



*Basilica de Zapopan
Fotografía: Coordinación de Análisis
Estratégico y Comunicación*

MANUAL DE PROCEDIMIENTOS Y CRITERIOS TÉCNICOS APLICABLES A LA OPERACIÓN DE SISTEMAS DE BICICLETA Y/O TRANSPORTE INDIVIDUAL EN LA RED DEL MUNICIPIO DE ZAPOPAN, JALISCO.



Gobierno de
Zapopan

**Ciudad
de los niños**

Manual de procedimientos y criterios técnicos aplicables a la operación de Sistemas de Bicicleta y/o Transporte Individual en Red del Municipio de Zapopan, Jalisco



Dirección de Movilidad y Transporte



Índice

Índice 2

Glosario 4

Introducción 7

Sustento Jurídico-Normativo 9

Orden Federal 9

 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 9

 Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano 10

Orden Estatal 11

 Constitución Política del Estado de Jalisco 11

 Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco 11

 Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco 12

 Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios 13

Orden Municipal 14

 Reglamento de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Zapopan 14

 Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan 14

Aspectos técnicos16

Sobre la prueba piloto 16

Sobre los polígonos de operación 19

Sobre el tamaño de la flota 20

Sobre la infraestructura 20

Sobre los espacios de estacionamiento 31

Sobre las condiciones de circulación 31

Sobre los dispositivos 32

Sobre la base de datos de dispositivos 32

Sobre la clave de identificación municipal de los dispositivos 33

Sobre la app 33

Sobre los dispositivos fantasma 33

Sobre la publicidad en los dispositivos 34

Sobre el mantenimiento de los dispositivos 34

Sobre los sistemas de pago 34

Sobre los datos abiertos 34





Metodología del permiso y la operación	37
<i>Sobre la solicitud</i>	37
<i>Sobre los pagos</i>	39
<i>Sobre el proyecto</i>	40
<i>Sobre el resolutivo</i>	41
<i>Sobre el permiso de operación</i>	42
<i>Sobre la supervisión operativa</i>	42
<i>Sobre la revocación del permiso</i>	43
<i>Sobre los apercibimientos</i>	43
<i>Sobre el retiro de dispositivos</i>	44
<i>Sobre la sustitución de dispositivos</i>	45
<i>Sobre los seguros</i>	45
Anexos	46
Carta de solicitud	46
Carta de estratificación	47
Acreditación legal	48
Carta de cesión de bolardos y señales al Municipio	49
Carta de aceptación de criterios, manuales y reglamentos	50
Matriz de evaluación de prueba piloto	51



GLOSARIO

Acta de hechos: Documento emanado de una autoridad competente, a efectos de consignar un evento material, o un hecho jurídico con fines civiles, penales o administrativos.

Agente de movilidad: Funcionario público adscrito o comisionado a la Dirección de Movilidad y Transporte facultado para emitir infracciones y apercibimientos por violaciones al Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan.

AMIM: Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad.

Apercibimiento: Advertencia con efectos legales de una próxima sanción en caso de persistir en una falta.

API: Acrónimo, por sus siglas en inglés, de Interface de Programación de Aplicaciones. Es un conjunto de rutinas que provee acceso a funciones de un determinado software.

App: Aplicación móvil mediante la cual el operador presenta a los usuarios y a las autoridades exhaustivamente, es decir, una por una, la ubicación en tiempo real de cada uno de los dispositivos disponibles para renta mientras están estacionados.

Base de datos de dispositivos: Conjunto de datos oficiales que el operador entrega a la Dirección, indicando para cada dispositivo autorizado, el número de serie, el código QR correspondiente, y la clave de identificación asignada por la Dirección.

Bolardo: Elemento de mobiliario urbano tipo columna corta y/o alta que funge como protección física a los usuarios más vulnerables de la vialidad, para brindarles seguridad y salvaguardar su integridad, así como para delimitar zonas 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.

Cajón de estacionamiento exclusivo para Sistema de Bicicleta en Red y/o STIR: 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 Bicicleta en Red y de Transporte Individual en Red por un tiempo variable.

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: Z + Tipo de dispositivo (P/B) + número de identificación municipal. Ejemplo de clave de identificación de un patín eléctrico: ZP123456. Ejemplo de clave de identificación de una bicicleta mecánica o asistida: ZB789012.

Código QR: Acrónimo, por sus siglas en inglés, de 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 del dispositivo debe almacenar el número de serie del dispositivo.



Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad (CGGIC, o la Coordinación): Institución municipal encargada de gestionar de manera transversal las políticas públicas de desarrollo territorial, medio ambiente, infraestructura, movilidad, y del espacio público, obteniendo con ello, un modelo de ciudad en la que la calidad de vida, el desarrollo y la eficiencia, garanticen el desarrollo sostenible de la ciudad.

Dirección de Movilidad y Transporte de Zapopan (DMTZ, o la Dirección): Institución municipal facultada para regular los Sistemas de Bicicleta en Red en cualquiera de sus modalidades así como supervisar, evaluar y sancionar la operatividad de los mismos en el Municipio.

Dispositivo: Vehículo diseñado 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 operadores 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, monopatines, scooters y segways.

Dispositivo fantasma: Dispositivo que factualmente se encuentra disponible para renta en la vía pública sin estar debidamente autorizado para ello.

IMEPLAN: Instituto Metropolitano de Planeación.

MDS: Acrónimo por sus siglas en inglés de Especificación de Datos de Movilidad. Es un estándar de entrega de datos relativos a la micromobilidad. Está conformado por dos APIs. El primero llamado *Provider*, que faculta a los operadores para enviar directamente información al Municipio sobre cada dispositivo individual. El segundo es llamado *Agency*, y permite al Municipio enviar instantáneamente información digital e instrucciones a los operadores.

Número de identificación municipal: Número único otorgado por la Dirección para asignar de manera exclusiva a cada dispositivo autorizado.

Número de serie: Clave única de identificación de cada dispositivo asignada por la empresa que lo produjo.

Operador: Empresa o entidad gubernamental encargada de brindar los servicios del Sistema de bicicleta en Red y/o de 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.

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 SBR y/o STIR: Zona especial establecida para que un Sistema de Bicicleta en Red opere en ella. Los polígonos de SBR pueden ser obligatorios, opcionales o restringidos.

Polígono obligatorio: Zona del territorio municipal donde las entidades privadas que deseen ofrecer el servicio de SBR y/o STIR deben operar como condición *sine qua non* 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 entidades privadas pueden operar o no. En las zonas donde decidan operar se deberán poder iniciar y terminar los viajes.

Polígono restringido: Zona del territorio municipal donde se puede cerrar un viaje, pero no se puede iniciar.

Prueba piloto: Tiempo de operación especial en el que la Dirección permite a algunos operadores ofrecer sus servicios sin costo en ciertos polígonos con la finalidad de generar información sobre la operación de los sistemas, su entrelazamiento con el resto de la movilidad de la ciudad, etc. Tiene como objetivo final, declarar la factibilidad de la operación permanente de los sistemas.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Sistema de Bicicleta en Red (SBR): Sistema de movilidad público o privado, que consiste en la oferta de renta de bicicletas por corta duración, en autoservicio, que ofrece la posibilidad de realizar trayectos unidireccionales en la vía pública y con características de red, en cualquiera de sus modalidades de prestación.

Sistema de Transporte Individual en Red (STIR): Sistema de movilidad público o privado, a través de la renta de 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, diferentes a la bicicleta. De manera enunciativa, pero no limitativa, se deben tomar como tales los siguientes vehículos: patines del diablo, scooters y segways.

Vía de acceso controlado: Son vialidades para el tránsito directo en las que el acceso a las mismas está limitado a ciertos sitios, determinados desde que se realiza el proyecto de 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 50 km/h y 80 km/h.



INTRODUCCIÓN

El presente “Manual de procedimientos y criterios técnicos aplicables a la operación de Sistemas de Bicicleta y/o Transporte Individual en Red, del Municipio de Zapopan, Jalisco” ha sido creado para, dar cumplimiento a lo establecido por el artículo 46, fracción VIII, del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, con la finalidad de establecer los criterios técnicos e indicaciones que **concreten y especifiquen** lo relativo al funcionamiento y operación de las entidades públicas y privadas que quieran ofrecer el servicio de sistema de bicicleta y/o transporte individual en red dentro del territorio municipal. Con esto **el Municipio busca que exista claridad y certidumbre** sobre las condiciones dentro de las cuales se pueden ofrecer estos servicios en su territorio, y que estos contribuyan efectivamente a realizar el derecho a la movilidad que todos los ciudadanos tienen y que se posibilite la transición hacia la movilidad sostenible.

Los objetivos de este Manual son los siguientes:

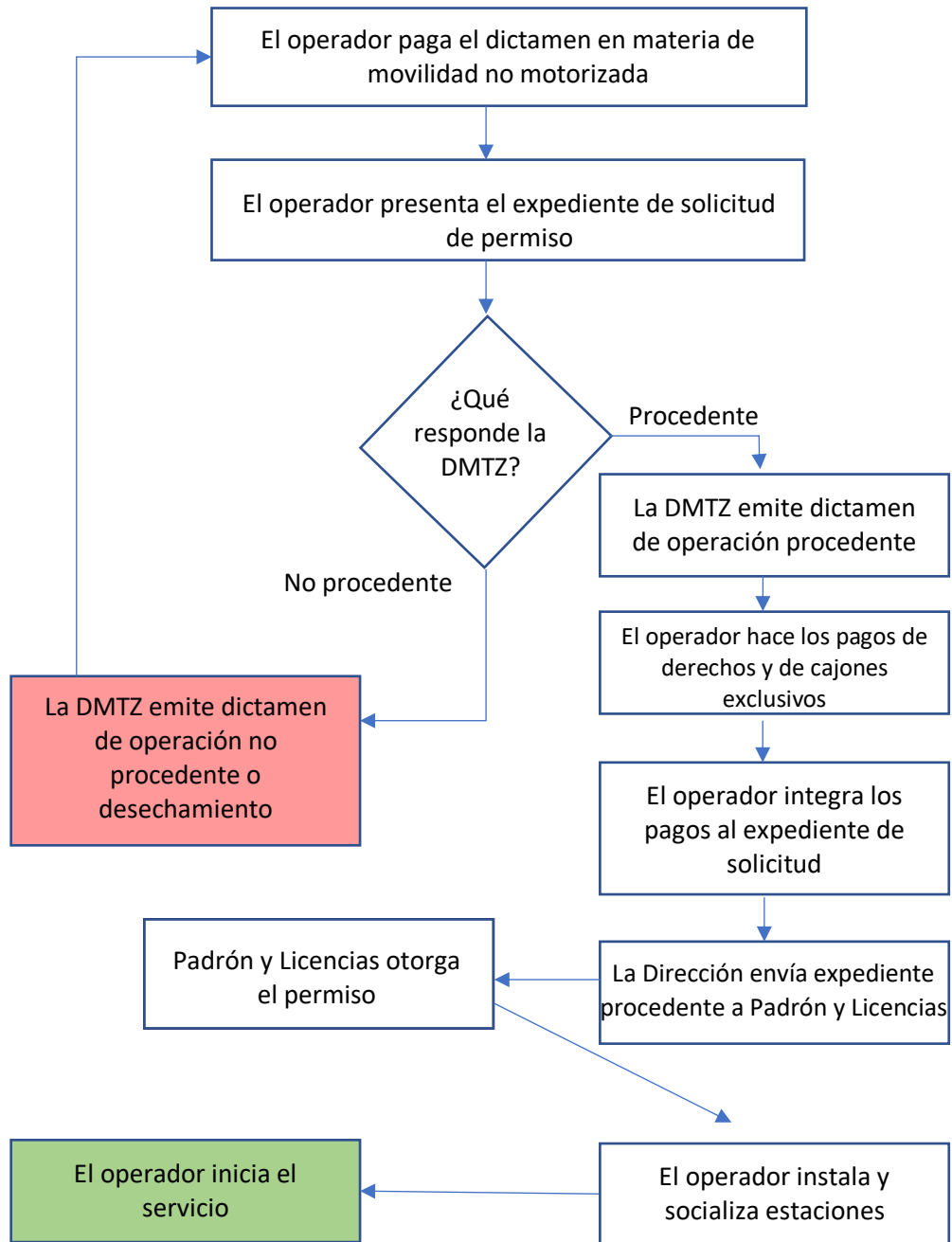
1. Dar a conocer a las entidades públicas y privadas que deseen ofrecer Sistemas de Bicicleta y/o Transporte Individual en Red, así como a la ciudadanía en general, las condiciones y especificaciones técnicas en las que operarán dichos sistemas dentro del territorio municipal.
2. Especificar los trámites y requisitos que se exigirán a entidades públicas y privadas que deseen ofrecer Sistemas de Bicicleta y/o Transporte Individual en Red para obtener su permiso de operación.
3. Establecer las condiciones para que un permiso se renueve.
4. Establecer las condiciones en las que se denegará el permiso o su renovación y las situaciones por las que se revocará el mismo antes del término de su duración.

Este Manual se divide en dos partes: en la primera se establecen las especificaciones técnicas que deberán cumplir las entidades públicas y privadas que deseen ofrecer el servicio de sistema de bicicleta y/o transporte individual en red dentro del Municipio (objetivo 1). En la segunda se explica en detalle el procedimiento para obtener el permiso de operación, los requisitos que son necesarios cubrir, los tiempos de cada parte del proceso, etc. (objetivos 2, 3, y 4).

En el apartado de anexos, se encuentran los formatos que los solicitantes deberán entregar debidamente completados para iniciar el trámite de obtención del permiso de operación.

El proceso para la obtención del permiso está sintetizado en el siguiente diagrama **general** —no exhaustivo— de flujo:





Es necesario destacar que *el contenido de este Manual quedará sujeto a modificaciones* con la finalidad de que se mantenga como un instrumento actualizado y eficiente.



SUSTENTO JURÍDICO-NORMATIVO

El presente Manual Técnico-Operativo se expide en cumplimiento a lo ordenado por el mandato mediante los artículos transitorios segundo, y tercero del Acuerdo de fecha 12 de noviembre de 2018, mediante el que se autoriza reformar los artículos 6, 11, 33, 34, 46, 59, 66, 82, 87 y 134; se modifica la redacción del Capítulo I del Título V; y adicionan los artículos 44 Bis, 46 Bis, 47 Bis, 47 Ter, 47 Quáter, 47 Quinquies y 47 Sexies, todos del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, Jalisco, así como del Punto de Acuerdo 6.15, del 27 de agosto de 2019.

Orden Federal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 115. Los estados adoptarán, para su régimen interior, la forma de gobierno republicano, representativo, democrático, laico y popular, teniendo como base de su división territorial y de su organización política y administrativa, el municipio libre, conforme a las bases siguientes:

II. Los municipios estarán investidos de personalidad jurídica y manejarán su patrimonio conforme a la ley.

Los ayuntamientos tendrán facultades para aprobar, de acuerdo con las leyes en materia municipal que deberán expedir las legislaturas de los Estados, 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, regulen las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal.

El objeto de las leyes a que se refiere el párrafo anterior será establecer:

- a) Las bases generales de la administración pública municipal y del procedimiento administrativo, incluyendo los medios de impugnación y los órganos para dirimir las controversias entre dicha administración y los particulares, con sujeción a los principios de igualdad, publicidad, audiencia y legalidad;
- b) Los casos en que se requiera el acuerdo de las dos terceras partes de los miembros de los ayuntamientos para dictar resoluciones que afecten el patrimonio inmobiliario municipal o para celebrar actos o convenios que comprometan al Municipio por un plazo mayor al periodo del Ayuntamiento;
- c) Las normas de aplicación general para celebrar los convenios a que se refieren tanto las fracciones III y IV de este artículo, como el segundo párrafo de la fracción VII del artículo 116 de esta Constitución; (...)
- e) Las disposiciones aplicables en aquellos municipios que no cuenten con los bandos o reglamentos correspondientes.

III. Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: (...)

- g) Calles, parques y jardines y su equipamiento;



h) Seguridad pública, en los términos del artículo 21 de esta Constitución, policía preventiva municipal y tránsito; (...)

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo 4. La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública: (...)

VI. Productividad y eficiencia. Fortalecer la productividad y eficiencia de las ciudades y del territorio como eje del Crecimiento económico, a través de la consolidación de redes de vialidad y Movilidad, energía y comunicaciones, creación y mantenimiento de infraestructura productiva, equipamientos y servicios públicos de calidad. Maximizar la capacidad de la ciudad para atraer y retener talentos e inversiones, minimizando costos y facilitar la actividad económica;

Artículo 6. En términos de lo dispuesto en el artículo 27, párrafo tercero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, son de interés público y de beneficio social los actos públicos tendentes a establecer Provisiones, Reservas, Usos del suelo y Destinos de áreas y predios de los Centros de Población, contenida en los planes o programas de Desarrollo Urbano.

Son causas de utilidad pública: (...)

V. La ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquellas destinadas para la Movilidad; (...)

VIII. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad;

Artículo 59. Corresponderá a los municipios formular, aprobar y administrar la Zonificación de los Centros de Población ubicados en su territorio. (...)

VII. Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de Destinos específicos tales como para vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos que garanticen las condiciones materiales de la vida comunitaria y la Movilidad;

Artículo 70. Para la accesibilidad universal de los habitantes a los servicios y satisfactores urbanos; las políticas de Movilidad deberán asegurar que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población.

Las políticas y programas para la Movilidad serán parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos.

Artículo 71. Las políticas y programas de Movilidad deberán: (...)

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;



- V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso de la motocicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público; (...)
- XI. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Orden Estatal

Constitución Política del Estado de Jalisco

Artículo 79.- Los municipios, a través de sus ayuntamientos, tendrán a su cargo las siguientes funciones y servicios públicos: (...)

- VIII. Calles, parques y jardines, y su equipamiento;
- IX. Seguridad pública, policía preventiva municipal y tránsito; (...)

Artículo 86.- Corresponde al Presidente Municipal o a quien haga sus veces, la aplicación de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones normativas en el ámbito municipal, así como el ejercicio de la administración del municipio y la prestación de los servicios públicos que estén a cargo del mismo, en la forma y términos que determinen las leyes.

Corresponde al Ayuntamiento o al Concejo Municipal, elaborar y aprobar los reglamentos y demás disposiciones normativas de carácter general que sean competencia del municipio, así como, en los casos, forma y términos que determinen las leyes, autorizar las decisiones del Presidente y establecer las directrices de la política municipal.

Corresponde la calificación de las infracciones administrativas derivadas de los bandos de policía y buen gobierno, a los servidores públicos denominados jueces municipales.

Corresponde al síndico la representación jurídica del municipio, acatando en todos los casos las decisiones del Ayuntamiento.

Ley del Gobierno y la Administración Pública Municipal del Estado de Jalisco

Artículo 37. Son obligaciones de los Ayuntamientos, las siguientes:

- II. 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;

Artículo 40. Los Ayuntamientos pueden expedir, de acuerdo con las leyes estatales en materia municipal: (...)

II. Los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general, dentro de sus respectivas jurisdicciones, que regulen asuntos de su competencia.

Artículo 45. Las circulares internas, instructivos, manuales, formatos y cualesquier otro acto de similar naturaleza, aprobados por funcionarios públicos municipales, deben tener los siguientes requisitos:

- I. Precisar cual es la disposición reglamentaria que aclaran o interpretan o el criterio de la autoridad que la emitió;
- II. Señalar cuáles inciden exclusivamente sobre la actividad de la administración pública municipal y cuáles otorgan derechos a los particulares; y
- III. Ser publicados en las Gacetas Municipales o en los medios oficiales de divulgación previstos por el reglamento aplicable.

Artículo 46. Las circulares internas, instructivos, manuales, formatos y cualesquier otro acto de similar naturaleza, no pueden constituirse en actos legislativos autónomos, ni desvirtuar, modificar o alterar el contenido de un ordenamiento municipal. Tampoco pueden imponer cargas u obligaciones a los particulares.

Artículo 47. Corresponde al Presidente Municipal la función ejecutiva del municipio. Tiene las siguientes obligaciones: (...)

- V. Ordenar la publicación de bandos de policía y gobierno, reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general que expida el Ayuntamiento, cumplirlos y hacerlos cumplir; (...)
- XIII. Ejecutar y hacer que se ejecuten los ordenamientos municipales;

Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco

Artículo 15. Los ámbitos de competencia del Estado y del municipio en materia de vialidad, movilidad y transporte, se integrarán y delimitarán conforme a las siguientes bases:

- II. Corresponde al Municipio:
 - d) Reglamentar y controlar el tránsito en los centros de población que se localicen en su territorio.

Artículo 17. En el ejercicio de sus atribuciones, los municipios observarán las disposiciones de esta ley, los ordenamientos que de ella se deriven y aplicarán las normas generales de carácter técnico.

Artículo 22. Son atribuciones de los ayuntamientos:



- I. Expedir reglamentos para ordenar, regular y administrar los servicios de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta ley y su reglamento; (...)
- XXI. Aprobar las modalidades adicionales a las señaladas en esta ley derivadas de los avances tecnológicos.

Artículo 39. Los ayuntamientos, en concordancia con las disposiciones de esta ley, deberán expedir su reglamento de movilidad, siempre y cuando no hayan realizado convenio con la Secretaría, para la cual deberán:

- I. Definir las normas de movilidad que establezcan el orden y control vial, para que la circulación de los peatones y vehículos sea segura y fluida, aplicando las normas técnicas de carácter general expedidas conforme a las bases establecidas en esta ley;

Artículo 83 Bis. Además de los que establezca la presente Ley y su Reglamento, se considerarán como servicios conexos a las vías públicas de comunicación local, los que presten las empresas de redes de transporte a través de aplicaciones móviles de geolocalización para la búsqueda y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte público con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte.

Las empresas de redes de transporte tendrán estrictamente prohibido ofrecer o contratar sus servicios a través de medios diversos a los previstos por esta Ley y su Reglamento.

Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios

Artículo 8. Información Fundamental-General

- II. La información sobre el marco jurídico aplicable al y por el sujeto obligado, que comprende: (...)
 - d) Los reglamentos federales, estatales y municipales, y
 - e) Los decretos, acuerdos, criterios, políticas, reglas de operación y demás normas jurídicas generales;
- IV. La información sobre la planeación estratégica gubernamental aplicable al y por el sujeto obligado, que comprende: (...)
 - d) Los manuales de operación;
 - e) Los manuales de procedimientos;
 - f) Los manuales de servicios; (...)
 - i) Los demás instrumentos normativos internos aplicables;

Artículo 15. Información fundamental — Ayuntamientos

1. Es información pública fundamental de los ayuntamientos:
 - III. Los bandos de policía y gobierno, reglamentos, decretos, acuerdos, circulares, y demás disposiciones jurídicas expedidas por el ayuntamiento respectivo;
 - VI. Los reglamentos internos, manuales y programas operativos anuales de toda dependencia o entidad pública municipal vigentes y de cuando menos los tres años anteriores.



Orden Municipal

Reglamento de la Administración Pública Municipal para el Municipio de Zapopan

Artículo 53. La Coordinación General de Gestión Integral de la Ciudad cuenta con las siguientes atribuciones: (...)

- XXIX. Generar, actualizar, aplicar y en su caso, vigilar la aplicación de los instrumentos urbanos, técnicos y jurídicos, dentro del territorio municipal; (...)
- XLVI. Planear y realizar la gestión integral del estacionamiento, a través de acciones como la reducción de incentivos al uso del automóvil, la mejora de los servicios de transporte público en las zonas congestionadas por la vialidad y la reducción de cajones disponibles en la vía pública; (...)
- LVI. Promover en el ámbito de su competencia las acciones para el uso del espacio vial, teniendo como prioridad a los peatones, y medios de transporte masivo y colectivo de pasajeros; así como, garantizar espacios delimitados para la guarda de bicicletas y similares.

Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan

Artículo 11. Son facultades de la Coordinación General, a través de la Dirección: (...)

- XXIV. Regular los sistemas de bicicleta y/o transporte individual en red en cualquiera de sus modalidades, así como supervisar, evaluar y sancionar la operatividad de los mismos en el Municipio; (...)

Artículo 12. Para el cumplimiento de sus atribuciones, estudio, planeación, atención, dictaminación y despacho de los asuntos en materia de movilidad motorizada y no motorizada, tránsito, educación y seguridad vial, la Dirección contará con unidades para cada materia dentro de la propia Dirección.

Los manuales de organización y de procedimientos de la Dirección establecerán las atribuciones que corresponden a las unidades administrativas que la integran, debiendo ser autorizados por el Presidente Municipal y por la Coordinación General de Administración e Innovación Gubernamental.

Artículo 33. La Dirección a petición de particulares, organismos públicos o de oficio, podrá emitir dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opinión técnica y/o autorizaciones en materia de: (...)

- XXI. Operación de Sistemas de bicicleta y/o transporte individual en red, así como de cualquier sistema no motorizado en el Municipio.

Artículo 34. Todos los dictámenes, estudios técnicos, asesorías, opiniones técnicas o autorizaciones se llevarán a cabo conforme a la normatividad técnica vigente y aplicable en cada materia.

Para efecto de emitir los dictámenes correspondientes al sistema de bicicleta y/o transporte individual en red se tomarán en cuenta factores como los polígonos de operación y sus características, la densidad poblacional, el perfil demográfico y socioeconómico del polígono, la orografía, tipo de suelo o pavimento, y el uso de suelo establecido en los planes parciales.



Artículo 44 Bis. Los servicios de transporte individual, en cualquier modalidad, que pretendan ser prestados por entidades públicas o privadas en los espacios y vialidades públicas del municipio, y que no estén contemplados específicamente en el presente reglamento, bajo los principios de utilidad pública y distribución equitativa del espacio público de vialidades, manifiestos en los artículos 6 y 71 fracción II de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, no podrán prestar sus servicios sin contar con permiso de la Dirección. De darse el caso, la Dirección solicitará al Pleno del Ayuntamiento emita la reglamentación conducente.

Artículo 46. La Dirección en materia de sistemas de bicicleta y/o transporte individual en red que operen en el Municipio tiene la facultad que ejercerá en su demarcación territorial de:

- I. Autorizar los permisos, supervisar y evaluar la operación de entidades públicas o privadas que presten el servicio, en cualquiera de sus modalidades;
- II. Definir y autorizar los polígonos y sus características, con base a la propuesta del solicitante, atendiendo al dictamen de movilidad;
- III. Determinar las características, número y ubicación de las estaciones, señalamientos y demás infraestructura que las entidades públicas o privadas están obligados a instalar para poder prestar el servicio;
- IV. Determinar los espacios públicos donde se podrán estacionar las bicicletas y/o vehículos de transporte individual en red que operen bajo el esquema sin anclaje;
- V. Determinar el tamaño de la flota que podrá existir en cada polígono, con base en la demanda y las características de los sistemas que interactúen;
- VI. Verificar las características mínimas que deberán de tener las bicicletas y/o vehículos de transporte individual en red que se pretendan utilizar, de conformidad con la normatividad aplicable;
- VII. Establecer y supervisar para cada caso, los máximos y mínimos de flota que se permiten en cada polígono, a fin de que los operadores realicen los traslados necesarios de bicicletas y vehículos de transporte individual en red para equilibrar la oferta;
- VIII. Elaborar, aprobar y aplicar los manuales operativos y normas técnicas que deberán cumplir los operadores en materia de mantenimiento, operación de los sistemas, sistemas de pago, tecnologías y demás aspectos que garanticen un servicio seguro para los usuarios y la armonía con la movilidad municipal;
- IX. Establecer el tipo, formato, número y frecuencia de informes que deben presentarle los operadores sobre la operación de sus sistemas; y
- X. Todas las demás que le confieren las leyes y los reglamentos.

Artículo 46 Bis. Las entidades públicas o privadas para poder prestar el servicio de sistema de bicicleta y/o transporte individual en red en el Municipio, en cualquiera de sus modalidades, deberán cumplir con lo establecido en el presente reglamento, normas técnicas y demás legislación aplicable.



ASPECTOS TÉCNICOS

Sobre la prueba piloto

Artículo 1. La Coordinación a través de la Dirección tiene la facultad de lanzar convocatorias a participar en pruebas pilotos de SBR y/o STIR con el objetivo determinar la factibilidad de la operación permanente de los sistemas. La convocatoria será abierta a cualquier operador que ofrezca esos servicios y se publicará en los medios digitales del Municipio.

Artículo 2. La prueba piloto tendrá una duración de hasta 180 días naturales, de los cuales los operadores están obligados a participar por lo menos en 90 días naturales consecutivos.

Artículo 3. Para la prueba piloto, la documentación requerida en la convocatoria será la aprobada por la Junta de Coordinación Metropolitana.

Artículo 4. El resultado final global de la prueba piloto se calificará como “positiva” o “negativa”.

Artículo 5. Se declarará “positiva” la prueba piloto si al final de la misma al menos tres operadores son evaluados favorablemente para dar servicio dentro del territorio municipal. En caso de que menos de tres operadores sean evaluados favorablemente, la prueba piloto se declarará “negativa”.

Artículo 6. En caso de que la prueba piloto sea calificada como “negativa”, la Dirección podrá cancelar definitivamente la convocatoria a operar SBR y/o STIR en el Municipio, o bien convocar a una nueva prueba piloto.

Artículo 7. En caso de que la prueba piloto sea calificada como “positiva”, la Dirección podrá liberar el número de dispositivos restantes autorizados en el artículo correspondiente y dará derecho preferencial a los operadores que participaron en ella para que aumenten su flota cuando así lo disponga la Dirección.

Artículo 8. A los operadores que no hayan participado en la prueba piloto y que presenten solicitudes de operación, la Dirección solo podrá autorizarles desplegar el número de dispositivos que los operadores participantes en la prueba piloto decidan no cubrir.

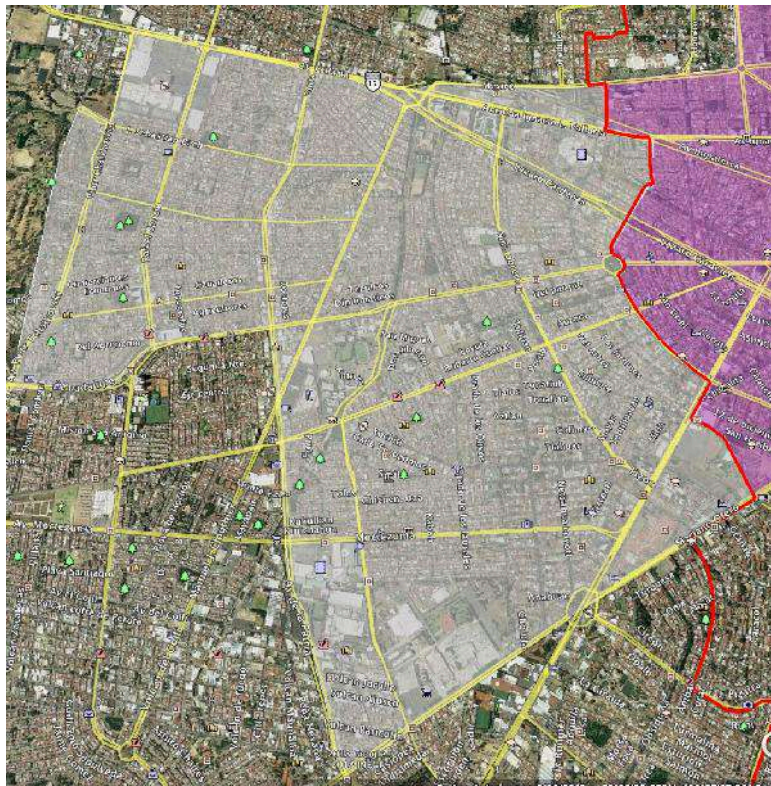
Artículo 9. La Dirección elegirá que la prueba piloto se lleve a cabo en alguna de las siguientes alternativas de polígono:



Alternativa 1 (dos polígonos separados):



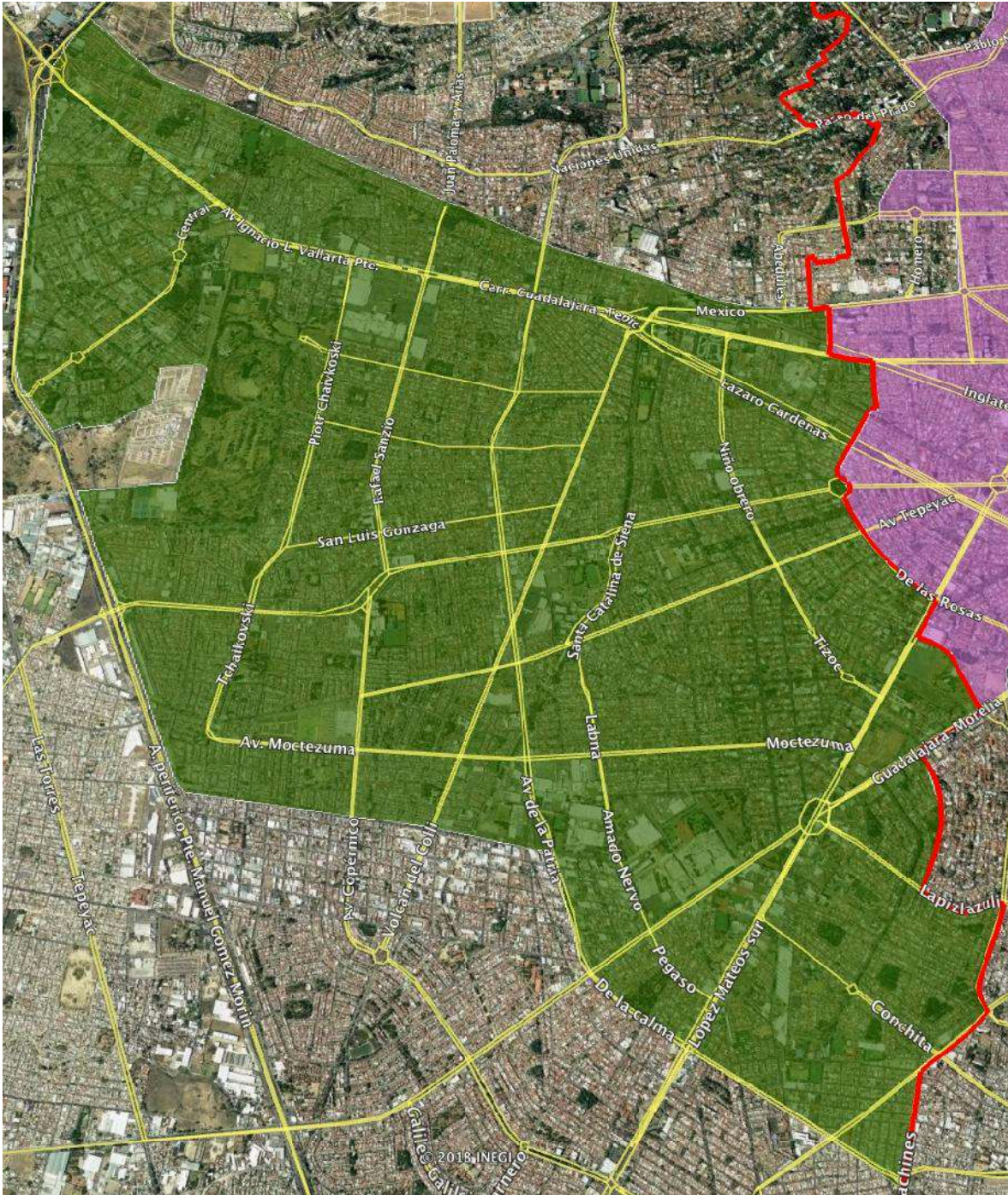
Zapopan norte (en blanco). Fuente: Google Earth.



Zapopan sur, en blanco. Fuente: Google Earth



Alternativa 2 (un solo polígono):



Zapopan sur, en verde. Fuente Google Earth



Artículo 10. La Dirección podrá modificar los polígonos de la prueba piloto sin necesidad de modificar este Manual. La Dirección informará oportunamente a los operadores cuando haya modificaciones a los polígonos de la prueba piloto.

Artículo 11. Durante la prueba piloto habrá *como máximo* 2,600 bicicletas y 2,600 dispositivos de los otros tipos. La Dirección dará por correo electrónico autorizaciones paulatinas de crecer la flota de acuerdo a los niveles de saturación que se detecten sin que haya obligatoriedad de llegar al máximo señalado.

Artículo 12. El número de bicicletas y de dispositivos de transporte individual en red se dividirán a partes iguales entre los operadores concurrentes, tanto en la prueba piloto como en el inicio de la operación ordinaria.

Artículo 13. La evaluación puntual de los operadores participantes en la prueba piloto la realizará la Dirección basándose en la matriz de evaluación presente en los anexos de este manual.

Artículo 14. Durante la prueba piloto, al operador que haga caso omiso de las actas de hechos se le podrá restar puntos de la evaluación final.

Sobre los polígonos de operación

Artículo 15. De conformidad con el artículo 47 Quinquies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, los operadores deberán tener un domicilio dentro del territorio municipal donde los usuarios y potenciales usuarios puedan contratar el servicio y recibir asistencia. En el mismo domicilio el operador deberá poder recibir los dispositivos que la autoridad municipal se vea forzada a recoger de la vía pública. Adicionalmente, el operador deberá ofrecer servicio de atención telefónica en el mismo horario que esté en servicio su sistema.

Artículo 16. De conformidad con el artículo 46 fracción II del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, el territorio municipal se podrá subdividir en polígonos independientes de operación.

Artículo 17. Los polígonos de operación se calificarán en a) obligatorios, b) opcionales y c) restringidos.

Artículo 18. Durante la prueba piloto los polígonos establecidos para la misma serán obligatorios y el resto del territorio municipal será polígono restringido.

Artículo 19. Al terminar la prueba piloto y comenzar la operación ordinaria de los operadores, todo el territorio municipal se establecerá como polígono opcional. El operador deberá presentar su propuesta a la Dirección para su aprobación.

Artículo 20. La Dirección de Movilidad y Transporte se reserva el derecho a establecer polígonos obligatorios, restringidos u opcionales en cualquier momento sin necesidad de modificar el presente manual. Será responsabilidad de la Dirección informar oportunamente a los operadores respecto a la modificación, eliminación o adición de polígonos de todos los tipos.



Sobre el tamaño de la flota

Artículo 21. De conformidad con el artículo 46, fracciones V y VII del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, el número total de bicicletas en red y por separado de dispositivos de transporte individual en red, sumando las de todos los operadores, 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 22. Aplicando la fórmula correspondiente, el número total de bicicletas en red circulando en el Municipio, excluyendo las bicicletas pertenecientes a sistemas públicos preexistentes, será de 5,524 *como máximo*. Este número se actualizará inmediatamente cuando se publiquen los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. La Dirección informará oportunamente mediante oficio a los operadores el nuevo número máximo de bicicletas y cómo se distribuirán entre ellos.

Artículo 23. Aplicando la fórmula correspondiente, el número total de dispositivos de transporte individual en red circulando en el Municipio, excluyendo aquellos pertenecientes a sistemas públicos preexistentes, será de 5,524 *como máximo*. Este número se actualizará inmediatamente cuando se publiquen los resultados del Censo Nacional de Población y Vivienda 2020. La Dirección informará oportunamente mediante oficio a los operadores el nuevo número máximo de dispositivos y cómo se distribuirán entre ellos.

Artículo 24. Si un operador desea no cubrir la totalidad de bicicletas y/o dispositivos de transporte individual en red que le corresponden, el sobrante se repartirá a partes iguales entre los demás operadores. Se procederá del mismo modo con los dispositivos de transporte individual en red de los operadores que suspendan operaciones en el Municipio por la razón que sea.

Sobre la infraestructura

Artículo 25. De conformidad con el artículo 46 fracción III del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, todos los operadores están obligados a proveer cajones exclusivos de estacionamiento, cuya solicitud deberá ser anexada a la solicitud de dictamen de movilidad no motorizada.

Artículo 26. Los operadores que ofrezcan bicicletas sin anclaje deberán solicitar la autorización de al menos 0.45 metros lineales de cajones de estacionamiento exclusivo en vía pública por cada bicicleta que operen. Los operadores que ofrezcan dispositivos de transporte individual en red deberán solicitar la autorización de al menos 0.30 metros lineales de cajones de estacionamiento

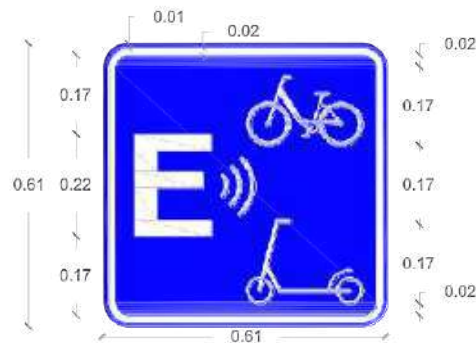


exclusivo en vía pública por cada dispositivo. Los cajones exclusivos deberán ser pagados conforme a la Ley de Ingresos Vigente.

Artículo 27. Los operadores que ofrezcan bicicletas que requieran anclaje no seguirán la regla del artículo precedente y deberán solicitar la autorización de todos los metros de estacionamiento exclusivo que sean necesarios para que sus estaciones quepan adecuadamente, contando con las medidas que el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, Jalisco establezca para el cajón oficial.

Artículo 28. Solo los operadores públicos podrán ser eximidos del pago correspondiente a la autorización de cajones exclusivos, de conformidad a las leyes orgánicas de las dependencias o entidades gubernamentales.

Artículo 29. Es obligación de los operadores balizar, instalar señales verticales y colocar bolardos en los cajones exclusivos de acuerdo con las siguientes indicaciones y esquemas:



"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.

Acotaciones en metros.
Dibujos fuera de escala.



UBICACIÓN DE SEÑAL

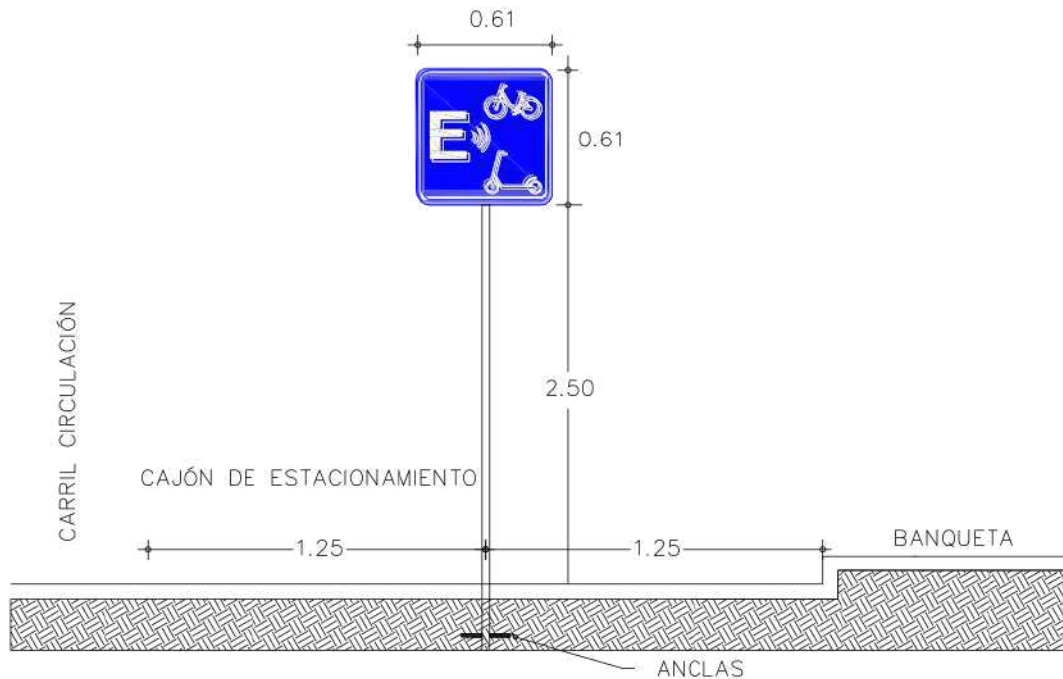


Lámina de señalamiento

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.

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.
-------------------------	---	---



Poste PTR

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.

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.

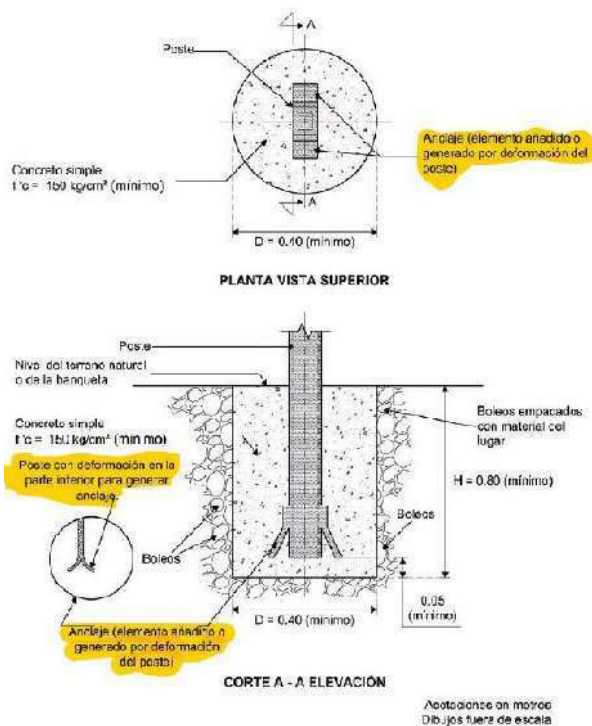


Figura II.7-2. Cimentación tipo para los postes de las señales bajas



Pictogramas

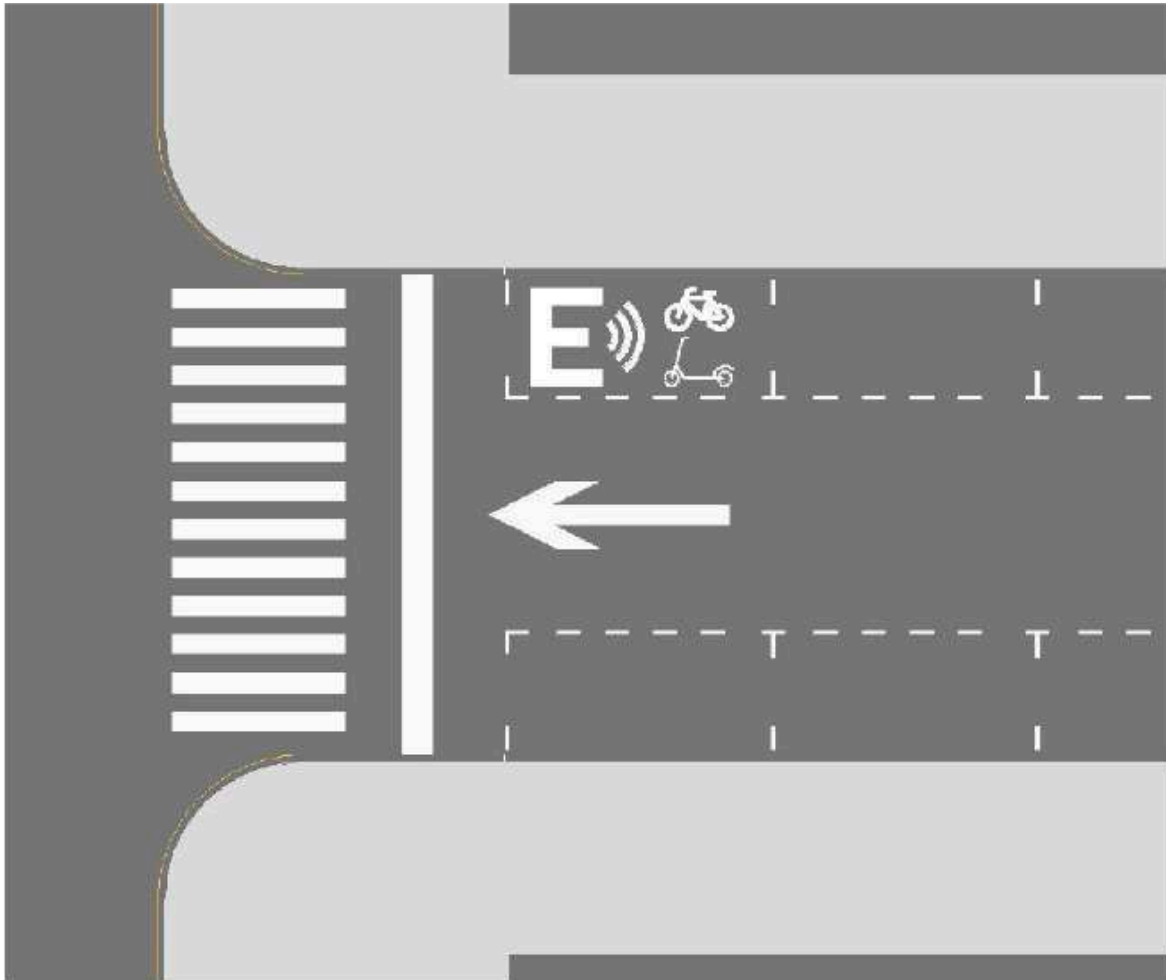
Estacionamiento: La indicación de estacionamiento es una "E" mayúscula con las dimensiones especificadas en la ilustración correspondiente, en color blanco con las especificaciones del apartado de pintura. Si la zona de estacionamiento iguala o excede los 14 metros de longitud, se colocará un pictograma de estacionamiento cada 7 m.

Bicicleta y patín: Símbolos que indican el tipo de dispositivos que deberán ocupar el espacio de estacionamiento con las formas y dimensiones que se muestran en cada figura correspondiente. Si

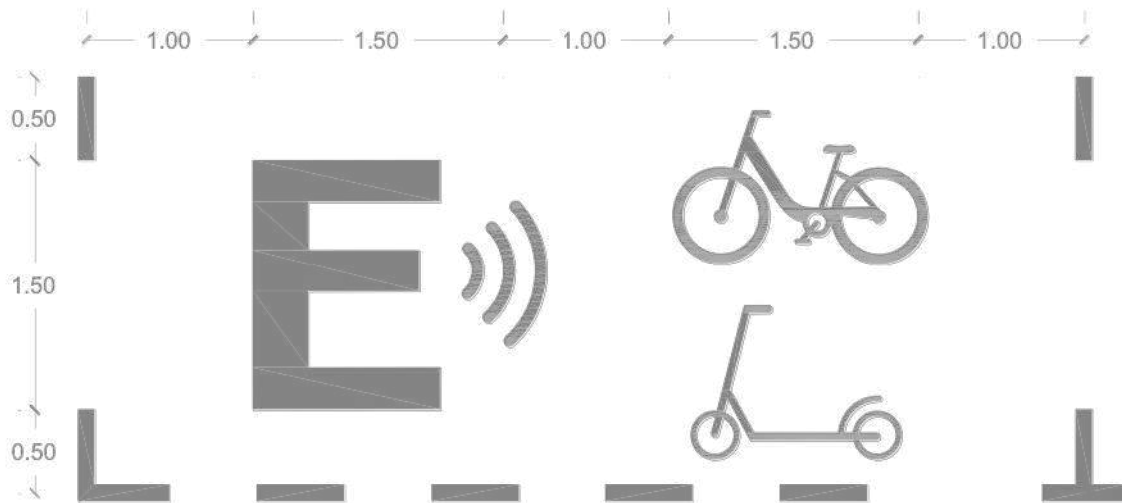


la zona de estacionamiento iguala o excede los 14 metros de longitud, se colocará un pictograma de bicicleta y uno de patín cada 7 metros, de acuerdo con la ilustración correspondiente.

Esquema general de ubicación del cajón

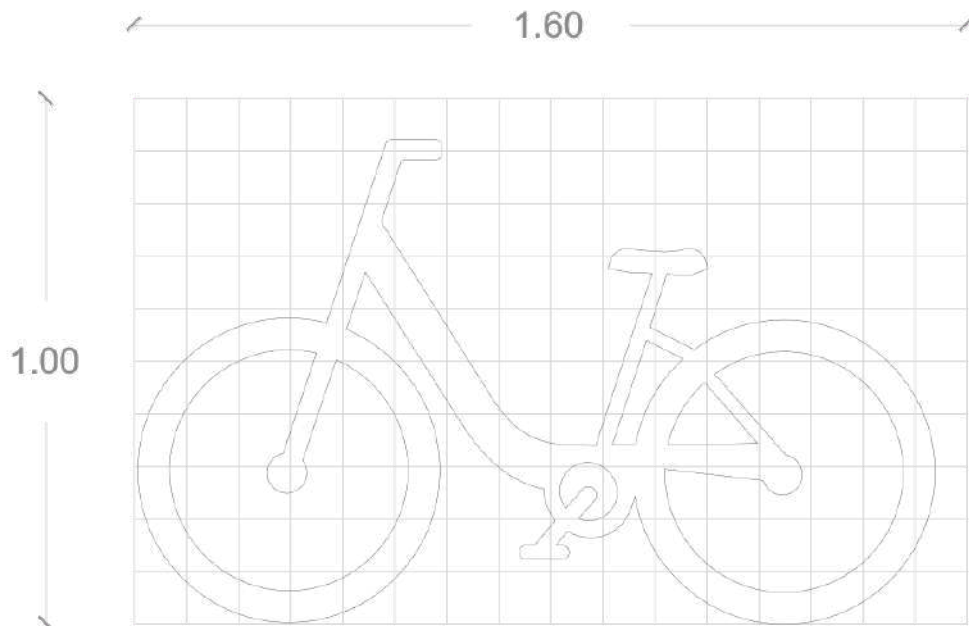


Medidas generales del cajón



Todas las acotaciones en metros. Dibujos fuera de escala.

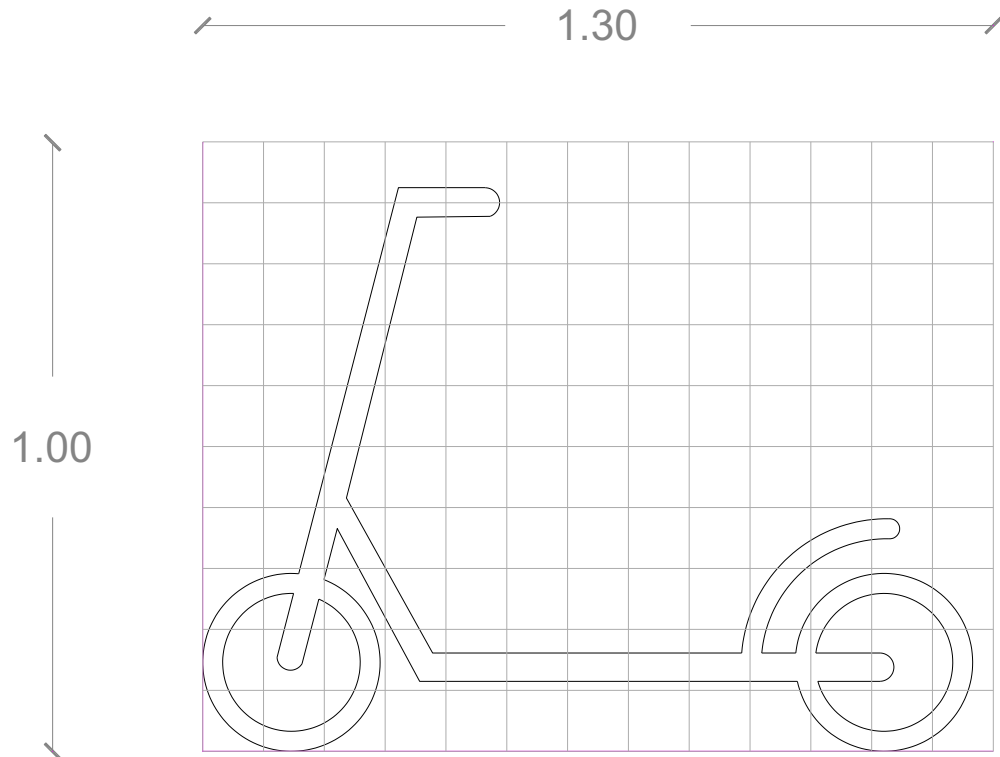
Detalle de la bicicleta



Todas las acotaciones en metros. Dibujos fuera de escala.



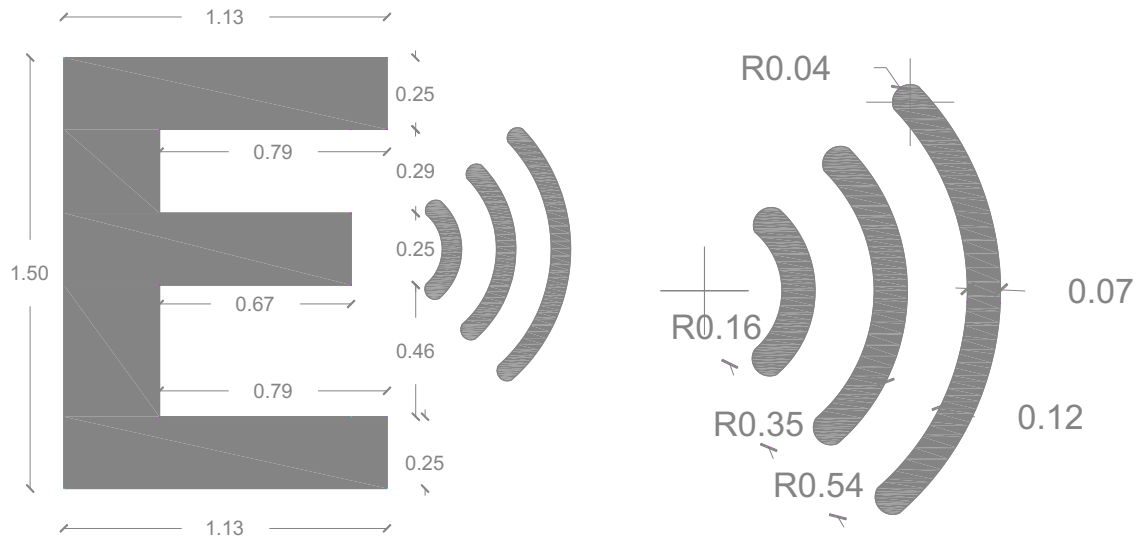
Detalle del patín



Todas las acotaciones en metros. Dibujos fuera de escala.



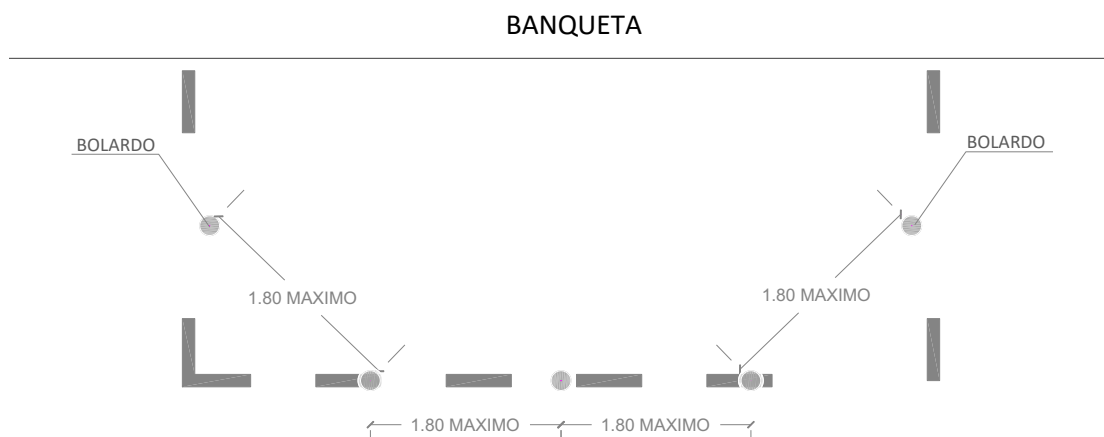
Detalle de la "E" con ondas



Todas las acotaciones en metros. Dibujos fuera de escala.

Bolardos

Se colocará un bolardo en cada una de las laterales más angostas del cajón de estacionamiento exclusivo. También se colocará un bolardo a cada 1.80 metros sobre el lindero con el arroyo vehicular; en ningún caso deben quedar un espacio mayor a los 1.80 metros entre cada bolardo. La siguiente ilustración esquematiza la ubicación de los bolardos en los cajones exclusivos.



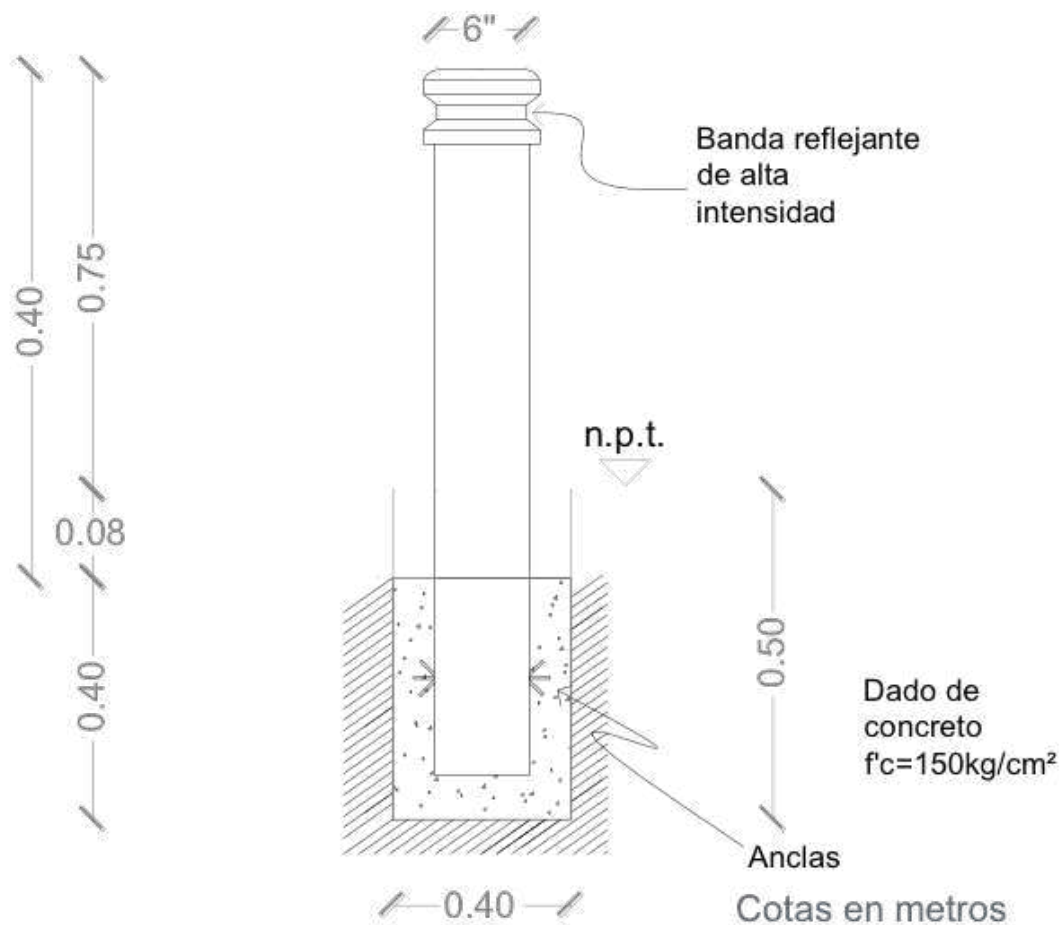
Acotaciones en metros. Dibujo fuera de escala.

La Dirección determinará el tipo de bolardo que se instalará entre las siguientes opciones:



Opción A, bolardo rígido:

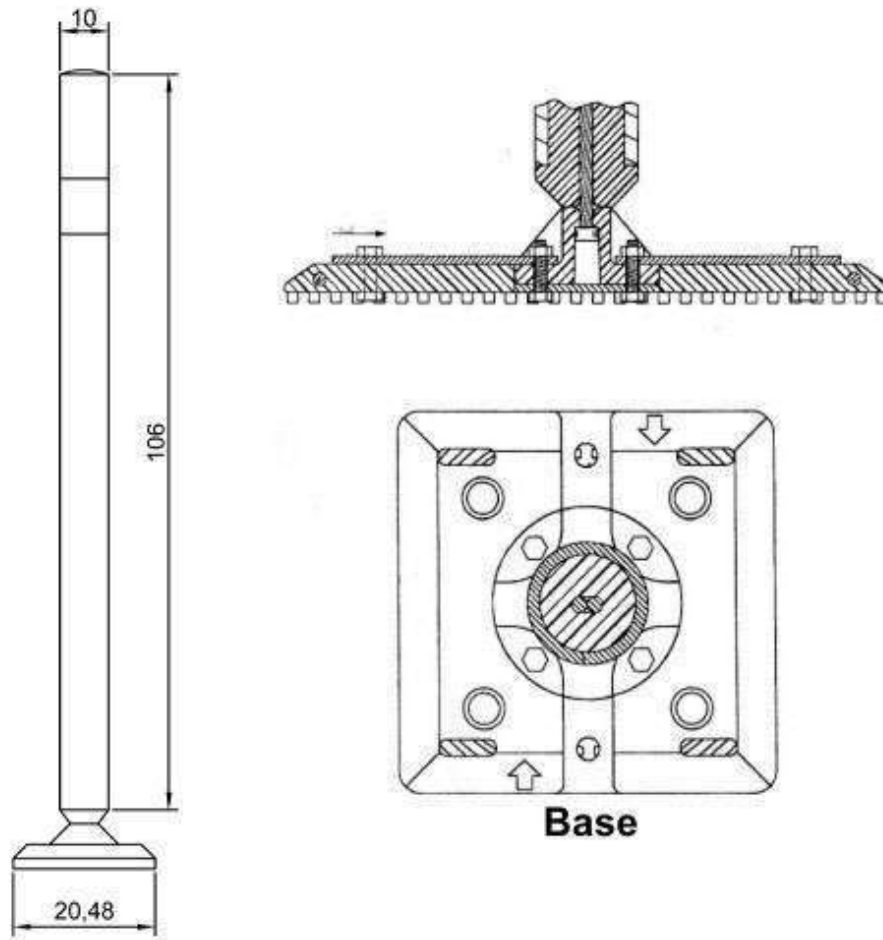
- A base de tubo calibre 12.
- Color negro.
- Diámetro 6".
- Sobresalir entre 75 cm y 85 cm sobre el nivel de piso después de ahogado.
- Anclar ahogando al menos 40 cm del tubo.
- Con al menos una banda reflejante de alta intensidad.



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

Opción B, bolardo abatible:





Cotas en centímetros. Dibujo fuera de escala

- Cuerpo de plástico blanco (RGB: 244-244-244) flexible, resistente a rayos ultravioletas, ozono, hidrocarburos y abrasión en color blanco con medidas de 42" pulgadas de altura (106 centímetros) y diámetro de 10 centímetros.
- Retractilidad de 180 grados con un elemento de sujeción al piso mismo que debe ser resistente a los posibles impactos por el flujo vehicular.
- Al menos 2 elementos vinílicos reflejantes de grado alta intensidad en color blanco de 10 centímetros de alto, adheridos a lo ancho de cada cuerpo cilíndrico del bolardo.



Artículo 30. Durante la prueba piloto, los operadores quedan eximidos de instalar señales verticales en los cajones exclusivos. Los bolardos que se emplearán en la prueba piloto serán tipo “B”, es decir, abatibles, color blanco y atornillado al pavimento. En la prueba piloto se evaluará si el bolardo abatible es suficiente para resguardar los espacios. En caso afirmativo, se mantendrá ese tipo de bolardo en la operación ordinaria.

Artículo 31. El balizamiento durante la prueba piloto deberá hacerse con pintura base agua. En caso de que durante la prueba piloto se deba cambiar de lugar un cajón exclusivo, el operador lo deberá borrar la pintura haciendo uso de un sistema de agua a presión “karcher” o algún otro método que garantice la eliminación total de la pintura. Así mismo, los bolardos flexibles se deberán desatornillar y reubicar en la nueva localización del cajón exclusivo. Al terminar la prueba piloto y comenzar la operación ordinaria, la obligación de colocar las señales verticales, balizar los cajones exclusivos con pintura base aceite, y, si así se decide, instalar bolardos rígidos, será ineludible para los operadores.

Artículo 32. Los diseños de las plantillas de balizamiento y de las señales verticales que instalarán los operadores deberán tener previamente la autorización de la Dirección con la finalidad de que esté homologada con la señalética acordada metropolitanamente.

Artículo 33. Los bolardos y señales de las estaciones, una vez instalados, pasarán a ser propiedad del Municipio. Para tal efecto, los operadores deberán entregar una carta de cesión.

Artículo 34. De acuerdo con el artículo 47 Quinquies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, el operador será responsable de proveer los cajones exclusivos para estacionar sus bicicletas y/o dispositivos de STIR y todos los costos derivados de la instalación, remoción o traslado de la infraestructura correrán a su cargo y en ningún caso el Municipio será corresponsable de esos gastos.

Artículo 35. Todos los operadores que ofrezcan bicicletas sin anclaje y/o transporte individual en red, y todos los usuarios de todas las empresas podrán usar todos los cajones exclusivos destinados al sistema, independientemente de qué operador haya pagado por el espacio, instalado los elementos fijos y aplicado el balizamiento.

Artículo 36. Queda prohibido que el operador instale publicidad de su empresa o de cualquier tipo en los cajones exclusivos autorizados por la Dirección.

Artículo 37. La ubicación de los cajones exclusivos será propuesta por los operadores y autorizada por la Dirección después de realizar los pagos correspondientes con la tarifa marcada en la Ley de Ingresos vigente. Durante la prueba piloto los operadores están eximidos del pago por cajones de estacionamiento.

Artículo 38. Los operadores deberán socializar con los vecinos la ubicación de cada cajón exclusivo previamente a su instalación y tomar en cuenta las observaciones que ellos hagan para ajustar de modo fino la ubicación.



Sobre los espacios de estacionamiento

Artículo 39. De conformidad con el artículo 46, fracción IV del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, está permitido el estacionamiento de las bicicletas en red y/o dispositivos STIR en:

1. Los cajones exclusivos destinados a ello debidamente señalizados.
2. En todos los cajones de estacionamiento de autos que no sean exclusivos y que no tengan parquímetro o sean parte del programa “Aquí hay lugar”.
3. Espacios dentro de propiedad privada previo acuerdo con los propietarios del predio privado.

Artículo 40. Está prohibido estacionar bicicletas y/o dispositivos 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. En lugares exclusivos dedicados a finalidades diferentes de estacionar bicicletas en red o STIR, como lugares para personas con discapacidad, bahías de carga y descarga o de ascenso y descenso, etc.
5. Carriles de circulación vehicular.
6. Salidas de emergencia e hidrantes.
7. Zonas de concentración; o delimitadas por protocolos de protección civil.
8. Acceso a estaciones de transporte público masivo y semi-masivo, y paradas de transporte público colectivo.
9. Rampas peatonales.
10. Esquinas.
11. Estaciones de MIBICI.
12. Ciclopuertos sobre banqueta.
13. En obstrucción de mobiliario urbano y dispositivos de control de tránsito.
14. Cajones para motocicleta.
15. Áreas de valor ambiental y/o cultural.
16. Áreas naturales.
17. Zonas Federales.

Artículo 41. Los operadores fomentarán que los usuarios terminen los viajes dentro de los cajones exclusivos ofreciendo incentivos para ello a través de la app.

Sobre las condiciones de circulación

Artículo 42. La circulación de los dispositivos se realizará únicamente en el sentido del tránsito.

Artículo 43. Queda prohibida la circulación sobre vialidades de acceso controlado, túneles, puentes vehiculares, y pasos a desnivel, a menos que cuenten con infraestructura ciclista.

Artículo 44. Durante la prueba piloto los operadores están obligados a mantener una distribución uniforme de los dispositivos en todo el polígono establecido para la misma.



Artículo 45. Queda estrictamente prohibido circular sobre banquetas y toda zona peatonal.

Sobre los dispositivos

Artículo 46. Todos y cada uno de los dispositivos deberán tener una clave de identificación municipal única. La Dirección entregará a cada operador la cantidad de claves de identificación municipal única en concordancia con la cantidad de dispositivos que se hayan aprobado al operador correspondiente, para que los instale en los dispositivos después de reportar a la Dirección el código QR correspondiente a cada clave.

Artículo 47. Todos los dispositivos deberán tener una imagen o leyenda indicando el modo correcto de estacionarlo y el número de atención a cliente del operador.

Artículo 48. Al inicio de la prueba piloto y hasta que la Dirección lo indique, la velocidad máxima de los dispositivos tipo patín será de 20 km/h.

Artículo 49. Si la Dirección lo autoriza, la velocidad máxima de los dispositivos tipo patín podrá aumentar hasta 25 km/h.

Artículo 50. La velocidad máxima de los dispositivos tipo bicicleta asistida eléctricamente será de 25 km/h.

Artículo 51. 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.

Sobre la base de datos de dispositivos

Artículo 52. El operador está obligado a entregar la base de datos de dispositivos, tal como está definida en el glosario, antes de comenzar a operar o, en su caso, antes de comenzar la prueba piloto.

Artículo 53. La base de datos de dispositivos deberá ser un archivo formato .csv cuyas columnas 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 54. Es obligación del operador mantener actualizada *al día* la base de datos de dispositivos que se encuentran en operación y notificar *en un plazo no mayor a 24 horas* a la Dirección cuando haya modificaciones a la misma.

Artículo 55. Cada vez que exista una modificación a la correspondencia entre número de serie, código QR y clave de identificación municipal única debido a robo, agotamiento de la vida útil, o cualquier otra razón, el operador deberá enviar por correo electrónico al enlace de la Dirección la base de datos de dispositivos actualizada.



Sobre la clave de identificación municipal de los dispositivos

Artículo 56. 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 operador.

Sobre la app

Artículo 57. La información que muestre la app que el operador 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 58. La app deberá mostrar la ubicación de todos y cada uno de los dispositivos del operador cuando esté en el nivel máximo de acercamiento.

Artículo 59. El retraso máximo aceptado en la actualización de la información de la app será de tres minutos.

Sobre los dispositivos fantasma

Artículo 60. La Dirección considerará **dispositivo fantasma** a los que se encuentren en los siguientes casos:

- 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 de 25% de carga en su batería y permita su desbloqueo. Si el dispositivo no cuenta con un método para verificar su carga *in situ*, forzosamente deberá aparecer en la app y estar disponible para servicio, independientemente de su nivel de carga.
- Que el código QR no corresponda con la clave *de identificación municipal* especificado en la base de datos de dispositivos más actualizada, incluso en el caso de que corresponda a otra clave de identificación autorizada.
- 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 operador a la Dirección.
- Que se detecte que en la vía pública hay dos o más dispositivos que comparten el número de serie, de identificación municipal o código QR.
- Que se detecte que en la vía pública hay menos dispositivos que los que la app o la página de internet dice que debe haber.

Artículo 61. Cuando la Dirección detecte un dispositivo fantasma, se retirará de la vía pública y se levantará un acta de hechos, la cual tendrá como consecuencia un acta de apercibimiento al operador.

Artículo 62. Después de elaborar el acta de hechos y el acta de apercibimiento, la Dirección notificará al operador de estas acciones vía correo electrónico y los dispositivos quedarán en resguardo de la misma durante cinco días hábiles. Vencido ese plazo, la Dirección procederá a entregar el dispositivo al depósito vehicular correspondiente generando los costos de traslado y



resguardo previstos en la Ley de Ingresos vigente para el Municipio de Zapopan, al operador que corresponda. Durante la prueba piloto el operador que reciba cinco apercibimientos será suspendido de forma definitiva de la misma.

Sobre la publicidad en los dispositivos

Artículo 63. Los operadores deberán cumplir con todo lo estipulado en el Reglamento de Anuncios y Publicidad para el Municipio de Zapopan, Jalisco.

Sobre el mantenimiento de los dispositivos

Artículo 64. Los operadores deberán mantener en buen estado los dispositivos en servicio en todo momento. Para esto deberán contar con un programa de mantenimiento preventivo y correctivo que entregarán a la Dirección antes de comenzar a operar.

Sobre los sistemas de pago

Artículo 65. Se sugiere a los operadores 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.

Sobre los datos abiertos

Artículo 66. De conformidad con el artículo 46, fracción IX del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, los operadores estarán obligados a trabajar con una política de datos abiertos.

Artículo 67. Durante la prueba piloto, el operador deberá entregar la información MDS mediante un API *Provider* y es recomendable que además reciba información mediante un API *Agency*.

Artículo 68. En caso de que no sea posible *para el Municipio* recibir la información mediante APIs, el operador deberá enviar a la Dirección cada semana archivos csv cuyo contenido será el siguiente:

Origen: Dónde comienza el viaje con precisión de 100 metros.

Seguimiento de viaje: Mientras el viaje esté abierto, la posición al menos cada 10 segundos con precisión de 10 metros.

Destino: Dónde termina el viaje con precisión de 100 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 dispositivo: número único proporcionado por la Dirección al operador.

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

Fecha de nacimiento del usuario: día, mes y año del nacimiento del usuario.



Artículo 69. La información entregada se deberá hacer llegar en formato .csv de acuerdo con la siguiente tabla:

ID_VIAJE	ID_DISPOSITIVO	SEXO_USUARIO	NACIMIENTO_USUARIO	TIEMPO_INICIO	LATITUD_1	LONGITUD_1	LATITUD_2	LONGITUD_2	...	TIEMPO_FIN	LATITUD_n	LONGITUD_n
1111111111	11111	M, F, NB	19850625	201912312355	LATITUD	LONGITUD	LATITUD	LONGITUD	...	202001010107	LATITUD	LONGITUD

Donde cada una de las variables será del siguiente tipo en los Sistemas de Información Geográfica (SIG):

ID_VIAJE: doble

ID_DISPOSITIVO: entero largo

SEXO_USUARIO: texto (2 caracteres)

NACIMIENTO_USUARIO: fecha (mm/dd/aaaa)

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 70. La información ofrecida por la empresa en su página de internet será considerada oficial por la Dirección y ésta deberá ser congruente con la presentada en la app de los usuarios y la que sea entregada mediante APIs.

Artículo 71. Durante la prueba piloto la información recibida no se hará pública. En la operación ordinaria, cuando esté habilitada la página concentradora de información sobre micromovilidad del AMG, la información entregada al Municipio se pondrá disponible para todo el público, acordando previamente con las empresas el modo de presentar la información.

Artículo 72. El uso y manejo de los datos abiertos será conforme a la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios y a la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares.

Artículo 73. El operador en ningún caso deberá revelar más datos sobre los usuarios que los mencionados en los artículos precedentes.



Artículo 74. El operador no deberá enviar al Municipio los datos agrupados bajo un código de usuario.

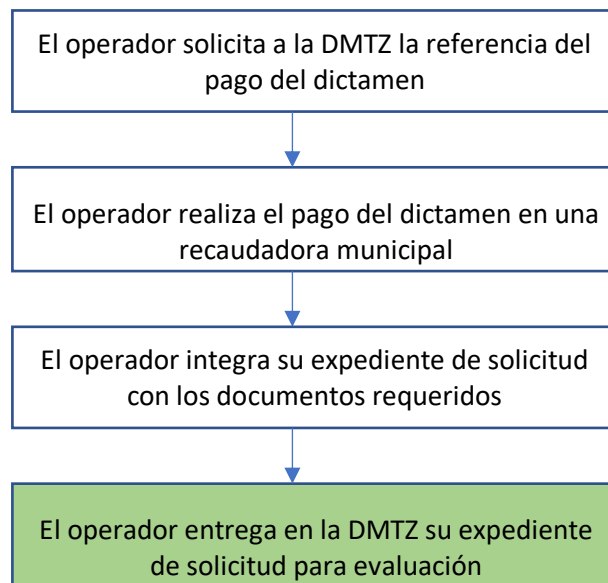
Artículo 75. Es obligación de los operadores aplicar anualmente una encuesta de percepción de servicio a los usuarios. La base mínima de preguntas de la encuesta será entregada por la Dirección.

Artículo 76. Es obligación de los operadores entregar mensualmente un informe sobre las sanciones aplicadas a los usuarios, el número de usuarios que el operador dio de baja por mal uso de los dispositivos o de la infraestructura especificando el mal uso concreto, los correos y mensajes con quejas invisibilizando los datos personales del emisor del mensaje o correo, a excepción del sexo y la edad.



METODOLOGÍA DEL PERMISO Y LA OPERACIÓN

Sobre la solicitud



Artículo 77. Durante la prueba piloto los operadores serán eximidos del pago de dictámenes.

Artículo 78. El trámite de solicitud de permiso se iniciará presentando un expediente ante la Dirección con toda la información solicitada.

Artículo 79. De conformidad con el artículo 47 Ter, sección A, fracciones I a III del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial, los documentos que integrarán el expediente de solicitud son:

1. Carta de solicitud (ver anexo).
2. Comprobante de pago del dictamen en materia de movilidad no motorizada.
3. Estratificación (declaración del tamaño de la empresa. Ver anexo).
4. Acreditación legal. Acta constitutiva de la empresa.
5. Formato 32 D, con opinión positiva, de no más de 3 meses de emisión. (Se descarga de la página del SAT.)
6. Copia de las pólizas de seguros, de conformidad con lo expresado en el artículo correspondiente de este Manual, y en el artículo 47 Ter del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan.
7. Proyecto, tal como lo establece el artículo correspondiente de este Manual.
8. Carta de cesión de bolardos y señales al Municipio.
9. Carta de aceptación de criterios, manuales y reglamentos para la prueba piloto o la operación regular, según sea el caso.

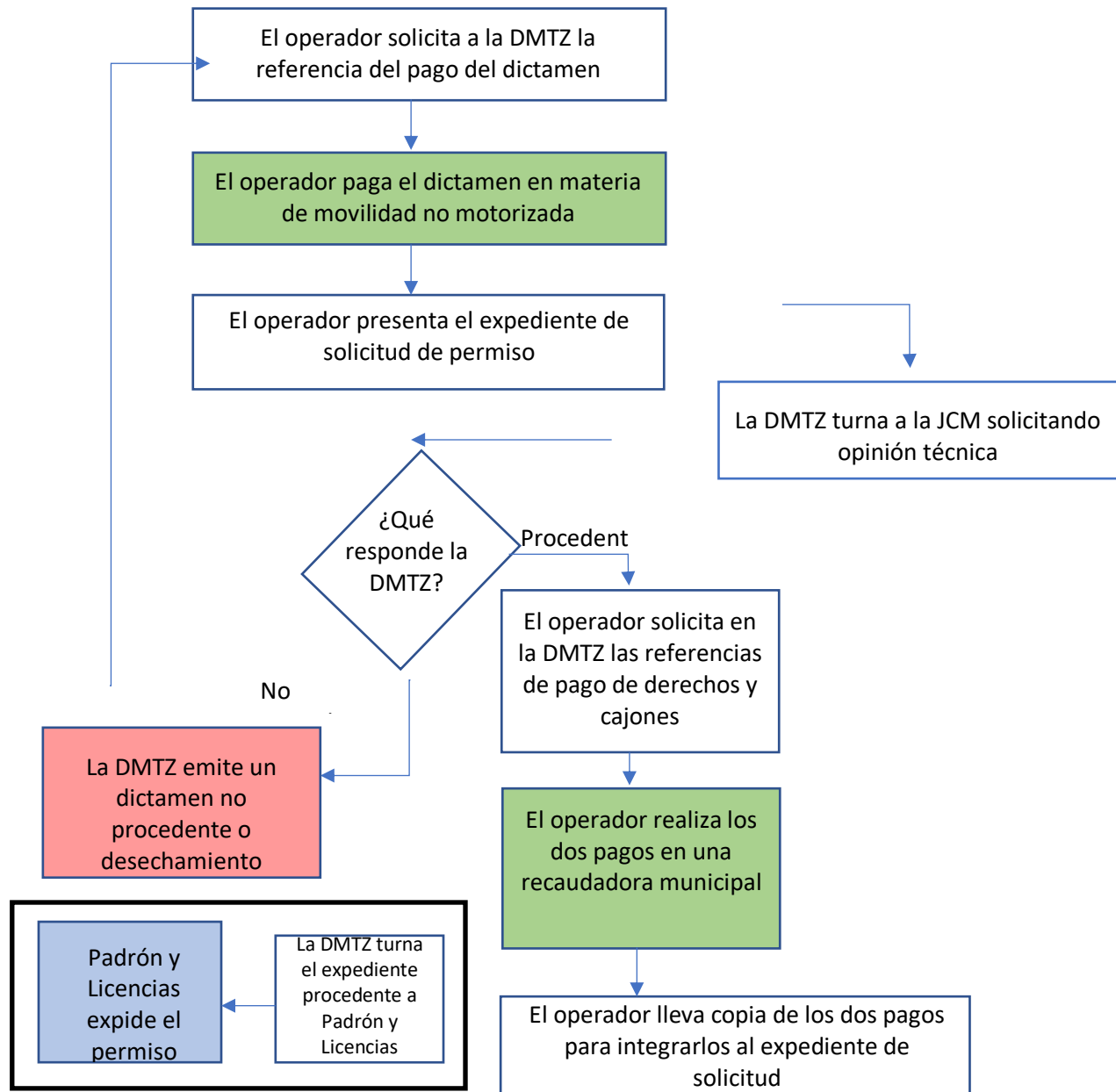


10. Descripción de los protocolos de actuación en caso accidente de un usuario mientras hace uso de un dispositivo.
11. Plan de mantenimiento preventivo de los dispositivos.
12. Solicitud de ubicación de los lugares exclusivos en la vía pública para su posterior autorización, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial.
13. Estrategia de socialización de los cajones exclusivos con los vecinos.

Artículo 80. Todas las hojas del expediente deberán tener membrete de operador y estar firmadas por su representante legal.



Sobre los pagos



Artículo 81. Cada que se inicie el trámite de solicitud de permiso, los operadores, de conformidad con el artículo 33 fracción XXI, del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, con el artículo 34 del mismo Reglamento y con la Ley de Ingresos vigente, pagarán un dictamen en materia de movilidad no motorizada. Este pago no se reembolsará en caso de que se declare no procedente la solicitud de operación.

Artículo 82. Cada que venza el permiso los operadores deberán pagar:



1. El nuevo permiso correspondiente.
2. De conformidad con el artículo correspondiente de la Ley de Ingresos vigente y el artículo 47 Quáter del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, la cuota correspondiente al derecho de estacionar los dispositivos en el espacio público. La cantidad por pagar corresponde al número de dispositivos, multiplicado por la cuota establecida en la Ley de Ingresos vigente.

Artículo 83. Cada mes, de conformidad con el artículo 47 Quinquies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, con el artículo 87, fracción VI del mismo Reglamento, y con el artículo 73 de la Ley de Ingresos vigente, los operadores deberán pagar la cuota correspondiente por los cajones exclusivos de estacionamiento que están obligados a ofrecer. El total de espacio requerido se calcula multiplicando el número de dispositivos por el espacio estipulado en el artículo correspondiente de este Manual. De conformidad con la Ley de Ingresos vigente, este pago se puede hacer anualizado con el descuento correspondiente considerado en el mismo artículo de la Ley de Ingresos.

Sobre el proyecto

Artículo 84. De conformidad con el artículo 34 del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan Jalisco, para efecto de emitir los dictámenes correspondientes al Sistema de Bicicleta y/o Transporte Individual en Red la Dirección tomará en cuenta factores como los polígonos de operación y sus características, la densidad poblacional, el perfil demográfico y socioeconómico del polígono, la orografía, tipo de suelo o pavimento, y el uso de suelo establecido en los Planes Parciales de Desarrollo Urbano.

Artículo 85. De conformidad con los artículos 46, fracción VI y 47 Ter del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan Jalisco, los operadores deberán presentar un proyecto 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 Zapopan.
2. Una ficha técnica del dispositivo que indique las características físicas del mismo.
3. Una propuesta de cómo distribuir los dispositivos en los polígonos aprobados para operación.
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. Ésta deberá especificar todas las aplicaciones que sean involucradas, tanto las de usuarios, como las de acomodadores de dispositivos, así como las empleadas por el operador.
6. Descripción del balanceo que realizará el operador en el día a día.
7. Una explicación del sistema que se proveerá a la Dirección con la que ésta deberá poder en todo momento, comprobar el número de dispositivos operando y la ubicación de cada uno de ellos.
8. Copia de la póliza o pólizas que hará el operador con la o las aseguradoras, así como los pagos que cubran la vigencia de las mismas.



9. Copia del contrato o de los términos y condiciones que acepta el usuario.
10. En su caso, el operador deberá presentar estudios y documentación sobre los resultados obtenidos en otras ciudades donde opere.

Sobre el resolutivo

Artículo 86. De conformidad con el artículo 46 fracción I del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, Jalisco y con artículo 47 Ter, apartado B del mismo Reglamento, la Dirección tendrá 30 días naturales como máximo para responder con un dictamen a la solicitud de permiso. El dictamen de respuesta a la solicitud podrá ser **procedente, no procedente, o desechado**.

Artículo 87. Se emitirá dictamen **procedente** a los operadores cuando el análisis del expediente de solicitud arroje que se cumplió a cabalidad con todo lo exigido en el Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, Jalisco y con este Manual.

Artículo 88. En caso de que un expediente de solicitud se presente incompleto, la Dirección contará con 10 días hábiles para prevenir al operador, por una sola vez y por escrito, para presentar la información faltante y en caso de que el solicitante no cumpla con el término de prevención otorgada de 15 días, se tendrá por **desechado** el trámite, dejando a salvo sus derechos. Después de recibir los documentos complementarios, la Dirección tendrá 30 días hábiles para emitir el dictamen.

Artículo 89. Se emitirá dictamen **no procedente** a la solicitud de permiso de operación cuando:

1. El expediente esté incompleto.
2. La constancia de situación fiscal o el formato 32 D tengan más de tres meses de antigüedad al momento en que el expediente de solicitud sea recibido en la Dirección.
3. La constancia de situación fiscal exprese que el operador 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.
5. El operador no acredite favorablemente la prueba piloto en caso de que exista.
6. Cuando aún presentados los documentos estipulados en el artículo 75, éstos no cumplan a cabalidad con los requisitos.

Artículo 90. El proceso de solicitud obtendrá estatus de «cerrado» cuando la Dirección emita un dictamen procedente, o uno no procedente, o la solicitud sea desechada.

Artículo 91. Un proceso de solicitud cerrado no podrá reabrirse.

Artículo 92. Todos los procesos nuevos, aunque se basen en proceso previamente cerrado, seguirán los pasos y tiempos ordinarios expresados en los artículos precedentes.



Sobre el permiso de operación

Artículo 93. Una vez que la solicitud del operador haya obtenido el estatus de **procedente** deberá realizar los pagos mencionados en los artículos correspondientes de este Manual e integrar las respectivas copias de comprobantes al expediente de solicitud.

Artículo 94. Una vez integrados los comprobantes de pagos al expediente de solicitud el operador presentará su propuesta de ubicación de cajones exclusivos.

Artículo 95. La Dirección tendrá hasta cinco días hábiles para notificar al operador cuáles cajones exclusivos obtuvieron autorización y cuáles no, para que haga una propuesta de reubicación de los rechazados.

Artículo 96. Cuando la totalidad de los cajones exclusivos sean autorizados por la Dirección, el operador procederá a socializarlos con los vecinos y presentar constancia de anuencia de los mismos. El operador, en su caso, deberá hacer ajustes a la ubicación de los cajones tomando en cuenta las observaciones y comentarios *pertinentes* de los vecinos.

Artículo 97. Una vez que el operador integre los ajustes a la propuesta inicial, deberá entregar a la Dirección la evidencia de que se realizó la socialización para que sea integrada al expediente de solicitud. Las evidencias podrán ser: minutas de juntas, fotografías de las reuniones, acuerdos firmados, etc. Con la socialización realizada, la Dirección otorgará los permisos de cajón exclusivo y el operador balizará, colocará señalamiento vertical y bolardos en ellos. Realizadas las acciones, el operador entregará evidencia de lo actuado a la Dirección en un plazo no mayor a 10 días hábiles. Si el operador no entrega la evidencia dentro del plazo señalado su solicitud será desechada.

Artículo 98. Cuando el operador haya realizado las acciones mencionadas en los artículos anteriores y se haya integrado la evidencia de las mismas al expediente, la Dirección enviará a Padrón y Licencias el expediente con la solicitud de que se otorgue un permiso de operación al operador. Los permisos tendrán una duración máxima 364 días.

Artículo 99. Dos meses antes de que expire el permiso vigente, si el operador desea seguir ofreciendo sus servicios en el territorio municipal, deberá presentar de nuevo su solicitud de permiso ante la Dirección. La solicitud de permiso de operación deberá estar integrada por los mismos documentos que la primera solicitud, actualizando lo que corresponda.

Artículo 100. Se negará el permiso al operador que no cumpla con los requisitos solicitados o que no haya cubierto las multas a las que se hizo acreedor.

Sobre la supervisión operativa

Artículo 101. Se levantarán las actas correspondientes cuando en la supervisión se detecten irregularidades a lo dispuesto en el presente Manual o en cualquier reglamento municipal.

Artículo 102. Los supervisores en campo serán personal de la Dirección, quienes realizarán revisiones aleatorias sobre cualquier aspecto de este manual o del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el municipio de Zapopan.



Artículo 103. El operador deberá revisar las faltas señaladas en las actas correspondientes que se harán en campo, esto para una mejora a su servicio.

Sobre la revocación del permiso

Artículo 104. De conformidad con el artículo 47 Sexies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, son motivos para cancelar el permiso *de inmediato*, sin acumular cinco apercibimientos:

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 operador dé servicio con seguros vencidos o con coberturas menores a las establecidas en este Manual.
5. Que el operador permita iniciar viajes en uno o varios polígonos restringidos.
6. Que el operador incumpla en los pagos de derechos o de cajones exclusivos para sus estaciones.
7. Que el operador acumule 5 apercibimientos.
8. Falsear información en cualquiera de las etapas del proceso de obtención del permiso.
9. Omitir la entrega oportuna de la información requerida por la Dirección de Movilidad y Transporte y no proporcionar acceso al sistema de control y operación.
10. No permitir las revisiones, verificaciones y supervisiones por parte de la Dirección de Movilidad y Transporte y/o Autoridad competente.

Artículo 105. En caso de que se revoque el permiso, el número de dispositivos del operador se repartirá a partes iguales entre los demás operadores y el operador sancionado no podrá iniciar trámites para solicitar un nuevo permiso antes de que se cumpla un año de la revocación.

Sobre los apercibimientos

Artículo 106. La Dirección impondrá a los operadores apercibimientos cuando incurran en alguna de las siguientes causales:

1. Que se cumplan 4 horas después de reportar que un dispositivo se encuentra estacionado en una zona prohibida y el operador no lo retire.
2. Que el operador no pague dentro de los primeros 5 días hábiles del mes sus cajones exclusivos. Este apercibimiento irá aunado a las multas y recargos establecidos en la Ley de Ingresos vigente.
3. Que venza alguno de los seguros y éste no se renueve de inmediato.
4. Que se detecte que el balizamiento de algún cajón exclusivo necesite mantenimiento o no cuente con la señalización y protección indicada en el artículo correspondiente de este Manual.
5. Que se sustituyan dispositivos sin notificar previamente a la Dirección.



6. Que no esté disponible la descarga de datos abiertos del mes anterior a más tardar el día 5 del mes en curso.
7. Que se detecte un dispositivo fantasma.
8. Que se viole cualquier artículo de la Ley Federal de Protección de Datos Personales.
9. Que no realice acciones preventivas que garanticen el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento requeridas en la normatividad vigente.
10. Que no realice acciones correctivas a los usuarios que violen las condiciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Manual y en el resto de la normatividad vigente.
11. 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.
12. Que durante la prueba piloto el operador no comience el día con una distribución uniforme de los dispositivos en los polígonos definidos para la misma.
13. Que el operador permita que se comiencen viajes fuera de los polígonos permitidos.
14. Que el operador instale publicidad de cualquier tipo en los lugares exclusivos o dispositivos que están a su cargo, sin la autorización correspondiente por parte de la autoridad competente.
15. Que el operador no realice las tareas de balanceo pasadas cuatro horas de la solicitud.
16. Cualquier otra que viole lo dispuesto en el presente Manual o la legislación de la materia.

Artículo 107. El operador tiene los plazos marcados en la Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Jalisco para apelar los apercibimientos que reciba de la autoridad competente.

Sobre el retiro de dispositivos

Artículo 108. De conformidad con el artículo 47 Quinquies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, los operadores están obligados a que los dispositivos, siempre que estén estacionados, lo estén en lugares autorizados.

Artículo 109. En caso de que un dispositivo o conjunto de ellos se encuentren estacionados en un lugar prohibido, se notificará al operador para que los reubique.

Artículo 110. Si el operador 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 y la sanción correspondiente contemplada en la Ley de Ingresos Vigente.

Artículo 111. Si no es posible dejar los dispositivos en las instalaciones del operador, la Dirección los dejará en depósito municipal pagando los derechos por resguardo, además de que se hará acreedor a la sanción correspondiente contemplada en la Ley de Ingresos Vigente.



Artículo 112. Los operadores tienen la obligación de hacer operativos especiales de balanceo cuando haya eventos masivos como: conciertos, eventos deportivos, peregrinaciones, etc. Para ello deberá establecer comunicación fluida con Protección Civil de modo que puedan prever cuando ocurrirán esos eventos con antelación.

Sobre la sustitución de dispositivos

Artículo 113. De conformidad con el artículo 47 Quinquies del Reglamento de Movilidad, Tránsito y Seguridad Vial para el Municipio de Zapopan, el operador solo podrá sustituir dispositivos con 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.

Sobre los seguros

Artículo 114. Los operadores están obligados, incluso durante la prueba 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





Carta de solicitud

(En papel membretado)

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

Jesús Carlos Soto Morfín
Director de Movilidad y Transporte de Zapopan

Con el gusto de saludarle, le manifiesto a nombre del operador ****Nombre de la empresa**** que deseamos operar un Sistema de Bicicleta en Red y/o de Sistema de Transporte Individual en Red dentro del territorio municipal de Zapopan. Por lo anterior, solicito del modo más atento que se evalúe el expediente que presento 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****





Carta de estratificación

(Presentar en hoja membretada)

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

En mi calidad de representante legal del operador ****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 proveedor (marque con una "X"):

Municipal (proveedores domiciliados en Zapopan)	
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****





Acreditación legal

(Presentar en papel membretado junto con el acta constitutiva de la empresa)

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 operador:	
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****





Carta de cesión de bolardos y señales al Municipio

(En papel membretado)

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

Jesús Carlos Soto Morfín
Director de Movilidad y Transporte de Zapopan

Estimado director:

Por medio de la presente manifiesto que, una vez que sean instalados en el territorio municipal los ****número de bolardos**** bolardos y las ****número de señales**** señales que irán en cajones exclusivos de nuestro Sistema de Bicicleta en Red y/o Sistema de Transporte Individual en Red pasarán a ser propiedad del Municipio de Zapopan 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****





Carta de aceptación de criterios, manuales y reglamentos

(En papel membretado)

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

Jesús Carlos Soto Morfín
Director de Movilidad y Transporte de Zapopan

Estimado director:

Por medio de la presente, yo ****Nombre**** representante legal del operador **** Nombre de la empresa**** acredito que he leído y aceptado de conformidad todas las condiciones que se han establecido para la prueba piloto de Sistemas de Transporte Individual en Red y Sistemas de Bicicleta en Red para el Municipio de Zapopan, 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 Zapopan.

Atentamente,

****Nombre y firma del apoderado legal****



Matriz de evaluación de prueba piloto

Cuadro de pesos		Principios		Subcriterios		Principios		Subcriterios			
Principios	Criterio	Peso	Descripción	Peso	Descripción	Peso	Descripción	Peso	Descripción		
Estructura de tarifas	Tipo de sistema en red	7.34	¿El diseño del sistema genera una red?	1.83	¿El sistema cuenta con el 40% de los puntos dedicados con 3 alternativas o más?	1.83					
			¿El sistema cuenta con más de 3 municipios?	1.83	¿El sistema de servicio a más de 3 municipios?	1.83					
	Estructura de tarifas	1.77	¿Cuenta con diferentes tipos de membresías?	0.59							
			¿Cuenta con diferentes métodos de pago?	0.59							
			¿Su horario de servicio es igual o mayor a 10 hrs?	0.44	¿Su horario de servicio contempla atenciones extraordinarias?	0.44					
			¿Cuenta con un esquema de almacenamiento de vehículos durante el horario operativo?	0.44	¿Cuenta con una ubicación específica de almacenamiento?	0.44	¿El reporte trimestral especifica la cantidad de km recorridos por vehículos operativos?	0.44			
			¿Cuenta con una metodología de recolección y redistribución de bicicletas?	0.44	¿Cuenta con vehículos específicos para su metodología de redistribución?	0.44					
			¿Cuenta con una estrategia de mitigación de posibles impactos negativos?	0.44							
			¿Identifica una estructura de espacios de estacionamiento para los vehículos?	0.44	¿Los puntos dedicados están debidamente señalizados con el pictograma y protegidos?	0.44	¿El sistema ofrece 1 punto de estacionamiento por cada 8 vehículos?	0.44			
			¿Respeto la densidad de vehículos propuesta por los criterios?	0.44							
Operación y área de servicio	8.35	¿Los vehículos operan en espacios públicos (medias veredas, aceras, esquinas, rampas, paradas de autobús o acceso a cochera)?	0.44								
		¿Cuenta con protocolos de atención para emergencias?	0.44	¿Cuenta con protocolos de atención a climas extremos?	0.44						
		¿Cuenta con protocolos de atención para eventos especiales?	0.44								
		¿El número de vehículos es menor al límite establecido por municipio?	0.44								
		¿La empresa interviene en caso de obtención de vías públicas, invasión de espacio público en un periodo menor a 2hrs?	0.44	¿Se realizan penalidades económicas debido a falta de atención de la empresa?	0.44						
		Accesibilidad	Plan de mantenimiento, limpieza y reparación	9.92	¿El vehículo notifica la necesidad de mantenimiento?	1.65	¿Se cancela la vida útil del vehículo del sistema y batería?	1.65			
					¿Se cuenta con un esquema de mantenimiento, limpieza y reparación de los vehículos del sistema?	1.65					
					¿Se cuenta con un esquema de mantenimiento, limpieza y reparación de los puntos de estacionamiento?	1.65					
					¿Existe un proceso de manejo y disposición de componentes peligrosos, incluidas las baterías?	1.65					
					¿Se cuenta con la infraestructura necesaria para la operación del sistema?	1.65					
Plan de recarga	1.82		¿El vehículo notifica la necesidad de recarga?	0.61							
			¿El operador cuenta con un esquema de empleados/asociados independientes para la recarga de los vehículos del sistema?	0.61	¿Cuenta con información y capacitaciones de carga segura de los vehículos del sistema o incentivos a los empleados?	0.61					
Publicidad	0.49		¿Hay un esquema de publicidad a terceros en el patín eléctrico?	0.25	¿El esquema respeta las leyes y normativas municipales en relación a los anuncios?	0.25					
			¿Se cuenta con una política de confidencialidad para los datos del usuario?	0.33	¿Existen acuerdos y términos entre operador y usuario?	0.33					
			¿Los usuarios son mayores a 18 años?	0.33	¿La página web permite conocer estadísticas y datos operativos del sistema?	0.33					
Relación Operador Usuario	3.65	¿El operador cuenta con una página multilingüe que respete las alfabetas establecidas?	0.33	¿La aplicación combora la adaptación del usuario a cualquier condición de accesibilidad, términos de servicio, acuerdos de usuario, o permisos de recarga de datos?	0.33	¿La app permite la realización de reportes, por parte de los usuarios?	0.33				
		¿El operador cuenta con una app?	0.33	¿La encuesta incluye las preguntas propuestas por los municipios?	0.33						
Seguridad	27.78	Plan para la conducción segura y estacionamiento ordenado	¿Cuenta con una estrategia que garantice el respeto a las condiciones de circulación y estacionamiento de vehículos del sistema?	2.31	¿Realiza acciones de monitoreo?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿Los vehículos circulan por infraestructura ciclista?	2.31	Monitoreo de cumplimiento, puede proponer innovaciones tecnológicas para el monitoreo.	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿Los vehículos no exceden los 20 km/hr y los 15 km/hr durante la vía operativa?	2.31	¿Los vehículos circulan por el carril de la extrema derecha y respetan las banquetas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿Los usuarios respetan el uso individual de los vehículos?	2.31	¿El seguro cubre el robo total del vehículo?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿El operador ofrece un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros, excluyendo fuerza mayor?	2.31	¿Los vehículos cuentan con un número visible de atención a usuarios?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿Los vehículos cuentan con un GPS activo que proporcione datos de ubicación en tiempo real, con un ping cada 90 segundos mínimo?	2.31	¿Los vehículos cuentan con iluminación delantera y trasera de 30 lúmenes, que permanezca iluminada 90 segundos como mínimo después de apagar el vehículo?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?	2.31	¿Realiza acciones preventivas o correctivas?		
			¿Se incluyó una ficha técnica completa del patín eléctrico?	0.69	¿El operador entregó trimestralmente los reportes oficiales completos?	0.69	¿Los reportes se entregaron en bases de datos o archivos electrónicos?	0.69	¿La transferencia de estos datos se hizo conforme a la normatividad en materia de protección de datos personales (en el sector público y privado)?	0.69	
			¿Se incluyó una ficha técnica completa de la aplicación?	0.69	¿El operador entregó informes mensuales de los viajes realizados?	0.69					
			¿El operador preparó informes mensuales al municipio de las llamadas y correos electrónicos recibidos a través de su línea de atención al cliente y correo electrónico?	0.69	¿El operador entrega información trimestral de todos los vehículos del sistema (MIP, AN) al Municipio cuando se solicitan?	0.69					
			Equidad	Plan de Socialización	27.78	¿Se realizan acciones de socialización del área de servicio?	9.26	¿Se realizan acciones de socialización para los puntos dedicados?	9.26		
¿Se tiene una estrategia de comunicación con los usuarios?	9.26										
Estructura Organizacional	5.54	¿Existe un organigrama de la empresa?		1.11	¿El organigrama muestra una plantilla de personal por área y actividades?	1.11	¿Dicha persona tiene capacidad de tomar decisiones?	1.11			
		¿Hay una persona asignada como enlace con el municipio?		1.11	¿Tiene disponibilidad 24/7?	1.11	¿Dicha persona tiene capacidad de tomar decisiones?	1.11			
Simbología	Subcriterio	Independientes seguridad			45.41		29.26		5.33		
Principios	Equidad	Plan de Socialización	27.78	¿Se realizan acciones de socialización del área de servicio?	9.26	¿Se realizan acciones de socialización para los puntos dedicados?	9.26				
				¿Se tiene una estrategia de comunicación con los usuarios?	9.26						
		Estructura Organizacional	5.54	¿Existe un organigrama de la empresa?	1.11	¿El organigrama muestra una plantilla de personal por área y actividades?	1.11	¿Dicha persona tiene capacidad de tomar decisiones?	1.11		
				¿Hay una persona asignada como enlace con el municipio?	1.11	¿Tiene disponibilidad 24/7?	1.11	¿Dicha persona tiene capacidad de tomar decisiones?	1.11		



Presidente Municipal Jesús Pablo Lemus Navarro

(Rúbrica)

Regidor y Síndico Rafael Martínez Ramírez

Regidora Melina Alatorre Núñez

Regidor Miguel Sainz Loyola

Regidor Sergio Barrera Sepúlveda

Regidora Laura Gabriela Cárdenas Rodríguez

Regidor Iván Ricardo Chávez Gómez

Regidor José Antonio de la Torre Bravo

Regidora Graciela de Obaldía Escalante

Regidora Denisse Durán Gutiérrez

Regidora María Gómez Rueda

Regidora Mónica Paola Magaña Mendoza

Regidora Marcela Páramo Ortega

Regidora Ana Cecilia Pineda Valenzuela

Regidora Wendy Sofía Ramírez Campos

Regidor Oscar Javier Ramírez Castellanos

Regidor Carlos Gerardo Martínez Domínguez

Regidor Abel Salgado Peña

Regidor José Hiram Torrez Salcedo

Secretario del Ayuntamiento José Luis Tostado Bastidas

(Rúbrica)

HOJA SIN TEXTO

HOJA SIN TEXTO



Gaceta Municipal Ayuntamiento de Zapopan, medio oficial de publicación del Municipio de Zapopan, Jalisco. Hidalgo No. 151 Cabecera Municipal, C.P. 45100. Responsables de la publicación, L.A.E. Jesús Pablo Lemus Navarro, Presidente Municipal, Mtro. José Luis Tostado Bastidas, Secretario del Ayuntamiento. Responsable de la edición (formato), elaboración y distribución C. Sofía Camarena Niehus, Directora del Archivo General del Municipio. Dr. Luis Farah No. 1080, Col. Los Paraísos. Tel. 38 18 22 00, Ext. 1640.

Si desea consultar la Gaceta Municipal de manera digital ingrese a la página www.zapopan.gob.mx/leyes-reglamentos/gacetas-municipales/