



## TABLA COMPARATIVA DE PERMISOS

| Última autorización de la Administración Anterior - 2018   | Permiso temporal - enero 2019  |
|--|--|
| <p>Se estableció como Autorización, que no es una figura legal adecuada para la prestación de servicios que son iniciativa de un particular.</p>   | <p>Se sustituye la figura de "Autorización" por "Permiso Temporal". Esto permite crear la base para la emisión de permisos con otra temporalidad y condiciones una vez que se publiquen los lineamientos de operación.</p>   |
| <p>Se usó el criterio de división por polígonos. Dividir la ciudad por áreas únicas de operación para cada empresa no beneficia al usuario, ya que los traslados, en general, están en función de generadores y atractores de viaje y no en función de divisiones geográficas como las alcaldías o los polígonos en este caso.</p>   | <p>Se elimina la operación por polígonos y se crea un área de operación única para todas las empresas, que es igual a los tres polígonos originales, pero ahora unificados. Esta nueva delimitación se establece en favor de los usuarios, para que puedan elegir libremente qué aplicación utilizar sólo cuidando no salir de un área común y para las empresas, facilita las labores de identificación de unidades de servicio se encuentran fuera del área de operación delimitada por vialidades fácilmente reconocibles.</p>  |
| <p>Se asignó a cada empresa como operador único del polígono designado y no podían prestar servicios en el polígono de otra empresa. Uno de los mayores problemas fue que la propia demanda llevó a tener unidades de todas las empresas en todos los polígonos, la redistribución de las mismas resultó complicada y poco efectiva, y ciertas empresas tenían ventajas competitivas sobre otras al operar en polígonos con mayor número de atractores de viajes o zonas de mayor poder adquisitivo.</p> | <p>Todas las empresas pueden operar en toda el área de operación que consta de los tres polígonos unificados. Entre otras ventajas, tener una sola área trae beneficios operativos, de oferta para los usuarios y permite obtener mejores datos sobre los patrones de viaje y diversificar a los usuarios de cada aplicación. Al traducir estos beneficios en la generación de datos, permitirá tener una mejor base estadística para conocer las tendencias de uso y desarrollo de los sistemas de transporte individual sustentable.</p>   |
| <p>Se consideraron reglas de estacionamiento generales en las que únicamente se ejemplificaba las áreas en las cuáles se sugería "evitar obstrucciones al espacio público" y no establecía un mecanismo de comunicación entre la Secretaría y las empresas para atender la acumulación de unidades que representarían un problema. Además, no existían tiempos límite para la atención de irregularidades ni las consecuencias para las solicitudes no atendidas.</p>                                    | <p>Se estipulan reglas de estacionamiento con espacios detallados en donde no se pueden estacionar unidades, que se enumeran, más no se limitan a los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Aceras y cruces peatonales;</li><li>- Carriles de circulación vehicular;</li><li>- Salidas de emergencia e hidrantes;</li><li>- Zonas de concentración; o delimitadas por protocolos de protección civil.</li><li>- Acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo, y paradas de Transporte Público colectivo;</li><li>- Áreas de carga y descarga;</li></ul> |



|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>- Estacionamiento para personas con discapacidad;</li><li>- Rampas de acceso a predios;</li><li>- Ciclo-estaciones de ECOBICI;</li><li>- En obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito;</li><li>- Cajones del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, se incluye cajones para motocicleta;</li><li>- Áreas de Valor Ambiental y Cultural;</li><li>- Áreas naturadas y;</li><li>- Zonas Federales.</li></ul> <p>Además, se establece que se debe dejar mínimo 1.60 metros de franja de circulación peatonal en todos los casos y que las empresas tienen un límite máximo de cuatro horas para retirar las unidades que se encuentren en lugares prohibidos. Se establece también una cláusula especial de prohibición de estacionamiento dentro (mas no de circulación) dentro del Bosque de Chapultepec.</p> |
| <p>No se consideró la responsabilidad del permisionario de informar al usuario sobre los sitios donde no puede estacionar las unidades de servicio ni los derechos y obligaciones conforme al Reglamento de Tránsito que el usuario adquiere al aceptar el contrato de uso de los servicios de Transporte Individual Sustentable.</p>  | <p>Se estipula que es obligación del permisionario informar al usuario de los sitios donde no puede estacionar las unidades, de todos los derechos y obligaciones a las que se hace acreedor el usuario de conformidad con lo establecido en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México durante el uso de las unidades de servicio y también obliga al permisionario a informar sobre los lugares de estacionamiento prohibido estipulados en el permiso (mencionados en el punto anterior).</p>  |
| <p>No se consideró la responsabilidad del permisionario de liberar el espacio público y de realizar una gestión de la demanda con base en la evidencia de operación, esto es, en realizar operaciones de balanceo que se entiende como la colocación estratégica de las unidades en donde se requieren para el inicio de viajes y de retirarlas en donde ya no serán usadas y representan un obstáculo para la circulación peatonal, ciclista y vehicular.</p> | <p>Se estipula que el permisionario deberá de realizar el suministro constante de bicicletas (balanceo) con el fin de liberar el espacio público y no tener acumulación. Esta operación es independiente a la liberación de espacios de estacionamiento prohibidos, que aunque sí cumple ese objetivo, va más orientado a la distribución de bicicletas que atiendan la demanda de los usuarios. Por otro lado, se establecen máximos de unidades permitidas a tener estacionadas en los nodos críticos de transporte y atracción de viajes, tales como estaciones del Metro, parques y centros comerciales.</p>  |
| <p>La única forma en la que se obtenía información de operación de las empresas era mediante el informe mensual que se solicitaba y para el cual no se especificaba metodología de análisis de datos ni los datos desagregados con los que se</p>  | <p>Se considera que el permisionario proporcionará a la Secretaría acceso a su plataforma en tiempo real con lo que podrá realizar supervisiones en campo para verificar que las unidades en la calle efectivamente están monitoreadas por la plataforma digital. Además, se exige que los datos desagregados</p>   |



realizaba el informe final. Tampoco se exigía el acceso a la plataforma de monitoreo en tiempo real en la cual la Secretaría pudiera tener una base para realizar supervisiones en campo.

de operación, estén disponibles en formato descargable para que la Secretaría pueda acceder a ellos en cualquier momento y no únicamente cuando las empresas hacen entrega de reportes.

Se considera la solicitud de datos generales como sigue:  
“Al concluir la presente autorización, el permisionario deberá entregar a la Secretaría, un informe con al menos, el siguiente contenido:

- a. Usuarios (número, género, suscripciones y esquemas de renta);
- b. Viajes (acumulado, diarios, por semana, distancia y duración);
- c. Viajes y usuarios (desagregados por edad, sexo y ubicación);
- d. Temporalidad (media de viajes, por día, días de la semana con mayores frecuencias, dinámicas de fin de semana y por hora del día);
- e. Viajes y ubicación (principales zonas de inicio y terminación de viaje); y
- f. Reportes históricos de viajes”

Se solicitan datos desagregados con mayor nivel de detalle para generar evaluación óptima por parte de la Secretaría y los permisionarios como sigue:

- a. Usuarios (número, sexo, suscripciones y esquemas de renta);
- b. Viajes (acumulado, diarios, por semana, distancia y duración);
- c. Viajes y usuarios (desagregados por edad, sexo y ubicación);
- d. Temporalidad (media de viajes, por día, entre semana y fin de semana, días de la semana con mayor uso del servicio, total de viajes de la semana con mayor duración, hora de máxima demanda matutino, hora de máxima demanda vespertino, intermedia y acumulado de viajes por fracción de hora entre semana y fin de semana)
- e. Registro de viajes semanales y ubicación (caracterización del viaje conforme a la siguiente tabla y en archivo .csv y/o Excel separado por columnas)
- f. Trayectoria de los viajes mensuales en archivo .gpx
- g. Reportes históricos de viajes.
- h. Reporte de hechos de tránsito desglosado por tipo de suceso, ubicación, fecha, responsable y tipo de lesión o deceso en caso que aplique.
- i. Reporte descargable a través de la plataforma digital con datos históricos de cada registro de viaje a la fecha de corte, realizado a través de un identificador de viaje y vehículo, con coordenadas de los trayectos.



|   |   |
|---|---|
| <p>No consideraba un marco legal claro para la existencia de pólizas de seguro ya que únicamente obligaba al permisionario a contar con la póliza de seguro, pero no solicitaba información adicional ni era específico sobre el acompañamiento que los usuarios requieren para los casos de siniestro.</p> | <p>El permisionario deberá contar y mantener actualizada la póliza de seguro y mediante éste deberá garantizar acompañamiento al usuario que resulte involucrado en algún siniestro hasta la culminación de todo el proceso legal. Además, deberá entregar un reporte a la Secretaría con todos los casos en los que se ha utilizado el seguro, las circunstancias, los resultados y el seguimiento a éste.</p> |
| <p>No consideraba velocidad máxima en la asistencia de vehículos eléctricos.</p>  | <p>Se considera una velocidad máxima de 20 km/h en la asistencia de vehículos eléctricos.</p>   |
| <p>No prohibía señalar espacios exclusivos.</p>   | <p>El permisionario no podrá señalar por iniciativa propia, áreas de estacionamiento para las unidades de servicio ni colocar elementos que contengan publicidad para fines de ordenamiento.</p>  |