



AYUNTAMIENTO DE GUADALAJARA PRESENTES

A los integrantes de las **Comisiones Edilicias de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y de Asuntos Metropolitanos**, nos fue turnado para su estudio análisis y dictaminación, la **iniciativa de la Síndico Municipal de Guadalajara, Patricia Guadalupe Campos Alfaro, para establecer las bases, requisitos y la convocatoria para la implementación de la prueba piloto del sistema de transporte individual en red en sus diferentes modalidades, así como la emisión del manual técnico de operación**; por lo que nos permitimos someter a la consideración de este Pleno del Ayuntamiento el presente dictamen, conforme los siguientes:

ANTECEDENTES

PRIMERO. En sesión ordinaria del Pleno del Ayuntamiento celebrada el día 06 de septiembre del 2019, se aprobó turnar a las comisiones señaladas, la iniciativa referida con antelación la cual se identifica con el número de **turno 183/19**.

SEGUNDO. Con fecha 11 de septiembre de 2019, la Secretaría General mediante **oficio 3398/19**, remite a la comisión convocante, el expediente que contiene la iniciativa de referencia para su debido análisis y posterior dictaminación.

TERCERO. El **turno 183/19** tiene como base la iniciativa de acuerdo con turno a comisiones, que propone establecer las bases, requisitos y la convocatoria para la implementación de la prueba piloto del sistema de transporte individual en red en sus diferentes modalidades, así como la emisión del manual técnico de operación, misma que se describe a continuación para conocimiento y mejor comprensión de su contenido:

1. Con fecha 03 de febrero de 2011, se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Jalisco, la Ley de Coordinación Metropolitana de nuestra Entidad local, en la cual se prevé la conformación de áreas y regiones metropolitanas, así como la instauración de tres instancias de coordinación: la Junta de Coordinación Metropolitana integrada por Gobernador y Presidentes Municipales, considerada como la instancia política, el Instituto Metropolitano de Planeación como instancia técnica y el Consejo Ciudadano Metropolitano como instancia ciudadana.

2. Consecuentemente, el día 14 de febrero de 2014, se firmó Convenio de Coordinación para el Área Metropolitana de Guadalajara, entre el Gobierno del Estado de Jalisco y los ocho Municipios Metropolitanos, en el que se establecieron las obligaciones y compromisos de sus integrantes para la instalación y debido funcionamiento de las Instancias de Coordinación.
3. En sesión de trabajo correspondiente al 26 de abril de 2018, la Mesa Metropolitana de Movilidad, tomó el Acuerdo MOV/012/01 que instruye la conformación de un Grupo de Trabajo de Bicicletas Sin Anclaje y Centros Logísticos, con la finalidad de estudiar y analizar la introducción de sistemas de bicicleta pública sin anclaje, sus efectos en la movilidad y la posibilidad de normar dicho sistema.
4. El 13 de junio de 2018, en sesión de la Mesa Metropolitana de Movilidad, el grupo de Trabajo de Bicicletas Sin Anclaje y Centros Logísticos, presentó una propuesta de Criterios para la implementación del Sistema Bicicletas sin Anclaje en el Área Metropolitana de Guadalajara, así como el Mapa de Zonificación para la Implementación de Bicicletas sin Anclaje y acordó proponer a la Junta de Coordinación Metropolitana, la aprobación de dichos instrumentos, con la finalidad de que puedan atenderse formalmente por todos los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara.
5. Posterior a diversas sesiones celebradas por la Junta de Coordinación Metropolitana y la Mesa Metropolitana de Movilidad, se sentaron las bases para continuar con los trabajos para la correcta implementación del "Sistema de transporte Individual en Red (STIR).
6. En sesión de trabajo de fecha 16 de enero de 2019, se analizó, revisó y discutió la propuesta de implementar prueba piloto del sistema de Transporte Individual, bajo la modalidad -Scooter- "Patín Eléctrico"; convocando en lo posterior a la Secretaría General y de la Sindicatura de este Municipio, para su participación en el tema del Sistema de Transporte Individual en red y su inclusión en el Municipio de Guadalajara.
7. Consecuentemente, la Sindicatura informó al Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN), las sugerencias de modificación a los criterios de operación, respecto de los términos de la cobertura de los seguros, a fin salvaguardar los intereses del Ayuntamiento de Guadalajara, por diferentes tipos de responsabilidad que se pudieran generar a cargo del mismo; logrando que las sumas garantizadas se traduzcan en una cobertura amplia para el caso de Responsabilidad civil por daños materiales, por daños a terceros, por daños a personas, por pérdidas orgánicas, por gastos médicos, por reembolso de gastos funerarios, por robo total y asistencia legal y en el caso de muerte la cobertura por la suma de \$422,450.00 (cuatrocientos veintidós mil cuatrocientos cincuenta pesos 00/100 Moneda Nacional).
8. Realizado lo anterior, con fecha 15 de agosto del año en curso se validaron los Criterios Finales para la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades, por la Junta de Coordinación Metropolitana, razón por la cual, se somete a su consideración de esta soberanía la presente iniciativa al tenor de la siguiente:



Exposición de motivos

La iniciativa que se somete a consideración de este cuerpo colegiado, busca consolidar un proyecto de movilidad sustentable en la metrópoli que priorice alternativas de desplazamiento, para garantizar viajes seguros, eficientes y de calidad, pero sobre todo, incidir en la disminución de la presencia de gases nocivos en la atmósfera, como oportunidad de mejora al medio ambiente y a la calidad de vida de los tapatíos, en pro del artículo 4 de nuestra carta fundamental.

Es un hecho notorio los cambios climáticos que reciente han impactado a nuestro Municipio, lo cual debe ser objeto de atención prioritaria, por ello, como ciudad y como integrantes de esta soberanía, dignifiquemos mediante voto colegiado, la propuesta que se pone a consideración, en respeto y salvaguarda a los derechos humanos de nuestra comunidad, lo que invariablemente incidirá en forma positiva a garantizar un medio ambiente sano y equilibrado como bien jurídico fundamental, para así disminuir y evitar contingencias ambientales futuras.

La protección al derecho a un medio ambiente sano y equilibrado y el derecho salud, constituye una garantía del ser humano, y en mérito de ello, considerando que nuestra calidad de vida presente y futura, va íntimamente vinculada con las determinaciones de este cuerpo colegiado, es por lo se pone a consideración de ustedes, turnar a comisiones para su aprobación las bases y requisitos de la convocatoria que tiene por objeto implementar una prueba piloto del sistema de transporte individual en red en sus diferentes modalidades, que tienda no solo a cumplir con una meta temporal, sino a un proyecto de transición integral a un nuevo modelo de movilidad en nuestro municipio y de los gobiernos que actualmente se encuentran incluidos a nivel metropolitano y de determinarse su viabilidad se evalúe el Manual Técnico de Operación que a tal efecto notifique para su aprobación a las comisiones la Dirección de Movilidad y Transporte de nuestro municipio.

Se pretende que la información que resulte de esta prueba, durante los *seis meses* en que se lleve a marcha, sea evaluada por la Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara y con ello, se garantice la condición de continuidad incluso mediante el uso de las tecnologías para el sistema de transporte propuesto, considerando que se trata de incidir en forma positiva en el cuidado del medio ambiente definido por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, como: ***“El conjunto de elementos naturales y artificiales o inducidos por el hombre que hacen posible la existencia y desarrollo de los seres humanos y demás organismos vivos que interactúan en un espacio y tiempo determinados”.***

Asimismo en caso de existir condiciones que ameriten la consolidación del uso de plataformas digitales para el sistema de transporte bajo las modalidades planteadas, Scooter (Patín Eléctrico y Bicicleta sin anclaje) se presenta una oportunidad de ingresos para el Municipio con motivo de que en un futuro en caso de que la prueba piloto exponga la viabilidad de su continuidad, los prestadores del servicio deberán pagar las habilitaciones respectivas por el uso de



las vialidades municipales en donde se pretende prestar el servicio y en mérito de la recaudación se encuentre en condiciones este municipio de mejorar los diversos servicios públicos mandatados en el artículo 115 fracción III de la Constitución Federal.

Finalmente, esta prueba piloto conforme a los criterios que fueron aprobados por el Instituto de Planeación del área Metropolitana de Guadalajara, plantean en la prueba piloto un **permiso de operación sin costo**, en la que las empresas y personas físicas que aspiren a ingresar a la prueba, destinarán su infraestructura para la prestación del servicio a su costa, únicamente con cobro al usuario, mientras que el municipio tendrá la oportunidad de recabar datos de la empresa, para ponderar en los seis meses que dure la prueba, si existe o no, la viabilidad de continuar con los modos de desplazamiento propuestos, sin pasar por alto que dentro de los requisitos que deberán cumplir los aspirantes se encuentra el garantizar mediante póliza de seguro los diferentes tipos de responsabilidad que se susciten con motivo de la prueba incluyendo la muerte, por las sumas especificadas en las bases que forman parte integral de esta iniciativa.

EL FIN QUE SE PERSIGUE:

La presente iniciativa tiene por objeto consolidar un proyecto de movilidad sustentable en la metrópoli, que priorice alternativas de desplazamiento para garantizar viajes seguros, eficientes y de calidad, pero sobre todo, incidir en la disminución de la presencia de gases nocivos en la atmósfera, como oportunidad de mejora al medio ambiente en tutela del artículo 4 de nuestra carta fundamental.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

La facultad de este Ayuntamiento se encuentra contenida en los artículos; 2, 3, 37 fracción XX y 38 fracciones IX, XIII, XVI y 50 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco; así como los artículos 46 fracción XVII, 75 76, 81 fracción I, 89 y 90 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara.

REPERCUSIONES DE LA INICIATIVA

JURÍDICAS: Al haberse aprobado por la Junta de Coordinación Metropolitana del Instituto Metropolitano de Planeación (Área Metropolitana de Guadalajara) una cobertura amplia como suma asegurada por razón de daños ocasionados con motivo de la ejecución de la prueba piloto en cuestión, se aseguró que el Municipio de Guadalajara, no se encuentre vinculado a pago alguno con motivo de indemnización por daño, incluyendo en su caso, la muerte, donde la suma asegurada de la póliza debe responder al monto establecido en el numeral 502 de la Ley Federal del Trabajo.

ECONÓMICAS: La aprobación y ejecución de la presente iniciativa, generará fuentes de empleo a la comunidad tapatía por conducto de las empresas aspirantes, al tiempo que brinda una



oportunidad de ingreso al Municipio en tratándose de la emisión de permisos y usos de suelos a las empresas, en caso de que la prueba temporal propuesta, arroje suficientes datos favorables que permitan aprobar su implementación definitiva.

SOCIALES: Tocante a las repercusiones sociales se consideran favorables, en razón de que los modos de desplazamiento propuestos, tiene por objeto incidir en la mejora de un medio ambiente sano y equilibrado, considerando que se pretende la disminución de gases invernadero en la atmósfera, debido a que los modos de desplazamiento actuales están circunscritos en su mayoría al uso del automotor particular.

Por lo anteriormente expuesto, y con fundamento en los artículos 2, 3, 38 fracciones IX, XII y 50 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco; así como los artículos 46 fracciones II y XVII, 75 76, 81 fracción I, 89 y 90 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara; pongo a su consideración la presente iniciativa, solicitando se turne a la Comisión de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable y a la de Asuntos Metropolitanos, proponiendo los siguientes puntos de:

ACUERDO:

PRIMERO.- Se aprueba emitir las bases, requisitos y la Convocatoria para la Implementación de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades que forma parte de la presente iniciativa como anexo I.

SEGUNDO.- Se instruye a la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, a efecto de que elabore el Manual Técnico de Operación que regule la ejecución de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red y hecho lo anterior, lo notifique a las comisiones propuestas para su dictaminación.

Atentamente

Salón de Sesiones del Ayuntamiento de Guadalajara
Guadalajara, Jalisco. 06 de septiembre de 2019.
"2019, Año de la Igualdad de género en Jalisco"

Mtra. Patricia Guadalupe Campos Alfaro
Síndico Municipal de Guadalajara



ANEXO I

BASES Y REQUISITOS DE LA CONVOCATORIA PÚBLICA PARA ASPIRANTES A PARTICIPAR EN LA PRUEBA PILOTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN RED, EN SUS DIVERSAS MODALIDADES.

ANEXO II

MANUAL TÉCNICO DE OPERACIÓN PARA LA PRUEBA PILOTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN RED EN SUS DIFERENTES MODALIDADES PARA EL MUNICIPIO DE GUADALAJARA, JALISCO

Se adjunta al presente dictamen formando parte integral del mismo los Anexos I y II.

CUARTO. El 15 de agosto del 2019 en sesión de la Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara, se aprobaron los Criterios para la Prueba Piloto Relativa a la Implementación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus distintas modalidades para el Área Metropolitana de Guadalajara, siendo los siguientes:

- Se adjunta al presente dictamen formando parte integral del mismo como Anexos III.

QUINTO. Con fecha 6 de julio de 2018 se aprobó el decreto municipal número D 96/17/18, decreto que aprueba a los Criterios para la Implementación de una Etapa de Prueba del Sistema Bicicletas Sin Anclaje en el Área Metropolitana de Guadalajara, que concluyo en los siguientes puntos de acuerdo:

Primero. Se aprueba la dispensa de ordenamiento por causa justificada de conformidad al numeral 75 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara.

Segundo. Se aprueban los Criterios para la Implementación de una Etapa de Prueba del Sistema Bicicletas Sin Anclaje en el Área Metropolitana de Guadalajara, aprobados con fecha 13 de junio de 2018 por la Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara, y que son los siguientes:

CRITERIOS PARA LA PRUEBA PILOTO RELATIVOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICICLETAS SIN ANCLAJE EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA	
Criterios	Descripción

<p>Permiso o solicitud de propuesta</p>	<ul style="list-style-type: none"> - La empresa realizará su solicitud ante los municipios. - Se establecerán 2 dos meses de plazo de respuesta para acordar los términos de operación y adecuación de los criterios metropolitanos al municipio para la realización de un contrato municipal. - La propuesta de la empresa se presentará a la Mesa Metropolitana de Movilidad para su revisión y comentarios y necesitará un visto bueno de las áreas de movilidad municipales. En caso de imposibilidad, este se solicitará al Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco, IMTJ. - La empresa no podrá operar antes de terminar los trámites correspondientes y el pago en cada municipio del Área Metropolitana de Guadalajara. - Se determinarán los polígonos para una prueba piloto que consiste en un periodo de evaluación de la empresa en zonas definidas anteriormente (polígono metropolitano de implementación). Durante este periodo, se realizarán los ajustes necesarios al buen funcionamiento del sistema propuesto para la elaboración de un contrato de operación o no se establecerá dicho contrato con la empresa. - Los contratos para la implementación de una prueba piloto tendrán un máximo de 6 seis meses. - Contraprestación para la autorización: La empresa pagará una cuota para entrar a cada municipio (para uso del espacio público y gestión), esta cuota se destinará a un fondo dedicado al desarrollo de infraestructura ciclista. Además, se establecerá un pago en función de los números de bicicletas que entren en cada municipio. - Se requiere la aplicación de la misma tarifa para los usuarios en todos los municipios.
<p>Área de servicio</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Se definieron 3 tres tipos de polígonos de operación: <ul style="list-style-type: none"> ● Opcional: Zonas con mayores índices de empleos, prestación de servicios y mayor conectividad con transporte público masivo y/o colectivo; ● Obligatoria: Zonas con altos índices en densidad poblacional, con deficiencia en indicadores de prestación de servicios y baja conectividad con transporte público; y ● Restringida: Zonas donde ya está implementado MiBici y de expansión del sistema. - Se definirán fases de implementación (expansiones geográficas y numéricas).

Tamaño de la flota	<p>- El número inicial de bicicletas asignadas a cada polígono se calculará con base a la fórmula de capacidad de carga de polígono: $(\text{Número de personas en edad activa} + \text{Número total de personal ocupado}) / 2 / 100$</p> <p>(Ejemplo de la cabecera municipal de Ixtlahuacán de los Membrillos: $(38451+12492)/2/100 = 26$ bicicletas).</p> <p>- Del total de bicicletas acordado metropolitanamente, en los municipios de El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos y Zapotlanejo, la prueba piloto será del 50% cincuenta por ciento. (para la cabecera municipal de Ixtlahuacán, serán 13 bicis). En el resto de los municipios, será del 30% treinta por ciento (conforme a la fórmula establecida para determinar el total de bicicletas en el Área Metropolitana en el primer año).</p>
Estacionamiento	<p>- El estacionamiento se realizará en cajones dedicados preferencialmente. Estos cajones deberán de ser señalizados y/o balizados por la empresa, y determinados por las áreas de movilidad respectivas.</p> <p>- La empresa deberá invitar a los nuevos usuarios a ver un video explicativo (estacionamiento, uso de la bici).</p> <p>- La empresa se coordinará con las áreas de Protección Civil y Bomberos de los municipios para cumplir con las disposiciones del balanceo que se determinen entre las áreas técnicas de movilidad (especialmente en caso de eventos masivos).</p>
Equipo	<p>- Las bicicletas contarán con :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Sistema de iluminación por dinamo con luces frontales y traseras LED; ● Sistema de frenos; ● Asiento ajustable para atender personas con alturas variables entre 1.50 y 1.95 metros; ● Cubrecadena y salpicaderas; ● Portabultos o parrilla con capacidad para 5 kilogramos mínimo; ● Clave de identificación que deberá considerar: <ul style="list-style-type: none"> o Clave de municipio de servicio; o Clave de polígono; y o Número de identificación de registro único.
Señalización y publicidad	<p>- Las bicicletas tendrán una calcomanía indicando a los usuarios cómo dejar las bicicletas de modo que no invadan los espacios peatonales, ingresos a cocheras, etc.</p> <p>- Un número de atención al cliente estará indicado en cada</p>

	bicicleta.
Mantenimiento y operaciones	<ul style="list-style-type: none"> - La app del SBC deberá invitar a los usuarios al concluir cada viaje a evaluar el estado de la bicicleta (o denunciar la falta de la bici indicada). La empresa deberá mantener una evaluación promedio de las bicicletas de 8.5/10 permanentemente. Se revisará esta evaluación al término de cada mes. De no ser el caso, se podrá considerar este elemento como causal para la rescisión del contrato. El cuestionario de evaluación y su mecanismo de revisión se elaborarán junto con la mesa metropolitana de movilidad. - Las bicicletas deberán pasar por mantenimiento preventivo cada mes y medio, o cada 500 kilómetros recorridos. - Cuando la app diga que una bicicleta está disponible a un usuario, esto deberá verificarse al menos el 80% ochenta por ciento de las veces. Se revisará este porcentaje al término de cada mes. De no ser el caso, se podrá considerar este elemento como causal para la rescisión del contrato. - La empresa se encargará de hacer la redistribución de la flota de modo que las bicicletas estarán disponibles en cada polígono (número contenido entre mínimo y máximo). - En caso de que se necesite la intervención de la empresa (obstrucción de vías públicas, invasión de espacio público, etc.) se otorgará un tiempo de respuesta de un mínimo de 1 hora y una máximo de 6 horas a la recepción del reporte y antes de que sea retirada por el municipio. Se establecerán penalidades económicas en caso de que no sea retirada antes de las 6 horas. - Los municipios podrán retirar las bicicletas sin notificación previa en caso de obstrucción (aglomeración de bicis), interferencia o emergencia, con penalidad económica para la empresa. - La empresa contará con un número de contacto directo para los municipios. - El número de atención al cliente operará las 24 horas si es que el sistema opera las 24 horas.
Uso equitativo de las bicicletas compartidas	<ul style="list-style-type: none"> - El sistema tendrá la posibilidad del uso del bluetooth/NFC para el desbloqueo como alternativa al uso de los datos móviles. - Los usuarios podrán realizar el pago del servicio en tiendas de conveniencia o autoservicio.
Seguro e indemnización	<ul style="list-style-type: none"> - La empresa estará obligada a brindar al usuario un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros así como asesoría jurídica

	en caso de accidente. (ver criterios MiBici).
Datos abiertos	<p>- La empresa estará obligada a ofrecer acceso a una plataforma (API) a los municipios, Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco, IMTJ e Instituto Metropolitano de Planeación de AMG, IMEPLAN que indicará de manera indicativa más no limitativa: Ubicación de bicicletas, monitoreo de la ubicación, número de viajes, conteo de número de viajes.</p> <p>- Para la información y datos de la operación (orígenes y destinos, rutas preferidas, horarios, perfiles de usuarios, hábitos de uso, etc.) podrán presentarse en:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Bases de datos: Formatos digitales editables.CSV o .DBF; y ● Archivos vectoriales: Formatos digitales editables georreferenciados .SHP, .DWG, .GEOJSON; y ● El uso de estos datos será conforme a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios.
Informes	<p>- Se solicitará a la empresa un informe mensual para Instituto de Movilidad y Transporte de Jalisco, IMTJ, municipios e Instituto Metropolitano de Planeación de AMG, IMEPLAN que especifique :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● El número de bicicletas en servicio; ● El número de bicicletas fuera de servicio (dañadas); ● Uso global del sistema: Total de usuarios únicos, total de kilómetros andados, número total de rentas y promedio de la duración de las rentas; ● Resumen mensual de la distribución de las bicicletas y movimiento natural con base en el GPS en formato de mapa de calor; ● Resumen de los comentarios/quejas de los clientes y las resoluciones; ● Resumen de los robos/vandalismo y las resoluciones; ● Resumen de las actividades de mantenimiento de las bicicletas; ● Resumen de las actividades de redistribución (reequilibrio) de las bicicletas; y ● Datos desclasificados del nivel de los viajes de punto a punto. <p>- Se solicitará la elaboración de una encuesta de satisfacción del usuario y de calidad del servicio.</p>



Asimismo, se aprueba el polígono correspondiente al Municipio de Guadalajara, el cual incluye la Zona de Huentitán y Tetlán para llevar a cabo el programa piloto, y del cual se anexa mapa para mayor precisión de las zonas correspondientes.

Decreto que derivó del Acuerdo aprobado por la Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara, en sesión ordinaria de fecha 13 de junio de 2019.

SEXTO. En relación con el punto anterior, en sesión ordinaria de fecha 15 de agosto de 2019, la Junta de Coordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara, revocó la Norma Técnica que contenía los Criterios para implementar la prueba piloto del Sistema de Bicicletas sin Anclaje en el Área Metropolitana de Guadalajara y el Mapa de Zonas para la operación del mismo.

SEPTIMO.- Derivado del estudio de lo dispuesto por las leyes y reglamentos que rigen el desarrollo de la Administración Pública Municipal, los integrantes de las comisiones dictaminadoras, hacemos la siguiente relación de:

CONSIDERANDOS

1. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, determina en el artículo 115 que el municipio es la base de la división territorial y de la organización política y administrativa de los estados; que se encuentra investido de personalidad jurídica y cuenta con la facultad de manejar su patrimonio conforme a la ley, otorgándosele facultades a sus órganos de gobierno para aprobar los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, dentro de sus respectivas jurisdicciones que organicen la administración pública municipal, que regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

2. La Constitución Política del Estado de Jalisco, en sus artículos 73, 77 y 85 fracción I y 88, establece que el Municipio libre es la base de la división territorial y de la organización política y administrativa del Estado de Jalisco, investido de personalidad jurídica y patrimonio propios, con las facultades y limitaciones establecidas en la Constitución Federal; que los Municipios tendrán entre sus facultades y obligaciones las de expedir y aplicar, conforme a las bases normativas que señalen las leyes, las normas que regulen la prestación de los servicios públicos a su cargo, los reglamentos circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones; difundir cumplir y hacer cumplir en el ámbito de sus competencias las leyes que expida el Congreso de la Unión y el Congreso del Estado; así como administrar libremente su hacienda pública.

3. Que las fracciones II y IX del artículo 37 de la Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco, establecen como obligaciones y facultades de los Ayuntamientos, respectivamente “aprobar y aplicar su presupuesto de egresos, bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que organicen la administración pública municipal, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, así como apoyar la educación y la asistencia social en la forma que las leyes de la materia dispongan”.

4. El artículo 62 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara, establece que la Comisión Edilicia de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable tiene las siguientes atribuciones:
 - I. *Proponer, analizar, estudiar y dictaminar las iniciativas en materia de planeación del desarrollo urbano, así como las iniciativas concernientes al Plan Municipal de Desarrollo, sus planes y sus programas;*
 - II. *Evaluar el impacto de las políticas de desarrollo urbano del municipio, así como del impacto de la actividad de las dependencias relacionadas con el tema. Con base en sus resultados y las necesidades operantes proponer las medidas pertinentes para orientar la política que al respecto deba emprender el municipio;*
 - III. ...;
 - IV. ...;
 - V. ...



- VI.
- VII.

5. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47 del Reglamento del Ayuntamiento de Guadalajara, se establece que la Comisión Edilicia de Asuntos Metropolitanos posee las siguientes atribuciones:

- I.;
- II. *Realizar los estudios generales y particulares sobre los temas metropolitanos;*
- III. *Evaluar y vigilar los trabajos de las dependencias municipales, con funciones en materia de planeación y enlace metropolitano;*
- IV.;
- V.;
- VI.;
- VII.;
- VIII.

6. Es competencia de las Comisiones Edilicias la iniciativa objeto del presente, por lo que es procedente realizar el puntual estudio y análisis de la misma, con apego a lo dispuesto en el artículo 97 del reglamento en cita.

7. Con fecha 26 de septiembre de 2019, se recibió el oficio No. DMT/18371/2019, expedido por la Directora de Movilidad y Transporte del Municipio, mediante el cual remite para su revisión el Manual Técnico de Operación que Regula la Ejecución de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red, tal y como se muestra a continuación:



Gobierno de Guadalajara



Movilidad y Transporte
Gestión Integral de la Ciudad

Dirección de Movilidad y Transporte
Oficio DMT 18371/2019
Control 14864/2019
26 de septiembre de 2019



Gobierno de Guadalajara

Mtra. Patricia Guadalupe Campos Alfaro
Presidenta de la Comisión de Planeación del
Desarrollo Urbano Sustentable
Presente

Hago propicio este conducto para enviarle un cordial saludo y en atención al punto "Segundo" de la iniciativa que aprueba la implementación de la prueba piloto del sistema de transporte individual en red en sus diferentes modalidades, adjunto en cumplimiento y para constancia, el **Manual Técnico de Operación que regula la Ejecución de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en red**, mediante archivo impreso y digital.

Por otra parte, analizada que fue la iniciativa y sus bases, **se emite opinión favorable** respecto a la implementación de la prueba piloto, solicitando únicamente que sea modificado el término de **5 cinco días hábiles a 20 días hábiles**, por lo que ve al tiempo de resultado del proceso de selección que se desprende del Anexo 1 de las Bases de la Convocatoria, en concreto en los puntos **6.3 y 6.3.13 del Acto de apertura de propuestas**, ello considerando lo determinado el pasado día 29 de Julio de 2019, en la Mesa Metropolitana de Movilidad.

Sin más por el momento, quedo en espera de cualquier duda o aclaración al respecto.

Atentamente
"GUADALAJARA, MIEMBRO DE LA RED DE CIUDADES CREATIVAS DE LA
UNESCO".

Tania Libertad Zavala Marin
Directora de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara

CCP ARCHIVO
TLZ/MJM/FE/EMS/MDE

Chalcedi S/N Esq. Miraflores, Col. Mezquitán Country, C.P. 44260
Guadalajara, Jalisco, México
32 68 29 50, 32 68 29 54 y 32 68 29 56



26 SEP 2019
SECRETARÍA DE GOBIERNO
RECIBIDO
Guadalajara
Coahuila de Zaragoza



8. Una vez que los integrantes de las comisiones dictaminadoras analizamos el contenido y términos de la iniciativa referida en el cuerpo del presente dictamen, así como las disposiciones legales aplicables al caso, concluimos lo siguiente:
- a) Visto el contenido del turno en estudio y conforme a las facultades y atribuciones dispuestas por la legislación y los ordenamientos municipales aplicables en la materia, las comisiones edilicias que suscriben el presente dictamen, son competentes para el estudio, análisis y dictaminación del mismo, tal y como se manifestó en las fracciones que anteceden, así como lo es el Ayuntamiento para conocer de la materia, para aprobar o rechazar el dictamen correspondiente, en su caso.
 - b) El objeto del presente dictamen es establecer las bases, requisitos y la convocatoria para la implementación de la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades, así como la emisión y aprobación del Manual Técnico de Operación, los cuales forman parte de este documento como Anexos I y II.
 - c) Las Bases, Requisitos y la Convocatoria propuestos en la iniciativa en estudio, para los aspirantes a participar en la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diversas modalidades, prevén entre otros el objetivo de la prueba piloto, condiciones de la prestación del servicio, requisitos y documentación que deberán cumplir y exhibir las personas físicas o morales que decidan participar así como el procedimiento para elegir a la empresa o persona física que deberá ejecutar la prueba piloto.
 - d) El Manual Técnico de Operación que Regula la Ejecución de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red propuesto por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, prevé los objetivos, bases generales, las facultades de la Dirección de Movilidad y Transporte, las obligaciones de los operadores del sistema, aspectos técnicos, metodología, permisos y operación, entre otros.



9. Por lo anteriormente expuesto y por encontrarse debidamente fundado y motivado, se pone a su consideración ciudadanos regidores el siguiente:

DECRETO

PRIMERO. Se ABROGA el Decreto municipal número D 96/17/18, donde se aprobaron los Criterios para la Implementación de una Etapa de Prueba del Sistema Bicicletas Sin Anclaje en el Área Metropolitana de Guadalajara.

SEGUNDO. Se APRUEBAN:

1. Convocatoria para la prueba piloto del Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
2. “Las Bases y Requisitos de la Convocatoria Pública para Aspirantes a Participar en la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red, en sus Diversas Modalidades, Anexo I”;
3. “El Manual Técnico de Operación para la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus Diferentes Modalidades para el Municipio de Guadalajara, Jalisco, Anexo II”, y;
4. “Los Criterios para la Prueba Piloto Relativa a la Implementación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus distintas modalidades para el Área Metropolitana de Guadalajara, Anexo III”

TERCERO. Publíquese en la Gaceta Municipal “La Convocatoria”, “Las Bases y Requisitos de la Convocatoria Pública para Aspirantes a Participar en la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red, en sus Diversas Modalidades, Anexo I”; “El Manual Técnico de Operación para la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus Diferentes Modalidades para el Municipio de Guadalajara, Jalisco, Anexo II”; y “Los Criterios para la Prueba Piloto Relativa a la Implementación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus distintas modalidades para el Área Metropolitana de Guadalajara, Anexo III”

CUARTO. Se instruye a la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad, para que a través de la Dirección de Movilidad y Transporte, lleve a cabo la ejecución del procedimiento establecido en las Bases, Requisitos, así como en la Convocatoria, para la Implementación de la Prueba Piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.

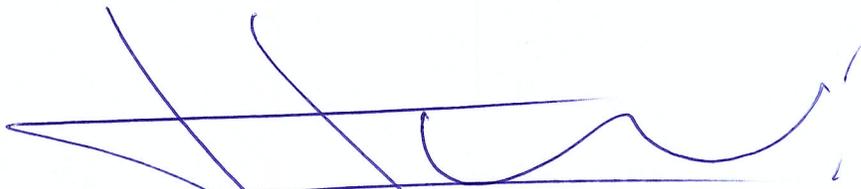


QUINTO. Se instruye a la Síndico Municipal y al Secretario General del Ayuntamiento de Guadalajara, que en el ámbito de sus respectivas competencias suscriban la documentación correspondiente para el cumplimiento del presente Decreto.

A t e n t a m e n t e

**Salón de Sesiones del Ayuntamiento de Guadalajara
Guadalajara, Jalisco. 31 de octubre 2019.
“2019, Año de la Igualdad de Género en Jalisco”**

**LOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN PARA EL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE Y
DE ASUNTOS METROPOLITANOS DEL MUNICIPIO DE GUADALAJARA.**



SÍNDICA PATRICIA GUADALUPE CAMPOS ALFARO
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN EDILICIA
DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE
Y VOCAL DE ASUNTOS METROPOLITANOS

REG. MIGUEL ZÁRATEHERNÁNDEZ
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN EDILICIA
DE ASUNTOS METROPOLITANOS Y VOCAL DE PLANEACION DEL DESARROLLO
URBANO SUSTENTABLE



**REG. JOSÉ DE JESÚS
HERNÁNDEZ BARBOSA**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO
SUSTENTABLE Y VOCAL DE ASUNTOS
METROPOLITANOS

**REG. CLAUDIA GABRIELA SALAS
RODRÍGUEZ**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO
SUSTENTABLE

**REG. HILARIO ALEJANDRO
RODRÍGUEZ CÁRDENAS**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO
SUSTENTABLE

**REG. JESÚS EDUARDO
ALMAGUER RAMÍREZ**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO
SUSTENTABLE

**REG. EVA ARACELI AVILÉS
ÁLVAREZ**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO
SUSTENTABLE

**REG. ROSA ELENA GONZÁLEZ
VELASCO**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE ASUNTOS
METROPOLITANOS

REG. LUIS CISNEROS QUIRARTE
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
ASUNTOS METROPOLITANOS

**REG. VERÓNICA GABRIELA
FLORES PÉREZ**
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE ASUNTOS
METROPOLITANOS

REG. VÍCTOR MANUEL PÁEZ CALVILLO
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE
ASUNTOS METROPOLITANOS

Convocatoria del Municipio de Guadalajara a participar en la prueba piloto de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades

Hoy, XX del mes de noviembre de 2019, el Municipio de Guadalajara, Jalisco, convoca a todas las empresas interesadas en operar el Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en sus diferentes modalidades (bicicletas mecánicas con o sin anclaje; bicicletas mecánicas asistidas eléctricamente, con o sin anclaje; patines eléctricos también conocidos como “scooters”, etc.) a que participen en la prueba piloto que se llevará a cabo para evaluar la operación de los sistemas de transporte individual en red y posteriormente trabajar en la emisión de una norma técnica metropolitana que rija la operación definitiva de estos sistemas en la metrópoli, así como, evaluar el desempeño de las empresas y determinar el modo en que las nuevas formas de micro movilidad se integrarán en la estrategia de tránsito a la movilidad sostenible del municipio.

1. Requisitos para participar

Las empresas de STIR que quieran participar en la prueba piloto de este Municipio deberán acreditar documentalmente que cumplen con todo lo establecido en los Criterios para la Prueba Piloto que la Junta de Coordinación Metropolitana aprobó en Sesión Ordinaria de fecha 15 de agosto de 2019. Los criterios pueden consultarse en el anexo III de esta convocatoria, o bien, a través del siguiente enlace: <https://bit.ly/2IZB2Wl>. Asimismo deberán cumplir con los requisitos establecidos en el Capítulo 4. Metodología del Permiso y la Operación en el título I. Sobre la Solicitud, que forman parte de la presente como Anexo II.

2. Junta aclaratoria

A partir del momento de publicación de esta convocatoria y en caso de dudas o cuestionamientos respecto de las bases, requisitos y el propio desarrollo de la prueba piloto, las y los interesados deberán enviar un documento por correo electrónico con el planteamiento puntual de dichos cuestionamientos o dudas que se generen al respecto. Habrá una reunión para esclarecer las dudas recibidas de los posibles participantes en la prueba piloto. El documento se deberá enviar a las siguientes direcciones de correo electrónico hasta 24 horas antes de la reunión: pgcampos@guadalajara.gob.mx, mjimenez@guadalajara.gob.mx, ntvalenzuela@guadalajara.gob.mx, bramos@guadalajara.gob.mx. La junta aclaratoria se llevará a cabo a las 10:00 horas, el día fecha +25 días naturales en las oficinas de la Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad ubicadas en la calle Marsella 75, Col. Americana, 44160, Guadalajara, Jalisco, donde se dará respuesta únicamente a las preguntas recibidas en tiempo y forma.

3. Acto de entrega y apertura de proposiciones

Las propuestas de participación para la prueba piloto de los participantes deberán ser entregadas en sobre sellado que contenga la documentación completa solicitada en los anexos I y II de la presente convocatoria, dirigida a la Dirección de Movilidad y Transporte. El área asignada para la recepción de las propuestas será la Oficialía de Partes de la Sindicatura del Ayuntamiento de Guadalajara, con dirección en la Av. Hidalgo 400 Zona Centro, C.P. 44100 en Guadalajara, Jalisco, México; los sobres de los participantes solicitantes con sus propuestas se recibirán entre las 9:00 y las 15:00 horas del día natural número 30 siguiente a la publicación de la convocatoria. A las 16:00 horas del mismo día

será el acto de apertura de propuestas, en la Sala de Juntas de la Sindicatura Municipal, ubicadas en Hidalgo 400 Zona Centro, Código Postal 44100 en Guadalajara, Jalisco, ante la presencia de los Titulares de la Dirección de Movilidad y Transporte, la Sindicatura Municipal, así como el Coordinador de cada una de las fracciones edilicias que integran el Ayuntamiento de Guadalajara.

Los representantes de los participantes podrán presenciar la apertura de los sobres y la revisión de los documentos.

En caso de que algún candidato no entregue a tiempo su expediente, o que éste adolezca de cualquiera de los documentos estipulados en la convocatoria, se declarará inválida su solicitud.

4. Respuesta a la solicitud de participación de las empresas

La Dirección de Movilidad y Transporte tendrá 20 días hábiles posteriores al acto de apertura de propuestas para evaluar las solicitudes. La lista definitiva de los participantes será publicada dentro del mismo plazo establecido para la fecha límite de la resolución. Debiendo notificar de forma personal a los interesados.

5. Firma del permiso de participación en la prueba piloto

Los participantes de STIR que hayan sido seleccionados deberán obtener el permiso provisional de operación, previo al pago de derechos establecido en la Ley de Ingresos del Municipio de Guadalajara vigente en la prueba piloto, deberán presentarse a firmar por sí o por conducto de su representante legal, en la Dirección de Padrón y Licencias, antes de las 15:00 horas del 20 de diciembre de 2019.

6. Fechas de inicio y término de la prueba piloto

Los participantes aceptados, que hayan firmado el documento de participación conforme al punto 5, podrán desplegar sus vehículos dentro del polígono aprobado a partir del día siguiente de que obtenga su permiso y podrá operar diariamente hasta el término de la prueba piloto. Al día siguiente de terminada la prueba piloto, después de las 05:00 horas no deberá haber dispositivos de ningún participante, operando o circulando en el territorio municipal. La autoridad resguardará cualquier dispositivo que se encuentre en la vía pública a partir de ese momento.

7. Publicación de los resultados de la prueba piloto

Los resultados de la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red, se harán públicos a través de los medios oficiales de Municipio, a más tardar tres meses después del término de la prueba piloto.

ANEXO I

BASES Y REQUISITOS DE LA CONVOCATORIA PÚBLICA PARA ASPIRANTES A PARTICIPAR EN LA PRUEBA PILOTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN RED, EN SUS DIVERSAS MODALIDADES.

Para estar en condiciones de participar y ser beneficiario del otorgamiento de un permiso provisional en la prueba piloto, resulta necesario que el aspirante cumpla con los requisitos previstos en las siguientes bases.

1. Objetivo de la prueba piloto.

1.1 Promover el servicio de sistema de transporte individual en red bajo las modalidades *Scooter (patín eléctrico)* y *bicicleta sin anclaje*, que permita incorporar datos respecto a la operación, especialmente oferta y demanda, registro de conflictos, riesgos en la operación y todos aquellos que coadyuven a una movilidad sustentable que priorice otros modos de desplazamiento, especialmente activos que garanticen viajes seguros, eficientes y de calidad para quienes integran nuestra comunidad y sobre todo, para disminuir la presencia de gases en la atmósfera como oportunidad de mejora al medio ambiente, bajo los principios de accesibilidad, equidad y seguridad.

A tal efecto, la prueba piloto se enfocará a lo siguiente:

2.- Condiciones del Servicio.

Además de los criterios que emita el Instituto Metropolitano de Planeación, Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), los aspirantes deberán comprometerse a lo siguiente:

2.1 Prestar el servicio de transporte individual en red bajo la modalidad scooter (patín eléctrico) o bicicleta sin anclaje, única y exclusivamente para el objeto indicado en esta convocatoria.

2.2 Mantener disponibles y en buen funcionamiento los vehículos para los fines de la prueba piloto.

2.3 Contar con personal suficiente y permanente por el periodo de tiempo que dure la vigencia de la misma.

2.4 El personal deberá estar uniformado, bien presentado e identificado mediante gafete de la empresa, en el entendido de que dicha obligación no supone permitir el uso de publicidad para fines lucrativos.

2.5 Llevar un adecuado control y suministro de insumos a su costa que garantice un adecuado servicio al usuario de manera ininterrumpida durante el periodo de la prueba piloto con alto estándar de calidad.

2.6 Los participantes se comprometen al oportuno y adecuado mantenimiento preventivo y correctivo del parque móvil utilizado y de la plataforma digital que en su caso se implemente para los fines de la prestación del servicio, proveyendo a su costa de todos los insumos adyacentes e indispensables durante el desarrollo de la prueba.

2.7 Responder por cualquier tipo de accidente y responsabilidad ocasionada en forma directa o indirecta, por uso, e indebido uso del sistema de transporte proveído, ya sea provocado por el participante, el beneficiario del permiso o tercero ajeno, durante el horario establecido en la prueba piloto.

2.8 Sujetarse a las *condiciones, horarios y a las reglas de operación y supervisión* que imponga el Ayuntamiento de Guadalajara, por conducto de su Dirección de Movilidad y Transporte, en el **Manual Técnico de Operación**, al cual se adhiere el aspirante con motivo de su participación en el proceso.

2.9 Queda prohibido permitir y utilizar el parque móvil de transporte y la plataforma digital y/o artefactos inherentes al uso del transporte, para promover con fines lucrativos o de cualquier naturaleza, cualquier tipo de publicidad para sí, para empresa ajena y/o persona física.

2.10. Poner a disposición del servidor público y/o autoridades habilitadas, cualquier tipo de información y documentación solicitada que permita comprobar el cumplimiento de las obligaciones en la prestación del servicio.

2.11. El prestador del servicio debe cumplir con todas y cada una de sus responsabilidades y obligaciones laborales con su personal, por lo que su participación en el proceso lleva implícita la exclusión de ellas al Ayuntamiento de Guadalajara.

2.12. Cumplir con todas las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas que guarden relación con el objeto de la prestación del servicio.

2.13. El o los participantes ganadores para la prueba piloto en su carácter intrínseco de patrones del personal que sea necesario para la prestación del sistema de transporte individual en red en sus diferentes modalidades, es y será el único responsable de obligaciones derivadas de las disposiciones legales, fiscales, laborales y de cualquier ordenamiento en materia de seguridad social respecto de su personal, sin que por ningún motivo se considere patrón al Ayuntamiento de Guadalajara, en el desempeño de sus actividades.

2.14. El prestador del servicio se responsabiliza por los daños, perjuicios ocasionados y cualquier tipo de responsabilidad, ya sea provocada al Municipio de Guadalajara o a un tercero de forma directa o indirecta con motivo de la prestación del servicio en la prueba piloto, y a tal efecto se obliga a contar con la póliza de seguro atendiendo los requerimientos de los criterios aprobados por el IMEPLAN.

2.15. Los participantes estarán obligados previa ejecución del servicio a otorgar póliza de seguro que garantice al Ayuntamiento y a los usuarios del servicio, las coberturas por responsabilidad con los siguientes alcances:

- Responsabilidad civil por daños materiales	Cobertura amplia
- Responsabilidad civil por daños a terceros	Cobertura amplia
- Responsabilidad civil por daños a personas	Cobertura amplia
- Muerte accidental	\$422,450.00
- Pérdidas orgánicas	Cobertura amplia
- Gastos médicos	Cobertura amplia
- Reembolso gastos funerarios	Cobertura amplia
- Robo total	Cobertura amplia
- Asistencia legal	Cobertura amplia

3.- De la contraprestación del servicio.

3.1 El prestador del servicio se obliga a cumplir con los lineamientos estipulados en el Manual Técnico de Operación, al que se adhiere con motivo de su participación en la presente convocatoria.

4.- Requisitos de los Participantes.

4.1. Podrán participar todas aquellas personas físicas y jurídicas que acrediten fehacientemente experiencia en la prestación del servicio de transporte móvil en red bajo la modalidad de scooter (*patín eléctrico*) o bicicleta sin anclaje y cuenten con solvencia económica para cumplir con el objeto de la prueba piloto; con las reglas de operación del **Manual Técnico de Operación** y con los criterios emitidos por el Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara, así como con las condiciones generales establecidas en la presente convocatoria.

4.2. El o los participantes deberá comparecer por sí, o por conducto de sus representantes legales, mandatarios y/o persona con facultades suficientes, en forma individual o conjunta según sea el caso, a través de poder vigente y expedido conforme a la normatividad legal aplicable.

4.3. Deberán mantener la propuesta de operación del servicio durante el proceso de selección que culmina con la suscripción del instrumento jurídico correspondiente, en caso de resultar seleccionado como participante de la prueba piloto.

5.- Generalidades.

5.1.1. Puntualidad.

5.1.1.1 Solo podrán participar en los diferentes actos, los aspirantes que se hayan registrado, acorde a las fechas y horarios establecidos en la presente convocatoria.

5.1.1.2. En el caso de que por causa justificada los actos no se inicien a la hora señalada, los acuerdos y las actividades realizadas por la autoridad serán válidos, no pudiendo los participantes de ninguna manera argumentar incumplimiento por parte de la misma.

5.1.2. Presentación de Documentos.

5.1.2.1. Todos los escritos, cartas solicitudes o cualquier otro comunicado relacionado con esta convocatoria, deberán estar dirigidos a la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara. El incumplimiento a este requisito será motivo de descalificación.

5.1.2.2. La Dirección de Movilidad y Transporte, en cualquier momento podrá corroborar la autenticidad y vigencia de los documentos presentados.

5.1.3. Acreditación de Personalidad.

5.1.3.1 Todos los participantes deberán estar legalmente constituidos en la República Mexicana para el caso de personas jurídicas; y en el caso de personas físicas tener sus oficinas establecidas en la República Mexicana; además deberán presentar los siguientes documentos para acreditar su existencia y personalidad jurídica.

A. Personas Jurídicas:

5.1.3.2.1 Copia certificada ante Notario Público de la escritura constitutiva de la sociedad, así como la última acta de asamblea celebrada que la modifique.

Los documentos referidos con antelación deben estar inscritos al momento de su presentación, en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio.

5.1.3.2.2 En su caso, las personas que comparezcan deberán acreditar su personalidad jurídica con copia certificada del poder correspondiente en el que se otorgue facultades para actos de administración.

5.1.3.2.3 Deberán comparecer además con copia simple de los documentos solicitados en los dos puntos anteriores para su debido cotejo, mismos que deberán ir foliados y/o enumerados de acuerdo al orden establecido en la presente convocatoria y su consecutivo en la propuesta técnica.

5.1.3.1.4 El aspirante deberá presentar copia simple de la identificación oficial vigente del representante y/o Apoderado legal.

5.1.3.2 Personas físicas:

5.1.3.2.1 Presentar original de la identificación oficial, la que previo cotejo con la copia simple que exhiba será devuelta en el acto. La persona que asista a la Junta Aclaratoria, al Acto de Presentación y Apertura de propuestas, bastará con que presente carta poder expedida ante dos testigos por la persona física o en su caso por conducto del Apoderado Legal acreditado con la documentación indicada.

5.1.3.3 Formalidades, Requisitos y Contenido de las Propuestas:

5.1.3.3.1 Las propuestas deberán presentarse por escrito en original y en papelería membretada del participante.

5.1.3.3.2 A fin de facilitar la revisión de las propuestas técnicas, es indispensable que sus carpetas contengan separadores, esto es, que el entregable de la información se encuentre debidamente foliado y firmado por el representante legal o persona (s) con facultades suficientes, ello, para permitir la identificación ágil de la información entregada por el participante, en el entendido que, no resulta necesario que los separadores contengan asignado un folio consecutivo.

5.1.3.3.3 Las carpetas que contengan las propuestas técnicas, deberán ir dentro de un sobre cerrado respectivamente, mismo que deberá estar sellado con cinta adhesiva y firmado en la solapa por la persona física o moral por conducto de su Representante y/o Apoderado legal, indicando claramente el nombre del participante y el nombre del proceso al que comparece, en el entendido de que su cierre deberá mantenerse inviolado.

5.1.3.3.4 Únicamente aquellos documentos originales presentados por los aspirantes por sí o través de su persona autorizada, y que por aspectos legales no se puedan perforar ni firmar, serán devueltos al participante una vez cotejados con las copias simples exhibidas y deberán ir incluidos dentro de micas especiales, debiendo anexar una copia de cada documento para su cotejo, las cuales deberán ir firmadas y perforadas de manera autógrafa por el Representante y/o Apoderado Legal, e integradas en las carpetas sin micas, y con el folio y/o numeración consecutivo.

5.1.3.3.5 Las propuestas técnicas, deberán incluir un ÍNDICE que haga referencia al contenido y a la hoja en la que se encuentre dicha información, por tanto, toda la documentación que se presente deberá estar numerada y/o foliada en forma consecutiva y de acuerdo al orden solicitado en las bases. (Incluyendo el índice y las copias simples de las actas consecutivas y poderes, excepto documentación original).

5.1.3.3.6 Los documentos entregados no deberán presentar texto entre líneas, raspaduras, tachaduras o enmendaduras.

5.1.3.3.7 Toda la documentación contenida en la propuesta deberá estar firmada en forma autógrafa por el participante o Representante y/o Apoderado Legal.

5.1.3.3.8 Todos los participantes deberán incluir al inicio de su propuesta una carátula que contenga el siguiente texto: *Nombre del participante, manifiesto bajo protesta de decir verdad que la presente propuesta incluye todos y cada uno de los documentos solicitados en las bases misma que constan de un total de (precisar número de hojas), por lo que al momento de que sea revisado acepto se apliquen las sanciones correspondientes tanto a mi, como a mi representada en caso, de incumplimiento deficiencias y omisiones.* Esta carátula deberá estar firmada por el Representante Legal.

5.1.3.3.9 El Participante deberá presentar el organigrama de su equipo de operación en la ciudad de Guadalajara, describiendo puestos de trabajo, cantidad de personal y curriculum de cada uno de los integrantes. En caso de que este requisito por razones operativas no se pueda acreditar documentalmente a la entrega de la propuesta, el Participante deberá presentar una carta compromiso, de que cumplirá con este requisito 5 días hábiles después de ser notificado que fue seleccionado para la Prueba Piloto

5.1.3.3.10 La propuesta de cada participante deberá contener la descripción detallada del uso y funcionamiento de los patines eléctricos y en su caso de la bicicleta sin anclaje, así como de la plataforma digital que en su caso regule el debido funcionamiento.

5.1.3.3.11 La propuesta de cada participante, deberá incluir la descripción detallada de servicio de transporte bajo la modalidad con la que piensa prestar el servicio y el de la plataforma que lo regule.

5.1.3.3.12 Se deberá incluir en la propuesta, carta original firmada por el Representante y/o Apoderado legal, en la que conste la aceptación de las condiciones y disposiciones establecidas en las presentes bases, en el manual técnico de operación y en los criterios generales emitidos por el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN).

5.1.3.3.13 Los participantes sin excepción deberán exhibir carta en papel membretado de la empresa y con la leyenda *BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD* manifestar compromiso de cumplir con las presentes bases de acuerdo a las reglas de operación establecidas para tal efecto en la presente convocatoria, en el manual técnico de operación y en los lineamientos emitidos por el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAN).

5.1.3.3.14 El participante deberá entregar la opinión del cumplimiento de obligaciones fiscales emitida por el Servicio de Administración Tributaria, para corroborar que está al corriente en sus obligaciones fiscales, por lo que en caso de no comprobarlo será motivo de descalificación, dicho documento deberá tener una antigüedad no mayor a 30 treinta días.

5.1.3.3.15 El participante deberá entregar la constancia de alta patronal ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).

5.1.3.3.16 La persona física o moral deberá además manifestar:

5.1.3.3.16.1 Mediante una carta en papel membretado la experiencia, profesionalismo y capacidad técnica, humana y de equipamiento, para la ejecución de la prestación del servicio al que aspira, anexando documentación que avale la experiencia.

5.1.3.3.16.2 Mediante una carta en papel membretado, bajo protesta de decir verdad, que cuenta con experiencia en operación del uso de sistemas de transporte individual en red en la modalidad o modalidades a las que aspira.

5.1.3.3.16.3. Garantizar mediante carta que contenga la leyenda “bajo protesta de decir verdad”, que los insumos que sean necesarios para el mantenimiento correctivo y preventivo de los vehículos, así como la plataforma digital, son a cargo de la empresa.

5.1.3.3.16.4. Manifestar mediante una carta en papel membretado y *BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD*, que está de acuerdo en que el incumplimiento en la calidad de la ejecución será motivo de revocación del permiso provisional.

5.1.3.3.16.5. Manifestar mediante un carta en papel membretado y *BAJO PROTESTA DE DECIR VERDAD*, que estará a su cargo la responsabilidad laboral y el pago de prestaciones al personal que prestará el servicio, y que no tendrá relación laboral alguna con el municipio.

5.1.3.3.16.6. Manifestar mediante una carta en papel membretado, que para el caso de resultar seleccionado se obliga a contratar las pólizas de seguro establecidas en el Manual de Operación y en estas Bases.

5.1.3.3.16.7 Todas las cartas, escritos y documentos solicitados en la presente convocatoria, deberán contener el número de requisito al cual se da cumplimiento. (Ejemplo: Asunto: Cumplimiento al requisito 5.1.3.3.16.6)

6. Procedimiento.

6.1 De la Junta de Aclaraciones.

6.1.1 A este acto podrá asistir la persona física o moral interesada con una identificación oficial.

6.2.2 El periodo de registro a la Junta aclaratoria será a partir del día siguiente de publicadas las bases y hasta las 10:00 horas del segundo día hábil previo a la junta de aclaraciones.

6.2.3 La junta de Aclaraciones, se llevará a cabo a los 25 días naturales después de la publicación de la convocatoria a las 10:00 horas en las oficinas de la Coordinación General de



Gestión Integral de la Ciudad ubicadas en la calle Marsella 75, Col. Americana, 44160, Guadalajara, Jalisco, en dicho acto el personal de la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, dará respuesta a las preguntas que fueron debidamente presentadas a través de los correos pgcampos@guadalajara.gob.mx, mjimenez@guadalajara.gob.mx, ntvalenzuela@guadalajara.gob.mx, bramos@guadalajara.gob.mx con la debida de anticipación de 24 horas.

En la reunión podrán estar presentes como observadores: Contraloría Municipal, un coordinador de cada fracción edilicia que integra el Ayuntamiento de Guadalajara o la persona que designe y Sindicatura.

6.2.4. La asistencia de los interesados a la Junta de Aclaraciones será optativa, su ausencia será bajo su más estricta responsabilidad ya que deberá aceptar lo ahí acordado, en el entendido de que en la misma NO se podrán variar las bases previamente aprobadas.

6.3 Acto de apertura de propuestas.

6.3.1. Los participantes, deberán entregar en sobre cerrado y firmado en la parte posterior, todos los documentos solicitados en los incisos de los puntos 5.1.2 y .5.1.3 de estas bases, y lo derivado de la junta Aclaratoria, DEBIDAMENTE FIRMADOS por el Representante Legal o la persona facultad para ello.

6.3.2 El periodo de registro para asistir al acto de presentación y apertura de las propuestas técnicas, será el día natural número 30, contado a partir de publicada la convocatoria dentro del horario de 9:00 y las 15:00 horas, para lo cual el representante legal y/o Apoderado Legal del participante, deberá asistir a las instalaciones de la la Oficialía de Partes de la Sindicatura del Ayuntamiento de Guadalajara, con dirección en la Av. Hidalgo 400 Zona Centro, C.P. 44100 en Guadalajara, Jalisco, a efecto de registrar su asistencia al acto de apertura en la hoja de control correspondiente, para lo cual el representante y/o persona con facultades suficientes, deberá presentar original de identificación oficial y el correspondiente poder que justifique su legal representación de la cual dejará fotocopia simple que será cotejada con la copia certificada y el original que a tal efecto acompañe para su registro.

6.3.3. El acto de presentación y apertura de las propuestas técnicas se llevarán a cabo en el domicilio de la Oficialía de Partes de la Sindicatura del Ayuntamiento de Guadalajara, con dirección en la Av. Hidalgo Zona Centro, C.P. 44100 en Guadalajara, Jalisco, México ante la presencia de los Titulares de la citada Dirección de Movilidad y Transporte, de la Sindicatura Municipal, así como de los Contraloría Municipal, un coordinador de cada fracción edilicia que integra el Ayuntamiento de Guadalajara o la persona que designe.

6.3.4 A tal efecto, las empresas y personas físicas participantes, deberá presentar mediante escrito y acompañando en cada caso el sobre que contenga en su interior las

propuestas técnicas, así como la acreditación de todos los requisitos establecidos en los Criterios para la Prueba Piloto, las presentes bases y el Manual Técnico de Operación en su caso, hasta antes de las 15:00 horas del trigésimo día natural contado a partir de la publicación de la convocatoria y a las 16:00 horas del mismo día se llevará a cabo la apertura de las sobres de proposiciones presentadas.

6.3.5. Los participantes, en la entrega de los sobres deberán entregarlos cerrados y firmados en la parte posterior por el Representante y/o Apoderado Legal, la firma deberá abarcar el sobre cerrado en la parte de la cejilla y el resto de la parte posterior del sobre, la firma deberá ser cubierta con cinta adhesiva transparente, y contener todos y cada uno de los documentos solicitados en las presentes bases.

6.3.6. La asistencia a este acto es de carácter obligatorio y no se permitirá la entrada a ningún otro participante después de la hora señalada en las presentes bases, ya que todos los aspirantes presentes deberán firmar los documentos de los demás participantes. El incumplimiento de lo establecido en el presente punto será motivo de descalificación del proceso.

6.3.7. La Titular de la Dirección de Movilidad por sí o por conducto de la persona que a tal efecto designe, abrirá los sobres en presencia del titular de la Sindicatura Municipal y los regidores coordinadores de cada fracción edilicia que integran el Ayuntamiento de Guadalajara.

6.3.8. Se dará lectura en voz alta por conducto de la persona designada, sobre el resultado de la revisión de documentos, informando quien o quienes cubrieron los requisitos estipulados en las bases de esta convocatoria.

6.3.9. Todas las propuestas solicitadas serán retenidas hasta la fecha de la firma del instrumento jurídico que corresponda, por lo que la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, devolverá a los participantes las propuestas no seleccionadas después de esta fecha.

6.3.10. La evaluación del contenido de las propuestas de los participantes se llevará a cabo dentro de las 48 horas posteriores a la fecha en que reciba del Instituto Metropolitano la opinión técnica respecto a las propuestas de los aspirantes.

6.3.11. Todos los funcionarios públicos, incluyendo los miembros de la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara que asistan al acto de apertura de las propuestas, rubricaran las propuestas de cada participante; asimismo, los sobres cerrados serán firmados por los participantes que se encuentren presentes.

6.3.12. Se analizarán las propuestas por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, y se determinará al ganador o ganadores de la convocatoria en un documento que deberá estar suscrito por los Titulares de la Dirección de Movilidad y Transporte, la Sindicatura Municipal, y los regidores coordinadores de cada fracción edilicia que integran el Ayuntamiento de Guadalajara.

6.3.13. Para el conocimiento de todos los participantes, el resultado del proceso de selección, se dará dentro de los 20 veinte días hábiles posterior a la celebración del acto de apertura de proposiciones solventes.

6.3.14. Se levantará un acta circunstanciada de todo el proceso, misma que será firmada por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, y el o los participantes ganadores, entregado copia de la misma a la Contraloría Ciudadana del Municipio de Guadalajara.

6.4 Descalificación de participantes.

6.4.1. La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, podrá descalificar a los participantes que incurran en alguna de las siguientes hipótesis:

6.4.1.1. Si un mismo socio o administrador pertenece a 2 dos o a más participantes.

6.4.1.2. Si incumple en la entrega de alguno de los documentos solicitados en estas bases.

6.4.1.3. Si incumple con alguna característica o requisito señalado en las presentes bases.

6.4.1.4 Si la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, comprueba que el participante no demuestra tener capacidad de proporcionar los servicios ofertados.

6.4.1.5. Aquellos que presenten datos o documentos falsos.

6.5. La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, podrá en todo momento:

6.5.1. Cancelar, suspender o declarar desierto el proceso de selección, si después de la evaluación no fuese posible fallar favorable la prestación para la prueba piloto a ningún concursante, por no cumplir con los requisitos establecidos en las bases de la presente convocatoria, del Manual Técnico de Operación, o de los criterios emitidos por el IMEPLAN.

6.5.1.2. Dispensar defectos de las propuestas, cuya importancia en sí no sea relevante, siempre y cuando se aprecie un error, mecanográfico o de forma y este no afecte la propuesta técnica de los participantes.

6.5.1.3. Adelantar o posponer la fecha del acto de la resolución de adjudicación, si así lo considera conveniente, notificando a la Contraloría Ciudadana del Municipio de Guadalajara, y a los participantes que a tal efecto designen correo oficial.

6.5.1.4. Resolver las propuestas de los participantes y cualquier situación no prevista en estas bases en la junta de aclaraciones.

6.6 Suspensión del proceso de selección.

6.6.1. La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, podrá suspender el proceso de selección de los participantes en los siguientes casos.

6.6.1.1 Por orden escrita por autoridad judicial, la Contraloría Ciudadana o por el Presidente Municipal, derivado de denuncias o inconformidades fundadas y motivadas.

6.6.1.2 En caso fortuito, de fuerza mayor o por interés general.

6.6.2 En caso de suspensión, se notificará por escrito a los participantes a través del correo que a tal efecto designen.

6.7. Aplazamiento del proceso de selección.

6.7.1. La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, podrá posponer el proceso de selección en caso fortuito, de fuerza mayor o por razones de interés general.

6.7.2 En caso de ser aplazado el proceso, se notificará por escrito a todos los participantes, por la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, por conducto del personal que a tal efecto designe.

ANEXO II

**MANUAL TÉCNICO DE OPERACIÓN PARA LA
PRUEBA PILOTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
INDIVIDUAL EN RED EN SUS DIFERENTES
MODALIDADES PARA EL MUNICIPIO DE
GUADALAJARA, JALISCO.**



**DIRECCIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DE
GUADALAJARA**

ÍNDICE		
DEFINICIONES Y TÉRMINOS		1CAPÍTULO 1.
INTRODUCCIÓN	8I. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DE ESTE MANUAL SE CIRCUNSCRIBEN A:	4CAPÍTULO 2.
8II. BASES GENERALES	9III. DE LAS FACULTADES DE LA DIRECCIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL MUNICIPIO DE GUADALAJARA	
	9IV. DE LAS OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN RED	
	10V. DE LOS ACTOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS APLICABLES	10CAPÍTULO 3.
ASPECTOS TÉCNICOS	11I. SOBRE LOS POLÍGONOS DE OPERACIÓN	
11II. SOBRE EL TAMAÑO DE LA FLOTA	13III. SOBRE LA INFRAESTRUCTURA	
44IV. PELÍCULA REFLEJANTE	16V. ANCLAJE PTR	
16VI. PICTOGRAMAS	47VII. DETALLE DE BOLARDOS:	
47VIII. SOBRE LOS ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO	24IX. SOBRE LAS CONDICIONES DE CIRCULACIÓN	
	25X. SOBRE LOS DISPOSITIVOS	
26XI. SOBRE LA BASE DE DATOS DE DISPOSITIVOS	26XII. SOBRE LA CLAVE DE IDENTIFICACIÓN MUNICIPAL DE LOS DISPOSITIVOS	
27XIV. SOBRE LOS DISPOSITIVOS FANTASMA	28XV. SOBRE LA PUBLICIDAD EN LOS DISPOSITIVOS	
29XVII. SOBRE LOS SISTEMAS DE PAGO	29XVI. SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LOS DISPOSITIVOS	
XVIII. SOBRE LOS DATOS ABIERTOS		29
		29
CAPÍTULO 4. METODOLOGÍA DEL PERMISO Y LA OPERACIÓN	32I. SOBRE LA PROPUESTA PARA PARTICIPAR	32
II. SOBRE EL PROYECTO	34III. SOBRE EL RESOLUTIVO	
366		
IV. SOBRE EL PERMISO	36VI. SOBRE LA SUPERVISIÓN OPERATIVA	
37VII. SOBRE LA REVOCACIÓN DEL PERMISO	37VIII. SOBRE LOS APERCIBIMIENTOS	
38IX. SOBRE EL RETIRO DE LOS DISPOSITIVOS		39
X. SOBRE LA SUSTITUCIÓN DE DISPOSITIVOS		40
XI. SOBRE LOS SEGUROS		40
XII. DE LAS CAUSAS DE REVOCACIÓN DEL PERMISO	40XIII. DEL PROCEDIMIENTO PARA LA REVOCACIÓN DEL PERMISO	
		41CAPÍTULO 5.
		FORMATOS
		41I. PORTADA
		412

	II.CARTA DE SOLICITUD	43	II.CARTA DE ESTRATIFICACIÓN
	44	IV.ACREDITACIÓN LEGAL	45
			V.CARTA DE CESIÓN DE BOLARDOS Y SEÑALES AL
MUNICIPIO	46	VI.CARTA ACEPTACIÓN DE CRITERIOS, MANUALES Y REGLAMENTOS PARA LA PRUEBA	
PILOTO	47	CAPÍTULO 6.	AUTORIZACIONES
	48		

Capítulo 1. Definiciones y términos

1.- Para efectos prácticos del presente Manual se entenderá por;

- **Acta de hechos:** Documento emanado de una autoridad competente, a efectos de consignar un hecho material, o un hecho jurídico, con fines civiles, penales o administrativos.
- **Acta de supervisión:** Documento emanado de una autoridad competente, a efectos de revisar en campo, la operación del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades (STIR), a fin de evaluar a los participantes autorizados.
- **Agente de movilidad:** El personal adscrito o comisionado a la Dirección de Movilidad y Transporte facultado para emitir infracciones y apercibimientos por violaciones al Reglamento de Gestión Integral del Municipio de Guadalajara.
- **Apercibimiento:** Advertencia con efectos legales de una próxima sanción en caso de persistir en una falta.
- **App:** Aplicación móvil mediante la cual el participante presenta (a la población usuaria), así como a las autoridades exhaustivamente, es decir, una por una, la ubicación en tiempo real de cada uno de los dispositivos disponibles para renta mientras se encuentran estacionados.
- **Base de datos de dispositivos:** Conjunto de datos oficiales que el *participante* entrega a la Dirección, indicando para cada dispositivo autorizado, el número de serie, el código QR correspondiente, y el número de identificación asignado por la Dirección.
- **Bolardo:** Elemento de mobiliario urbano tipo columna corta y/o alta que funge como protección física a las usuarias y los usuarios más vulnerables de la vialidad para brindarles seguridad y salvaguardar su integridad, así como para delimitar zonas el uso del espacio público, ya sean banquetas, plazas, ciclovías, camellones, rampas para personas con discapacidad, estaciones de sistemas de bicicleta en red, resguardos en camellones, etc. Los bolardos se deben colocar con una separación máxima de 1.80 metros entre sí.
- **Código QR:** En inglés, Quick Response Code (código de respuesta rápida). Es un módulo para almacenar información en una matriz de puntos o en un código de barras bidimensional. El código QR debe almacenar el número de serie del dispositivo.
- **Clave de identificación municipal:** Es la combinación de letras y números que identifica a cada dispositivo indicando el municipio donde

fue autorizado, el tipo de dispositivo y el número de identificación municipal único asignado por la dirección. La clave de identificación municipal será conformada de la siguiente manera:

- G+Tipo de dispositivo (P/B)+número de identificación municipal.

Ejemplo:

Clave de identificación de un patín eléctrico: GP123456.

Clave de identificación de una bicicleta mecánica o asistida: GB789012.

- **Dirección:** Dirección de Movilidad y Transporte de Guadalajara Institución municipal facultada para regular los Sistemas de bicicleta de uso compartido y Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en todas sus modalidades, así como supervisar, evaluar y sancionar la operatividad de los mismos en el Municipio.
- **Dispositivo:** vehículos diseñados para que el conductor viaje de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje, vinculados o no a una aplicación móvil, de propulsión humana y/o con motor de cualquier tipo ofrecido por los *participantes* para renta en viajes unidireccionales por tiempo corto. De manera enunciativa, pero no limitativa se deben tomar como tales los siguientes vehículos: bicicletas mecánicas, bicicletas asistidas eléctricamente, patines del diablo, scooters y segways.
- **Dispositivo fantasma:** Dispositivo que actualmente se encuentra disponible para renta en la vía pública sin estar debidamente autorizado para ello.
- **Espacio de estacionamiento:** Espacio de estacionamiento exclusivo previamente autorizado por la Dirección para el sistema de STIR, localizado generalmente en el arroyo vehicular en los extremos de las vialidades, debidamente señalizados, donde se dejan los dispositivos correspondientes a los Sistemas de bicicleta de uso compartido y Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en todas sus modalidades por un tiempo variable.
- **Manual Técnico de Operación:** Manual Técnico de Operación para el Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades para el Municipio de Guadalajara.
- **Imeplan:** Instituto Metropolitano de Planeación.
- **INEGI:** Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
- **Número de identificación municipal:** número único otorgado por la Dirección para asignar de manera exclusiva a cada dispositivo autorizado.
- **Participante:** Persona Moral o física, sujeta a lineamientos del Ayuntamiento, que brinda uno o varios Sistema de Transporte Individual en Red en cualquiera de sus modalidades, con un esquema de renta para viaje corto unidireccional ofrecido a la ciudadanía en general.

- **Permiso Provisional:** Autorización que emite la Dirección Padrón y Licencias,, que habilita temporalmente a una persona física o moral, a brindar uno o varios Sistemas de Transporte Individual en Red en cualquiera de sus modalidades, sujeta al cumplimiento de pagos y formalidades que a tal efecto deba cumplir para dicho fin.
- **Población Económicamente Activa (PEA):** La población económicamente activa la integran todas las personas de 12 y más años que realizaron algún tipo de actividad económica (población ocupada), o que buscaron activamente hacerlo (población desocupada abierta), en los dos meses previos a la semana de levantamiento, la PEA se clasifica en población ocupada y población desocupada abierta o desocupados activos.
- **Población Ocupada (PO):** Personas de 15 y más años de edad que en la semana de referencia realizaron alguna actividad económica durante al menos una hora. Incluye a los ocupados que tenían trabajo, pero no lo desempeñaron temporalmente por alguna razón, sin que por ello perdieran el vínculo laboral con este; así como a quienes ayudaron en alguna actividad económica sin recibir un sueldo o salario.
- **Polígono de STIR:** Zona especial establecida para que un Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en sus diferentes modalidades, opere en ella. Los polígonos de STIR pueden ser obligatorios, opcionales o restringidos.
- **Polígono obligatorio:** Zona del territorio municipal donde las personas físicas y morales, que deseen ofrecer el servicio de STIR, deben operar como condición forzosa para recibir el permiso de operación. En los polígonos obligatorios se deberá poder iniciar y terminar los viajes.
- **Polígono opcional:** Zona del territorio municipal donde las personas físicas y morales, pueden operar. Por tanto, se podrán iniciar y terminar viajes.
- **Polígono restringido:** Zona del territorio municipal donde se puede cerrar un viaje, pero no se puede iniciar.
- **Prueba piloto:** Tiempo de operación determinado, en el que la Dirección permite a algunos operadores ofrecer el servicio de Sistema de Transporte Individual en sus diferentes modalidades, en algunos polígonos sin costo, con la finalidad de generar información sobre la operación de los sistemas, su entrelazamiento con el resto de la movilidad de la ciudad, etc.
- **SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- **Sistema de Transporte Individual en Red (STIR):** Sistema de movilidad público o privado, a través de renta vehículos, diseñados para que las y los conductores viajen de pie o sentado, sin carrocería, con o sin anclaje, vinculados o no a una aplicación móvil, de propulsión humana y/o con motor de cualquier tipo. De manera enunciativa, pero no limitativa se deben tomar como tales los siguientes vehículos: patines del diablo, bicicleta, scooter y segways.
- **Vía de acceso controlado:** Son vialidades para el tránsito directo en las cuales se tienen accesos limitados, definidos desde que se diseña la vía. La función de las vialidades de acceso controlado es la de facilitar la movilidad de altos volúmenes de tránsito entre los centros urbanos a velocidades de entre 50km/h y 80 km/h.

Capítulo 2. Introducción

El presente Manual Técnico de Operación, se expide en cumplimiento al punto segundo, de acuerdo de la iniciativa con turno a comisiones aprobada en sesión de fecha 06 de septiembre de 2019, identificada con el número 183/19, en concordancia a lo dispuesto en el artículo 168 fracciones; 139 fracciones del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Guadalajara y III del Reglamento para la Gestión Integral del Municipio de Guadalajara, mismo, que tiene por objeto regular la operación de la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diversas modalidades.

A tal efecto, las normas técnicas, especificaciones e indicaciones relativas al funcionamiento y operación de Sistema de Transporte, serán vinculantes para los participantes, personas físicas y morales oficiales, que con motivo de su actividad se incluya al cumplimiento del presente cuerpo normativo.

En consecuencia, el presente instrumento jurídico, permite que el Ayuntamiento busque dar claridad y certidumbre a las reglas de operación y condiciones a las que deben sujetarse los participantes y demás personal vinculado al irrestricto cumplimiento de las normas de operación que integran este Manual.

Lo anterior, a fin de brindar nuevos modos de desplazamiento y a fin de garantizar el correcto uso de las vialidades del municipio, para respetar el derecho a la movilidad de la ciudadanía en aras de transitar a un modelo de movilidad sustentable.

I. Objetivos específicos de este Manual se circunscriben a:

1. Establecer los lineamientos técnicos de operación para la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
2. Establecer los términos y condiciones para otorgar y negar un permiso, su renovación y revocación.
3. Regula los tiempos de habilitación y la modalidad del Sistema de Transporte Individual en Red.
4. Determinar trámites y requisitos que deberán exigirse a los participantes que provean el Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en cualquiera de sus modalidades.

II. Bases Generales

Este Manual para efectos prácticos se divide en tres partes.

La primera, establece las especificaciones técnicas que deberán cumplir los *participantes* del servicio durante la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades y demás condiciones para operación del servicio.

En la segunda, se explica a detalle el procedimiento para obtener el permiso de operación durante la prueba piloto, los requisitos y tiempos de cada parte del proceso, así como el procedimiento para su revocación del permiso o habilitación respectiva.

Y por último contiene un apartado de anexos donde se encuentran los formatos que los solicitantes deben entregar debidamente completados para iniciar el trámite de obtención del permiso de operación.

III. De las facultades de la dirección de movilidad y transporte del municipio de Guadalajara

Derivado de las atribuciones otorgadas a la Dirección de Movilidad y Transporte en el artículo 139, fracciones I, XV y XVIII del Reglamento de la Administración Pública Municipal de Guadalajara, es facultad de esta dependencia:

1. Supervisar la correcta operación del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
2. Dictaminar sobre la viabilidad del otorgamiento de la habilitación respectiva.
3. Emitir autorización para la operación del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
4. Apercibir, Infracionar y calificar el tipo sanción según sea el caso, al *participante* por incumplir los lineamientos para la correcta operación del sistema de transporte en sus diferentes modalidades.
5. Hacer el retiro de los dispositivos utilizados para el sistema de transporte en sus diferentes modalidades.
6. Levantar actas de hechos.
7. Iniciar, tramitar, desahogar el procedimiento de revocación de las habilitaciones otorgadas para la operación del servicio en sus diferentes modalidades.

8. Requerir al *participante* del servicio la información necesaria para verificar el correcto cumplimiento de la operación del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
9. Delegar mediante acuerdo u oficio las facultades a que refiere el presente ordenamiento al personal de la Dirección.

IV. De las obligaciones de los participantes del Sistema de Transporte Individual en Red

Son obligaciones de los *participantes* del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades las siguientes:

1. Cumplir con los requisitos de este manual.
2. Sujetarse a las condiciones impuestas en la convocatoria que oferte la participación para la operación de la prueba piloto para el Sistema de Transporte Individual en Red.
3. Observar lo dispuesto en los criterios emitidos por el Instituto Metropolitano de Planeación y demás leyes y reglamentos aplicables.

V. De los actos y procedimientos administrativos aplicables

Los actos y procedimientos que deriven de este ordenamiento, se sujetarán a lo dispuesto en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco.

En caso de ausencia de una institución jurídico procedimental a seguir, será aplicable lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles del Estado de Jalisco.

Capítulo 3. Aspectos técnicos

I. Sobre los polígonos de operación

Artículo 1.- *Los participantes deberán tener un domicilio dentro del territorio municipal donde las usuarias y los usuarios puedan contratar el servicio y recibir asistencia. En el mismo domicilio el participante deberá poder recibir las bicicletas y/o patín eléctrico que la autoridad municipal se vea forzada a recoger de la vía pública. Adicionalmente, el participante deberá ofrecer servicio de atención telefónica en el mismo horario que esté en servicio su sistema.*

Artículo 2.- *La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, define los polígonos de operación.*

El polígono para la prueba piloto del Sistema de Transporte Individual en Red (STIR), tiene como objetivo dar servicio principalmente a zonas clave de la ciudad, se consideraron los siguientes puntos:

- 1. Infraestructura ciclista existente*
- 2. Conexión con MiBici Pública*
- 3. Conexión con el Transporte Público Masivo*
- 4. Conexión con los centros universitarios de la UDG (CUCSH y CUCEI)*
- 5. Centro Histórico (zona de equipamientos, atractivo turístico y comercial)*
- 6. Corredores culturales y comerciales (Av. Chapultepec y Corredor Alcalde)*
- 7. Zonas económicas activas (Providencia y Chapalita)*
- 8. Conexión con los Municipios de Zapopan y Tlaquepaque*
- 9. Conexión con la zona oriente hacia el centro de la ciudad.*
- 10. Facilita los desplazamientos entre los tres Municipios.*

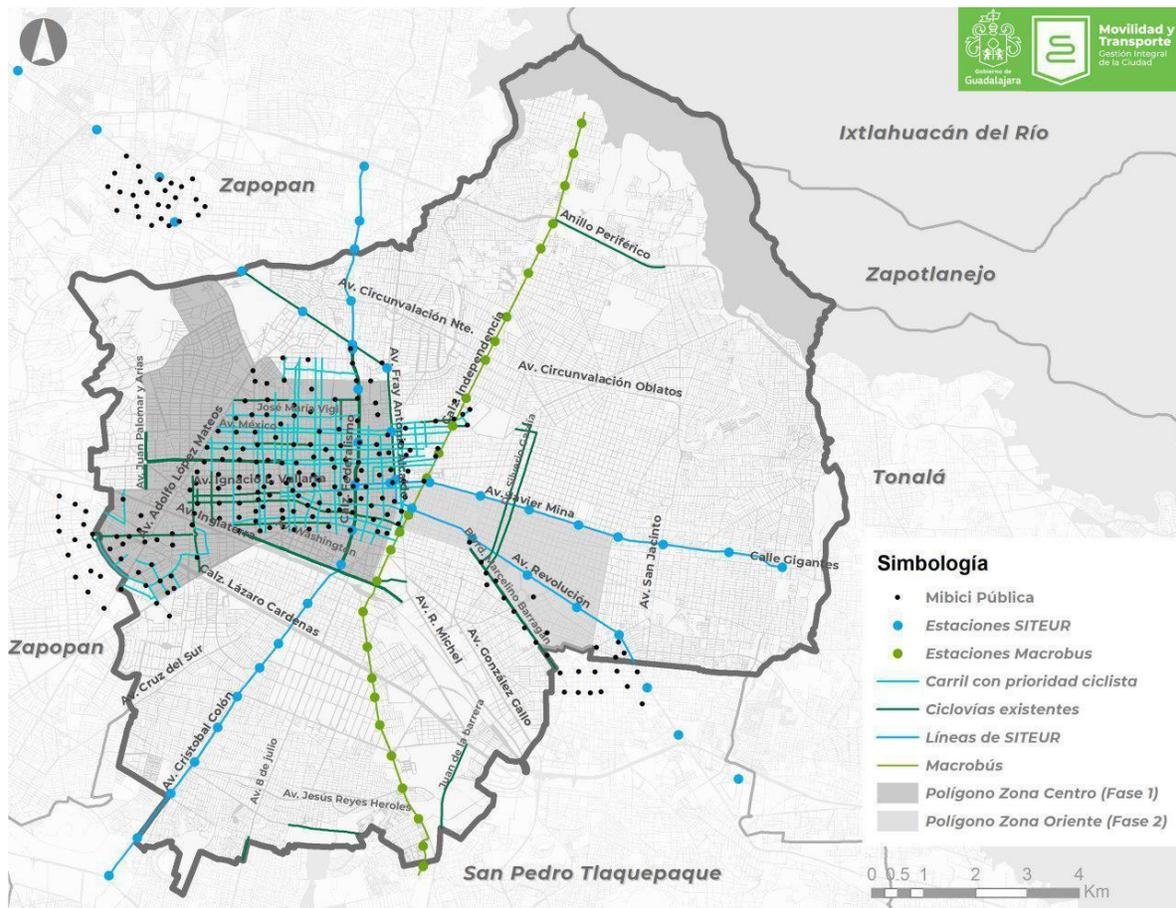
Artículo 3.- *Los polígonos de operación se calificarán en a) obligatorios, b) opcionales y c) restringidos.*

Artículo 4.- *Todo el territorio municipal se establece como polígono opcional, excepto en caso de que la Dirección establezca polígonos restringidos u obligatorios. Durante la operación de la prueba piloto los polígonos*

establecidos por la misma serán obligatorios y el resto del territorio municipal se definirá como polígono restringido.

Artículo 5.- La operación de la prueba piloto, se llevarán a cabo en el polígono obligatorio Zona Centro (Fase 1), el polígono Zona Oriente (Fase 2) queda como opcional, en el caso que el Municipio de Tlaquepaque se incorpore a la operación. El resto del Municipio por ende es un polígono restringido.

Mapa 1. Polígono de cobertura de STIR



Artículo 6.- La Dirección se arroga el derecho de establecer polígonos obligatorios, restringidos u opcionales en cualquier momento.

II. Sobre el tamaño de la flota

Artículo 7.- La Dirección, definirá el número total de dispositivos de transporte individual en red, en sus diferentes modalidades, separado por tipo de dispositivo, sumando las de todos los participantes, se calculará mediante las siguientes fórmulas:

$$\frac{PEA + PO}{2} \times 0.01 = \text{número de bicicletas}$$

$$\frac{PEA + PO}{2} \times 0.01 = \text{número de dispositivos de STIR}$$

Donde PEA es la Población Económicamente Activa y PO es la Población Ocupada, datos que se obtienen del último Censo de Población y Vivienda de INEGI.

Artículo 8.- Aplicando la fórmula del artículo 7 del presente manual, el número total de bicicletas de uso compartido circulando en el Municipio, excluyendo las bicicletas pertenecientes a sistemas públicos, será de 6,733. Este número se actualizará cuando se publiquen los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2020.

Artículo 9.- Aplicando la fórmula del artículo 7 del presente manual, el número total de patines eléctricos en red circulando en el Municipio, será de 6,733. Este número se actualizará cuando se publiquen los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2020.

Artículo 10.- Durante la prueba piloto, de acuerdo con el polígono de operación, el número de dispositivos iniciará con 1000 unidades por modalidad, que podrían ir aumentando de manera gradual hasta 1700 unidades por modalidad, que corresponde al 25% del territorio.

Artículo 11.- El número dispositivos de transporte individual en red, se dividirán a partes iguales entre los participantes concurrentes.

Artículo 12.- En uso o repartición del sobrante será definido por la Dirección, bajo las siguientes condicionantes:

1. En partes iguales entre los participantes.

2. Si un participante desea no cubrir la totalidad de los dispositivos de transporte individual en red que le corresponden, se repartirá a partes iguales entre los demás participantes.
3. Según los resultados de las evaluaciones se podrán distribuir entre los 2 participantes con evaluación sobresaliente. Se procederá del mismo modo con todos los dispositivos de transporte individual en red, de los participantes que suspendan operaciones en el Municipio por la razón que sea.

Artículo 13.- La prueba piloto tendrá una duración mínima de 3 meses y máximo de 6 meses, de los cuales será obligatorio la participación de los participantes en tres de ellos consecutivos, con el fin de evaluar su operación.

III. Sobre la infraestructura

Artículo 14.- Todos los participantes están obligados a adecuar espacios de estacionamiento previamente definidos por la Dirección, mismos que tendrán que garantizar lo estipulado en el artículo 15 del presente manual.

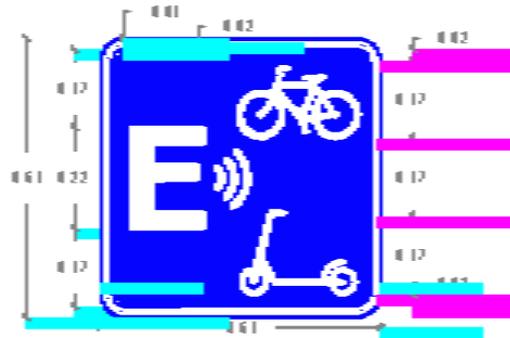
Los espacios de estacionamiento serán designados por la Dirección observando los lineamientos marcados en el art. 274 del Reglamento de Gestión Integral de la Ciudad de Guadalajara.

Artículo 15.- Los participantes que ofrezcan bicicletas sin anclaje deberán contratar al menos con 0.45 metros lineales de espacios de estacionamiento exclusivo, previamente autorizados por la Dirección en vía pública; por cada bicicleta que operen. Los participantes que ofrezcan dispositivos tipo patín deberán contar 0.30 metros lineales de espacios de estacionamiento en vía pública por cada dispositivo.

Artículo 16.- Los participantes que ofrezcan bicicletas que requieran anclaje deberán contratar todos los metros de espacios de estacionamiento que sean necesarios para que sus puertos funcionen adecuadamente.

Artículo 17.- Es obligación de los participantes balizar, señalizar y colocar bolardos a los espacios de estacionamiento de acuerdo con las siguientes indicaciones y esquemas:

Imagen 1. Señalamiento vertical para los espacios de estacionamiento STIR

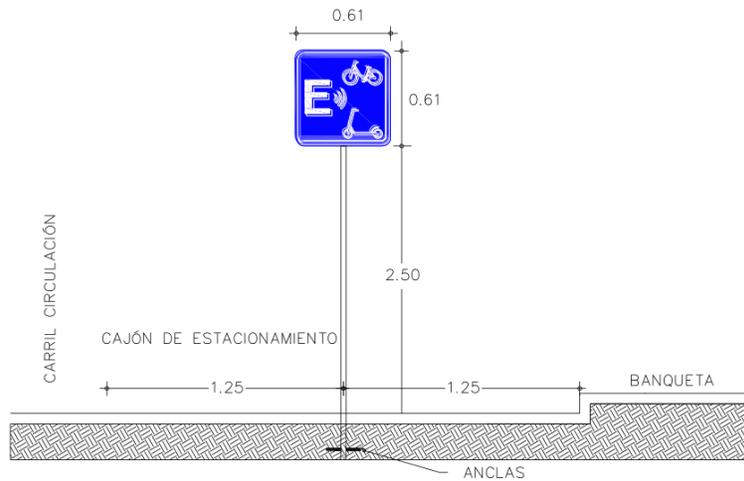


Señal vertical con una placa de tipo informativa de 0.61 x 0.61 metros, con fondo de vinil reflejante blanco del alta o muy alta intensidad y vinil azul translúcido y poste metálico galvanizado de 2" x 2" calibre 14, anclado con mortero cemento:arena 1:4.

Acotación es en metros.
Dibujos fuera de escala.

Imagen 2. Lámina de señalamiento

UBICACIÓN DE SEÑAL



El señalamiento vertical será fabricado en lámina de fierro galvanizada, calibre 16, de primera calidad, con ceja perimetral de espesor 2.54 cm, con orejas en lámina de fierro galvanizada calibre 14.

IV. Película reflejante

Los tableros deberán ser fabricados con película de “muy alta intensidad”, la cual deberá ser a base de microprismas de policarbonato, libre de metales, con patrón de celdas romboidal y rayado a base de líneas de 1 cm de ancho en sentido horizontal. Deberá de cumplir con las características indicadas para películas retrorreflejantes indicados en la Norma SCT NOM-034-SCT2-2011 para películas tipo A.

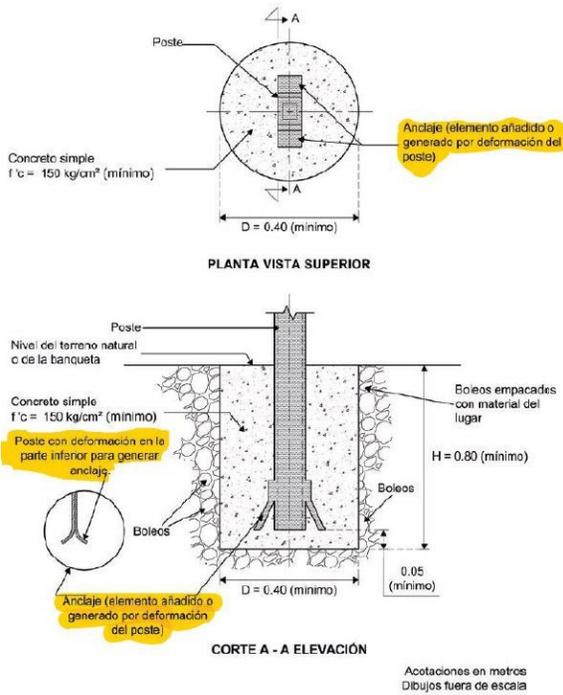
Informativo y servicios		Fondo blanco reflejante de alta o muy alta intensidad con película azul translúcida sobre el fondo.
-------------------------	---	---

Para la colocación, se utilizarán postes de perfil cuadrado, PTR de 2" x 2", calibre 14, galvanizado por inmersión en caliente, con una longitud mínima de 4 metros, de la manera que ya instalada cumpla con lo que se especifica en el manual de la SCT.

V. Anclaje PTR

Deberá contar con dos varillas transversales de al menos 20 cm de longitud en la parte inferior del poste como elemento de anclaje: empotrado 40 cm en concreto de 200 kg/cm² en un cajón de 30 x 30 x 50 centímetros. En la siguiente ilustración se presentan ejemplos de los anclajes requeridos para los trabajos de instalación.

Imagen 3. Cimentación tipo para los postes de las señales verticales



VI. Pictogramas

Estacionamiento: La indicación de estacionamiento es una “E” mayúscula con las dimensiones especificadas en la ilustración correspondiente, en color blanco con las especificaciones del apartado de pintura. Si la zona de estacionamiento es muy grande, se colocará un pictograma de estacionamiento cada 7 m2.

Bicicleta y patín: Símbolos que indican el tipo de vehículos que deberá ocupar el espacio de estacionamiento con las formas y dimensiones que se muestran en cada figura correspondiente. Si la zona de estacionamiento es muy grande, se colocará un pictograma de bicicleta y uno de patín cada 7 metros, de acuerdo con la ilustración correspondiente.

Imagen 4. Esquema general de ubicación del espacio de estacionamiento

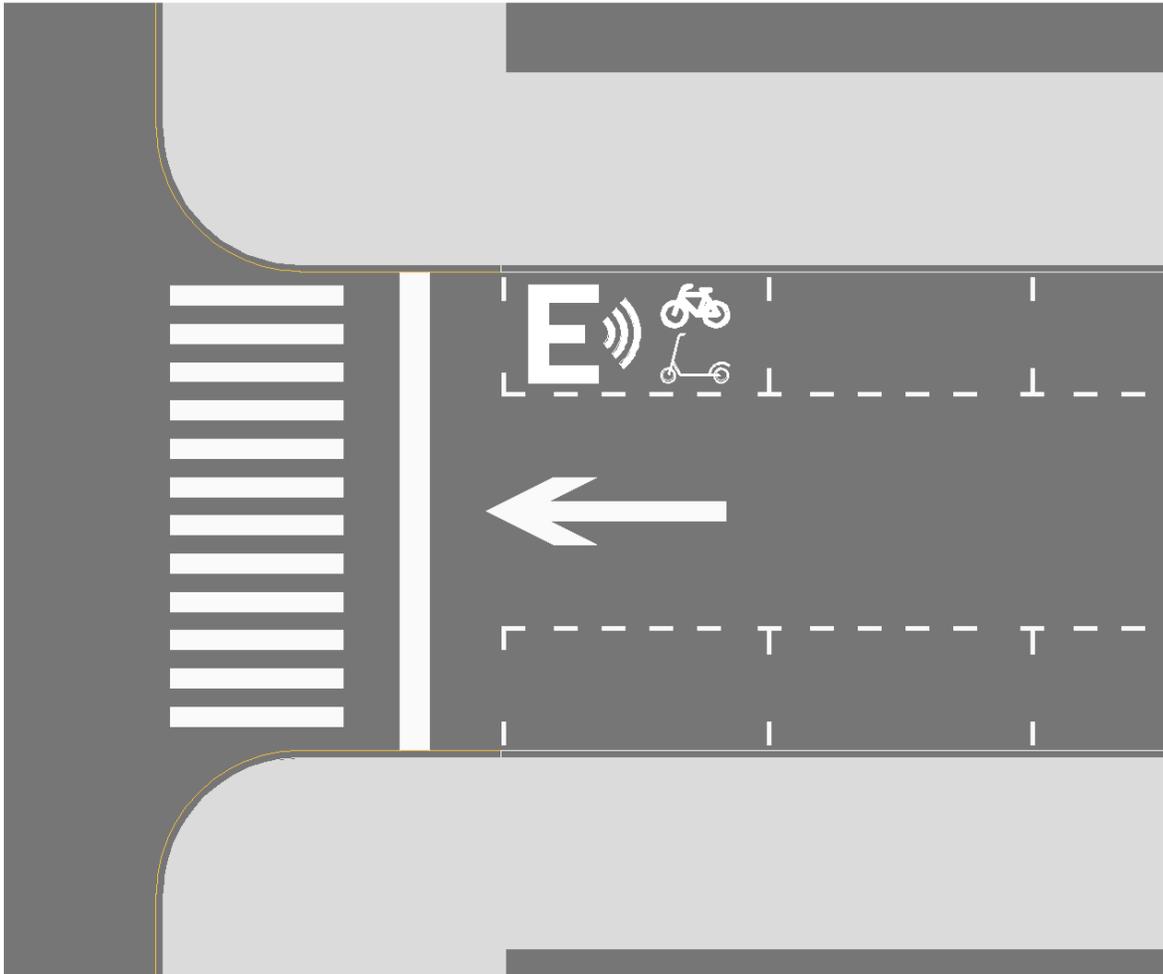


Imagen 5. Medidas generales del espacio de estacionamiento

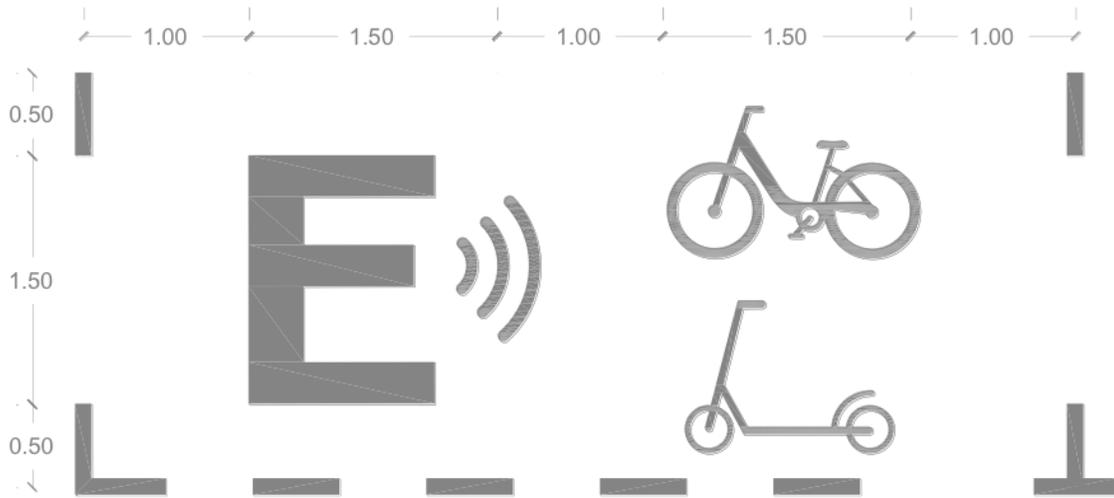


Imagen 6. Detalle de la bicicleta

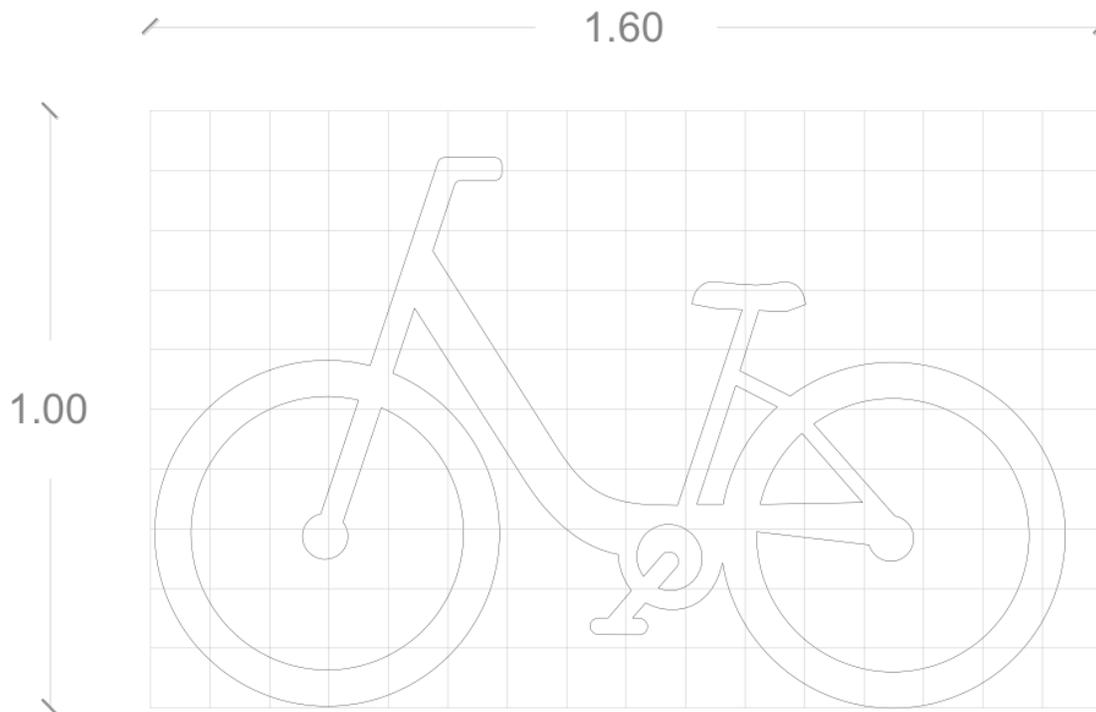


Imagen 7. Detalle del patín

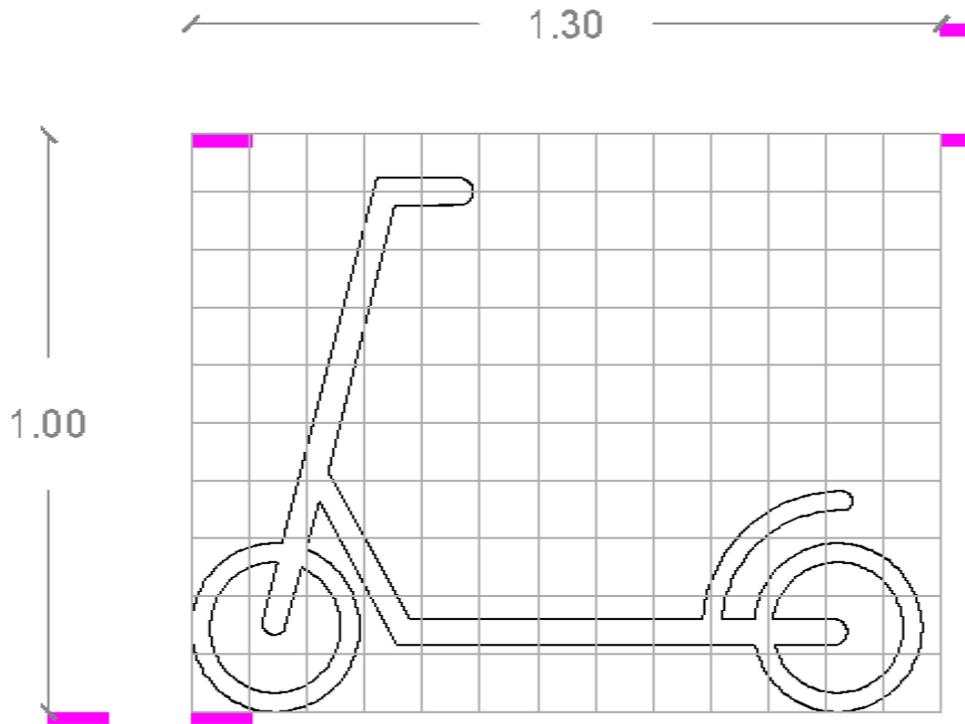
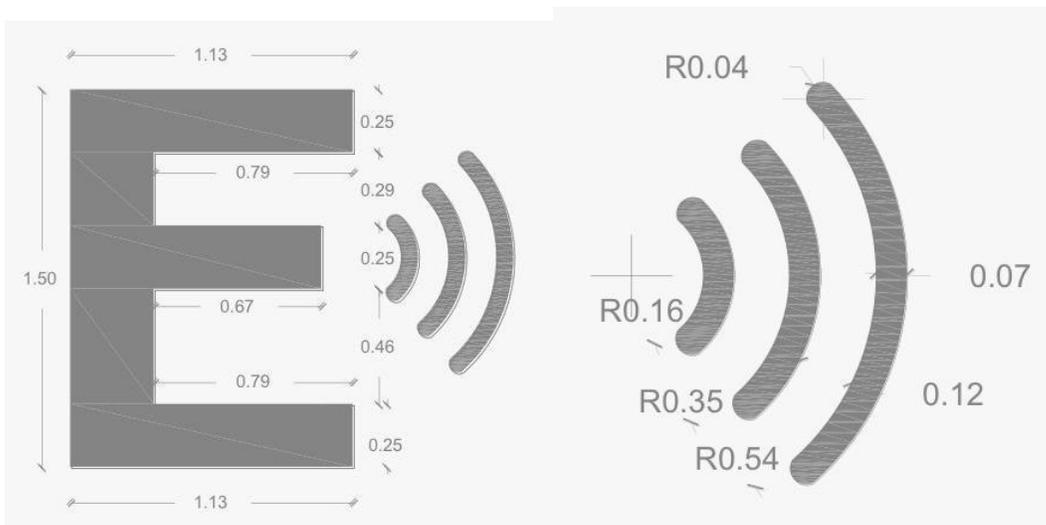


Imagen 8. Detalle de la “E” con ondas



Todas las acotaciones en metros. Dibujos fuera de escala.

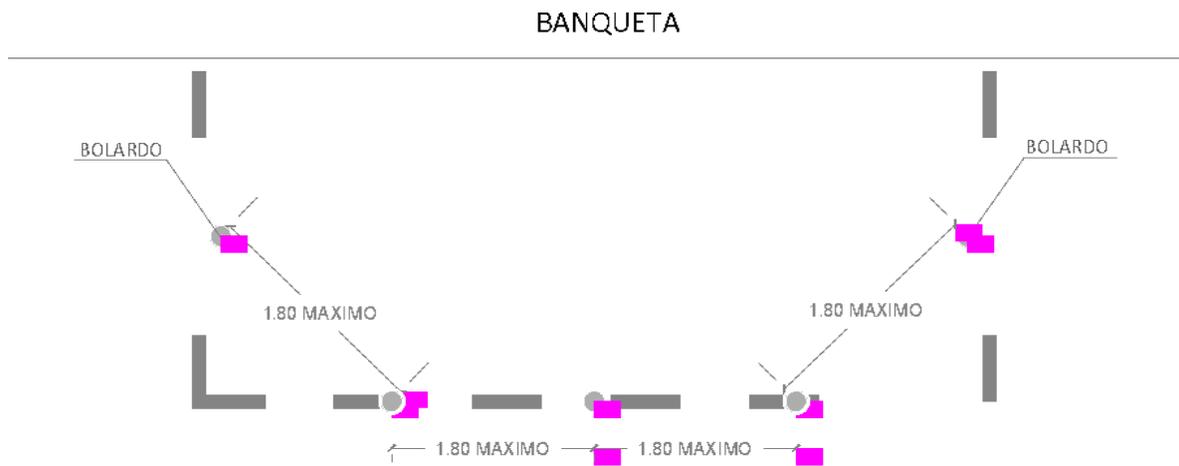
VII. Detalle de bolardos:

Durante la prueba piloto, los *participantes* tendrán que instalar bolardos abatibles en los cajones exclusivos. El balizamiento deberá hacerse con pintura base agua. En caso que se deba borrar un espacio de estacionamiento, el *participantes* deberá hacerlo usando agua a presión (karcher) o algún otro método que garantice la eliminación de la pintura.

Se colocará 1 bolardo en cada una de las laterales más angostas del estacionamiento, y sobre lindero con el arroyo vial 1 bolardo a cada 1.80 metros de radio uno de otro como máximo. La imagen 9 esquematiza la ubicación de los bolardos en los espacios de estacionamiento.

Detalle de ubicación de bolardos en cajón exclusivo STIR

Imagen 9. Detalle de ubicación de bolardos en cajón exclusivo STIR

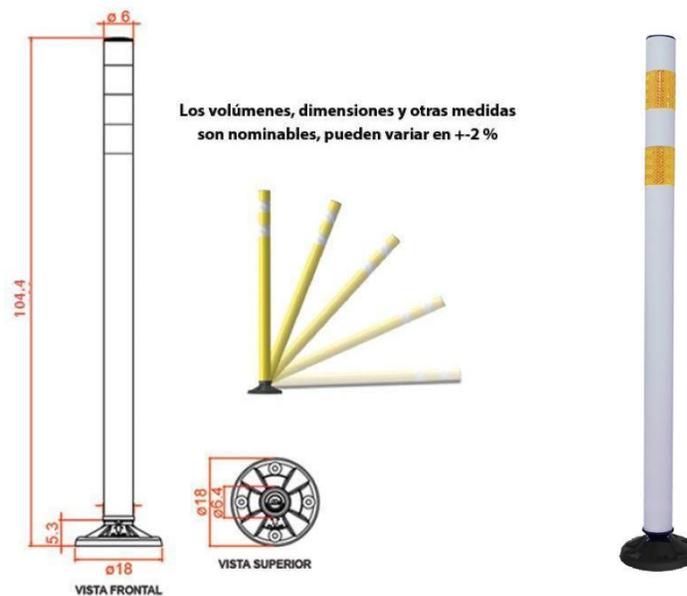


Acotaciones en metros. Dibujo fuera de escala.

El bolardo abatible tendrá que cumplir con las características:

- Altura: 104.4 cm
- Diámetro Superior: 6 cm
- Diámetro Base: 18 cm
- Color propuesto para prueba piloto: blanco.
- 2 anillos de reflejante prismático ayudando a la visibilidad durante la noche.
- Un anclaje seguro al piso mediante 4 tornillos, 4 rondanas planas de 3/8" y 4 taquetes extra large, dándole mayor seguridad (no incluidos).

Imagen 10. Detalle de bolardo abatible



Nota: la imagen muestra un modelo genérico de bolardo, no el específico requerido.

Artículo 18.- Los bolardos y señales de los cajones de estacionamiento exclusivos, una vez instalados, pasarán a ser propiedad del Municipio. Para tal efecto, los participantes deberán entregar una carta de cesión.

Artículo 19.- El participante será responsable de cubrir los costos derivados de la instalación, remoción o traslado de la infraestructura necesaria para los espacios de estacionamiento exclusivo, y en ningún caso el Municipio será corresponsable de esos gastos.

Artículo 20.- Todos los participantes que ofrezcan un Sistema de Transporte Individual en Red (STIR), y todos los usuarios de todas los participantes podrán usar todos los espacios de estacionamiento, independientemente de qué participante haya instalado los elementos fijos y aplicado el balizamiento.

Artículo 21.- Queda prohibido que el participante instale publicidad de su empresa o de cualquier tipo en los espacios de estacionamiento autorizados por la Dirección.

Artículo 22.- La dirección determinará los espacios de estacionamiento exclusivos de uso común destinados para la operación de la prueba piloto de STIR, de conformidad a las facultades establecidas en el artículo 139 fracciones XXXVII y XXXVIII, del Reglamento de la Administración Pública Municipal de Guadalajara, así como el artículo 33 del Reglamento de Estacionamientos en el Municipio de Guadalajara, los cuales serán designados para que los participantes seleccionados procedan a adecuarlos atendiendo a los lineamientos señalados en el presente Manual de Operación.

Artículo 23.- La Dirección , se encargará de socializar con los vecinos la ubicación de cada espacio de estacionamiento, previo a su instalación y tomar en consideración las zonas donde se implementarán los STIR, para ajustar de modo fino la ubicación, bajo la estrategia que determine la Dirección.

1. La Dirección autoriza y define el sembrado de los espacios de estacionamiento.
2. Los participantes se encargarán de adecuar los espacios de estacionamiento en el polígono de actuación, referenciado a su paquete previamente seleccionado.
3. Autorización y supervisión de la estrategia de socialización por parte de la Dirección.

Artículo 24.- Los participantes deberán ofrecer cursos de capacitación para los usuarios del nuevo sistema de transporte, en dos modalidades: a) Cursos presenciales con bloques teóricos y prácticos, y b) Cursos en línea, de fácil consulta en sus plataformas. Ambos cursos deberán estar diseñados y estructurados por contenidos dictados por la Dirección y su difusión deberá de abarcar el polígono de operación.

Los participantes deberán de entregar en ambas modalidades, un refuerzo de contenido del curso por medio de un folleto impreso o bien de manera electrónica.

VIII. Sobre los espacios de estacionamiento

Artículo 25.- *Está permitido el estacionamiento de los dispositivos STIR en:*

- 1. Los espacios de estacionamiento exclusivo designado por la Dirección, debidamente señalado.*
- 2. En todos los cajones de estacionamiento de autos que no sean exclusivos.*
- 3. En establecimientos, edificios o terrenos de propiedad privada, previa autorización/acuerdo por parte del propietario.*
- 4. En espacios públicos y plazas públicas, previa autorización/acuerdo por parte de la Dirección.*

Artículo 26.- *Está prohibido estacionar dispositivos del STIR en:*

- 1. Banquetas y espacios peatonales, incluyendo franjas de servicio y espacios residuales.*
- 2. Obstruyendo cualquier paso o acceso peatonal.*
- 3. Obstruyendo accesos vehiculares.*
- 4. Lugares de estacionamiento en la vía pública regulados por estacionómetros o plataforma de cobro.*
- 5. En lugares exclusivos dedicados a finalidades diferentes de estacionar dispositivos del STIR, como lugares para personas con discapacidad, bomberos, bahías de carga y descarga o de ascenso y descenso, etc.*
- 6. Carriles de circulación vehicular.*
- 7. Salidas de emergencia e hidrantes.*
- 8. Zonas de concentración; o delimitadas por protocolos de protección civil.*
- 9. Acceso a estaciones de transporte público masivo y semi-masivo, y paradas de Transporte Público colectivo.*
- 10. Rampas peatonales.*
- 11. Esquinas.*
- 12. Estaciones de MIBICI.*
- 13. Ciclopuertos.*

14. En obstrucción de intersecciones, mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito.
15. Cajones para motocicleta.
16. Áreas de Valor Ambiental y Cultural.
17. Áreas naturales.
18. Zonas Federales.

Artículo 27.- Los participantes fomentarán que los usuarios terminen los viajes dentro de los espacios de estacionamiento exclusivos, ofreciendo incentivos para ello a través de la app.

Artículo 28.- Una vez que el participante haya sido notificado que fue seleccionado para participar en la prueba piloto, se presentará a la Dirección, donde se realizará con todos los participantes seleccionados, un sorteo para distribuir de manera equitativa los espacios de estacionamiento, destinados al Sistema de Transporte Individual en red.

Artículo 29.- La Dirección realizará paquetes de estacionamiento previamente conformados con la totalidad de espacios dentro del polígono de operación y seleccionará de manera equitativa los espacios para distribuirlos en los sobres que los participantes seleccionarán mediante un sorteo.

Artículo 30.- El participante procederá a realizar adecuaciones a la ubicación de los espacios de estacionamiento, tomando en cuenta las observaciones y comentarios de la Dirección.

Artículo 31.- Con la socialización realizada, el participante balizará, colocará señalamiento vertical y bolardos en los espacios de estacionamiento, una vez realizadas las acciones, entregará evidencia de que lo actuado a la Dirección.

IX. Sobre las condiciones de circulación

Artículo 32.- La circulación de los dispositivos se realizará únicamente en el sentido del tránsito.

Artículo 33.- *Queda prohibida la circulación sobre carriles centrales de vialidades de acceso controlado.*

Artículo 34.- *Queda prohibida la circulación sobre vialidades principales y locales previamente determinadas por la Dirección, en base a la función de la vía.*

Artículo 35.- *Queda estrictamente prohibido circular sobre banquetas y toda zona peatonal.*

Artículo 36.- *El horario de operación de los dispositivos queda establecido de la siguiente manera: Inicio de operación – a las 6:00 horas y término de operación – a las 00:00 horas. Este horario podrá ser modificado por la Dirección en caso de ser requerido. Se recomienda que los dispositivos sean retirados del espacio público, mientras no se encuentren en horario de operación.*

X. Sobre los dispositivos

Artículo 37.- *Todos y cada uno de los dispositivos deberán tener una clave de identificación única. La Dirección entregará a cada participante la lista de claves en concordancia con la cantidad de dispositivos que se hayan aprobado al participante correspondiente.*

Artículo 38.- *Todos los dispositivos deberán tener una imagen indicando el modo correcto de estacionarlo y el número de atención al cliente del participante.*

Artículo 39.- *La velocidad máxima de los dispositivos tipo patín será de 20 km/h.*

Artículo 40.- *La velocidad máxima de los dispositivos tipo bicicleta asistida eléctricamente será de 25 km/h.*

Artículo 41.- *Todos los dispositivos tipo patín deberán tener luces delantera y trasera y éstas deberán estar encendidas todo el tiempo que el dispositivo esté en movimiento y permanecer encendidas 90 segundos como mínimo después de hacer alto.*

XI. Sobre la base de datos de dispositivos

Artículo 42.- El participante está obligado a entregar la base de datos de dispositivos antes de comenzar a operar o, antes de comenzar las pruebas piloto.

Artículo 43.- La base de datos de dispositivos deberá estar disponible un archivo formato **.json** cuyos datos serán la clave de identificación municipal única, el número de serie, y el código QR. Cada renglón indicará esos datos de cada dispositivo autorizado.

Artículo 44.- Es obligación del participante mantener actualizada al día la base de datos de dispositivos que se encuentran en operación.

Artículo 45.- Cada vez que exista una modificación a la correspondencia entre número de serie, código QR y clave de identificación municipal debido a robo, agotamiento de la vida útil, o cualquier otra razón, el participante deberá enviar por correo electrónico al enlace de la Dirección, la base de datos de dispositivos actualizada.

XII. Sobre la clave de identificación municipal de los dispositivos

Artículo 46.- La clave de identificación municipal se deberá colocar en un lugar visible y ser legible, aunque el tipo y tamaño de letra es a elección del participante.

Artículo 47.- Es obligación del participante incluir en cada dispositivo que se encuentre en circulación, un sistema de alerta para evitar que los usuarios circulen fuera del polígono autorizado, y a su vez que no permita finalizar el viaje fuera del mismo.

XIII. Sobre la app

Artículo 48.- La información que muestre la app que el participante utiliza para indicar las ubicaciones de los dispositivos a sus usuarios será

considerada información oficial por la Dirección y será usada para supervisar algunos aspectos de la operación.

Artículo 49.- *La app deberá mostrar la ubicación de todos y cada uno de los dispositivos del participante cuando esté en el nivel máximo de acercamiento.*

Artículo 50.- *El retraso máximo aceptado de la app será de 2 minutos.*

XIV. Sobre los dispositivos fantasma

Artículo 51.- *La Dirección considerará dispositivo fantasma los que se encuentren en los siguientes casos:*

- 1. Que no se encuentren representados expresamente en la app, en el nivel máximo de acercamiento, después de dejar pasar 2 minutos entre dos revisiones de la app y que tenga más 25% de carga en su batería. Si el dispositivo no cuenta con un método para verificar su carga in situ, forzosamente deberá aparecer en las app y estar disponible para servicio, independientemente de su nivel de carga.*
- 2. Que el código QR no corresponda con el número de identificación municipal especificado en la base de datos de dispositivos más actualizada, incluso en el caso de que corresponda a otro número de identificación autorizado.*
- 3. Que el código QR no corresponda con el número de serie del dispositivo reportado en la última actualización de la base de datos de dispositivos entregada por el participante a la Dirección.*
- 4. Que se detecte que en la vía pública dos o más dispositivos que comparten el número de serie, de identificación municipal o código QR.*
- 5. Que se detecte que en la vía pública hay menos patines que los que la app o la página de internet dice que debe haber.*

Artículo 52.- *Cuando la Dirección detecte un dispositivo fantasma, deberá ser retirado de la vía pública y se levantará un acta de hechos la cual tendrá como consecuencia un acta de apercibimiento al participante.*

Artículo 53.- Después de elaborar el acta de hechos y el acta de apercibimiento, la Dirección notificará al participante de estas acciones, los dispositivos quedarán en resguardo de la misma durante 5 días hábiles y no podrán ser utilizados para la prueba piloto.

1. De no ser reclamado dicho dispositivo la Dirección procederá a entregar el dispositivo al depósito correspondiente.

2. Si el dispositivo fuera reclamado por el participante, éste deberá comprobar la propiedad del mismo para recuperarlo ante la autoridad que realizó el retiro.

XV. Sobre la prohibición de la publicidad en los dispositivos

Artículo 54.- Queda prohibido permitir y utilizar el parque móvil de transporte y la plataforma digital y/o artefactos inherentes al uso del transporte, para promover con fines lucrativos o de cualquier naturaleza, cualquier tipo de publicidad para sí, para empresa ajena y/o persona física.

XVI. Sobre el mantenimiento de los dispositivos

Artículo 55.- Los participantes deberán mantener en todo momento en buen estado los dispositivos en servicio. Para esto deberán contar con un programa de mantenimiento preventivo y correctivo.

XVII. Sobre los sistemas de pago

Artículo 56.- Se sugiere a los participantes que establezcan un método de pago que permita a los usuarios acceder al servicio aun en caso de que no cuenten con datos móviles en su teléfono celular o que no cuenten con tarjeta bancaria de crédito o débito.

XVIII. Sobre los datos abiertos

Artículo 57.- Los participantes están obligados a trabajar con una política de datos abiertos. Con este fin, deberán poner en línea una página de internet con la ubicación en tiempo real de total de dispositivos que no estén realizando un viaje y que estén disponibles para ser utilizados. La página deberá ofrecer también el gran total de dispositivos operando en el Área Metropolitana de Guadalajara, el número de viajes realizado en el día, la semana, el mes, el año y el gran total de viajes acumulados, el número de usuarios inscritos, etc.

Artículo 58.- La información ofrecida por el participante en su página de internet será considerada oficial por la Dirección y ésta deberá corresponderse con la presentada en la app de los usuarios asumiendo como máximo dos minutos de retardo en la actualización de la página y de la app.

Artículo 59.- El participante deberá también poner en su página de internet disponible para descarga gratuita archivos con los datos de los viajes que inicien o finalicen dentro del Área Metropolitana de Guadalajara.

Artículo 60.- El contenido de la información descargable será el siguiente:

Origen: Dónde comienza el viaje con precisión de 10 metros.

Seguimiento de viaje: Mientras el viaje esté abierto, el trayecto completo con precisión de 10 metros.

Destino: Dónde termina el viaje con precisión de 10 metros.

Tiempo de inicio del viaje: día, mes, año hora y minuto del inicio del viaje.

Tiempo de término de viaje: día, mes, año, hora y minuto de finalización del viaje.

Adicionalmente se integrarán los siguientes códigos:

Id de viaje: identificación de cada viaje con un código numérico.

Id vehículo: número único proporcionado por la Dirección al participante.

Sexo del usuario: m, f, nb (masculino, femenino, no binario).

Edad del usuario: número entero que indica años

Artículo 61.- La información descargable de la página se deberá estar disponible en formato **.json** y ser consultado vía **API REST** o cualquier otro tipo de formato que así se requiera.

ID_VIAJE	ID_DISPOSITIVO	SEXO_USUARIO	EDAD_USUARIO	TIEMPO_INICIO	LATITUD_1	LONGITUD_1	LATITUD_2	LONGITUD_2	...	TIEMPO_FIN	LATITUD_n	LONGITUD_n
1111111111	11111	M, F, NB	11111	201912312355	LATITUD	LONGITUD	LATITUD	LONGITUD	...	202001010107	LATITUD	LONGITUD

Donde cada una de las variables será del siguiente tipo de ArcMap:

ID_VIAJE: doble

ID_DISPOSITIVO: entero largo

SEXO_USUARIO: texto (2 caracteres)

EDAD_USUARIO: entero corto
TIEMPO_INICIO: fecha (mm/dd/aaaa hh:mm)
LATITUD_1: doble (metros)
LONGITUD_1: doble (metros)
LATITUD_2: doble (metros)
LONGITUD_2: doble (metros...
TIEMPO_FIN: fecha (mm/dd/aaaa hh:mm)
LATITUD_N: doble (metros)
LONGITUD_N: doble (metros)

Artículo 62. *El uso de los datos abiertos será conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios.*

Artículo 63. *El participante en ningún caso deberá revelar más datos sobre los usuarios que los mencionados en los artículos precedentes (edad y sexo).*

Artículo 64. *Es obligación de los participantes aplicar anualmente una encuesta percepción de servicio a los usuarios. La base mínima de preguntas de la encuesta será entregada por la Dirección.*

Artículo 65. *Es obligación de los participantes entregar mensualmente un informe sobre las sanciones aplicadas a los usuarios, el número de usuarios que el participante dio de baja por mal uso de los dispositivos o de la infraestructura, especificando el mal uso de forma concreta, los correos y mensajes con quejas invisibilizando los datos personales del emisor del mensaje o correo, a excepción del sexo y la edad.*

Capítulo 4. Metodología del permiso y la operación

I. Sobre la propuesta para participar

Artículo 66.- *El registro y presentación de propuesta para participar en la prueba piloto, se iniciará presentando un expediente el día natural número 30 después de publicada la convocatoria en la Oficialía de Partes de la Sindicatura del Ayuntamiento de Guadalajara, con dirección en la Av. Hidalgo 400 Zona Centro, C.P. 44100 en Guadalajara, Jalisco, México; con toda la información solicitada.*

Artículo 67.- *La Dirección en suplentoría del criterio 3.1 Análisis de IMEPLAN y de la Mesa Metropolitana, donde se especifica la inscripción al padrón de proveedores del municipio, integrará un Padrón de participantes del Sistema de Transporte Individual en Red, con los participantes que para la fase de prueba piloto cumplan con los requisitos previsto en el presente manual.*

Artículo 68.- *Los documentos que integrarán el expediente de solicitud son:*

- 1. Formato I. de Portada, pegada al sobre y firmado por el representante legal.*
- 2. Formato II. Carta de solicitud llenada y firmada por el apoderado legal.*
- 3. Formato III. Carta de Estratificación llenada y firmada por el apoderado legal.*
- 4. Formato IV. Carta de Acreditación Legal llenada y firmada por el apoderado legal.*
- 5. Formato V. Carta de Cesión de bolardos y señales al municipio, firmada por el apoderado legal.*
- 6. Formato VI. Carta de Aceptación de Criterios, Manuales y Reglamentos para la Prueba Piloto, firmada por el apoderado legal.*

7. *Copia certificada ante Notario Público del acta constitutiva de la sociedad, así como la última acta de asamblea celebrada que la modifique.*
8. *El aspirante deberá presentar copia simple de la identificación oficial vigente del representante y/o apoderados legales.*
9. *Propuesta de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red, deberán presentarse por escrito en original y en papelería membretada del participante. Según Art. 72 Sobre el proyecto de este Manual.*
10. *Curriculum de la empresa.*
11. *Contrato de adhesión con registro en Procuraduría Federal del Consumidor y comprobante del mismo. En caso de que este requisito por razones operativas no se pueda acreditar documentalmente a la entrega de la propuesta, el Participante deberá presentar una carta compromiso, de que cumplirá con este requisito 5 días hábiles después de ser notificado que fue seleccionado para la Prueba Piloto.*
12. *Aviso de privacidad.*
13. *El Participante deberá presentar el organigrama de su equipo de operación en la ciudad de Guadalajara, describiendo puestos de trabajo, cantidad de personal y curriculum de cada uno de los integrantes. En caso de que este requisito por razones operativas no se pueda acreditar documentalmente a la entrega de la propuesta, el Participante deberá presentar una carta compromiso, de que cumplirá con este requisito 5 días hábiles después de ser notificado que fue seleccionado para la Prueba Piloto.*
14. *El participante deberá entregar la constancia de alta patronal ante el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).*
15. *El participante deberá entregar la opinión positiva del cumplimiento de obligaciones fiscales emitida por el Servicio de Administración Tributaria, para corroborar que está al corriente en sus obligaciones fiscales, por lo que en caso de no*

comprobarlo será motivo de descalificación, dicho documento deberá tener una antigüedad no mayor a 30 treinta días.

16. *Copia de las pólizas de seguros, de conformidad con lo expresado en el artículo 93 de este Manual. En caso de que de que este requisito por razones operativas no se pueda acreditar documentalmente a la entrega de la propuesta, el Participante deberá presentar una carta compromiso, de que los cumplirá con este requisito 5 días hábiles después de ser notificado que fue seleccionado para la Prueba Piloto.*

17. *Presentar original de la identificación oficial, la que previo cotejo con la copia simple que exhiba será devuelta en el acto.*

Artículo 69.- *Se deberá integrar al expediente, las cartas solicitadas en la Bases, así como la documentación mencionada en los criterios del Imeplan, aprobados por la Junta Metropolitana de Coordinación.*

Artículo 70.- *Todas las hojas del expediente deberán tener membrete del participante y estar firmadas por su representante legal.*

II. Sobre el Proyecto

Artículo 71.- *Los participantes deberán presentar un proyecto en el que especifique lo siguiente:*

1. *La descripción de cómo su sistema contribuye a la integralidad del sistema de transporte del Área Metropolitana de Guadalajara y en particular al Municipio de Guadalajara.*
2. *Una ficha técnica del STIR que indique las características físicas de la bicicleta o patín eléctrico.*
3. *Una propuesta de cómo distribuir los dispositivos en los polígonos definidos en los artículos 4 y 5 de este Manual.*
4. *La descripción de la infraestructura que necesita instalar en el territorio municipal para que el sistema pueda operar. Por ejemplo, si el sistema requiere un anclaje especial.*
5. *La descripción de la plataforma tecnológica con la que operará el sistema. En la que se debe especificar todas las aplicaciones que*

sean involucradas, tanto las de usuarios, como las de acomodadores de dispositivos, así como las empleadas por el participante.

6. *Descripción del balanceo que realizará el participante en el día a día.*
7. *Una explicación del proceso con el cual se generará la información mediante (software y hardware) del sistema que proveerá a la Dirección para identificar el número de dispositivos operando y la ubicación de cada uno de ellos así como lo establecido en Capítulo 3. Aspectos técnicos en los apartados XIII y XVIII del presente manual.*
8. *Copia de las pólizas de los contratos que hará el participante con la o las aseguradoras que brindarán los seguros.*
9. *Copia del contrato o de los términos y condiciones que acepta el usuario.*
10. *En su caso, el participante deberá presentar estudios y documentación que muestre los resultados obtenidos en otras ciudades donde opere.*
11. *Esquema de los cobros al usuario, tipos de membresía, métodos de pago, incluyendo el pago en efectivo, incentivos y penalizaciones.*
12. *Incluir una propuesta sobre campañas de educación en tierra y digitales, para concientizar y garantizar el correcto uso del dispositivo.*
13. *Incluir en su propuesta un incentivo para el usuario al inicio de la utilización del Sistema (STIR), ya sea mediante un viaje gratuito, con una duración mínima de 10 minutos, o un mínimo de 20 minutos acumulables para sus trayectos. El participante podrá realizar una propuesta de incentivo al usuario, teniendo como base mínima los antes mencionados.*

III. Sobre el resolutivo

Artículo 72.- *La Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, tendrá 20 días hábiles como máximo para responder a la solicitud de permiso. La respuesta a la solicitud podrá ser procedente, o no procedente.*

Artículo 73.- *Se declarará procedente el permiso de operación a la prueba piloto, a los participantes del servicio de Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en sus diferentes modalidades, cuando el análisis del expediente de solicitud arroje que se cumplió a cabalidad con todo lo exigido en el presente manual y demás normativas aplicables.*

Artículo 74.- *Se declarará no procedente a la solicitud de permiso de operación a la prueba piloto cuando:*

- 1. El expediente esté incompleto.*
- 2. La constancia de situación fiscal o el formato 32 D tenga una antigüedad mayor a 30 treinta días al momento en que el expediente de solicitud sea recibido en la Dirección.*
- 3. La constancia de situación fiscal donde se exprese que el participante esté dado de alta ante el SAT con un giro comercial no congruente con el servicio que ofrece.*
- 4. El formato 32 D del SAT exprese una opinión no favorable.*

Artículo 75.- *El proceso de solicitud obtendrá estatus de «cerrado» cuando la Dirección emita una resolución procedente, o una resolución no procedente.*

IV. Sobre el permiso

Artículo 76.- *La Dirección entregará el permiso para iniciar la operación de la prueba piloto, previo pago de derecho correspondiente establecido en la Ley de Ingresos del Municipio de Guadalajara vigente y una vez que el participante haya entregado la evidencia de que terminó de adaptar los espacios de estacionamiento, para el uso exclusivo de los dispositivos pertenecientes al STIR.*

V. Sobre la supervisión operativa

Artículo 77.- *Se levantarán actas de supervisión, en campo, las cuales no generan acto de obligación y estas se pueden adecuar a los criterios.*

Artículo 78.- *Los supervisores en campo serán personal de la Dirección quienes realizarán supervisiones aleatorias.*

Artículo 79.- *La evaluación puntual la realizará la Dirección con base en el instrumento ya aprobado por parte del grupo de trabajo de los Sistemas de Transporte Individual en Red (STIR).*

Artículo 80.- *El participantes deberá de revisar las faltas de acuerdo a las actas de supervisión que se harán en campo, esto para una mejora a su servicio.*

Artículo 81.- *Al participante que haga caso omiso de las actas de supervisión se le podrá restar puntos de la evaluación final.*

VI. Sobre la revocación del permiso

Artículo 82.- *Son motivos para cancelar el permiso:*

- 1. Se ponga en riesgo la movilidad de los usuarios.*
- 2. Se altere el orden e interés público.*
- 3. No se cumpla con los términos de la operación establecidos en el presente Manual y demás normas aplicables.*
- 4. Que el participante de servicio con seguros vencidos o con coberturas menores a las establecidas en el artículo 93 de este Manual.*
- 5. Que el participante permita iniciar viajes en uno o varios polígonos restringidos.*
- 6. Que el participante que acumule 5 apercibimientos al mes.*
- 7. Falsear información en cualquiera de las etapas del proceso de obtención del permiso.*
- 8. Omitir la entrega oportuna de la información requerida por la Dirección y no proporcionar acceso al sistema de control y operación.*
- 9. No permitir las revisiones, verificaciones y supervisiones por parte de la Dirección o Autoridad competente.*

Artículo 83.- *En caso de que se revoque el permiso de operación a la prueba piloto, el número de dispositivos al cual tiene derecho el participante,, se repartirá a partes iguales entre los demás participantes y el participante sancionado no podrá iniciar trámites para solicitar un nuevo permiso, antes de que se cumpla un año de la revocación.*

VII. Sobre los apercibimientos

Artículo 84.- *La Dirección impondrá a los participantes apercibimientos cuando incurran en alguna de las siguientes causales:*

1. *Que un dispositivo permanezca más de 4 horas estacionado en una zona prohibida y el participante no lo retire.*
2. *Que venza alguno de los seguros y éste no se renueve de inmediato.*
3. *Que se detecte que el balizamiento de algún espacio de estacionamiento, necesite mantenimiento o no cuente con la señalización y protección indicada en el artículo 17.*
4. *Que se sustituyan dispositivos sin notificar previamente a la Dirección.*
5. *Que no esté disponible la descarga de datos abiertos del mes anterior a más tardar el día 5 del mes en curso.*
6. *Que se detecte un dispositivo fantasma.*
7. *Que se viole cualquier artículo de la Ley Federal de Protección de Datos Personales.*
8. *Que no realice acciones preventivas que garanticen el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento requeridas en la normatividad vigente.*
9. *Que no realice acciones correctivas contra los usuarios que violen las condiciones de circulación y estacionamiento requeridas en la normatividad vigente.*
10. *Que se detecte que se depuso un dispositivo que cumplió su vida útil sin el debido procedimiento de gestión y manejo de componentes peligrosos, como la electrónica del mismo y su batería.*
11. *Que el participante no comience el día con una distribución uniforme de los dispositivos en los polígonos definidos para la misma.*
12. *Que se detecten vehículos fuera del horario de operación establecido.*

Artículo 85.- El participante podrá interponer el Recurso de Revisión conforme a lo establecido en de la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco.

VIII. Sobre el retiro de los dispositivos

Artículo 86.- Los participantes están obligados a que los dispositivos, siempre que se encuentren estacionados, lo estén en lugares autorizados.

Artículo 87.- En caso de que algún dispositivo se encuentre estacionado en un lugar prohibido, se notificará al participante para que la reubique.

Artículo 88.- Si el participante no retira los dispositivos estacionados en lugar prohibido antes de que concluyan 2 horas después de que se le notificó, se hará acreedor a la sanción correspondiente. Si a las 4 horas el dispositivo sigue en el lugar prohibido, la Dirección podrá retirar el dispositivo de la vía pública e impondrá el apercibimiento correspondiente.

Artículo 89.- Los dispositivos retirados quedarán a resguardo de la Dirección, durante 5 días hábiles y no podrán ser utilizados dentro del sistema por ningún participante.

1. De no ser reclamado dicho dispositivo la Dirección procederá a entregar el dispositivo al depósito correspondiente.
2. Si el dispositivo fuera reclamado por el participante, éste deberá comprobar la propiedad del mismo para recuperarlo ante la autoridad que realizó el retiro.

Artículo 90.- Si el participante incurriera en cualquiera de los supuestos de los artículos 88 y 89 de este Manual, se hará acreedor a los apercibimientos contemplados.

Artículo 91.- Los participantes tienen la obligación de hacer operativos especiales de balanceo cuando haya eventos masivos como: conciertos, eventos deportivos, peregrinaciones y cuando la Dirección lo solicite. Para ello deberá establecer comunicación fluida con Protección Civil de modo que puedan prever cuándo ocurrirán estos eventos con antelación.

IX. Sobre la sustitución de dispositivos

Artículo 92.- El participante solo podrá sustituir dispositivos previa autorización por escrito de la Dirección. Ésta se cerciorará de que los dispositivos que se introducirán al sistema sean nuevos, e iguales o mejores que las que ya estaban operando.

X. Sobre los seguros

Artículo 93.- Los participantes están obligados, durante las pruebas piloto, a proveer un seguro que cuente con las siguientes coberturas y montos mínimos:

Responsabilidad Civil daños materiales Cobertura amplia
Responsabilidad civil daños a personas Cobertura amplia
Muerte accidental \$422,450.00
Pérdidas orgánicas Cobertura amplia
Gastos médicos Cobertura amplia
Reembolso gastos funerarios Cobertura amplia
Robo total Cobertura amplia
Responsabilidad civil de daños a terceros Cobertura amplia
Asistencia legal Cobertura amplia

XI. De las causas de revocación del permiso

Artículo 94.- Son causa de la revocación del permiso.

1. La suspensión y abandono del servicio sin causa justificada por parte del participante.
2. Aquellos casos en que se constate que la operación del servicio se presente en una forma distinta a lo establecido en este manual, y en relación al objeto de la prueba.
3. No se respeten las cláusulas contenidas en el contrato respectivo.
4. Cuando el participante del servicio deje de contar con materiales técnicos para la prestación del servicio.
5. Incumplimiento sin causa justificada de las obligaciones contenidas en el presente manual, en las bases para aspirar al servicio y de los criterios emitidos por el Imepplan, en materia de sistemas de transporte en red aplicable.
6. Omitir exhibir la póliza de garantía del servicio.
7. Que con motivo de un procedimiento judicial se entregue a acreedores más del 50% de su patrimonio.

8. *En general cualquier contravención a disposiciones legales aplicables.*

XII. Del procedimiento para la revocación del permiso

Artículo 95.- *El procedimiento estará sujeto a las siguientes reglas:*

1. *Conocida una irregularidad establecida en el presente Manual, la Dirección de Movilidad y Transporte del Municipio de Guadalajara, notificará a la autoridad competente, para iniciar el procedimiento de revocación del permiso provisional esto conforme a lo establecido en la Ley de Hacienda Municipal del Estado de Jalisco, a lo cual emitirá un acuerdo de incoación a procedimiento en el que le solicitará un informe al participante del servicio presunto responsable, dándole a conocer los hechos y la conducta sancionable que se le imputa, haciéndole llegar:*

- a) *Copia del acuerdo en el que se incoe el procedimiento*

- b) *La documentación que integra el expediente;*

2. *El participante probable responsable contará con un término de cinco días hábiles para que produzca por escrito su informe y ofrezca pruebas;*

3. *Para el desahogo de pruebas que ofrezca el interesado deberán desahogarse, en un término que no exceda de diez días, a partir de su ofrecimiento;*

4. *Dentro de los cinco días siguientes hábiles de transcurrido el término probatorio, la autoridad competente resolverá en definitiva sobre la revocación;*

5. *Dicha resolución, invariablemente, deberá ser notificada al interesado y, cuando en ésta se determine la revocación, se le concederá un término de setenta y dos horas para que suspenda sus actividades.*

Capítulo 5. Formatos

(Presentar en hoja membretada)

I. Portada Solicitud para el ingreso del participante del Sistema de Transporte Individual en Red, para la prueba piloto

Solicitud _____ Control _____ Folio _____

Información del solicitante

Razón social de la empresa:		Nombre comercial de la empresa:	
R.F.C. de la empresa:		Domicilio Particular o Fiscal:	
Página web:		Teléfono de la empresa:	
Persona de contacto:		Teléfono de contacto:	

Acuerdo de solicitud

Al firmar este acuerdo, el solicitante manifiesta bajo protesta de decir verdad en nombre del operador del Sistema de Transporte Individual en Red, que toda la información proporcionada es cierta y que, acepta cumplir los requisitos de los Criterios para la Prueba Piloto relativa a la Implementación del Sistema de Transporte Individual en Red, en el Área Metropolitana de Guadalajara.	
Nombre del solicitante:	
Firma del solicitante:	

Correo electrónico de contacto:	
---------------------------------	--

(Presentar en hoja membretada)

4. II. Carta de solicitud

Guadalajara, Jalisco a ****día**** de ****mes**** de ****año****

Tania Libertad Zavala Marín
Directora de Movilidad y Transporte de Guadalajara

Con el gusto de saludarle, le manifiesto a nombre de la empresa ****Nombre de la empresa**** que deseamos operar un Sistema de transporte individual en red (STIR) en sus diferentes modalidades, dentro del territorio municipal de Guadalajara. Por lo anterior, solicito del modo más atento que se evalúe el expediente que presenté junto con esta carta de solicitud y que se lleven a cabo los trámites conducentes a que iniciemos operaciones a la brevedad posible.

Atentamente,

****Nombre y firma del apoderado legal de la empresa****

(Presentar en hoja membretada)

5. III. Carta de estratificación

Guadalajara, Jalisco a ****día**** de ****mes**** de ****año****

En mi calidad de representante legal del *participante* ****nombre de la empresa**** manifiesto que:

1.- Nuestra clasificación como empresa es (marque con una "X"):

Micro

Pequeña

Mediana

Grande

2.- Que por el domicilio, mi representada es un servicio público/privado (marque con una "X"):

Municipal (domiciliados en Guadalajara)

Local (domiciliados en Jalisco)

Nacional (domiciliados en otros estados)

Internacional (domiciliados fuera de México)

3.- Que nuestro domicilio fiscal es: ****domicilio****

Atentamente

****Nombre y firma del representante legal****

(Presentar en hoja membretada junto con el acta constitutiva de la empresa)

6. IV. Acreditación legal

Yo, ****Nombre del Representante Legal****, manifiesto bajo protesta de decir verdad, que los datos aquí asentados son ciertos, así como que cuento con facultades suficientes para suscribir la propuesta del presente procedimiento, a nombre y representación de ****NOMBRE DE LA EMPRESA****

Nombre del participante:	
No. del Registro Federal de Contribuyentes:	
Domicilio Fiscal: (Calle, Número exterior-interior, Colonia, Código Postal)	
Municipio o Delegación:	Entidad Federativa:
Teléfono (s):	Número de folio de la Credencial para Votar (personas físicas):
Correo Electrónico:	
Número de Escritura Pública: (en la que consta su Acta Constitutiva y sus modificaciones* si las hubiera) Fecha y lugar de expedición: Nombre del Fedatario Público, mencionando si es Titular o Suplente: Fecha de inscripción en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio: Tomo y Libro: Agregado con número al Apéndice: *NOTA: En caso de que hubiere modificaciones relevantes deberá mencionar los datos anteriores que correspondan a dicha modificación y la referencia de la causa de la misma. Para Personas Físicas o Morales que comparezcan a través de Apoderado: Número de Escritura pública: Tipo de poder: Nombre del Fedatario Público, mencionando si es Titular o Suplente: Fecha de inscripción en el Registro Público de la Propiedad y de Comercio: Tomo: Libro: Agregado con número al Apéndice: Lugar y fecha de expedición:	

****Nombre y firma del Representante Legal****

(Presentar en hoja membretada)

7. V. Carta de cesión de bolardos y señales al Municipio

Guadalajara, Jalisco a ****día**** de ****mes**** de ****año****

Tania Libertad Zavala Marín
Directora de Movilidad y Transporte de Guadalajara

Estimada directora:

Por medio de la presente manifiesto que, una vez que sean instalados en el territorio municipal los bolardos y las señales que irán en las estaciones de nuestro Sistema de bicicleta de uso compartido y Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en todas sus modalidades, pasarán a ser propiedad del Municipio de Guadalajara y que por lo mismo la empresa que represento no podrá solicitar indemnizaciones por este mobiliario urbano ni retirarlo de la vía pública en caso de que suspenda sus operaciones en Municipio.

Atentamente,

****Nombre y firma del representante legal****

*La cantidad se especificará al momento de publicada la lista definitiva de los Participantes.

(Presentar en hoja membretada)

8. VI. Carta de aceptación de criterios, manuales y reglamentos para la prueba piloto

Guadalajara, Jalisco a ****día**** de ****mes**** de ****año****

Tania Libertad Zavala Marín

Directora de Movilidad y Transporte de Guadalajara

Estimada directora:

Por medio de la presente, yo ****Nombre**** representante legal del *participante* ****Nombre del participante**** acredito que he leído y aceptado de conformidad todas las condiciones que se han establecido para la prueba piloto de Sistema de bicicleta de uso compartido y Sistema de Transporte Individual en Red (STIR) en todas sus modalidades, para el Municipio de Guadalajara, Jalisco; tanto en los reglamentos de aplicación municipal, como en los manuales específicos y criterios metropolitanos, y que las hemos transmitido a todo el personal que operará nuestro sistema en el territorio municipal de Guadalajara.

Atentamente

****Nombre y firma del representante legal****

Capítulo 6. Autorizaciones

Autorización

Ismael del Toro Castro
Presidente Municipal

Autorización

Mario Ernesto Padilla Carillo

Coordinador General de Administración e Innovación Gubernamental

Visto bueno

Luis Eduardo De la Mora De
la Mora

Coordinadora General de Gestión Integral de la Ciudad

Elaboración

Tania Libertad Zavala Marín
Directora de Movilidad y Transporte de Guadalajara

ANEXO III

Criterios para la Prueba Piloto Relativa a la Implementación de los
Sistemas de Transporte Individual en Red en sus distintas
modalidades para el Área Metropolitana de Guadalajara

Criterios para la Prueba Piloto relativa a la Implementación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades para el Área Metropolitana de Guadalajara

Sistemas de Transporte Individual en Red (STIR)-Aprobados por la MMM 29 de Julio de 2019.

La gestión, coordinación y regulación de los sistemas de transporte individual en red en sus diferentes modalidades en la ciudad se está desarrollando como un esfuerzo metropolitano, a través de la Mesa Metropolitana de Movilidad, donde se han definido los siguientes criterios para la implementación de una prueba piloto de los mismos, los cuales son la base para revisar las solicitudes de posibles operadores de estos sistemas.

Derivado de lo anterior es necesario atender la escala de acción de estos servicios, los cuales trascienden los límites municipales, mediante el conjunto de los responsables en materia de movilidad de los diferentes municipios metropolitanos.

1 Introducción

Los sistemas de transporte individual en red son sistemas activos flotantes, que atienden los desplazamientos de corta duración de primer y último kilómetro de una cadena de traslados, pero se enfocan en los destinos de proximidad, esto ha derivado en conflictos con peatones e incremento de incidentes por su propia operación en otras ciudades, por lo que es necesario considerar sus características y alcances singulares para su integración en el modelo de movilidad de la ciudad, lo que implica generar condiciones de convivencia, por lo que la implementación de una prueba piloto puede permitirnos obtener información para el curso de acción para su integración.

2 Propósito

El IMEPLAN en conjunto con los municipios están comprometidos con la consolidación del modelo de movilidad sustentable de la metrópoli, priorizando el transporte masivo y colectivo y su integralidad con otros modos, especialmente activos, que garanticen los desplazamientos seguros, eficientes y de calidad de las personas.

En razón de lo anterior, se busca realizar una prueba piloto que permita evaluar la operación de los sistemas de transporte individual en red y trabajar en la emisión de una norma técnica metropolitana que rija la operación definitiva de estos sistemas en la metrópoli.

Los municipios coinciden y acuerdan que, de no presentarse ningún operador para participar a la prueba piloto, no se dará seguimiento al trabajo sobre la redacción de una norma técnica metropolitana y las empresas de sistemas individuales en red en sus diferentes modalidades no podrán operar en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Por ello, para asegurar que los sistemas de transporte individual en red en sus diferentes modalidades se integra con los otros modos de transporte se propone enfocar la prueba piloto a los siguientes objetivos:

- Objetivo general. Incorporar los sistemas de transporte individual en red de manera integral al modelo de movilidad de la ciudad;
- Objetivo específico 1. Desarrollar criterios para la implementación de la prueba piloto de sistemas de transporte individual en red en sus diferentes modalidades a través de la Mesa Metropolitana de Movilidad; y
- Objetivo específico 2. Realizar una prueba piloto en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) que:
 - O2.1. Genere información sobre la operación, especialmente demanda y oferta de estos sistemas;
 - O2.2. Registre los conflictos y riesgos de la operación de los sistemas; e

- O2.3. Introduzca de manera gradual la operación de estos sistemas para de la misma manera habitar a la población.
- Objetivo específico 3. Que el sistema atienda a los siguientes principios:
 - O3.1. Accesibilidad. Los sistemas de transporte individual en red, de origen tienen un uso público, por lo que atender la accesibilidad de los mismos es necesario para su operación y adecuada integración;
 - O3.2. Equidad. Las asimetrías en la oferta de opciones de movilidad, es una oportunidad que puede ser capitalizada con la incorporación de estos nuevos sistemas; y
 - O3.3. Seguridad. Al ser un nuevo modo de transporte, habrá que transitar una curva de aprendizaje en cuanto a convivencia y operación, tanto para sus usuarios y no usuarios, para seguridad de todos.

Los criterios establecidos aplicarán para todas las empresas operadoras.

3 Instrucciones de permiso

Para oficializar el inicio de la prueba piloto, los municipios serán responsables de emitir una convocatoria para la participación dentro de su territorio, empezando el día posterior a la aprobación del documento por la Junta de Coordinación Metropolitana y dejando como fecha límite para la emisión de solicitud de permiso para la prueba piloto 30 días naturales después de la publicación de la convocatoria (considerando la duración del proceso de examen de las propuestas). Si uno o más municipios no envían convocatoria, no anula la validez de la convocatoria de los demás municipios.

Las empresas interesadas en operar un Sistemas de Transporte Individual en Red en cualquiera de sus diferentes modalidades en el AMG deberán presentar una solicitud de permiso de operación en el municipio en el que proyecte trabajar.

Dicha solicitud será canalizada a través del municipio receptor a la Junta de Coordinación Metropolitana por su titular o síndico, quien instruirá al Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) para que en conjunto con la Mesa Metropolitana de Movilidad realice un análisis que muestre la coherencia de la solicitud con los criterios aquí expuestos. El IMEPLAN hará llegar el análisis al municipio correspondiente, e informará de dicho acto a la Junta de Coordinación Metropolitana en la sesión inmediata posterior.

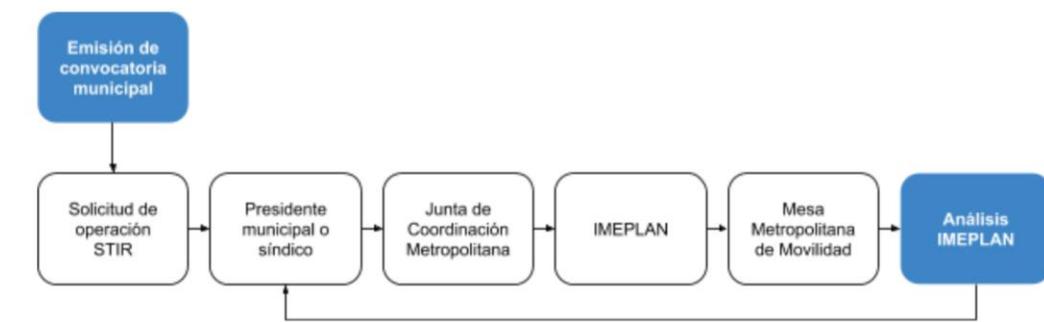
De la misma manera, la Mesa Metropolitana de Movilidad puede apoyarse en el Grupo de Trabajo de Bicicletas sin Anclaje y Sistemas de Transporte Individual en Red para los trabajos técnicos.

El municipio expedirá uno de los siguientes documentos, según determine;

- Permiso provisional;
- Permiso provisional de operación; o
- Permiso de operación provisional.

Considerando lo señalado en el análisis efectuado por el IMEPLAN en conjunto con la Mesa Metropolitana de Movilidad, **sin que lo anterior suponga la naturaleza de un análisis vinculante.**

El municipio tendrá 20 días hábiles para dar respuesta al interesado.



Esquema 1. Proceso de emisión de análisis de la solicitud de operación de la prueba piloto.

3.1 Análisis de IMEPLAN y de la Mesa Metropolitana de Movilidad

Para la adecuada revisión por parte del IMEPLAN y de la Mesa Metropolitana de Movilidad, sólo se considerarán solicitudes de permiso de operación completas. Una solicitud completa se compone de la siguiente manera:

- Formato de portada de solicitud firmado por el representante legal entregado en la dirección de movilidad municipal aplicable y 1 copia escaneada enviada por correo electrónico en formato PDF;
- 2 copias de la **Propuesta de Operación del Sistema de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades** entregados en la dirección de movilidad municipal aplicable y 1 copia enviada por correo electrónico en formato PDF;
- CV de la empresa;
- Copia del acta constitutiva de la empresa legalmente constituida para operar en los Estados Unidos Mexicanos y el poder que acredite al representante legal de la misma;
- Copia de identificación oficial del representante legal y del contacto de la empresa;
- Contrato de adhesión con registro en Procuraduría Federal del Consumidor y comprobante del mismo;
- Aviso de privacidad;
- CV del equipo de trabajo que compondrá al grupo operador;
- Declaración de impuestos de la empresa del año en curso y los dos años anteriores, en caso de no cumplir con la antigüedad, entregar la totalidad de las declaraciones fiscales mensuales que hayan presentado.
- Inscripción en el padrón de proveedores del municipio.

La información solicitada a las empresas se entregará en copia certificada, y en el caso de los documentos que ésta misma elabore, se requerirán la firma original en cada foja de su representante legal.

3.2 Cronograma

Los tiempos mencionados en el cronograma siguiente son indicativos, por lo que cada municipio deberá adaptar las acciones en él descritas a sus procesos internos, buscando en la medida de lo posible reducir tiempos, teniendo como referencia los que en él se determinan.

4 Costo de permiso

El permiso para la operación de la prueba piloto no tendrá costo, sin embargo, los municipios podrán solicitar el establecimiento de una fianza, determinando un monto fijo para las empresas.

5 Consideraciones generales

Las siguientes consideraciones generales serán parte integral del permiso de operación municipal, por lo que es necesaria su incorporación en la elaboración de la propuesta de operación en la solicitud de permiso.

Consideraciones generales	Descripción
Alcances municipales	CG01. Todos los proveedores de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán contar con el análisis del IMEPLAN elaborado en conjunto con la Mesa Metropolitana de Movilidad y permiso de operación por parte del municipio donde opere, en ambos casos tendrán una vigencia temporal, para su renovación periódica, en la cual se podrán actualizar en los términos de los mismos.
	CG02. Los municipios se reservan el derecho a negar el permiso de operación a aquellas empresas que hayan empezado operación obviando al mismo.
	CG03. Los municipios, a través de la Mesa Metropolitana de Movilidad, se reservan el derecho de actualizar los criterios.
	CG04. Los municipios se reservan el derecho de actualizar los términos del permiso de operación en la renovación de los mismos, que no podrán ser menores a lo que se estipula en estos criterios.
	CG05. Los municipios se reservan el derecho de revocar permisos, licencias o permisos a compañías operadoras que incumplan con los términos de los criterios aquí expuestos.
	CG06. Los municipios se reservan el derecho de definir el número de empresas y el volumen de vehículos del sistema permitidos.
	CG07. Los municipios se reservan el derecho de definir zonas operativas y restringidas para los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades que se encuentran obstaculizando el espacio público.
	CG08. Los municipios se reservan el derecho de implementar consideraciones que no fueran previstas por la Junta de Coordinación Metropolitana, en el entendido de que los presentes criterios determinan las bases mínimas para regular la operación de los sistemas de transporte individual en red en sus diferentes modalidades.
Tamaño de flota	CG09. El número máximo de vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red, por modalidad, por municipio se determinará con base en la fórmula de capacidad de carga del municipio que es $((\text{Número de personas en edad económicamente activa} + \text{Número de personal ocupado}) / 2) / 100$. Dicha fórmula aplicará para todo el municipio, y este será el encargado de hacer la distribución de sus vehículos de acuerdo a la estrategia de distribución de la flota.
Duración del permiso de prueba piloto	CG10. La prueba piloto tendrá una duración general de seis meses, cuya vigencia iniciará a los 30 días hábiles siguientes a la aprobación de los criterios por parte de la Junta de Coordinación Metropolitana. Las empresas deberán de participar en la prueba piloto durante un mínimo de tres meses. Los municipios interesados expedirán una convocatoria para invitar a las empresas a formar parte de la misma.
	El primer permiso que se otorgue a una empresa operadora de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades será para la realización de dicha prueba piloto, cuyo plazo no podrá exceder la duración general determinada en el párrafo anterior, con independencia de la fecha en la cual se expida el permiso. Preferencialmente, el municipio que otorgue el permiso deberá contar con la autorización de los presentes criterios por parte de su Pleno.
	CG11. Al vencimiento del permiso de prueba piloto, se deberá reingresar una solicitud de permiso de operación.

Condiciones de circulación y estacionamiento	CG12. Los usuarios de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán de tener 18 años en adelante, o en su caso 16 años mínimo, de ser así y para ser acreedores al servicio deberán presentar de manera escrita y presencial en el punto que el proveedor establezca para llevar a cabo inscripciones, la autorización y responsiva de la madre, padre o tutor legal.
	CG13. La circulación de los vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades, incluidos los que cuenten con motor eléctrico asistido, será preferentemente por infraestructura ciclista, pudiendo también: <ul style="list-style-type: none"> - Circular en la Vía Recreativa a una velocidad máxima de 15 km/h; - Circular en vialidades locales y/o Zonas 30 y - La circulación en banqueta está prohibida.
	CG14. La velocidad máxima de los vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red con motor o motor asistido no deberá ser mayor a 20 km/h en el caso de patín eléctrico (scooter), y 25 km/h en el caso de bicicletas asistidas.
	CG15. El estacionamiento de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades estará prohibido en cualquier banqueta o camellón. El estacionamiento se realizará en cajones exclusivos debidamente señalizados, previa autorización de las áreas correspondientes y en los espacios permitidos de estacionamiento de automóviles que no cuenten con servicio de parquímetro, sin invadir cruces peatonales, esquinas, rampas de accesibilidad universal, paradas de autobús o acceso a cocheras, así como cajones exclusivos para personas con discapacidad.
	El cajón de estacionamiento deberá ser señalado de conformidad al punto nueve denominado <i>Anexo</i> de los presentes criterios, la ubicación y las dimensiones de los cajones serán definidas por cada municipio de acuerdo con su normatividad, el balizamiento deberá ser de manera temporal quedando como responsabilidad de las empresas su mantenimiento, dichos cajones podrán ser empleados por cualquier dispositivo de cualquiera de las modalidades de los Sistemas de Transporte Individual en Red.
	CG16. Los vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades sólo deberán de transportar a una persona a la vez.
	CG17. La circulación en el arroyo vehicular de los vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades se realizará únicamente en el sentido del tránsito de la vialidad y pudiendo ocupar la totalidad del carril de extrema derecha.
	CG18. Los cajones exclusivos para los vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán estar debidamente balizados con las disposiciones establecidas por los municipios del AMG.
	CG19. En caso de que se necesite la intervención de la empresa (por obstrucción de vías públicas, invasión de espacio público, etc.) se otorgará un tiempo máximo de respuesta de 2 horas a la emisión del reporte por parte del municipio y antes de que sea retirada por el mismo, sin importar el horario de servicio.
Atención al usuario	CG20. El número telefónico de atención al usuario deberá estar disponible durante el horario de servicio del sistema.
	CG21. Deberá contar con una página web multilingüe, que contenga como mínimo: <ul style="list-style-type: none"> - Instrucciones de uso; - Guía de usuario; - Política de privacidad cuyo ejercicio de los Derechos ARCO pueda ser efectivo en el Estado; además deberá compartir la información que se enlista a continuación, salvo que cuente con las restricciones legales para negar su acceso, en cuyo caso deberá presentarlas para documentar su incumplimiento ya que forma parte de la evaluación. - Esquema de tarifas; - Mapa de cajones exclusivos; - Datos abiertos de la operación del sistema actualizables mensualmente; y - Derechos y obligaciones del operador. <p>La totalidad de la información deberá ser compartida con los municipios, quienes deberán respetar las condiciones establecidas para su tratamiento.</p>
	CG22. Los usuarios de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deben tener la posibilidad de reportar a través de sus respectivas aplicaciones: <ul style="list-style-type: none"> - Carga baja del vehículo del sistema, si aplica; - Avería en el vehículo del sistema; - Mal estado del cajón destinado; - Calidad del servicio; e - Incidente vial.
	CG23. Las aplicaciones, deberán corroborar explícitamente al usuario la aceptación de cualquier política de privacidad, términos de servicio, acuerdos de usuario, o permisos de recogida de datos.

	<p>CG24. El sistema de pago electrónico deberá contar con medidas de seguridad para evitar el mal uso de los datos del usuario.</p> <p>CG25. Los operadores deberán realizar una encuesta a los usuarios que incluirá las preguntas diseñadas por el grupo de trabajo y validadas a través de la Mesa Metropolitana de Movilidad y se le hará llegar a través del municipio.</p> <p>CG26. Los operadores deberán proporcionar informes mensuales al municipio de las llamadas y correos electrónicos recibidos a través de su línea de atención al cliente y correo electrónico de contacto, incluidos los tiempos de espera del teléfono, los tiempos de respuesta del correo electrónico y la naturaleza de la consulta del cliente. El aviso de privacidad considerará la captación de información y la transferencia de la misma.</p>								
Estándares de evaluación e información	<p>CG27. Los operadores de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán proporcionar informes mensuales a los municipios, que incluya:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reporte de usuarios; - Reporte de viajes; - Base de datos de viajes que considere punto de origen y destino así como recorrido, distancia, duración, velocidad, fecha, hora de viaje, apegada a las Especificaciones Generales de Alimentación de Bicicletas Compartidas (GBFS); - Reporte de despliegue, recolección y redistribución; - Reporte de vehículos del sistema fuera de las áreas de servicio; - Registro de mantenimiento, limpieza y reparación; - Calificación promedio de usuarios; - Indicador de disponibilidad por áreas de servicio; e - Incidencias varias. <p>Podrán presentarse en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bases de datos: formatos digitales editables .CSV o .DBF; y • Archivos vectoriales: formatos digitales editables georreferenciados .SHP o .GEOJSON. <p>La captación y la transferencia de estos datos se hará conforme a la normativa en materia de protección de datos personales tanto del sector público como del privado.</p> <p>CG28. La base de datos de viajes se hará llegar mensualmente a los municipios.</p> <p>CG29. El número de viajes por vehículos de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades dentro del polígono de la prueba piloto se hará llegar mensualmente a los municipios.</p> <p>CG30. La densidad de vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades disponibles por áreas de servicio definidas por los municipios, haciéndoles llegar mensualmente a los municipios la información.</p> <p>CG31. Los operadores darán acceso a la información en tiempo real de todos los vehículos del sistema y operación a los municipios y al IMEPLAN, necesario para su adecuada gestión y planeación y asegurar el éxito del emprendimiento.</p> <p>CG32. Para la evaluación de la prueba piloto, la Junta de Coordinación Metropolitana aprobará un instrumento que permita medir el nivel de cumplimiento de las empresas respecto a los servicios y condiciones mencionados en los criterios, indistinto de las condiciones establecidas por los municipios. El responsable de la evaluación será el personal correspondiente de cada municipio, y para cada empresa se establecerá un reporte quincenal al iniciar la prueba piloto de cada una.</p>								
Especificaciones del vehículo	<p>CG33. Todos los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deben tener visible el número de atención a usuarios.</p> <p>CG34. Los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deben estar identificados por un número único visible.</p> <p>CG35. Cada vehículo de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberá estar equipado con un GPS activo preferentemente, que proporcione datos de ubicación en tiempo real, emitiendo un ping con la frecuencia necesaria para establecer el recorrido del usuario.</p> <p>CG36. Todos los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán contar con iluminación delantera y trasera de 50 lúmenes, iluminadas 90 segundos mínimo después de detenerse el vehículo.</p>								
Seguro de usuarios	<p>CG37. Los operadores estarán obligados a brindar al usuario un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros, así como asesoría jurídica con los siguientes alcances:</p> <table border="0"> <tr> <td>• Responsabilidad civil por daños materiales</td> <td>Cobertura amplia</td> </tr> <tr> <td>• Responsabilidad civil por daños a terceros</td> <td>Cobertura amplia</td> </tr> <tr> <td>• Responsabilidad civil por daños a personas</td> <td>Cobertura amplia</td> </tr> <tr> <td>• Muerte accidental</td> <td>\$422,450.00</td> </tr> </table>	• Responsabilidad civil por daños materiales	Cobertura amplia	• Responsabilidad civil por daños a terceros	Cobertura amplia	• Responsabilidad civil por daños a personas	Cobertura amplia	• Muerte accidental	\$422,450.00
• Responsabilidad civil por daños materiales	Cobertura amplia								
• Responsabilidad civil por daños a terceros	Cobertura amplia								
• Responsabilidad civil por daños a personas	Cobertura amplia								
• Muerte accidental	\$422,450.00								

	<ul style="list-style-type: none"> • Pérdidas orgánicas • Gastos médicos • Reembolso gastos funerarios • Robo total • Asistencia legal 	<p>Cobertura amplia</p> <p>Cobertura amplia</p> <p>Cobertura amplia</p> <p>Cobertura amplia</p> <p>Cobertura amplia</p>
--	---	---

Cuadro 1. Condiciones generales del permiso de operación de los Sistemas de Transporte Individual en Red.

6 Operación del sistema

Las solicitudes de permiso de operación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades deberán integrar los siguientes conceptos en su propuesta:

Conceptos	Descripción
Tipo de sistema	C01. Tipo de Sistema de Transporte Individual en Red.
Estructura de tarifas	C02. Esquema de los cobros al usuario, tipos de membresía, métodos de pago, incluyendo el pago en efectivo, incentivos y penalizaciones.
Operación y área de servicio	C03. Horario de servicio considerando ejemplos de casos de atención extraordinaria.
	C04. Esquema de almacenamiento de vehículos del sistema durante el horario no operativo, precisando el lugar.
	C05. Descripción del método de desplegar, recolectar y redistribuir los vehículos del sistema. - Especificar vehículos de balanceo operativo para estas actividades.
	C06. Medidas para mitigar los posibles impactos negativos asociados con las prácticas relacionadas con el despliegue, recolección y redistribución de los vehículos del sistema. Se debe incluir en el reporte mensual los kilómetros generados por los vehículos operativos destinados a esta actividad.
	C07. Definición del área de servicio de la prueba piloto, atendiendo las zonas aprobadas para la implementación de la prueba piloto.
	C08. Propuesta de estructura de espacios de estacionamiento exclusivo para los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades en el área de servicio propuesta para la prueba piloto.
	C09. Propuesta de densidad de vehículos del sistema por áreas de servicio.
Plan para la conducción segura y estacionamiento ordenado	C10. Propuesta de protocolos de atención para: - Clima extremo; - Emergencias; y - Eventos especiales o masivos.
	C11. Estrategia para garantizar el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades. Si el municipio determina que los usuarios del sistema no respetan las condiciones de circulación y estacionamiento de vehículos de los sistemas puede exigir al operador medidas adicionales o revocar el permiso. La estrategia debe considerar: - Acciones preventivas. Campañas educativas, incentivos, modificación de los vehículos, sistemas de notificación, infraestructura; - Acciones correctivas. Sanción a usuarios que no respetan las condiciones de circulación y estacionamiento; y - Acciones de monitoreo de cumplimiento, puede proponerse innovaciones tecnológicas para el monitoreo.
	C12. Planteamiento de medidas adicionales si la estrategia inicial no logra el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
Plan de recarga	C13. Proceso de notificación de necesidad de recarga de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades, si aplica.

	C14. Esquema de empleados independientes para la recarga de los vehículos de los sistemas, si aplica: - Estructura de incentivos; e - Información y capacitaciones de carga segura de los vehículos de los sistemas.
Plan de mantenimiento, limpieza y reparación	C15. Proceso de notificación de necesidad de mantenimiento de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
	C16. Vida útil de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades y batería, si aplica.
	C17. Esquema de mantenimiento, limpieza y reparación de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades y de los cajones de estacionamiento exclusivos.
	C18. Proceso de manejo y disposición de componentes peligrosos, incluidas las baterías.
	C19. Infraestructura necesaria para la operación de los sistemas.
Estructura organizacional	C20. Organigrama de la empresa.
	C21. Plantilla de personal por área y actividades.
	C22. Se deberá asignar una persona de enlace con el municipio, que cuente con capacidad de toma de decisiones, disponible 24-7.
Plan de socialización	C23. Acciones de socialización del área de servicio y de los cajones de estacionamiento exclusivos.
Relación operador-usuario	C24. Política de confidencialidad de los datos del usuario.
	C25. Acuerdos y términos entre el operador y el usuario.
Publicidad	C26. Esquema de publicidad a terceros en los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.
Fichas técnicas	C27. Ficha técnica de los vehículos de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades incluyendo los elementos siguientes, de manera enunciativa, pero no limitativa: velocidad máxima, masa, capacidad máxima de personas, ancho máximo, radio de giro mínimo, peligrosidad, superficie frontal, altura máxima, longitud máxima, timbre, distancia de frenado, vehículos de balanceo, etc.
	C28. Ficha técnica de la aplicación.

Cuadro 2. Criterios de operación de los Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades.

7 Presentación de solicitud de permiso de operación.

La solicitud deberá hacerse llegar en oficio membretado con el siguiente formato de portada, dirigido al presidente municipal con copia a la dirección de movilidad y de manera individual por cada tipo de sistema a ingresar.

Información del solicitante

Razón social de la empresa:	Nombre comercial de la empresa:	
RFC de la empresa:	Domicilio de correspondencia:	
Página web:	Teléfono de la empresa:	
Persona de contacto:	Teléfono de contacto:	
Correo electrónico de contacto:	Tipo de Sistema:	

Acuerdo de solicitud

Al firmar este acuerdo, el solicitante manifiesta bajo protesta de decir verdad en nombre del operador de Sistemas de Transporte Individual en Red en sus diferentes modalidades que toda la información proporcionada es cierta y que, acepta cumplir los requisitos de los Criterios para la Prueba Piloto.	
Nombre del solicitante:	
Tipo de sistema:	
Firma autorizada:	
Cargo:	
Fecha:	

Formato 1. Formato de portada de solicitud de permiso de operación.

8 Glosario

Cajones de estacionamiento exclusivo para Sistemas de Transporte Individual en Red

Espacio localizado generalmente en el arroyo vehicular en los extremos de las vialidades, debidamente señalizados, donde se dejan los dispositivos correspondientes a los Sistemas de Transporte Individual en Red por un tiempo variable, cuyas medidas dependerán de la reglamentación de cada municipio.

IMEPLAN. Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG);

Junta de Coordinación Metropolitana. Es el órgano máximo de coordinación política, integrado por los presidentes de los municipios que conforman el Área Metropolitana correspondiente, el Gobernador del Estado, el titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, en su caso, y el presidente del Consejo Ciudadano en turno. Tiene como objeto ser la instancia para la toma de acuerdos en los asuntos metropolitanos que requieren aprobación de los ayuntamientos respectivos, asimismo fungirá como el Consejo para el Desarrollo Metropolitano del área metropolitana correspondiente, o cualquier otra figura similar. (Art 27. De la Ley de Coordinación Metropolitana)

Mesa Metropolitana de Movilidad. Es la Mesa de Gestión Metropolitana que, como órgano auxiliar del Régimen de Coordinación, busca hacer eficiente el proceso de coordinación metropolitana, asegurando una plena transparencia y una completa integración de los actores que forman parte de él.

Operador. Empresa encargada de proveer el servicio del sistema, la conservación del equipamiento, estacionamiento de sus vehículos y atención de usuarios;

Propuesta de operación del sistema. La propuesta de operación del sistema contempla los criterios de operación y las condiciones generales del permiso de operación de los Sistemas de Transporte Individual en Red;

Sistema de Transporte Individual en Red. Sistema de movilidad prestado por entidades públicas u organizaciones con fines de lucro, a través de renta de vehículos, diseñados para que el usuario viaje de pie o sentado, sin carrocería, vinculados o no a una aplicación móvil, con o sin anclaje, de propulsión humana y/o motor eléctrico asistido. De manera enunciativa, pero no limitativa, se deben tomar como tales los siguientes vehículos: patín eléctrico (scooters) con o sin anclaje, bicicletas con o sin anclaje, bicicletas con pedaleo asistido por motor eléctrico con o sin anclaje, así como dispositivos de transporte con autobalanceo (segways).

Vehículo del sistema. Vehículos rentados para la realización de viajes de corta duración; y

Vehículo operativo. Vehículos para el balanceo o desempeño de las actividades operativas de los sistemas de transporte individual en red, como por ejemplo despliegue, recolecta y distribución de los vehículos del sistema.

9 Anexo. Pictograma

9.1 Pictograma para señalamiento de cajón para estacionamiento exclusivo de Sistema de Transporte Individual en Red.

