidad, seguridad y protección al usuario; mismos que tendrán componentes de seguridad básicos como:
 - a. Luces frontales;
 - b. Luces traseras;
 - c. Sistema de frenos;
 - d. Dispositivo de aviso sonoro, y
 - e. Número de identificación o registro;
- VI. Que durante la vigencia de los permiso solamente se puedan modificar las características de las bicicletas sin anclaje o monopatines eléctricos previa comunicación con la Secretaría de Movilidad;

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

- VII. Que las unidades materia del permiso tengan en lugar visible, un número de identificación acompañado por el nombre comercial del permisionario;
- VIII. Que el permisionario cuente con un programa de mantenimiento periódico preventivo, a fin de preservar el correcto uso y seguridad de las unidades que presenten el servicio del sistema de transporte individual sin anclaje;
- IX. Que el permisionario cuente con un programa de sustitución de unidades que por causa de algún incidente o bien por conclusión de su vida útil tengan que ser retirados de circulación; para lo cual se deberá contemplar la gestión integral de residuos sólidos, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal;
- X. Que se establezcan campañas de concientización y difusión de la cultura vial, y el correcto uso de bicicletas y monopatines eléctricos;
- XI. Que los permisionarios establezcan para la prestación del servicio de transporte individual sin anclaje, criterios de seguridad básica a los usuarios;
- XII. Que los permisionarios cuenten con una póliza de seguros que ampare gastos médicos y daños contra terceros, en caso de algún incidente;
- XIII. Se reconozca la responsabilidad de los permisionarios respecto de las unidades que infrinjan las disposiciones de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México o algún Programa Parcial de Desarrollo Urbano, respecto del uso del espacio público, para lo cual se deberá prever una sanción al permisionario, con independencia de las que contemplen los ordenamientos aplicables al usuario;
- XIV. Se establezcan protocolos por parte del permisionario para la salvaguarda y protección de datos personales en protección de particulares de conformidad con las leyes y demás ordenamientos aplicables;
- XV. Establecer zonas de aparcamiento o estacionamiento, prohibiendo de manera enunciativa las siguientes:
 - a. Aceras y cruces peatonales;
 - b. Carriles de circulación vehicular;
 - c. Salidas de emergencia e hidrantes;
 - d. Zonas de concentración, o delimitadas por protocolos de protección civil;
 - e. Acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo, y paradas de transporte público colectivo;
 - f. Aéreas de carga y descarga;

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

- g. Estacionamiento para personas con discapacidad;
 - h. Rampas de acceso a predios;
 - i. Entradas de inmuebles públicos o privados;
 - j. Ciclo estaciones de ECOBICI;
 - k. En obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito;
 - l. Cajones del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, incluyendo aquellos para motocicleta;
 - m. Aéreas de valor ambiental y cultural;
 - n. Aéreas naturales o protegidas;
 - o. Zonas federales;
 - p. En contravención a las disposiciones de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;
 - q. Entre otras.
- XVI. El permisionario debe establecer criterios de asistencia a los usuarios en caso de presentarse algún percance, hecho de tránsito o cuando se vea involucrado en algún delito o infracción administrativa, y
- XVII. Criterios de supervisión, inspección y vigilancia por parte de las autoridades involucradas, Secretaría de Movilidad, Instituto de Verificación Administrativa y las Alcaldías.

No obstante que en su mayoría, los criterios antes señalados ya se encuentran contemplados en los lineamientos temporales que emitió la Secretaría de Movilidad, es preciso que los mismos se establezcan dentro de las disposiciones reglamentarias definitivas que se emitan a fin de regular el uso de las bicicletas sin anclaje y de los monopatines eléctricos.

Con base en los razonamientos antes precisados y con fundamento en lo previsto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 29 apartado D inciso a) y 30 numeral 1, inciso b) de la Constitución Política de la Ciudad de México; 12 fracción II y 13 fracciones II y LXIV de la Ley Orgánica; 1, 2 fracción XXI, 5 fracción I, 79 fracción VI, 94 fracción II, 95 fracción II y 96 del Reglamento ambos del Congreso de la Ciudad de México, sometemos a consideración del Pleno de este H. Congreso la presente:

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGÁNICA DE ALCALDÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y DE LA LEY DE MOVILIDAD DEL DISTRITO FEDERAL.

ARTÍCULO PRIMERO. Se **reforma** la fracción XVIII del artículo 20, las fracciones VIII y IX del artículo 34, las fracciones V y VI del artículo 198; se **adiciona** la

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

fracción X y XI al artículo 34, la fracción VII al artículo 198 y se **deroga** el artículo 33, todos de la Ley Orgánica de Alcaldías de la Ciudad de México, para quedar como sigue:

Artículo 20. Son finalidades de las Alcaldías:

I. a XVII. ...

XVIII. Promover la creación, ampliación, cuidado, mejoramiento, uso, goce, recuperación, mantenimiento, respeto y defensa del espacio público, a través de mecanismos de vigilancia y supervisión; pudiendo ordenar el retiro de obstáculos como objetos, enseres o vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan a la población el uso del espacio público;

XIX. a XXIII. ...

Artículo 33. Se deroga.

Artículo 34. Las atribuciones exclusivas de las personas titulares de las Alcaldías en materia de movilidad, y vía pública, son las siguientes:

I. a VII. ...

VIII. Para el rescate del espacio público se podrán ejecutar programas a través de mecanismos de autogestión y participación ciudadana, sujetándose a lo dispuesto en la normatividad aplicable;

IX. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso;

X. Rehabilitar y mantener las vialidades, guarniciones y banquetas requeridas en su demarcación, con base en los principios de diseño universal y accesibilidad, y

XI. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a garantizar el derecho constitucional al espacio público, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos, objetos, enseres o vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan el ejercicio de este derecho.

Artículo 198. En materia de espacio público es responsabilidad de las Alcaldías:

I. a IV. ...

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



- V. Administrar los centros sociales, instalaciones recreativas, de capacitación para el trabajo y centros deportivos, cuya administración no corresponda a otro orden de gobierno;
- VI. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a mantener o recuperar la posesión de bienes del dominio público que detenten particulares, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos que impidan su adecuado uso, y
- VII. Ordenar y ejecutar las medidas administrativas encaminadas a garantizar el derecho constitucional al espacio público, pudiendo ordenar el retiro de obstáculos, objetos, enseres o vehículos de transporte individual de pasajeros sin anclaje que impidan el ejercicio de este derecho.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se **reforma** el primer párrafo del artículo 6, la fracción CII del artículo 9 y el artículo 79; y se **adiciona** la fracción III recorriendo en su orden las subsecuentes del artículo 6, la fracción LIII Bis y LXXXVIII Bis al artículo 9, el artículo 127 Bis, 127 Ter y 127 Quáter, todos de la Ley de Movilidad del Distrito Federal, para quedar como sigue:

Artículo 6.- La Administración Pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse y poder ejercer su derecho a la movilidad, al deporte, a la vía pública y al espacio público, 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:

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

...

Artículo 9.- Para aplicación, interpretación y efectos de la presente Ley, se entiende por:

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

I. a LIII. ...

LIII Bis. Monopatín Eléctrico: Vehículo eléctrico de movilidad individual privada o pública que consta de una plataforma alargada montada sobre dos o cuatro ruedas y se encuentra provista de una barra y un manillar;

LIV. a LXXXVIII. ...

LXXXVIII Bis. Sistema de Transporte Individual sin Anclaje: Conjunto de elementos, que incluye bicicletas, monopatines eléctricos, estaciones, equipo tecnológico, entre otros, para prestar el servicio de transporte individual en bicicleta o monopatín de uso compartido al que se accede mediante membresía o aplicación para dispositivos móviles. Este servicio funge como complemento al Sistema Integrado de Transporte Público para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente;

LXXXIX. a CI. ...

CII. Vehículo no motorizado: Aquellos vehículos que utilizan tracción humana para su desplazamiento. Incluye bicicletas y monopatines asistidos por motor que desarrollen velocidades máximas de 25 kilómetros por hora;

Artículo 79.- Con el objeto de facilitar y promover la intermodalidad en el transporte público la Secretaría, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, tomará las medidas necesarias para articular como componente complementario al Sistema Integrado de Transporte Público, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública, el Sistema de Transporte Individual sin anclaje y otros servicios de transporte no motorizado, estacionamientos masivos de bicicletas, implementación de portabicicletas en unidades de transporte público y facilidades de ingreso con bicicleta al Sistema Integrado de Transporte, entre otros.

Artículo 127 Bis.- Los interesados en prestar el servicio de transporte individual sin anclaje, deberán contar con un permiso expedido por la Secretaría, previo cumplimiento de los requisitos y el pago de derechos correspondientes. Los permisos determinarán los horarios, zonas de operación del servicio, vialidades por donde circularán estos vehículos y sitios de estacionamiento o estaciones temporales; y su vigencia será de 6 años prorrogables.

Artículo 127 Ter.- Los prestadores del servicio de transporte de individual sin anclaje, deberán cumplir con lo dispuesto por esta Ley y sus reglamentos. Por tal motivo, dichos vehículos sólo podrán circular en la red vial dentro del área de operación que la Secretaría determine

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

para tal efecto, exceptuando las vías de acceso controlado, carriles exclusivos para el transporte público, aceras y camellones.

Artículo 127 Quáter.- Los permisos para la prestación de los servicios de transporte individual sin anclaje, se otorgarán a las personas físicas o morales que reúnan cuando menos los siguientes requisitos:

- IX. Presentar solicitud por escrito a la Secretaría, especificando la modalidad para la cual solicita el permiso;
- X. En caso de las personas morales, acreditar su existencia legal y personalidad jurídica vigente del representante o apoderado;
- XI. Presentar un padrón de las unidades materia del permiso, que deberá contener todos los datos de identificación de los vehículos;
- XII. Presentar un programa de mantenimiento periódico a las unidades;
- XIII. Contar con una póliza de seguro de gastos médicos y daños contra terceros;
- XIV. Presentar un programa de gestión integral de residuos sólidos con motivo de la sustitución de unidades, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal;
- XV. Acreditar el pago de derechos correspondientes, y
- XVI. Demostrar el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO. Publíquese en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México y en el diario Oficial de la Federación para su mayor difusión.

SEGUNDO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México.

TERCERO. La Secretaría de Movilidad deberá adecuar el Reglamento de Tránsito o expedir la normatividad administrativa y los reglamentos necesarios para la implementación del presente decreto en un plazo máximo de 120 días naturales.

CUARTO. En las disposiciones reglamentarias que se expidan en relación al presente decreto, la autoridad deberá considerar cuando menos:

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

- I. Establecer derechos y obligaciones de los usuarios del sistema de transporte individual sin anclaje en la modalidad de bicicleta o monopatín;
- II. Reglas para el otorgamiento, suspensión o revocación del permiso temporal;
- III. Mecanismos para garantizar por parte de los permisionarios procesos de pago seguros y certeros al usuario;
- IV. El crecimiento progresivo de las zonas de operación del sistema de transporte individual sin anclaje, bajo el principio de accesibilidad a la población.
- V. Que las unidades materia del permiso correspondiente, garanticen estándares de calidad, seguridad y protección al usuario; mismos que tendrán componentes de seguridad básicos como:
 - a. Luces frontales;
 - b. Luces traseras;
 - c. Sistema de frenos;
 - d. Dispositivo de aviso sonoro, y
 - e. Número de identificación o registro;
- VI. Que durante la vigencia de los permiso solamente se puedan modificar las características de las bicicletas sin anclaje o monopatines eléctricos previa comunicación con la Secretaría de Movilidad;
- VII. Que las unidades materia del permiso tengan en lugar visible, un número de identificación acompañado por el nombre comercial del permisionario;
- VIII. Que el permisionario cuente con un programa de mantenimiento periódico preventivo, a fin de preservar el correcto uso y seguridad de las unidades que presenten el servicio del sistema de transporte individual sin anclaje;
- IX. Que el permisionario cuente con un programa de sustitución de unidades que por causa de algún incidente o bien por conclusión de su vida útil tengan que ser retirados de circulación; para lo cual se deberá contemplar la gestión integral de residuos sólidos, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal;
- X. Que se establezcan campañas de concientización y difusión de la cultura vial, y el correcto uso de bicicletas y monopatines eléctricos;
- XI. Que los permisionarios establezcan para la prestación del servicio de transporte individual sin anclaje, criterios de seguridad básica a los usuarios;

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

- XII. Que los permisionarios cuenten con una póliza de seguros que ampare gastos médicos y daños contra terceros, en caso de algún incidente;
- XIII. Se reconozca la responsabilidad de los permisionarios respecto de las unidades que infrinjan las disposiciones de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México o algún Programa Parcial de Desarrollo Urbano, respecto del uso del espacio público, para lo cual se deberá prever una sanción al permisionario, con independencia de las que contemplen los ordenamientos aplicables al usuario;
- XIV. Se establezcan protocolos por parte del permisionario para la salvaguarda y protección de datos personales en protección de particulares de conformidad con las leyes y demás ordenamientos aplicables;
- XV. Establecer zonas de aparcamiento o estacionamiento, prohibiendo de manera enunciativa las siguientes:
 - a. Aceras y cruces peatonales;
 - b. Carriles de circulación vehicular;
 - c. Salidas de emergencia e hidrantes;
 - d. Zonas de concentración, o delimitadas por protocolos de protección civil;
 - e. Acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo, y paradas de transporte público colectivo;
 - f. Aéreas de carga y descarga;
 - g. Estacionamiento para personas con discapacidad;
 - h. Rampas de acceso a predios;
 - i. Entradas de inmuebles públicos o privados;
 - j. Ciclo estaciones de ECOBICI;
 - k. En obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito;
 - l. Cajones del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, incluyendo aquellos para motocicleta;
 - m. Aéreas de valor ambiental y cultural;
 - n. Aéreas naturales o protegidas;
 - o. Zonas federales;
 - p. En contravención a las disposiciones de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México;
 - q. Entre otras.
- XVI. El permisionario debe establecer criterios de asistencia a los usuarios en caso de presentarse algún percance, hecho de tránsito o cuando se vea involucrado en algún delito o infracción administrativa, y

DIP. MARÍA GABRIELA SALIDO MAGOS
DIP. MAURICIO TABE ECHARTEA



I LEGISLATURA

XVII. Criterios de supervisión, inspección y vigilancia por parte de las autoridades involucradas, Secretaría de Movilidad, Instituto de Verificación Administrativa y las Alcaldías.

QUINTO. Tratándose de las infracciones previstas en las fracciones IV y V del artículo 24 de la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, los permisionarios de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos serán corresponsables de dicha comisión; por lo que con independencia de las sanciones que se prevén para tal efecto, los permisionarios deberán pagar la multa que para tal efecto se prevea la Secretaría de Movilidad.

Dado en el Salón de Sesiones del Recinto Legislativo de Donceles a los 07 días del mes de agosto del año 2019.

ATENTAMENTE

**DIPUTADA MARÍA GABRIELA SALIDO
MAGOS**

**DIPUTADO MAURICIO TABE
ECHARTEA**