



## ACTA DE SESIÓN DE LA COMISIÓN EDILICIA DE PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE

### PRESIDENTA DE LA COMISIÓN.-

Buenas tardes a todas y todos, les doy la más cordial bienvenida y les agradezco su presencia a la décima vigésimo primera sesión ordinaria de la Comisión Edilicia de Planeación del Desarrollo Urbano Sustentable. También agradezco la presencia de la Directora de Movilidad del Municipio, Tania Libertad Zavala Marín. Damos inicio a la presente sesión siendo las 12 doce horas con 30 treinta minutos del día 11 once de agosto del 2020 dos mil veinte.

Para efectos del desahogo del Orden del Día, procedo a tomar lista de asistencia para corroborar la existencia de quórum legal para sesionar:

REGIDOR.- José de Jesús Hernández Barbosa	Ausente
REGIDORA.- Claudia Gabriela Salas Rodríguez	Presente
REGIDOR.- Hilario Alejandro Rodríguez Cárdenas	Presente
REGIDOR.- Jesús Eduardo Almaguer Ramírez	Ausente
REGIDORA.- Eva Araceli Avilés Álvarez	Ausente
REGIDOR.- Miguel Zárate Hernández	Presente
REGIDORA.- Verónica Gabriela Flores Pérez	Presente
SÍNDICO.- Patricia Guadalupe Campos Alfaro	Presente

Damos cuenta que tenemos 5 de los 8 integrantes de la Comisión de Desarrollo Urbano Sustentable por lo que existe quórum legal para sesionar, asimismo de los justificantes de ausencia enviados por el regidor Jesús Eduardo Almaguer Ramírez, el regidor José de Jesús Hernández Barbosa y la regidora Eva Araceli Avilés Álvarez.

En términos de lo dispuesto por el artículo 112 del Código de Gobierno Municipal de Guadalajara, declaro válida la sesión por existir el quórum antes referido.

A continuación, pongo a su consideración el orden del día conforme al cual se desarrollará la presente sesión, mismo que se les hizo llegar a todas y todos ustedes oportunamente.

## ORDEN DEL DÍA

- I. Registro de Asistencia y declaración de quórum legal
- II. Lectura y en su caso aprobación del Acta de la Sesión Ordinaria de fecha 28 de julio de 2020.
- III. Presentación de la (LUMA) Lic. Tania Libertad Zavala Marín sobre la evaluación de la operación de la “PRUEBA PILOTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN RED EN SUS DIFERENTES MODALIDADES (STIR) PARA EL MUNICIPIO DE GUADALAJARA, JALISCO.”
- IV. Asuntos Varios.
- V. Clausura de la sesión.

En votación económica les consulto si están de acuerdo en aprobar el orden del día, si es así favor de manifestarlo levantando la mano.

APROBADO. \_\_\_\_\_

En relación del segundo punto del orden del día, pongo a su consideración la dispensa de la lectura del acta de la Sesión Ordinaria celebrada el 11 de julio de 2020, la cual se hizo llegar a sus correos. Les pregunto en votación económica si se aprueba la dispensa de la lectura del acta, si están de acuerdo, favor de manifestarlo levantando la mano.

APROBADA. \_\_\_\_\_

Una vez aprobada la dispensa pongo a su consideración el contenido del acta y se pregunta en votación económica si se aprueba la misma.

APROBADA. \_\_\_\_\_

En cuanto al punto III de la orden del día, procedo a ceder el uso de la voz a la Lic. Tania Libertad Zavala, para efectos de que nos presente la evaluación de los resultados de la Prueba Piloto que se llevó a cabo en el municipio del Sistema de Transporte Individual en Red, durante los meses de diciembre de 2019 al mes de marzo de 2020, la cual, como ya lo platicamos, fue un poco atípica por la cuestión de la pandemia, pero aun así tuvimos buena respuesta. Quisimos presentar la información porque tendremos que aprobar por parte de esta Comisión y del Pleno del Ayuntamiento, la definitiva de la prestación de este servicio en Guadalajara. Bienvenida Tania y adelante.



## **DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Les traemos los datos más contundentes. Esta es una reseña de todos los pasos que hicimos en conjunto, porque en realidad lo hicimos todo en conjunto con esta Comisión. Desde el 26 de abril del 2018 se instaló un grupo de trabajo metropolitano para establecer los criterios de implementación de estos sistemas. En enero de 2019 se vota este tema a nivel metropolitano. El 6 de septiembre Sindicatura presenta la iniciativa a Cabildo con turno a esta Comisión. El 4 de noviembre de 2019 se aprobó el Manual de Operación de la Prueba Piloto y el 4 de diciembre de 2019 abrimos los sobres después de la convocatoria que duró un mes. Finalmente, el 19 de diciembre se realizó una rueda de prensa anunciando el inicio de la Prueba Piloto con duración de tres meses, del 20 de diciembre de 2019 al 20 de marzo de 2020.

Como ya les mencioné, el 4 de noviembre de 2019 se aprueban los tres documentos en Cabildo que dan pie a la convocatoria, la cual se publica en medios locales y en la Gaceta. Los pasos que se siguieron para realizar todo el procedimiento fueron: 1. Publicación de Aprobación de Cabildo; 2. Convocatoria STIR; 3. Junta Aclaratoria de Participantes; 4. Recepción y Apertura de Propuestas; 5. Revisión de Propuestas; 6. Publicación de Empresas Ganadoras; 7. Permiso de Operación; 8. Socialización de Cajones de Estacionamiento; 9. Balizamiento de Cajones de Estacionamiento; 10. Inicia Prueba Piloto.

El día que abrimos los sobres y se genera el dictamen, 5 empresas salen beneficiadas de este concurso: MOVO, con la modalidad de patín; FROG, con la modalidad de patín; BIRD, con la modalidad de patín; GRIN, con la modalidad de patín; FLOÜ, con las modalidades de bicicleta y patín. Sin embargo, al día siguiente de la rueda de prensa, nos notifican dos de las cinco empresas, FROG y BIRD, que no podrán prestar los servicios durante la prueba piloto. De igual forma, FLOÜ nos notificó que debido a la contingencia, no pudo surtir las bicicletas de origen chino, por lo que sólo operaría con patín.

Construimos un polígono de operación para los STIR considerando: infraestructura ciclista existente, conexión con Mi Bici Pública, conexión con el Transporte Público Masivo, conexión con centro universitario de la UDG (CUCSH), Centro Histórico, corredores culturales y comerciales (Av. Chapultepec y Corredor Alcalde) y zonas económicas activas (Providencia y Chapalita). Lo interesante de Chapalita es que nos genera una conexión directa con el municipio de Zapopan, facilitando estos desplazamientos entre municipios. Nuestro polígono limita al norte con Av. Patria. Al oriente, nuestro límite es el Corredor Alcalde. Al sur limitamos con Av. Circunvalación Agustín Yáñez, pues es la última ciclovía que tenemos al sur. Y hacia el poniente conectamos con Chapalita, por la dinámica que se da así como la cercanía con Zapopan.



El polígono de operación, para nosotros darle seguimiento, lo dividimos en 10 zonas: Providencia, Terranova, Chapalita Poniente, Chapalita Oriente, Ladrón de Guevara, Vallarta, Mezquitán, Alcalde, Centro y Americana.

Si recuerdan, nosotros cuando hicimos en planteamiento de cuantos dispositivos podrían operar las empresas teníamos una fórmula matemática, la cual nos daba en promedio 1,300 patines por empresa, sin embargo, a lo largo de los tres meses, solo llegaron a operar en su fecha máxima 236 patines entre las 3 empresas, o sea que sólo operamos con el 23% de la flota autorizada en la ciudad. Esto nos sorprendió, pero las empresas nos explicaron que ellos, para arriesgar menos porque es un negocio, tenían que salir poco a poco e ir conociendo el mercado. Los datos son muy exitosos y las empresas quedaron contentas. De diciembre a enero tuvimos números muy bajos de dispositivos en la calle porque diciembre es una fecha un poco complicada por las festividades, por lo que ellos bajaron la oferta y en enero y febrero comenzaron a subirla. Sobre todo monitoreaban, por ejemplo, un día dejaban 50 patines en la zona centro y otro día los movían a Chapalita. Iban jugando ellos con su flota y nos lo compartieron durante todo el proceso.

El dato más contundente es que realizamos más de 22,000 viajes en patín, sólo con el 23% de la oferta. Es impresionante porque eso nos indica que cada patín tuvo de 2 a 3 usos por día. Uno de los métodos para medir el éxito de un sistema de transporte individual es la cantidad de viajes que tiene cada uno de los dispositivos. Los patines tuvieron de 2 a 3 viajes, mientras que un dispositivo de Mi Bici tiene de 6 a 7, por lo que, para ser un nuevo elemento en la ciudad, resultó ser muy exitoso en comparación con otros sistemas.

Este es un mapa que sólo refleja 19,016 viajes porque sólo dos de las empresas pudieron proporcionar el dato con el formato necesario para mapear. Todo lo que ven en azul son viajes. Se concentran en el centro de la ciudad, por Av. Américas, Av. Chapultepec, Av. Hidalgo y Mexicaltzingo. También podemos observar como salen muchos viajes de Chapalita hacia el Centro de Guadalajara y hacia Zapopan.

#### **REGIDOR MIGUEL ZÁRATE HERNÁNDEZ.-**

Del lado de Zapopan, ahí opera el sistema pero lo tiene registrado el municipio de Zapopan, ¿cierto?

#### **DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Así es. Compartimos los datos porque lo que queríamos saber cuántos viajes se originaban en Guadalajara y terminaban en Zapopan y viceversa. Entonces, en total tuvimos más de 22,000 viajes. Los 19,016 viajes mapeados corresponden sólo a dos

empresas porque una no tenía la capacidad técnica para darnos la información en el formato requerido. Y hemos estado compartiendo esta información porque al final pudimos observar que debemos crecer en conjunto Guadalajara y Zapopan para poder ofertar este vaivén de viajes.

De los 19,016 viajes, 16,380 se originaron en Guadalajara. Los puntos azules son los puntos donde tomaban el patín. Si se fijan se concentran en Av. Chapultepec y las aledañas, Corredor Alcalde a la altura de Vallarta y sobre los ejes de Providencia y Chapalita. Los viajes con origen en Guadalajara representan el 83.37% del total. Los viajes representados pertenecen a GRIN y MOVO.

Como destino, se realizaron 16,149 viajes con destino en Guadalajara, lo que representan 82.18% del total. Lo interesante es que resaltan los mismos ejes que son Chapultepec, las vialidades principales de Providencia y Av. Vallarta, todo este eje que se ha vuelto muy amigable para moverse en medios alternativos.

Las colonias con mayor número de viajes fueron Lafayette, Centro, Arcos Vallarta, Americana, Santa Teresita, Ladrón de Guevara, Capilla de Jesús, Prados Providencia, San Antonio y Obrera.

Nosotros tenemos también los datos por día y por horario. Si vemos la tabla del lado derecho, es una comparativa de viajes entre semana y fines de semana. Sábados y domingos tenemos hasta más de 400 viajes y de lunes a viernes tenemos 376. Los promedios de viaje por día de semana así esta distribuidos. Hay un pico el viernes, con 423 y va un poco a la baja y los lunes y martes se mantiene por debajo de los 400. Esto quiere decir que estos sistemas se prestan mucho para el complemento de tu rutina. Por eso vemos que detona mucho en Av. Chapultepec. Detectamos que muchos de esos viajes eran por ocio o de muchos turistas que se mueven por esa zona para disfrutar de la oferta que tiene.

Estas son las cantidades de viajes y aquí tenemos un despunte de 6,785 viajes mensuales que tuvo la empresa MOVO y esto tiene una relación directa con la cantidad de patines que estaban ofertando.

Guadalajara llegó al término de la Prueba Piloto con el 23% del total de la flota autorizada en funcionamiento. En promedio, cada patín eléctrico se utilizó de 2 a 3 veces por día. En CDMX el número de viajes promedio de un patín, es de 3 a 4 veces por día, así que para ser una prueba piloto con tres empresas, nos fue muy bien. CDMX tiene más de un año operando estos sistemas, así que estamos con una población muy receptora.

Como dato relevante, la distancia promedio de viaje es de 2 km; el tiempo promedio de viaje es de 14.91 minutos; el horario más utilizado es de 3 a 7 de la tarde, que es cuando sales a la comida, a algún mandado o a divertirte después del trabajo; y, el incremento de los viajes en fin de semana fue de 150%.

El tema del estacionamiento es algo que compartimos y discutimos en esta mesa mucho tiempo cuando sacamos la norma. Para Guadalajara era importante asignarles un espacio para no tenerlos en las banquetas y que esto se contraviniera con nuestra política de banquetas libres. Estos son los criterios que venían en el Manual, cómo debían de verse, cómo debían de estar balizados. Nosotros generamos un mapa de estacionamientos en el polígono para el cual consideramos los aspectos: población por manzana, unidades económicas, población ocupada, programa “Aquí hay lugar”, vialidades principales, estaciones del tren ligero y paradas SITEUR línea 1. Todo esto lo consideramos y logramos identificar 102 lugares de estacionamiento que resultaron ideales para la operación del sistema.

La primera etapa consistió en iniciar la socialización con los vecinos de los 30 espacios seleccionados. Decidimos ir a tocar puertas si es que nos quedaba un negocio o casa frente al cajón e informar a toda la cuadra porque no podíamos permitir que apareciera algo nuevo y nadie estuviera enterado. Por eso nos dimos a la tarea, con Participación Ciudadana y con las Gerencias, de ir a tocar casa por casa en estas cuadradas donde socializamos los primeros 30 espacios para informarles cómo funcionaba, qué pasaba si veía patines ahí, si los tenían que reportar o no, si veían un patín en la banqueta quiénes lo movían. Fue un trabajo muy interesante el que hicimos y la recepción siempre fue positiva. En las zonas reguladas de “Aquí hay lugar” cedimos cajones de estacionamiento para que fueran estacionamiento de patines porque entra completamente a la lógica de estacionamiento en la ciudad de Guadalajara. Las empresas tenían que balizar 10 espacios, ésta es la lista de cómo se distribuyeron, las cantidades, en el Centro tenemos 13, en el Centro Histórico 2 porque es una zona que debemos cuidar mucho y el señalamiento a veces sobresale bastante, y en Minerva 15 espacios.

Esta es una fotografía de un espacio ideal ubicado en la calle Mexicaltzingo. Si se fijan, es muy evidente que es un espacio de estacionamiento para patines. Este era un espacio regulado GDL 2 y lo transformamos en un espacio de estacionamiento. Este punto fue origen y destino de muchos viajes porque los usuarios tapatíos ya estamos acostumbrados a agarrar una bici y dejarla en un punto específico, por lo que sabíamos que si le apostábamos a darle orden, lo lograríamos. Este punto fue muy exitoso.

La Dirección de Movilidad y Transporte en conjunto con Inspección y Vigilancia realizamos supervisiones de rutina y recibimos reportes en redes sociales sobre el comportamiento de los dispositivos. Se realizaron 5 supervisiones durante la prueba piloto que consistían en hacer un recorrido dentro del polígono para verificar: 1. Que las unidades cuenten con una ficha informativa para las y los usuarios del sistema, esto implica que en el patín cuelgue una ficha donde diga cómo opera, cuánto cuesta y dónde lo dejas; 2. La ubicación de los patines en el espacio público, que todos estuvieran en el arroyo vehicular o en el espacio de estacionamiento; y 3. El estado de los patines, que sirvieran luces y frenos. Nosotros sí prohibimos con mucha claridad estacionarlos en banquetas. Unos de

los grandes resultados es que los usuarios y las usuarias desean dejarlo a un lado de las estaciones de Mi Bici, justo por esta relación entre el patín y la bicicleta.

Este es un ejemplo de la ficha informativa que les comenté que revisábamos. Tiene todos los datos de la empresa, pero más allá de que el usuario sepa de qué va, esto nos ayuda al municipio a hacer saber a la población que no es un tema del municipio, que se trata de una empresa privada prestando un servicio, eso debe quedar muy claro. Otros de los datos que incluye la ficha son: qué hacer en caso de emergencia y número de atención al usuario, pues una de las cosas que pidió Guadalajara y logramos que quedara añadido a la norma de la prueba piloto fue que los seguros fueran de cobertura amplia, por lo que era importante que en la ficha se mencionara como contactarlos en caso de algún accidente; donde estacionar los patines, como se muestra en el gráfico; y, donde circular.

En estas supervisiones observamos que sólo una de las tres empresas cumplía con los criterios establecidos. Las otras dos empresas tenían calcomanías muy difícil de leer, pero todo es modificable.

En cuanto a la ubicación de los patines, en 4 o más supervisiones los patines se encontraban en línea blanca, y en 2 o más supervisiones se observaron estacionados en banqueta y en los espacios de estacionamiento destinados a los STIR. Los que encontrábamos en banqueta lo anotábamos en la bitácora y notificábamos en ese momento a las empresas, porque es responsabilidad de la empresa la operación total. Nosotros sólo supervisamos para después apercebir y sancionar.

Sobre el estado de los patines se supervisó luces; velocidad máxima de 20km/h, lo cual es muy importante mantener regulado porque 20km/h es una muy buena velocidad que permite a los nuevos usuarios entender cómo opera el dispositivo, y si subiese a 25km/h aumenta el riesgo de un accidente; la publicidad no está autorizada, obviamente, y no encontró ningún patín que ofertara publicidad.

Para conocer más sobre los hábitos de las personas que estaban disfrutando de este sistema, Movilidad Guadalajara diseñó una encuesta que distribuyó mediante las 3 empresas. El objetivo general fue analizar el perfil y percepción de los usuarios del Sistema de Transporte Individual en Red en relación a hábitos de movilidad, cambio modal, seguridad y eficiencia. Sus objetivos específicos fueron recopilar información, conocer las características de los viajes y determinar la función que están cumpliendo los STIR como un elemento más de la movilidad. El instrumento fue aplicado a 758 usuarios registrados, por medio de la plataforma de cada una de las empresas, con autonomía de la información, por medio de un link de acceso restringido, manipulado únicamente por la Dirección de Movilidad y Transporte.

En temas de la caracterización de los usuarios, el 77% de los usuarios son hombres y el 22% mujeres; el rango de edad es de 18 a 35 años entre el 79% de los usuarios; y, en su mayoría, el 74% de los usuarios se dedican a trabajar. Todo este perfil nos indica que es

gente que se mueve por la zona de manera cotidiana, es gente que está trabajando y busca complementar sus viajes.

Una pregunta muy importante fue sobre el medio de transporte sustituido por el patín, porque asumimos que cambiaron algún medio para usar el patín. El 24% dejó de usar el transporte público, el 27% dejó de caminar para subirse al patín, 3% dejó su bicicleta, 12% cambió MiBici, el 4% dejó el Tren y el 1% el Macrobus, 12% dejó de usar Taxi o Uber y el 15% dejó su automóvil privado.

Al usar el patín el 39% de los usuarios utilizó rutas que cuentan con infraestructura ciclista, el 28% circulaba únicamente por el arroyo vehicular, el 26% reconoció circular sobre el sentido de la vialidad, el 23% circuló sobre banquetas y camellones, y el 20% estacionó la unidad en los lugares permitidos.

Al preguntar sobre la percepción de seguridad, el 31% dijo estar muy de acuerdo en que la percepción es positiva, seguido por el 20% que está de acuerdo, por lo que más de la mitad de los usuarios se sienten seguros al andar en patín eléctrico. El 44% está medianamente de acuerdo y en desacuerdo sólo el 4%, entonces, la percepción de seguridad es muy alta.

El 54% de las y los usuarios están muy de acuerdo con la expresión: conozco y entiendo correctamente las condiciones de circulación y estacionamiento de los patines eléctricos.

Sobre la calidad de la atención, y esto es lo que nos da una evaluación de las empresas, el 41% mencionó que la calidad de la atención brindada por parte de la empresa es de buena calidad y 30% la consideró excelente. Sólo el 1% las reprobó y el 13% tuvo comentarios varios, por lo que las empresas fueron evaluadas de una forma positiva.

También reconocieron sus principales ventajas y desventajas. Las dos principales ventajas son la comodidad y la practicidad, lo que les ayuda a evitar el tráfico. Como vimos, unas de las zonas donde se concentran los viajes son en la zona Centro y en Chapultepec y ahí es mucho más fácil moverte en bicicleta o en patín que pensar en donde estacionar y tener que dar varias vueltas. Esto nos brinda oportunidades en espacios muy específicos de Guadalajara. Las principales desventajas fueron con un 39% la falta de cobertura en otras zonas de la ciudad y con un 34% es que no siempre hay unidades disponibles. Esto para nosotros en realidad es positivo porque lo que están pidiendo es mayor oferta y cobertura, en especial si tomamos en cuenta que sólo operamos con el 23% de la flota autorizada. Otro 19% opinó que es caro. En realidad el sistema no es barato, el banderazo cuesta de 7 a 10 pesos, y el minuto de 5 a 7 pesos. Entonces, con quien compiten los patines son con los taxis de plataforma, como Didi o Uber. No compiten con MiBici porque ese es un programa público, una empresa del estado con un subsidio muy importante que permite que nos cueste menos de dos pesos al día, aunque MiBici tiene un límite de uso y los patines son a libre demanda.



**REGIDORA CLAUDIA GABRIELA SALAS RODRIGUEZ.-**

Entonces esto va para una población muy definida. Pensando en una situación como la que estamos viviendo de la pandemia y con los camiones aún saturados, no es una opción el patín para los chavos.

**DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Es una opción para la clase trabajadora, para hombres y mujeres de 20 a 35 años, quienes eligen no tomar un Uber a tu trabajo y mejor se suben a un patín. Va para esa población que se la pasa en movimiento constante, que corre de un sitio a otro y te vuelves multimodal. A ellos es el público a quienes estas empresas dan una opción más. Aunque otro de los públicos que nosotros identificamos es la población turista. Los turistas ya tienen la opción de la calandria, pero a veces los turistas más jóvenes prefieren usar un patín a la calandria y disfrutar más la ciudad. Entonces, sí tienen públicos muy establecidos y por lo mismo a las empresas se les tiene que regular al 100, porque no es un beneficio colectivo. Al final, lo que le deja a la ciudad es que en su lista de ofertas de movilidad haya una palomita más, porque lo que hace exitosa a una ciudad es tener muchas ofertas. Un ejemplo es la CDMX y te bajas del metro y agarras eco-bici, o te subes al trolebús y sino, tienes más opciones, y eso es lo que te facilita la vida en un tema urbano.

**REGIDORA VERONICA GABRIELA FLORES PEREZ.-**

¿Y esa es la tarifa más económica que pudieran ofertar las empresas para que esté más al alcance de un chavo que estudia, por ejemplo?

**DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Yo creo que aquí lo interesante sería pensar en qué convenios podemos hacer el municipio con estas empresas para algunos programas de becas, por ejemplo, tal vez a través de un subsidio o que le exija a la empresa un costo menos, sin embargo, dado que son empresas privadas es como pedirle al dueño una fonda que le deje la comida más barata a los trabajadores del ayuntamiento, es una discusión complicada. Lo que estaría genial tal vez sería hacer un convenio entre las empresas, el municipio y la Universidad de Guadalajara, pensando sobre todo en los grandes centros universitarios que tiene UDG como CUCEI, que tiene infraestructura ciclista en ambos lados, o CUCSH, que está al límite el Paseo Alcalde, o como todas las preparatorias que tenemos aquí en el Centro.

**REGIDORA CLAUDIA GABRIELA SALAS RODRIGUEZ.-**

Claro. Yo creo que la pandemia nos obliga a ser creativos y creativas al resolver un tema colapsado, como lo es el transporte público. Y esto llegó para quedarse. Creo que es una excelente alternativa, pero debemos democratizarlo, como gobierno estamos obligados a ser más democráticos.

#### **DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Exacto. Aquí me gustaría retomar que en su momento, la primera norma técnica que hubo sobre este tema fue la de bicicleta sin anclaje, y esta norma no fue exitosa a nivel metropolitano porque obligaba al privado no sólo a ofrecer servicio en Chapultepec y en Chapalita, sino a también ofrecer cobertura en zonas que tal vez no eran su mercado y las empresas nunca quisieron operar bajo esa norma. Ahora que salen los patines, el IMEPLAN retoma el tema y empieza a discutir los por menores sobre por qué no sucedió y analizamos y una de las trabas para estas empresas fue que se les obliga a llevar su sistema a una zona donde pueden correr muchísimo riesgo, se los pueden robar, entonces no funcionó, por lo que ese acuerdo se quita de esta nueva norma técnica, sin embargo, como municipio tenemos la oportunidad de poder trabajar en estos convenios y en estas oportunidades.

#### **REGIDORA VERONICA GABRIELA FLORES PEREZ.-**

¿Tuvieron muchos robos en esta etapa?

#### **DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Lo que hubo fue muchos desaparecidos. Tenemos historias muy graciosas donde al principio, los primeros dos meses, la gente veía los patines en la calle y los guardaba porque pensaban que a alguien se le habría olvidado. Los escondían hasta que alguien les decía que esos iban en la calle, pero aun así no creían y le hablaban a la Dirección de Movilidad o reportaban al 070 y nosotros le hablábamos a la empresa y le decíamos dónde estaban los patines. Pero la empresa, durante este tiempo que no supimos dónde estaban los patines, la empresa los marcaba como desaparecidos.

Y ya acabamos con la presentación. Si quieren se las paso para que la puedan ver con mayor detalle. Sólo quiero cerrar diciéndoles que la Norma Técnica ya fue votada, nosotros la trabajamos junto al IMEPLAN y la Norma Técnica fue votada en la Mesa Metropolitana de Movilidad desde el 05 de junio de este año. Ya está lista para subirse, se sube en la siguiente Junta de Coordinación Metropolitana, y se vota la Norma Técnica de Operación a nivel metropolitano

#### **PRESIDENTA DE LA COMISIÓN.-**

Esa es la información que les queríamos presentar. Lo primero es la parte técnica por la Dirección de Movilidad, luego viene el trabajo de nosotros como Ayuntamiento. Después de aprobar la Norma Técnica por el IMEPLAN, nosotros tendremos que aprobar la de nosotros. Si recuerdan, para el programa piloto hicimos varias adecuaciones, que hay que polarizarlo para el municipio, y también tendremos que aprobar la Norma Técnica, las Bases de la Convocatoria, y algunas modificaciones al Código y a reglamentos, como el de Estacionamientos para establecer cómo será la prestación del servicio de forma

definitiva; los costos, los cuales ya tenemos en la Ley de Ingresos y se propone hacer el mismo planteamiento. Les mantendremos informados, vamos a estar trabajando en coordinación y les pasaremos los proyectos desde antes para ir trabajando a la par con otros proyectos sociales, que sí entendemos que es un negocio pero debemos tener apertura al tema social.

#### **REGIDORA CLAUDIA GABRIELA SALAS RODRIGUEZ.-**

Es un buen momento ahorita porque también estamos viendo el tema de la Ley de Ingresos y podemos ver como damos un incentivo fiscal a estas empresas que se comprometen con economizar sus medios de transporte hacia los estudiantes que son los que no traen dinero, pues además estamos al borde del colapso por las economías que se han duplicado o triplicado por tener a los hijos en casa. Podría ser parte de las políticas de incentivos fiscales que podrían robustecer a la sociedad y que incluso podrían ser compartidas por la Universidad de Guadalajara y el Ayuntamiento.

#### **REGIDOR HILARIO ALEJANDRO RODRÍGUEZ CARDENAS.-**

Yo creo que una de las pocas cosas buenas que nos deja la pandemia es que nos da tiempo de poder aterrizar situaciones como estas. Es una realidad que en muchos países se está bloqueando la llegada de servicios como este, sobre todo en algunas capitales de Europa, donde han sido muy señalados los accidentes que se han presentado por la falta de cuidado, y también es una realidad que en estos lugares se tiene con mayor cultura del cuidado que aquí. Pero eso no quiere decir que obligatoriamente eso también tenga que ser un fracaso en nuestra ciudad, y a mí me parece y coincido totalmente con la Regidora Salas, que al final, si uno diseña las estrategias que verdaderamente nos puedan rendir buenos frutos, en este caso yo me sumo al planteamiento y creo que el hacer una estrategia con la Universidad de Guadalajara e incluso incluyendo a otras universidades privadas que nos ayudaran a generar todo un proceso de concientización porque es una gran oportunidad que se les brinda. Me parece que sí es caro, como ya lo mencionaron, aunque en otros lugares como San Francisco es casi el doble o más, pero son mecanismos que si nosotros abriéramos a posibilidades como un acuerdo con la Universidad de Guadalajara, en primer término, en tema de los costos podría ser más económico, y en segundo término, en un ejercicio de corresponsabilidad con la Universidad y sobre todo con su comunidad que nos ayudaran a concientizar y a ser un ejemplo del uso que se le pudiera dar a estos dispositivos. Y creo que el que se establezcan mecanismos de dos entidades tan importantes como lo es el Ayuntamiento y la Universidad, nos ayudaría con la ciudadanía en general. Creo que es algo que sería fundamental.

#### **REGIDORA VERONICA GABRIELA FLORES PEREZ.-**

Creo que habría que pedirle a las empresas que hagan un planteamiento para que chequen sus costos, porque para nosotros es muy fácil hacer planteamientos de este tipo

sin tomar en cuenta lo que para ellos significa porque es el riesgo de una pérdida. Es importante y aquí nosotros podríamos generar desde las Comisiones, por ejemplo la Comisión de Atención a la Juventud, podríamos checar si el Instituto Municipal de Atención a la Juventud puede generar un recursos para poder otorgar algún subsidio para motivar el uso de este tipo de alternativas de transporte, porque yo creo que sí debemos congratularnos de que sí se pueda dar la posibilidad para que Guadalajara tenga más ofertas. Por lo pronto, sí es un tanto elitista el uso de este medio, sin embargo, nos abre la posibilidad de que hagamos de Guadalajara una ciudad más cosmopolita y más atractiva para la gente que la visita, y poder ver si efectivamente las empresas y las universidades públicas y privadas puedan otorgar algún proyecto porque ahí hay una serie de profesionales que pueden coadyuvar con el ayuntamiento para generar un planteamiento donde todos podamos ganar para tener una ciudad que sea muy llamativa y se vaya adecuando a los nuevos sistemas de transporte, porque hay que aceptar que sí somos una sociedad que no tiene la cultura del cuidado pero en este tiempo tenemos que irnos inmiscuyendo e irnos acostumbrando a nuevas formas de convivencia.

**REGIDOR MIGUEL ZARATE HERNANDEZ.-**

Yo opino que ahora que se va a planear el tema de la licitación, que vaya en programa de crecimiento progresivo rumbo al oriente de la ciudad. Es implica no sólo un compromiso de las empresas, sino también adecuar la infraestructura urbana que tenemos abandonada por parte del municipio, como ciclovías, vialidades, balizamiento. Un compromiso que sirva para conyugarnos como municipio y voltear hacia otras áreas.

**DIRECTORA DE MOVILIDAD TANIA LIBERTAD ZAVALA MARÍN.-**

Sí, de hecho nosotros estamos complementado nuestras ciclovías hacia el oriente justo pensando en esta posibilidad.

**REGIDOR HILARIO ALEJANDRO RODRÍGUEZ CARDENAS.-**

No tenemos la cultura, pero si no empezamos por algún lugar, eso no va a cambiar. Y lo hemos visto con el tema de las ciclovías, que antes las rechazaban y ahora vemos que las usan para llevar a sus hijos a la escuela. Hemos visto como han tenido buenos resultados la suma de esfuerzo entre las universidades, el gobierno, incluso partidos políticos, como ahora con el tema del cubre bocas y creo haciendo una alianza así para este tema sería una gran apuesta. Ellos promoverían el uso, pero también el buen uso.



**PRESIDENTA DE LA COMISIÓN.-**

Como punto cuatro, Asuntos Varios, ¿alguien tiene algo que comentar? De no ser así, como quinto punto del orden del día, se clausura la sesión siendo las 13 trece horas con 20 veinte minutos del 11 once de agosto del 2020 dos mil veinte. Muchas gracias.

**ATENTAMENTE**

Guadalajara, Jalisco, 11 de agosto de 2020.

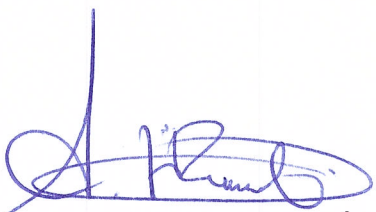


**SÍNDICO PATRICIA GUADALUPE CAMPOS ALFARO  
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN EDILICIA DE  
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE**

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



**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. MIGUEL ZÁRATE HERNÁNDEZ  
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE  
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO  
SUSTENTABLE**



**REGIDORA VERÓNICA GABRIELA FLORES PÉREZ  
VOCAL DE LA COMISIÓN EDILICIA DE  
PLANEACIÓN DEL DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE**