

Propuesta técnica

Cumplimiento del Anexo técnico A1

"Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México"

Ciudad de México a, 24 de diciembre de 2021.

Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México
Dirección General de Administración y Finanzas
Presenta.

Por este medio, C. Bernardo Álvarez del Castillo Vargas y C. Héctor Erick Arriaga Palmeño, en su carácter de representante común del Consorcio 5M2-BKT, ponemos a su disposición, la siguiente propuesta técnica de acuerdo a lo estipulado en el numeral 5.1.3. de las bases a la convocatoria de referencia.

ANEXO TÉCNICO (A1)

OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN BICICLETA PÚBLICA ECOBICI

1. OBJETIVO

1.1 Objetivo

El Consorcio conformado por 5M2 S.A. de C.V. y BKT Bici Pública S.A. de C.V. (en lo sucesivo el Consorcio 5M2-BKT), reconoce que el proyecto de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI consiste en la modernización de manera integral del sistema en su totalidad, es decir, la renovación de 480 cicloestaciones, además, de su expansión a más zonas con 207 nuevas cicloestaciones, y tiene como objetivo principal, elevar la calidad del sistema, mejorar y aumentar la capacidad del servicio mediante la renovación en su totalidad de las bicicletas y cicloestaciones, incluyendo todos los elementos tecnológicos necesarios para su correcto funcionamiento (relativos a la operación y gestión del servicio), así como su expansión de forma progresiva a otras alcaldías de la Ciudad de México, para alcanzar un aumento del sistema a 687 cicloestaciones y 9,308 bicicletas en total. De tal manera que el Sistema ECOBICI alcance sus principales objetivos:

1. Hacer que la bicicleta sea un modo de transporte público accesible, mediante la provisión de Unidades y cicloestaciones.
2. Incrementar la intermodalidad de la bicicleta con otros modos de transporte, principalmente aquellos de la red de transporte público masivo de la Ciudad de México, para que las personas usuarias realicen viajes de manera eficiente. La idea es ofrecer una opción de movilidad más rápida y más económica y contribuir de esa forma al incremento de viajes en bicicleta en la ciudad.
3. Reducir la emisión de contaminantes criterio y gases de efecto invernadero del sector transporte, al proveer una alternativa de transporte individual no contaminante y que contribuya a la disminución de viajes realizados en modos contaminantes.

Para lograr lo anterior, el Consorcio 5M2-BKT propondrá los planes y actividades requeridas que formarán parte del Contrato, considerando los requerimientos mínimos contenidos en el Anexo Técnico. El Consorcio 5M2-BKT reconoce que dicho anexo constituye únicamente una referencia para la elaboración de las propuestas, por lo que es nuestra responsabilidad realizar el análisis y/o los estudios que sean necesarios para complementar, profundizar y/o corroborar la información contenida en el Anexo.

Con la presente Propuesta Técnica el Consorcio 5M2-BKT tiene como objetivo exponer una oferta de renovación, expansión, operación y gestión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI y de esta forma, impactar positivamente en la calidad de vida de las personas que habitan la Ciudad de México, mediante beneficios cuantificables en la movilidad, la calidad del aire, la salud pública y la economía.

1.2 Antecedentes

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Gobierno de la Ciudad de México está implementando distintas acciones para fomentar el uso seguro, cotidiano y masivo de la bicicleta en la ciudad. Para alentar su uso es necesario instrumentar medidas que superen las barreras que hoy en día impiden a la gente hacer de este vehículo un modo de transporte y con ello generar una ciudad más equitativa, competitiva y sustentable.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México tiene el objetivo general de fomentar el uso de la bicicleta por medio de la construcción y el mantenimiento de una infraestructura, equipamiento y mobiliario ciclista adecuado, así como la implementación de programas para fomentar la cultura y socialización del uso de la bicicleta.

La Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México se rige por cuatro ejes rectores:

1. Fomentar la intermodalidad.
2. Crear una red de infraestructura ciclista en la ciudad.
3. Hacer más accesible la bicicleta a la población.
4. Crear una cultura y la socialización del uso de la bicicleta.

El Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI) tiene el objetivo principal de hacer accesibles las bicicletas a la población, crear una cultura del uso de la bicicleta, así como fomentar la intermodalidad con el transporte público por medio de la colocación de cicloestaciones de préstamo de bicicletas públicas. La instauración de un sistema de transporte público en la Ciudad de México contribuye de forma importante a la mitigación de problemas ambientales y de salud pública como la obesidad, así como la reducción de accidentes de tránsito, entre otros.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha el 16 de febrero de 2010 el primer sistema de bicicletas públicas de tercera generación en América Latina, el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI), acercando a la población un vehículo rápido, cómodo, eficiente, económico y ecológico.

En la fase I se implementaron y pusieron en operación 1,200 bicicletas repartidas estratégicamente en 90 cicloestaciones de servicio, que abarcaban nueve colonias de la alcaldía Cuauhtémoc (Condasa, Hipódromo, Hipódromo Condasa, Juárez, Roma Norte, Cuauhtémoc, San Rafael, Centro y Tabacalera) en un polígono de 4.2 km².

A dos años de la puesta en marcha del sistema, éste alcanzó su capacidad operativa máxima, razón por la cual se implementaron dos fases de expansión para dar continuidad al servicio. En ambas se pusieron en operación 2,310 bicicletas nuevas y se implementaron 170 nuevas cicloestaciones, abarcando una nueva alcaldía y diez nuevas colonias más. Estas fases permitieron que el área de influencia del sistema creciera de manera concéntrica dentro de la zona que atrae más del 40% de los viajes diarios de la ciudad,

por todos los propósitos. Lo anterior, permitió a quienes habitan la Ciudad de México una posibilidad real de sustituir los viajes cortos que necesitaban hacer dentro del área de operación de ECOBICI.

Con la consolidación del sistema en la zona central de la ciudad, en febrero de 2015 el Gobierno de la Ciudad de México puso en marcha la fase IV, implementando 171 cicloestaciones y 2,500 bicicletas adicionales en la alcaldía Benito Juárez. Posteriormente en 2018, se implementó la expansión a la zona nororiental de la alcaldía Miguel Hidalgo con 28 cicloestaciones multimoda (eléctricas), ampliando su servicio a 13 nuevas colonias de dicha demarcación.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, actualmente, el sistema ECOBICI cuenta con 6,500 bicicletas (340 con pedaleo asistido) repartidas estratégicamente en 480 cicloestaciones de servicio (28 de ellas multimoda), abarcando 55 colonias en tres alcaldías y cubriendo un área de 37.2 km² como se muestra en el siguiente Mapa 1.

Mapa 1. Área de operación del sistema ECOBICI



[Handwritten signature and scribbles]

Figura 1. Colonias que abarca el área de operación de ECOBICI

No.	Alcaldía	Colonia
1	Benito Juárez	Acacias
2		Actipan
3		Ampliación Nápoles
4		Ciudad de los Deportes

CINCO M DOS™
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



5		Del Valle Centro
6		Del Valle Norte
7		Del Valle Sur
8		Extremadura Insurgentes
9		General Pedro María Anaya
10		Insurgentes Mixcoac
11		Insurgentes San Borja
12		León Valle
13		Nápoles
14		Narvarte Poniente
15		Noche Buena
16		Nonoalco
17		Portales Norte
18		Residencial Emperadores
19		San Juan
20		San Pedro de los Pinos
21		Santa Cruz Atoyac
22		Tlacoquemécatl
23		Xoco
24	Cuauhtémoc	Buenvista
25		Centro
26		Condesa
27		Cuauhtémoc
28		Doctores

[Handwritten signature]

29		Hípódromo
30		Hípódromo Condessa
31		Juárez
32		Roma Norte
33		Roma Sur
34		San Rafael
35		Tabacalera
36	Miguel Hidalgo	Anáhuac I Sección
37		Ampliación Granada
38		Ampliación Popo
39		Anzures
40		Bosque de Chapultepec
41		Cuauhtémoc Pensil
42		Dos Lagos
43		Escandón
44		Granada
45		Irrigación
46		Lomas de Chapultepec
47		Lomas Virreyes
48		Los Manzanos
49		Los Morales
50		Mariano Escobedo
51		Modelo Pensil
52		Molino del Rey

53		Polanco
54		San Miguel Chapultepec
55		Verónica Anzures

Tras 11 años de operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública, surge la necesidad de hacer un procedimiento para adjudicar el nuevo contrato de gestión integral del servicio.

1.3. Ámbito de Actuación

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el proyecto de Renovación y Expansión se desarrollará tanto en la zona de operación actual del Sistema ECOBICI, que cubre un área de 37.2 km² y en un área de crecimiento que se conforma por 3 zonas con una superficie de 29.5 km² llegando a un total de 66.7 km².

2. DEFINICIONES

Además de lo que señalan la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento, así como el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el Consorcio 5M2-BKT reconoce que para los efectos de esta Propuesta Técnica, se entiende por:

1. **Administración Pública:** La Administración Pública de la Ciudad de México;
2. **Alcaldías:** Los órganos políticos administrativos de cada demarcación territorial en que se divide la Ciudad de México;
3. **Anclaje:** Dispositivo en la cicloestación que permite el enganche de las unidades de servicio (bicicletas), así como el desbloqueo y cierre de las mismas, a través de un mecanismo automatizado;
4. **Anclaje disponible:** Anclaje que se encuentra libre, permitiendo la devolución de una bicicleta;
5. **Anclaje no operativo:** Anclaje fuera de servicio, que no se encuentra en condiciones para el retiro o devolución de una bicicleta;
6. **Anclaje operativo:** Anclaje que se encuentra en condiciones óptimas de funcionamiento para el retiro y devolución de una bicicleta;
7. **Anonimización:** Técnica o procedimiento de uso obligatorio por las alcaldías, dependencias, entidades y órganos desconcentrados de la Administración Pública de la Ciudad de México y privados, mediante el cual se garantiza que los datos abiertos relativos a personas no contengan referencias o elementos que permitan relacionar la información con la identidad de las mismas, resguardando con ello la información confidencial en poder de los sujetos obligados de acuerdo a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;
8. **Antivandálico:** Es aquella característica de los elementos del sistema cuyos materiales resultan resistentes a golpes, agresiones, impactos, roturas o manipulaciones y que no permiten su destrucción o sustracción;
9. **Aplicación móvil:** Es la aplicación disponible para aparatos electrónicos que permitirá a las personas usuarias acceder al Sistema conforme los términos, alcances y condiciones estipuladas en el presente;

10. **Área de operación:** Espacio territorial delimitado que se destina para la operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI, conforme lo define la Secretaría de Movilidad;
11. **Área de atención al cliente:** es el lugar en donde personal especializado del Prestador del Servicio atiende presencialmente a personas usuarias y al público en general, y cuyas funciones principales son: (i) dar información general del servicio; (ii) tramitar la membresía y cancelación de la misma, así como cambios de tipo de membresía; (iii) dar información sobre términos y condiciones para el uso de servicio; (iv) atender las aclaraciones y quejas respecto a la prestación del servicio; (v) realizar los cobros relacionados con la prestación del servicio; así como (vi) realizar trámites diversos sobre la operación del servicio;
12. **Balanceo:** Acción de redistribución especial de las bicicletas en las cicloestaciones con base en los usos registrados;
13. **Bicicleta averiada:** Bicicleta que ha sido regresada tres ocasiones consecutivas en la misma estación en menos de 2 minutos cada vez;
14. **Bicicleta dada de baja:** Bicicleta eliminada de la flota por motivos de rotura, vandalismo, no devolución, fin de vida útil, entre otros;
15. **Bicicleta disponible:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que se encuentra en condiciones óptimas para ser utilizada por las personas usuarias registradas en el Sistema y está anclada en una cicloestación operativa;
16. **Bicicleta con fallas:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que no se encuentra apta para su uso y aún no han sido ingresadas al taller para su reparación;
17. **Bicicleta en balanceo:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que se encuentra en ruta dentro de un vehículo de logística para ser incorporadas a una cicloestación operativa;
18. **Bicicleta en cuarentena:** Bicicleta detenida que estuvo involucrada en algún hecho y continúa el seguimiento del caso y/o tiene una carpeta de investigación abierta;
19. **Bicicleta en operación:** Bicicleta con la que cuenta el Consorcio 6M2-BKT para el funcionamiento del sistema, independientemente si están en calle o en taller;
20. **Bicicletas en reparación:** Bicicleta que no se encuentra apta para su uso y se encuentra en el taller de reparación de ECOBICI;
21. **Bicicleta en uso:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que se encuentra siendo utilizada por una persona usuaria registrada en el Sistema;
22. **Bicicleta mecánica:** Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales y que no cuenta con asistencia eléctrica de ningún tipo;
23. **Bicicleta no localizada o extraviada:** Bicicleta en la que no es posible individualizar su ubicación;
24. **Bicicleta vandalizada:** Bicicleta que pasa del estado operativo al estado de bicicleta en reparación o fuera de servicio como consecuencia de su destrucción total o parcial derivada de un acto vandálico;
25. **Bolardo:** Dispositivo para el control del tránsito que consiste en un elemento vertical colocado en la vía para impedir el paso de vehículos y delimitar áreas de circulación o estacionamiento;

26. **Ciclista:** Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales; se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando éstas desarrollen velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;
27. **Cicloestación:** Espacio exclusivo de estacionamiento para la prestación del servicio de un sistema de transporte individual en bicicleta pública con anclaje, que cuentan con dispositivos, elementos que utilizarán las personas usuarias para iniciar o finalizar un uso del servicio y además contemplen infraestructura necesaria para realizarlo;
28. **Cicloestación con fallas:** Cicloestación que presenta alguna deficiencia que afecta a cualquier elemento de la estación y cuya consecuencia es que la cicloestación no funcione de manera completa, o bien, presente algún componente inseguro o dañado por vandalismo grave (consecuencia de su destrucción total o parcial) o el estatus del 20% de sus anclajes son no operativos;
29. **Cicloestación no operativa:** Cicloestación que se encuentra en estado de mantenimiento de estructura, conectividad de datos (de ser necesaria) y/o alimentación de energía (de ser necesaria) y/o de otro componente que por lo tanto no se encuentra apta para el retiro y devolución de bicicletas;
30. **Cicloestación operativa:** Cicloestación cuyo estado de mantenimiento de estructura, conectividad de datos (en el caso de las cicloestaciones que funcionen con datos) y alimentación de energía (en el caso de las cicloestaciones que funcionen con energía), se encuentran aptos para el retiro y devolución de las bicicletas, o bien, posee bicicletas disponibles para retirar;
31. **Circulación:** Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;
32. **Ciudad:** Ciudad de México;
33. **Clúster:** Es una agrupación de subclústers cercanos entre sí y tratada como una unidad independiente;
34. **Conductor:** Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;
35. **Datos abiertos:** Los datos digitales de carácter público que son accesibles en línea, y pueden ser usados, reutilizados y redistribuidos por cualquier interesado, conforme a las características que marca la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;
36. **Datos personales:** Cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable. Se considera que una persona física es identificable cuando su identidad pueda determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información como puede ser nombre, número de identificación, datos de localización, identificador en línea o uno o varios elementos de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, patrimonial, económica, cultural o social de la persona;
37. **Delito:** Hecho ilícito generado en contra de la integridad de las personas usuarias, operadores de los vehículos de logística del Sistema ECOBICI, así como los daños generados a las bicicletas, cicloestaciones, o cualquier otro bien de ECOBICI;
38. **Dictamen:** Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis;
39. **Domnio de Internet:** se refiere al nombre único y exclusivo que se le da a un sitio web en internet para que sea visitado.

40. **Emplazamiento:** Se refiere a la ubicación o el establecimiento geográfico o físico de algún elemento a construir o implementar;
41. **Geoperimetrage:** Tecnología basada en el sistema de posicionamiento global que establece un límite digital interactivo en torno a una ubicación geográfica;
42. **GPS:** Sistema de posicionamiento global que permite determinar la ubicación de un objeto en un espacio;
43. **Hecho de tránsito:** Evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando lesiones o muerte de personas y/o daños materiales;
44. **Incidente:** Suceso en el cual no hay lesiones o daños a personas o cosas;
45. **Infraestructura:** Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tiene una finalidad de beneficio general, y que permite su mejor funcionamiento e imagen urbana;
46. **Interoperabilidad:** Capacidad de un componente o desarrollo tecnológico para utilizar, de forma total o parcial, componentes o resultados de otros productos tecnológicos;
47. **Ley:** la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;
48. **Licencia de conducir:** Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;
49. **Licitante:** Persona física o moral que participa con una propuesta cierta en cualquier procedimiento de licitación pública en el marco de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal;
50. **Licitante Adjudicado:** Licitante cuya propuesta ha sido declarada más conveniente por acto formal del Gobierno de la Ciudad de México, y notificada por la dependencia licitante. De modo que es la persona moral acreditada para prestar el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública;
51. **Membresía:** Acceso a alguno de los servicios del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública mediante el pago de una tarifa;
52. **Mobiliario Urbano:** Aquel elemento complementario al equipamiento urbano que está determinado por las necesidades de la Ciudad, ubicado en la vía pública o en espacios públicos que según su función, puede aplicarse para el servicio, comerciales, el cual se permitirá siempre y cuando no afecte la movilidad peatonal, previa aprobación de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano;
53. **Paquete de Bienvenida:** Recurso que se brinda de forma gratuita a las personas cuando se han inscrito al sistema ECOBICI, el cual contiene como mínimo la explicación y el objetivo del sistema, el tipo de bicicleta y ciclostación, las reglas de uso, los procedimientos de retiro y devolución de una bicicleta, número de contacto en caso de accidente, la dirección de la página de internet y el mapa con la ubicación de todas las ciclostaciones, las ubicaciones de los centros de atención a clientes, la infraestructura ciclista, el nombre de las calles y avenidas, y los principales sistemas de transporte masivo como el Sistema de Transporte Colectivo y Metrobús;
54. **Persona con movilidad limitada:** Persona que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o

desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;

55. **Persona usuaria:** Persona física registrada y apta para hacer uso del sistema ECOBICI, conforme los términos, alcances y condiciones vigentes definidos por la Secretaría;
56. **Propuesta Técnica:** significa el conjunto de datos, información, especificaciones y documentos de carácter técnico que el Consorcio SM2-BKT deberá incluir en su Propuesta de acuerdo con lo establecido en las Bases de Licitación, incluyendo sin limitar lo previsto en el Anexo Técnico de Operación (A1) y los documentos indisolublemente relacionados al mismo;
57. **Secretaría:** Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;
58. **Seduvt:** Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;
59. **Seguridad Ciudadana:** Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;
60. **Seguridad Vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;
61. **Subclúster:** Son agrupaciones de cicloestaciones lo suficientemente cercanas entre sí y entre las cuales una persona usuaria puede desplazarse a pie;
62. **Tarifa:** Es el pago unitario previamente autorizado que realizan las personas usuarias por la prestación de un servicio;
63. **Tarifa diferenciada:** Aumento a la tarifa habitual basado en la oferta y demanda del servicio o en otras condiciones previamente definidas;
64. **Tarifa preferencial:** Pago unitario a un precio menor que realicen las personas usuarias por la prestación del servicio que será autorizado tomando en cuenta las condiciones particulares de grupos específicos de personas usuarias;
65. **Usuario Activo:** es aquella persona usuario que cuenta con una membresía vigente y que puede hacer uso del sistema, es decir, no se encuentra bajo alguno de los supuestos en los que se le haya suspendido el servicio o tiene algún bloqueo por adeudo;
66. **Vehículos de operación:** Conjunto de vehículos que permiten la correcta operación de los servicios que son parte del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública, entre los cuales se incluyen vehículos de balanceo, arrastre, mantenimiento y seguridad;
67. **Vía pública:** Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y
68. **Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la trama urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

3. OBJETO Y ALCANCE

3.1 Objeto del procedimiento

El Consorcio SM2-BKT reconoce que el procedimiento de Invitación Restringida tiene como objeto aumentar la capacidad y mejora del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI, mediante un contrato administrativo de prestación de servicios para los años 2021 a 2027, en el que se establezcan las reglas de funcionamiento, requerimientos y condiciones para la operación de los

componentes de implementación, expansión, mantenimiento, logística, informáticos y administrativos, que integran el Sistema en un nivel óptimo.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Contrato tiene por finalidad la prestación integral del servicio, renovación, operación, mantenimiento y explotación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI a través de la presencia de un patrocinador en los bienes del sistema, asimismo, dispondrá de espacios exclusivos para publicidad, de acuerdo con las especificaciones contenidas en el Anexo Técnico de la convocatoria.

3.2. Alcances

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el alcance de los servicios comprende, la renovación y expansión del sistema actual, que tendrán que desarrollarse en 2 etapas diferentes con una duración total de 67 semanas, además de la operación y gestión integral del mismo a lo largo de 6 años; lo anterior en el entendido que como parte de los servicios el Consorcio 5M2-BKT, deberá realizar todas las actividades necesarias para alcanzar los niveles de servicio de conformidad con los Indicadores de Desempeño establecidos en el Anexo Técnico de la invitación.

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta técnica que cumple con todos los requisitos mínimos de diseño, suministro, instalación, reposición, mantenimiento, gestión, logística, operación y niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico de la invitación. En caso de resultar ganador del Procedimiento de Invitación Restringida, el Consorcio 5M2-BKT garantiza, a través de su sistema de calidad, que el sistema informático, el mantenimiento, la operación y logística, la atención a personas usuarias, la comunicación, así como las instalaciones y herramientas para atender el servicio se apeguen a los términos técnicos por la duración total del contrato.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que todas las propuestas técnicas presentadas por serán evaluadas por la Secretaría de acuerdo con el Anexo Técnico de la invitación y los documentos asociados indisolublemente.

3.3. Objeto del Anexo Técnico

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Anexo Técnico de la invitación tiene como objeto establecer las condiciones que regularán el procedimiento de invitación restringida en lo concerniente a los requerimientos técnicos mínimos así como el contrato administrativo que se derive del mismo, relativo al servicio de operación y gestión integral del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI, que incluye todos los elementos necesarios para su correcto funcionamiento, así como aquellos que permitan incrementar la eficiencia operativa y sustentabilidad dentro del proyecto de Renovación y Expansión del mismo.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el documento "Anexo Técnico de Operación" se encuentra asociado de manera indisoluble al "Anexo de Bienes Físicos", documento que describe con detalle las características de los elementos físicos, bienes muebles e inmuebles necesarios para la operación y gestión del Sistema, sin embargo, el documento sobre el Consorcio 5M2-BKT desarrollará su propuesta técnica, será el Anexo Técnico A1.

Por tratarse de un proyecto integral de prestación de servicios multianual, el Consorcio 5M2-BKT reconoce que la totalidad de Servicios será adjudicado a un solo Licitante y no existirá la figura de abastecimiento simultáneo prevista en la fracción VIII del artículo 33 de la LADF.

4. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que actualmente ECOBICI es un servicio de transporte individual de bicicletas públicas, tanto de tipo mecánico como de tipo eléctrico con pedaleo asistido, dentro de un área

de operación definida, de acuerdo con la ubicación de las cicloestaciones. El servicio proporciona la posibilidad de utilizar la bicicleta como vehículo de transporte público dentro del ámbito determinado para la ubicación de las estaciones. El futuro servicio de ECOBICI es heredero del servicio de ECOBICI actual, que funciona desde el 2010; sin embargo, el Consorcio 5M2-BKT reconoce que el servicio se deberá realizar sólo con cicloestaciones y bicicletas de tipo mecánico.

El 16 de febrero de 2010 se puso en marcha la primera fase del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI) que ofrece a los habitantes de la Ciudad de México una opción de movilidad sustentable, para realizar viajes cortos e intermodales.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el funcionamiento para una persona usuaria del servicio futuro de ECOBICI de manera breve, será el siguiente: la persona usuaria se abona al servicio a través de la página de internet, aplicación móvil o en el área de atención al cliente durante un periodo de tiempo y hace el pago mediante una tarjeta bancaria o débito. Cuando llega a la cicloestación de origen, se podrá identificar con dos (2) métodos de acceso al servicio posibles, libera una bicicleta y recorre el trayecto. En la estación de destino, el usuario devuelve la bicicleta anclándola. Se debe considerar que el tiempo máximo que se podrá utilizar una bicicleta es de cuarenta y cinco (45) minutos.

ECOBICI es un sistema de transporte respetuoso del medio ambiente que fomenta estilos de vida saludables y que permite a las personas usuarias desplazarse de manera rápida de un modo de transporte público masivo (como el Sistema de Transporte Colectivo o Metrobús) a sus destinos finales o intermedios. Actualmente existen 37 estaciones del STC y 69 de Metrobús dentro del área de ECOBICI.

a. Horarios de funcionamiento

El Consorcio 5M2-BKT contempla la operación de ECOBICI durante todos los días del año en horarios 05:00 a 00:30 horas del día siguiente.

El Consorcio 5M2-BKT ha diseñado el sistema para que pueda entrar en operación permanente y accesible a las personas usuarias, durante las 24 horas del día, los siete días de la semana, en caso de que la Secretaría así lo determine.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con la capacidad de implementar los cambios requeridos por lo que considera que el sistema tiene la flexibilidad de ajuste y adaptación de horarios. En caso de que sea necesario ampliar dicho horario y previendo los ajustes necesarios a la estructura y logística en la operación del Consorcio 5M2-BKT, la Secretaría informará por lo menos 30 días naturales de anticipación para que prevenga los ajustes necesarios.

Cabe señalar que la Secretaría podrá realizar cambios en el horario de servicio del sistema, así como en la estructura del área de cobertura y en la distribución de las cicloestaciones en el momento en que lo considere necesario en común acuerdo con el Consorcio 5M2-BKT, sin embargo, deberá informar como mínimo en el tiempo estipulado anteriormente.

En el caso de suscitarse fenómenos naturales (sismos, inundaciones) o de cualquier otra índole de emergencia durante el periodo del contrato, el Consorcio 5M2-BKT realizará y pondrá en marcha protocolos de actuación en el menor tiempo posible, el cual se deberá establecer en conjunto con la Secretaría.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con protocolos de reacción y actuación ante fenómenos naturales y de otras índoles de emergencia, en cumplimiento con las normas mexicanas e internacionales de protección civil y seguridad ciudadana, mismos que están en apego a la Estrategia de Resiliencia de la Ciudad de México. Estos protocolos y procedimientos se establecerán en concordancia con los lineamientos aplicables de la Ciudad de México, en conjunto con la Secretaría.

5. DIMENSIÓN DEL SERVICIO

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el servicio actual dispone de: 480 cicloestaciones y 6,500 bicicletas de las cuales 340 son eléctricas con pedaleo asistido. Al 31 de agosto de 2021, más de 349,000 personas se han registrado en el servicio. El promedio de viajes diarios en el sistema es de 30,000 y de 8 usos por bicicleta al día¹.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que ECOBICI dispone de la siguiente flota para llevar a cabo la operación, logística, supervisión y mantenimiento:

Figura 2. Flota vehicular de la operación de ECOBICI

No.	Tipo de vehículo	Unidad	Flota Total	Capacidad Promedio de carga de bicicletas por unidad de la flota total	Actividad
1	Camión	Motorizado	10	50	Logística
2	Camioneta	Motorizado	21	14	Logística
3	Remolque	No Motorizado	18	15	Logística
4	Motocicleta	Motorizado	8	N/A	Supervisión y Mantenimiento
5	Bicicleta adaptada con remolque	No motorizado	16	N/A	Mantenimiento

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el tamaño promedio de las cicloestaciones consta de 27 anclajes con un rango de 12 a 36, dependiendo de la ubicación y demanda de la zona específica. Además, se utilizan dos centros logísticos dentro del área de operación, con un centro de control en uno de ellos; ninguno pertenece al Gobierno de la Ciudad de México. Uno se ubica en la zona sur (colonia General Anaya) y el otro en la zona central del área de operación (colonia Juárez).

En cuanto a la atención a clientes, el servicio actual cuenta con tres (3) módulos en donde se brinda atención a las personas de forma presencial para inscripciones y con un centro de contacto (atención telefónica).

Respecto a los hechos de tránsito², en promedio se tienen treinta y cinco (35) por cada millón de viajes en el sistema y en el caso de las bicicletas robadas, se han registrado 164 robos de las cuales 93 han sido recuperadas³.

El servicio de operación de ECOBICI contempla la ampliación del tamaño actual del sistema, el cual estará conformado por 9,308 bicicletas de tipo mecánico en su totalidad.

¹ Datos de usos del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI), 2019.

² Se consideraron las colisiones, caídas, choques y atropellamientos de los años de 2010 a 2019.

³ Se consideraron los datos de los años 2010 a 2019.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, en cuanto a las cicloestaciones, éstas contarán con anclajes de tipo mecánico, es decir, que se podrán anclar bicicletas mecánicas en cualquier cicloestación. Considerando las características de las cicloestaciones actuales, se prevén al menos 687 cicloestaciones, equivalente a 18,549 anclajes en total, con una proporción de anclajes 2 a 1 respecto al número de bicicletas del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, en general, las cicloestaciones de ECOBICI se emplazarán en la misma ubicación de las cicloestaciones actuales, aunque una parte de éstas cambiará de ubicación, es decir, 458 cicloestaciones de las 480 actuales se ubicarán en el mismo sitio y 22 se reubicarán a uno nuevo en conjunto con las 207 cicloestaciones equivalentes a la "Expansión" (Segunda Etapa del proyecto), es decir, 229 cicloestaciones totales se contemplan en la ampliación. Por lo cual, una vez que haya concluido la "Renovación" (Primera Etapa del proyecto) se proporcionará la ubicación exacta de cada una de estas nuevas cicloestaciones, de acuerdo con lo estipulado en el apartado 9.7 del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con la capacidad logística y de recursos para realizar el reemplazo, reubicación de cicloestaciones de la red de ECOBICI conforme a las etapas señaladas por la Secretaría en las bases de la Invitación Restringida.

De igual forma, el Consorcio 5M2-BKT ha realizado un estudio de movilidad en la Ciudad de México y las personas usuarias del sistema ECOBICI, con lo que se cuenta con información relevante para la reubicación de las cicloestaciones, pudiendo, realizar una propuesta a la Secretaría para una mayor y mejor impacto en el servicio.

5.1. Etapas de renovación, inauguración y expansión del servicio

La propuesta técnica del Consorcio 5M2-BKT incluye el diseño de implementación del sistema, contemplando la instalación y montaje de 687 cicloestaciones para el préstamo y 9,308 bicicletas de tipo mecánico.

La renovación y expansión del servicio actual ECOBICI implica que se realice una transición, entre el sistema que actualmente se encuentra operando, y el sistema que tendrá que implementar el Consorcio 5M2-BKT, por lo que presentará una propuesta del cambio total del sistema incluyendo la expansión.

El Consorcio 5M2-BKT realizará la renovación y expansión del servicio actual de ECOBICI de manera paulatina de tal forma que se minimicen las posibles afectaciones perceptibles por las personas usuarias.

La propuesta de transición del Consorcio 5M2-BKT se realizará en dos (2) etapas, con sus respectivas fases cada una, las cuales se mencionan a continuación y se detallan en el apartado 9 del Anexo de Componentes Físicos.

1. Primera Etapa - Renovación del sistema

En la Primera Etapa, el Consorcio 5M2-BKT realizará la renovación del servicio actual, que incluye los trabajos previos al emplazamiento de las nuevas cicloestaciones (458), instalación y montaje de las cicloestaciones, pruebas físicas y lógicas de éstas, sustitución de 6,150 bicicletas, así como la puesta en marcha del servicio integral del sistema ECOBICI, incluyendo todos los componentes necesarios para su idóneo funcionamiento.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con recursos materiales y personal altamente capacitado, somos pioneros en el diseño, planeación e implementación de sistemas de bicicletas compartidas y públicas en Latinoamérica, lo que nos da la experiencia necesaria para la implementación sumado a la mejor oferta tecnológica del mercado, que nos permite brindar soluciones a los retos específicos que representa la

implementación del nuevo sistema en la Ciudad de México cumpliendo con los objetivos y satisfacción de las expectativas que la Secretaría solicita.

Dentro de esta Primera Etapa se consideran las siguientes fases:

a. Fase 1 - Trabajos previos

Son todos los trabajos que el Consorcio 5M2-BKT realizará antes de comenzar con la renovación del sistema y para que ésta se lleve a cabo de la manera más coordinada posible entre los proveedores involucrados.

Como parte de los trabajos previos se considera:

- Reconocimiento en campo de todas las cicloestaciones existentes y de las propuestas de nuevas ubicaciones junto con la Secretaría.
- Propuesta final con ubicación, capacidad y dimensiones de cada cicloestación nueva.
- Actualización de 458 levantamientos existentes y elaboración de planos de acuerdo con las adecuaciones propuestas y medidas según la capacidad por cicloestación.
- Realizar 229 levantamientos nuevos para cicloestaciones en nuevos sitios.
- Aprobación de ubicación de nuevas cicloestaciones propuestas.
- Gestión administrativa (permisos) para cicloestaciones existentes.
- Gestión administrativa (permisos) para nuevas ubicaciones.
- Cicloestaciones existentes - gestión de las acometidas eléctricas contemplando ajustes y cambio de la titularidad en el contrato con CFE (en caso de ser necesario).
- Cicloestaciones nuevas - gestión para solicitar el suministro de energía eléctrica (en caso de ser necesario).
- Orden de compra de 887 cicloestaciones y 9,308 bicicletas de acuerdo a especificaciones.
- Gestionar con proveedor la producción y envío de estación y bicicletas.
- Pruebas de ensamble y pruebas funcionales.
- Programación de instalación por fase en días y horarios específicos con recursos humanos y materiales necesarios para la instalación.
- Realizar pruebas con tarjetas Calypso (ISO/IEC 14443 A y B Partes 1, 2, 3 y 4.) – Usuarios activos y tarjetas nuevas.
- Pruebas en aplicación ECOBICI con inclusión de nuevas cicloestaciones.
- Plan de Coordinación con el proveedor actual para el retiro de cicloestaciones (orden y horarios).
- Transición de base de datos de personas usuarias para dar de alta a personas usuarias en el nuevo servicio de ECOBICI.
- Revisión de campo para ver fuente de conexión eléctrica (subterránea o aérea), en caso de ser necesario.
- Organización y adecuación de Taller y Centros de Operación.
- Dos semanas donde se considera terminada la Fase 1 y se realizan trabajos de verificación para comenzar la transición.

Durante los trabajos previos, el Consorcio 5M2-BKT hará la planificación previa para la transición de cicloestaciones propuesto en el periodo de distribución equilibrado (PDE) y el periodo de distribución zonificado (PDZ).

b. Fase 2- Convivencia de servicios

Son todos los trabajos que el Consorcio 5M2-BKT deberá de realizar para reemplazar las cicloestaciones y bicicletas actuales; que incluyen las pruebas y la puesta en marcha del nuevo servicio.

Contamos con los recursos tecnológicos y humanos para realizar los trabajos previos de tal manera que exista una convivencia eficaz y eficiente de los servicios para la renovación y expansión del sistema.

La fase 2 a su vez se divide en el período de distribución equilibrado (PDE) y el período de distribución zonificado (PDZ).

b.1 Período de Distribución Equilibrada

Durante la convivencia de servicios se contemplan las siguientes actividades necesarias para llevar a cabo el período de distribución equilibrado (PDE) que contempla la renovación de las primeras 229 cicloestaciones (50% del total):

- Dar seguimiento en conjunto con el proveedor actual a la desinstalación de cicloestaciones.
- Acomodadas eléctricas cicloestaciones existentes - Obra civil necesaria para conexión a acometida eléctrica (en caso de ser necesario).
- Supervisión en sitio para verificar que el espacio está adecuado para el emplazamiento de la nueva estación.
- Armar y realizar pruebas funcionales de cada una de las cicloestaciones y puertos según sea requiriendo en relación de la calendarización de instalación.
- Ejecución del plan de instalación (calendario) según los requerimientos del PDE.
- Instalación de 229 cicloestaciones .
- Recorridos de plantillas de mantenimiento de cicloestaciones verificando funcionamiento de cicloestaciones.
- Actualización diaria de la aplicación móvil, añadiendo nuevas cicloestaciones en servicio.
- Relvo gradual de la comunicación digital y contacto con medios, entre proveedor actual y el Consorcio 5M2-BKT.

b. 2 Período de Distribución Zonificada

Nueve (9) semanas después de comenzado el PDE se realizará el período de distribución zonificada (PDZ) que contempla la renovación de las restantes 229 cicloestaciones (50% del equipamiento); las actividades son las siguientes:

- Dar seguimiento en conjunto con el proveedor actual a la desinstalación de cicloestaciones.
- Acomodadas eléctricas cicloestaciones existentes - Obra civil necesaria para conexión a acometida eléctrica (en caso de ser necesario).
- Supervisión en sitio para verificar que el espacio está adecuado para el emplazamiento de la nueva estación.
- Armar y realizar pruebas funcionales de cada una de las cicloestaciones y puertos según sea requerido en relación de la calendarización de instalación.
- Ejecución del plan de instalación (calendario) según los requerimientos del PDZ.
- Instalación de 229 cicloestaciones .
- Recorridos de plantillas de mantenimiento de cicloestaciones verificando su correcto funcionamiento.
- Actualización diaria de la aplicación móvil, con las nuevas cicloestaciones en servicio.
- Control o responsabilidad total de la comunicación, promoción y difusión del sistema.

2. Segunda Etapa - ECOBICI Renovado en servicio y Expansión

Finalizada la Primera Etapa descrita anteriormente, el Consorcio 5M2-BKT comenzará con la Segunda Etapa que consiste en la implementación de la expansión del nuevo sistema en las zonas de la Ciudad que se describe en el apartado 9.7 del Anexo de Componentes Físicos.

El Consorcio 5M2-BKT emplazará las 229 cicloestaciones restantes, incluyendo las 22 cicloestaciones a reubicar, en un sitio nuevo para llegar a las 687 del sistema ECOBICI e integrar 3,158 bicicletas adicionales para alcanzar las 9,308 en total.

Esta acción se realizará de manera eficiente y eficaz gracias a nuestro sistema de gestión de proyectos que permite la ejecución de las actividades por parte de nuestro equipo de trabajo cumpliendo con los objetivos planteados en el menor tiempo posible.

La expansión contempla la instalación de 229 cicloestaciones en nuevas ubicaciones propuestas previamente validadas en conjunto con la Secretaría. Las actividades para este fin son las siguientes:

- Asegurar la instalación de las acometidas de Comisión Federal de Electricidad (CFE) en cada una de las ubicaciones (en caso de ser necesario).
- Supervisión en sitio para verificar que el espacio esté adecuado para el emplazamiento de la nueva cicloestación.
- Adecuación de las ubicaciones y balizamiento.
- Armar y realizar pruebas funcionales de cada una de las cicloestaciones y puertos según sea requerido en relación de la calendarización de instalación.
- Instalación de 229 cicloestaciones
- Recorridos de planillas de mantenimiento de cicloestaciones verificando funcionamiento de cicloestaciones.
- Actualización diaria de la aplicación móvil, añadiendo cicloestaciones en servicio.
- Difusión de campaña de comunicación sobre renovación y expansión del sistema así como la localización de nuevas estaciones.

6. COMPONENTES DEL SISTEMA INTEGRAL PARA EL SERVICIO DE OPERACIÓN

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que para efectos del Anexo Técnico, los componentes son todos los elementos materiales o susceptibles de producir un resultado material, a través de los cuales se gestiona el funcionamiento del sistema ECOBICI, esto es, los componentes serán los medios físicos en los cuales recaen o se ejecutan las acciones de operación integral.

El presente apartado describe de manera general el equipamiento (elementos físicos) imprescindible para el Sistema ECOBICI, mismo que se detalla en el Anexo de Componentes Físicos, asimismo, los componentes necesarios para su operación y gestión integral como base para la elaboración de las propuestas de los licitantes.

El Consorcio 5M2-BKT presenta una oferta técnica que desglosa detalladamente los componentes que se establecen a continuación, de acuerdo a las características del Anexo Técnico y los documentos asociados indisolublemente.

Para la presentación de la propuesta técnica, el Consorcio 5M2-BKT describe los productos y servicios ofertados conforme a cada uno de los puntos que integran el presente apartado; además, señala expresamente la forma en la cual su oferta cumplirá con los requisitos técnicos mínimos requeridos.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que en cada uno de los requisitos establecidos en los apartados y subapartados, se señala si su incumplimiento u omisión es causal de descalificación o si se trata de un requisito que no será causal de descalificación, pero que se encontrará sujeto a evaluación competitivamente con el resto de las propuestas presentadas.

En ese sentido, los componentes que conformarán de manera integral el Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI), serán los siguientes:

- a) **Bicicletas con anclaje:** Se refiere al tipo de bicicletas con las cuales el Consorcio 5M2-BKT brindará el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública de la Ciudad de México.
- b) **Cicloestaciones:** Se refiere al tipo de cicloestaciones con las cuales el Consorcio 5M2-BKT brindará el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública.
- c) **Sistema de acceso al servicio:** Se refiere a todos los elementos y componentes con los cuales contará el sistema ECOBICI para que las personas usuarias puedan acceder al uso del servicio.
- d) **Esquema logístico:** Se refiere a todos los elementos y componentes con el que el Consorcio 5M2-BKT efectuará el equilibrio entre la oferta y la demanda de bicicletas y anclajes, el cual se llevará a cabo por medio de los vehículos adaptados para la redistribución y traslado de las bicicletas.
- e) **Esquema de conservación y mantenimiento:** Se refiere a todos los elementos y componentes con el que el Consorcio 5M2-BKT mantendrá el Sistema (bicicletas, cicloestaciones, anclajes, software, hardware, sistemas de información y sus diferentes componentes) en un estado óptimo de funcionamiento.
- f) **Gestión de personas usuarias:** Se refiere a todos los elementos, sistemas y procedimientos con los que el Consorcio 5M2-BKT llevará a cabo la gestión de las personas usuarias en cuanto a inscripciones, altas, bajas, renovaciones, modos de pago, consentimiento de los términos del servicio y cuentas de inscripción.
- g) **Sistema de tarifas:** Se refiere a todos los elementos y sistemas con los que contará el Consorcio 5M2-BKT para gestionar las distintas modalidades tarifarias que se aplicarán para hacer uso del sistema ECOBICI.
- h) **Atención a clientes:** Se refiere a todos los medios, sistemas y procesos con los cuales contará el Consorcio 5M2-BKT para brindar atención a las personas usuarias de manera presencial, vía telefónica, por medio de la página de Internet y redes sociales. Las solicitudes de atención serán atendidas y resueltas en su totalidad por el Consorcio 5M2-BKT de acuerdo con lo estipulado en el Anexo Técnico.
- i) **Gestión contable del sistema:** Se refiere a los elementos, sistemas y procedimientos con los cuales contará el Consorcio 5M2-BKT para gestionar la venta y cobro de las inscripciones y los usos del servicio.
- j) **Sistemas de información:** Se refiere a todo el conjunto de dispositivos hardware y componentes software de todos los sistemas de información que integran el sistema ECOBICI, los cuales permitirán operar y gestionar el servicio de manera integral, tal y como se especifica en el Anexo Técnico.

6.1 BICICLETAS

El Consorcio 5M2-BKT presenta un tipo de bicicleta dentro de su propuesta técnica con la cual brindará el servicio de ECOBICI, de acuerdo con las características mínimas que se establecen en el apartado 6.1 y los subapartados que lo integran, dentro del Anexo de Componentes Físicos del sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que dicha propuesta es de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no la cumple o, en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

6.2 CICLOESTACIÓN

El Consorcio 5M2-BKT presenta un tipo de cicloestación dentro de su propuesta técnica con la cual brindará el servicio de ECOBICI, de acuerdo con las características mínimas que se establecen en el apartado 6.2 y los subapartados que lo integran, dentro del Anexo de Componentes Físicos del sistema ECOBICI, además de las características establecidas en el presente apartado.

Asimismo, la propuesta del Consorcio 5M2-BKT describe todos los pasos de las funcionalidades de la cicloestación, incluyendo imágenes donde se muestre gráficamente los procesos, los tiempos promedio

que se necesita en cada paso de acuerdo a cada sistema de acceso que se describen en el apartado y subapartados del punto 5.3 del Anexo de Componentes Físicos, así como el proceso de instalación y las posibles contingencias que se puedan suscitar y las soluciones propuestas de cada una.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que dicha propuesta es de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no la cumple o, en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

6.2.1. Acometidas eléctricas

El Consorcio 5M2-BKT considerará que el servicio de ECOBICI dispondrá de un total de 687 cicloestaciones y en general, las cicloestaciones nuevas que proveerá el Consorcio 5M2-BKT se situarán en la misma ubicación que las cicloestaciones actuales (458 cicloestaciones conservan el mismo sitio), aunque un porcentaje menor de éstas (22 cicloestaciones) se retirarán para ubicarlas en nuevos sitios dentro de las áreas de expansión para mejorar la distribución y calidad del servicio a las personas usuarias. Estas últimas ubicaciones, en conjunto con 207 cicloestaciones, se ubicarán en sitios nuevos dentro de las áreas de expansión referenciadas en el apartado 9.7 del Anexo de Componentes Físicos del Sistema ECOBICI, para arribar a las 687 cicloestaciones que dispondrá el servicio de ECOBICI. Posterior, a la fecha de la firma del contrato se facilitará la ubicación exacta de cada una de las cicloestaciones como se marca en el apartado 9 del Anexo referenciado anteriormente. Provisionalmente, es posible consultar la ubicación de las estaciones actuales del sistema ECOBICI en el portal de datos abiertos de la Ciudad de México.

El Consorcio 5M2-BKT gestionará, ejecutará y asumirá económicamente la totalidad de los costos de la adecuación de las acometidas eléctricas para recibir el nuevo servicio de ECOBICI tanto de las cicloestaciones que se emplazan en los mismos sitios del servicio actual (en caso necesario), así como los trabajos de las nuevas acometidas eléctricas para la conexión de las cicloestaciones de nueva ubicación.

El Consorcio 5M2-BKT realizará dichos trabajos con antelación a la implementación de la Primera Etapa (renovación) y Segunda Etapa (expansión). La Secretaría brindará apoyo y acompañamiento previo y durante la ejecución de los trabajos a realizar, sin embargo, la responsabilidad total y absoluta de las tareas será del Consorcio 5M2-BKT. En caso de que exista un retraso en el suministro eléctrico atribuido a la empresa distribuidora de la energía eléctrica de la Ciudad, el Consorcio 5M2-BKT no será responsable de dichos atrasos, no le serán imputables y se podrá conceder alguna prórroga de tiempo, en caso contrario, deberá ser sancionado por el retraso e incumplimiento.

El suministro eléctrico que actualmente tienen la totalidad de cicloestaciones del sistema ECOBICI para bicicletas del tipo mecánico (un total de 452) se realiza mediante una acometida de baja tensión de consumo promedio, de 220 v, compuesta de dos hilos más un neutro, y en el caso del total de cicloestaciones para bicicletas eléctricas (un total de 23), el suministro eléctrico se realiza mediante una acometida de baja tensión de consumo medido, de 220v, compuesta de tres hilos más un neutro. Por lo tanto, las acometidas del servicio nuevo dispondrán de estas acometidas a disposición del Consorcio 5M2-BKT en caso de resultar adjudicado, el cual se tendrá que adaptar a los requisitos y condiciones de las cicloestaciones actuales.

El Consorcio 5M2-BKT emplazará físicamente las cicloestaciones, y hará todas las gestiones necesarias para adecuar, actualizar y conectar el equipamiento al suministro del servicio eléctrico.

El Consorcio 5M2-BKT se hará cargo de toda la instalación eléctrica, a partir del punto de conexión del registro de la compañía distribuidora de la energía eléctrica y hasta la cicloestación, incluida la obra civil y la instalación de la conexión de tierra.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Los costos asociados a los consumos eléctricos de las cicloestaciones de ECOBICI durante la totalidad del contrato serán asumidos por el Consorcio 5M2-BKT en caso de resultar adjudicado, y serán reportados semestralmente a la Secretaría.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que será el responsable del mantenimiento, seguimiento y conservación en perfecto estado de la conexión eléctrica de las cicloestaciones.

La descripción del proceso de instalación de las nuevas cicloestaciones se detalla en el apartado 9 del Anexo de Componentes Físicos del Sistema.

6.3. SISTEMA DE ACCESO AL SERVICIO

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta técnica del sistema de acceso al servicio, donde se detallan todos los componentes y elementos necesarios tanto del módulo como de los sistemas de acceso para hacer uso del servicio de acuerdo a las características que se especifican en el apartado 5.3 y los subapartados que lo integran dentro del Anexo de Componentes Físicos: hardware y software que garanticen el correcto funcionamiento de manera unificada y los elementos con los que dispondrán las personas usuarias para acceder al servicio.

Asimismo, el Consorcio 5M2-BKT explica, detalla los elementos y muestra de manera gráfica el proceso de acceso y devolución de la bicicleta de cada uno de los sistemas de acceso detallados en el subapartado 5.3.2 del Anexo de Componentes Físicos, con sus respectivas funcionalidades y pasos que tiene que efectuar una persona usuaria, el tiempo promedio que se necesita en cada paso, así como las posibles contingencias y soluciones propuestas de cada una.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o, en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

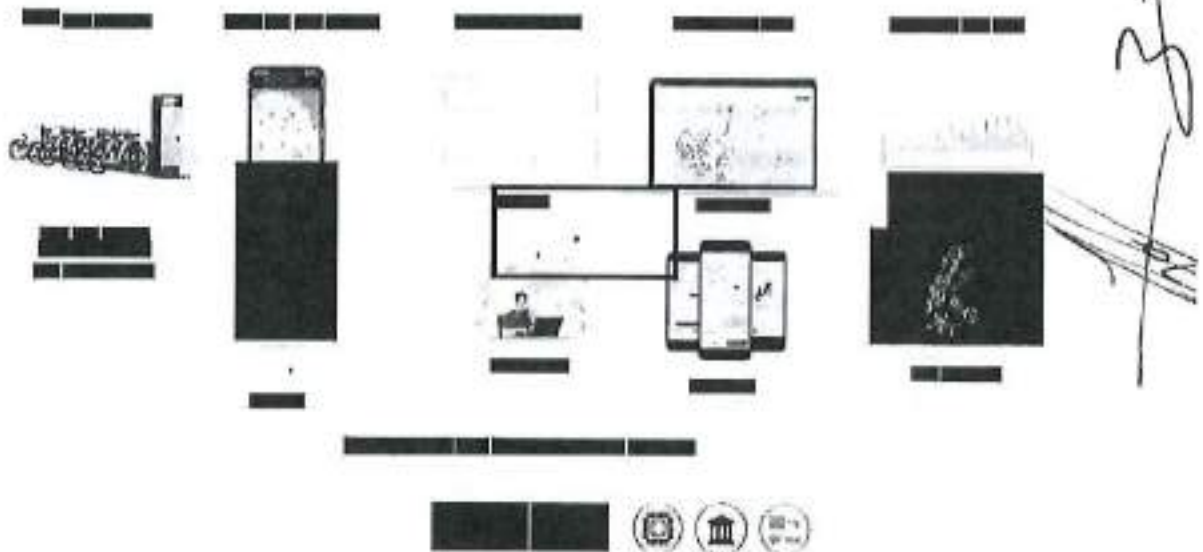
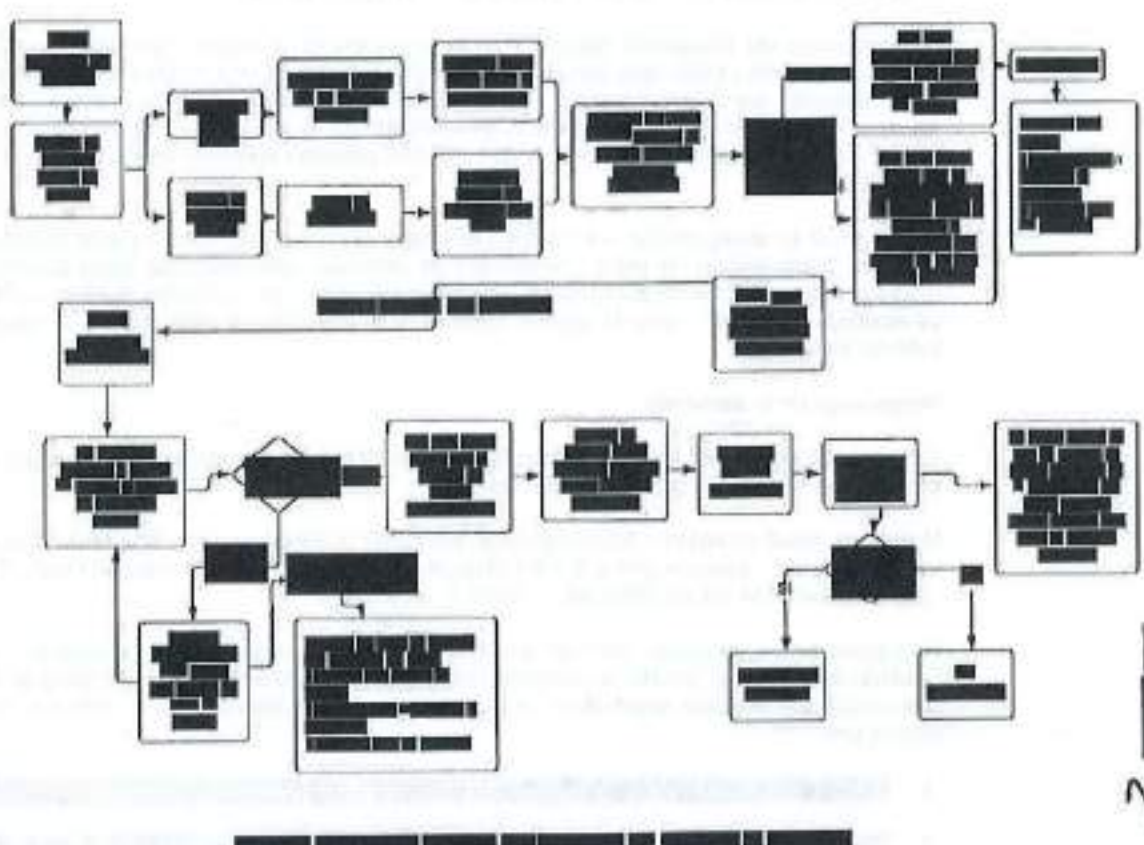


Figura. Ejemplo de componentes físicos e informáticos para acceder a sistema de bicicleta pública

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veinte y mediante ACUERDO/CTSM-EXT040/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativas a los temas inherentes al "how how" considerados confidenciales referentes a la forma en que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta PÚBLICA ECORRIL de la Ciudad de México. La anterior conforme al dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 183 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo-Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Declassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Píctico del Autor del logotipo entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Avela Restrepo. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



6.4. ESQUEMA DE LOGÍSTICA

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta de plan del esquema logístico que dispondrá para gestionar el servicio, donde detalla todos los Componentes necesarios para realizarlo conforme a los niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico y a las características que se especifican en este apartado y subapartados: la organización de los procedimientos de la gestión logística, la planeación de flujos y el número de vehículos que realizarán estas tareas, recursos materiales, recursos humanos, estructura del mismo y actividades, equipo, software y soportes informáticos necesarios para la gestión logística y la metodología para realizar el seguimiento de los trabajos logísticos.

Asimismo, el Consorcio 5M2-BKT explica y detalla de manera gráfica los procedimientos para llevar a cabo la operación y logística de manera integral entre las bicicletas, cicloestaciones, centro de monitoreo, personal operativo que realiza el balanceo y sistemas informáticos de gestión; así como la comunicación de los componentes tecnológicos de información, sistemas informáticos (incluyendo software y hardware) entre cicloestaciones, bicicletas y el centro de monitoreo y control logístico.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o, en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

La experiencia del Consorcio 5M2-BKT en la operación de un sistema de bicicletas públicas similar a ECOBICI le permite saber que, atender la demanda de viajes es una de las actividades más importantes en la operación, por lo que contamos con un equipo especializado y experimentado en el análisis de usos así como herramientas de software especializadas en el rebalanceo predictivo de cicloestaciones (aplicación de rebalanceo) elementos únicos que nos permiten entender las dinámicas y necesidades del sistema ECOBICI.

A lo largo de los subapartados 6.4.1 a 6.4.3 se explica la organización de los procedimientos de la gestión logística, la planeación de flujos y el número de vehículos que realizarán estas tareas, componentes, recursos materiales, recursos humanos, estructura del mismo y actividades, equipo, software y soportes informáticos necesarios para la gestión logística y la metodología para realizar el seguimiento de los trabajos logísticos

Proyección de la demanda

La proyección de la demanda es indispensable para definir las estrategias que se seguirán y cuantificar los recursos necesarios para llevarlas a cabo.

El sistema actual cuenta con 480 cicloestaciones, 6,500 bicicletas y cubre 37.2 km². El sistema renovado contará con 687 cicloestaciones, 9,308 bicicletas y cubrirá aproximadamente 66.7km². Por lo que estos factores tienen que ser considerados al hacer la proyección.

Para hacer las proyecciones tanto de demanda de viajes como de registros de usuarios, se considera el histórico de viajes y se estudia el comportamiento después de la implementación de cada fase. Con estos datos y usando métodos estadísticos se propone una proyección de hasta 6 años. Los métodos que se usaron son:

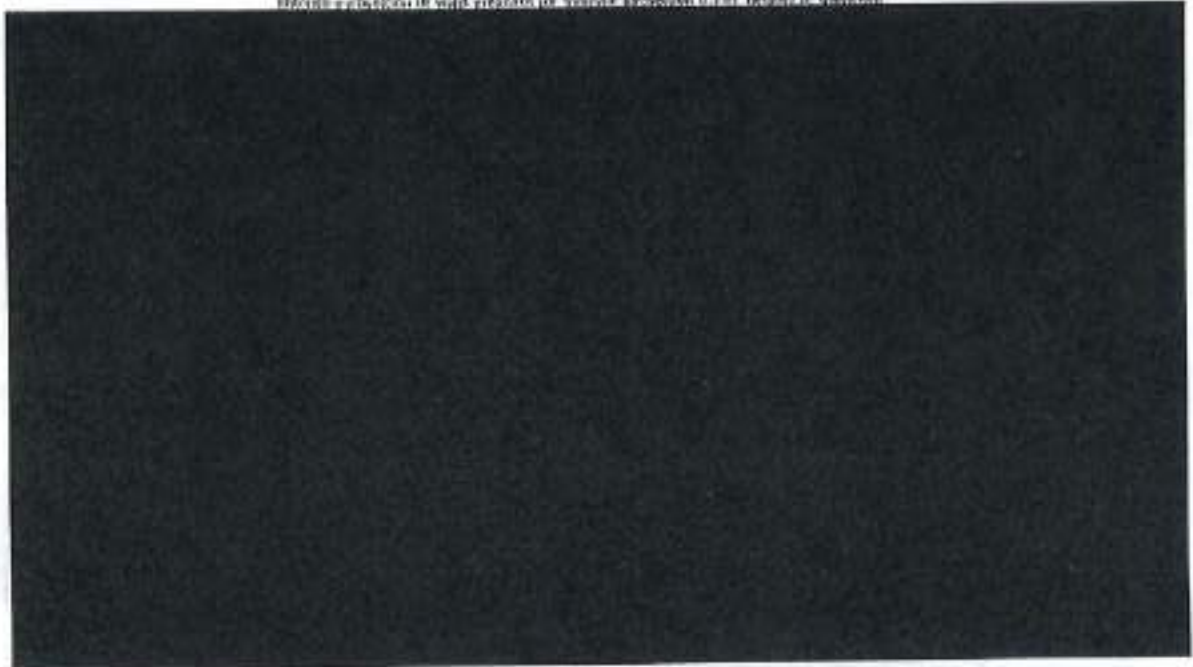
1. [REDACTED]
 2. [REDACTED]
 3. [REDACTED] hasta 9
 4. [REDACTED]
- [REDACTED]

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Objetivo y descripción de cada elemento por donde se proyecta el uso de medios de publicidad



[Redacted text block]

[Redacted text block]

Objetivo:

A partir de la demanda se define una proyección a corto plazo de su comportamiento, se tiene especial enfoque en la distribución combinada de la demanda de orígenes y destinos para la definición de los objetivos de rebalanceo de cada cicloestación en función de buscar el máximo periodo de supervivencia de la misma dentro de los niveles de servicio con el menor esfuerzo y recursos necesarios por parte del equipo operativo.

6.4.1 Estrategia de la logística

[Redacted text block]

El Consorcio 5M2-BKT seguirá la estrategia logística merceda por la Secretaría, la cual se basa en el siguiente planteamiento:

1. [Redacted list item]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO CI/CTSM/1-EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental a los señalados, así como las partes inherentes al "know how" considerados confidenciales relevantes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma conexas al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de Movilidad Pública (ECOBICI) de la Ciudad de México. La sesión concluyó a la espera por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría facilitará los datos históricos de los usos de las cicloestaciones del sistema ECOBICI, los cuales están disponibles en la página de internet del servicio actual, así como en el microsillo del proceso de la Invitación Restringida (www.languidigital.cdmx.gob.mx/ecobici/), para que puedan analizarse y puedan planificarse las diferentes operaciones de logística del servicio de acuerdo a la estrategia mencionada y que han sido tomados como referencia para adaptar su propuesta logística, tanto en recursos humanos como materiales; además, tendrán que tomar en consideración que el nuevo escenario de ECOBICI incluye sólo bicicletas de tipo mecánico y un área de cobertura mayor considerando la expansión del servicio respecto al servicio actual.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que deberá adoptar esquemas flexibles y de fácil adaptación del sistema logístico a los cambios de demanda, que le permitan hacer mejoras, según sea el caso, para mejorar la productividad del sistema.

[REDACTED]

El siguiente diagrama es una descripción de las actividades principales.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

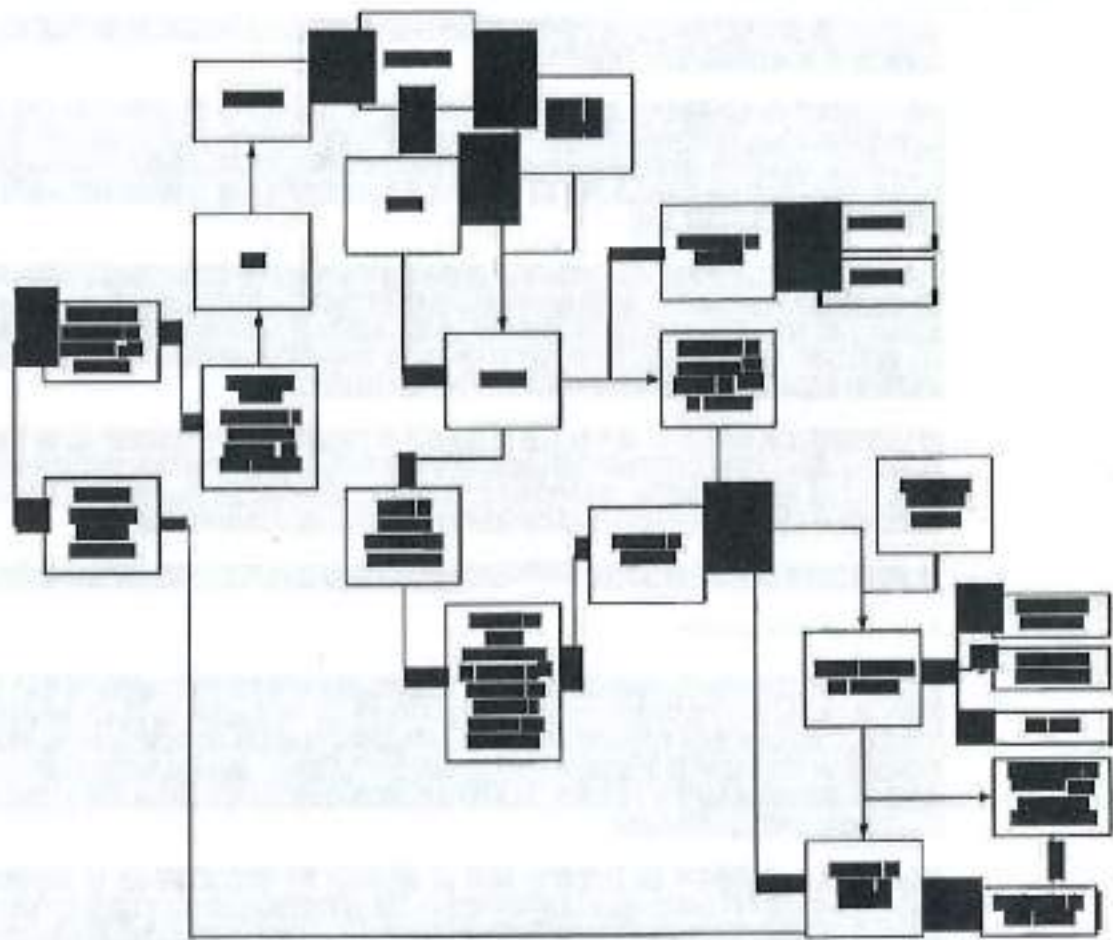
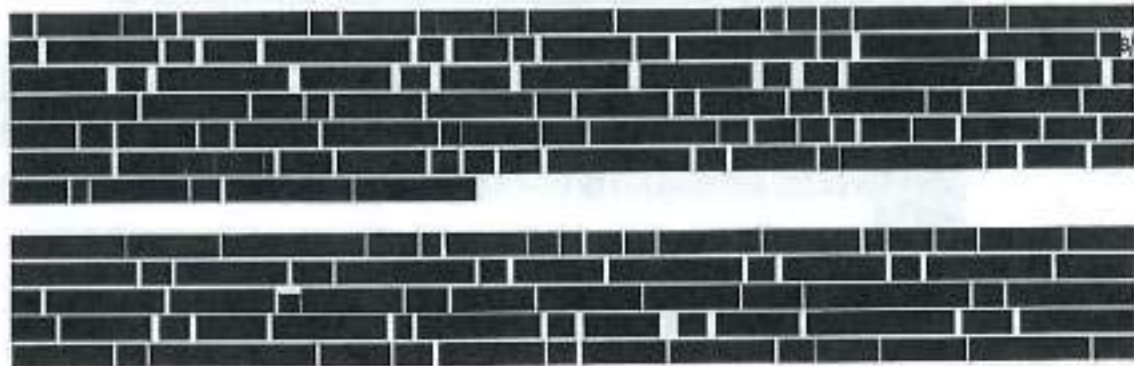


Figura. Proceso integral de la logística para atención de la demanda de viajes.

Análisis de la demanda de viajes



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO 001/CI/SMH-EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROYECTO TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la misma antes mencionada, relativos a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales en virtud de la forma en la que opera, así como las características de los bienes y procesos que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Flotas Públicas ECOCICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Restrepo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Análisis de información

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO C/CTSM/EXT/04/022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "open bike" con licencias confesionales adheridas a la forma en la que opera, así como las características de las bicicletas que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Reservación y Operación del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública SCOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Publica del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Añón, Responsable. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Figura. Viajes y tasas de rotación en una cicloestación.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

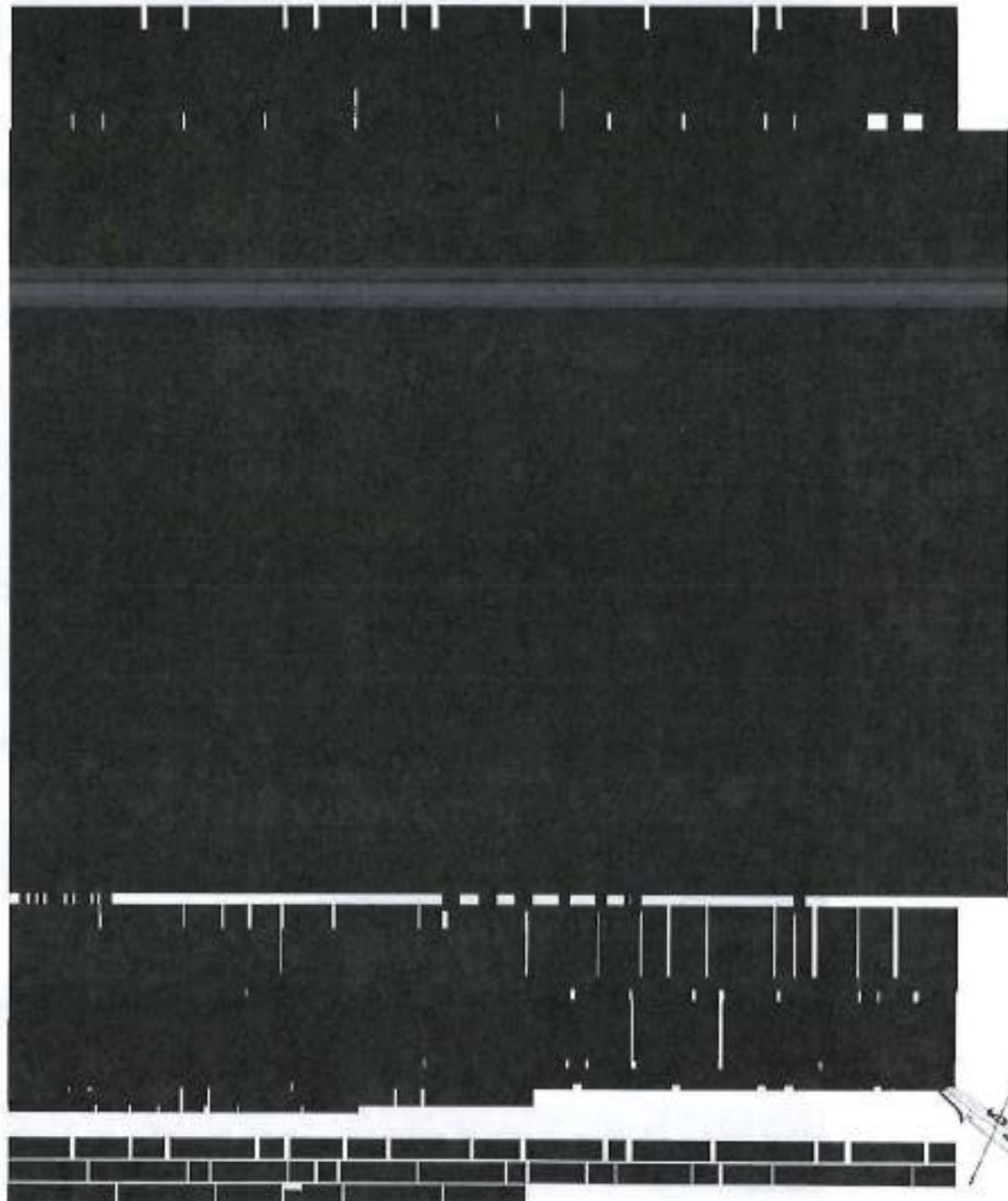
[REDACTED]

[Handwritten signature and scribbles]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CNCTSAM EXT-040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en BiciBici Pública ECOLÓGIC de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Anexo a la Intención y Resolución de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 183 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Declassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Anexo a la Intención Política y Fondición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Peña Reséndiz.- Director General de Seguridad Vial.- Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



Mediante presente sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 006/CTSM/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la firma en la que se opera, así como los características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación futura concerniente al proyecto Sistema de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México. - Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial Agente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Declassificación de la Información, así como la elaboración de Visitas Públicas. - Asimismo con fundamento en artículo 188, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Publica del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Avelo Roséndez. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

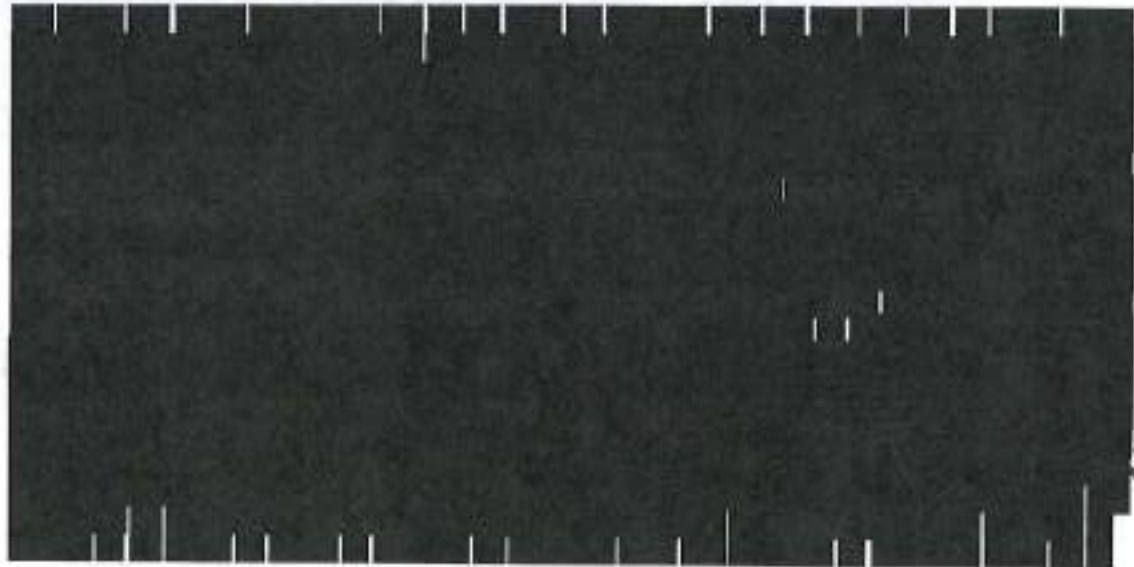
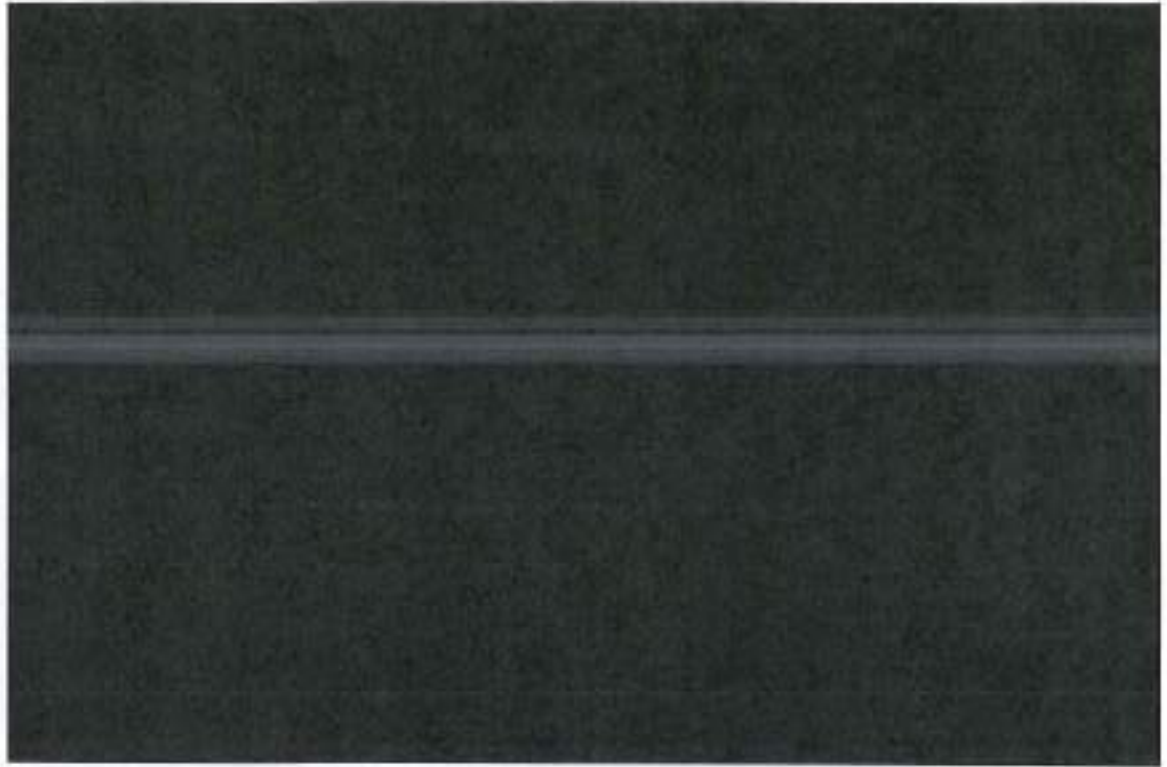
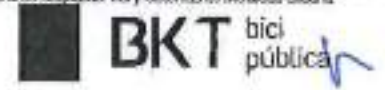
[REDACTED]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO COMTSMV-EXT/046/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual BiciPública ECORCI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección de Propiedad Industrial Vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 165, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rúbrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Falgo Avela Roséndiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

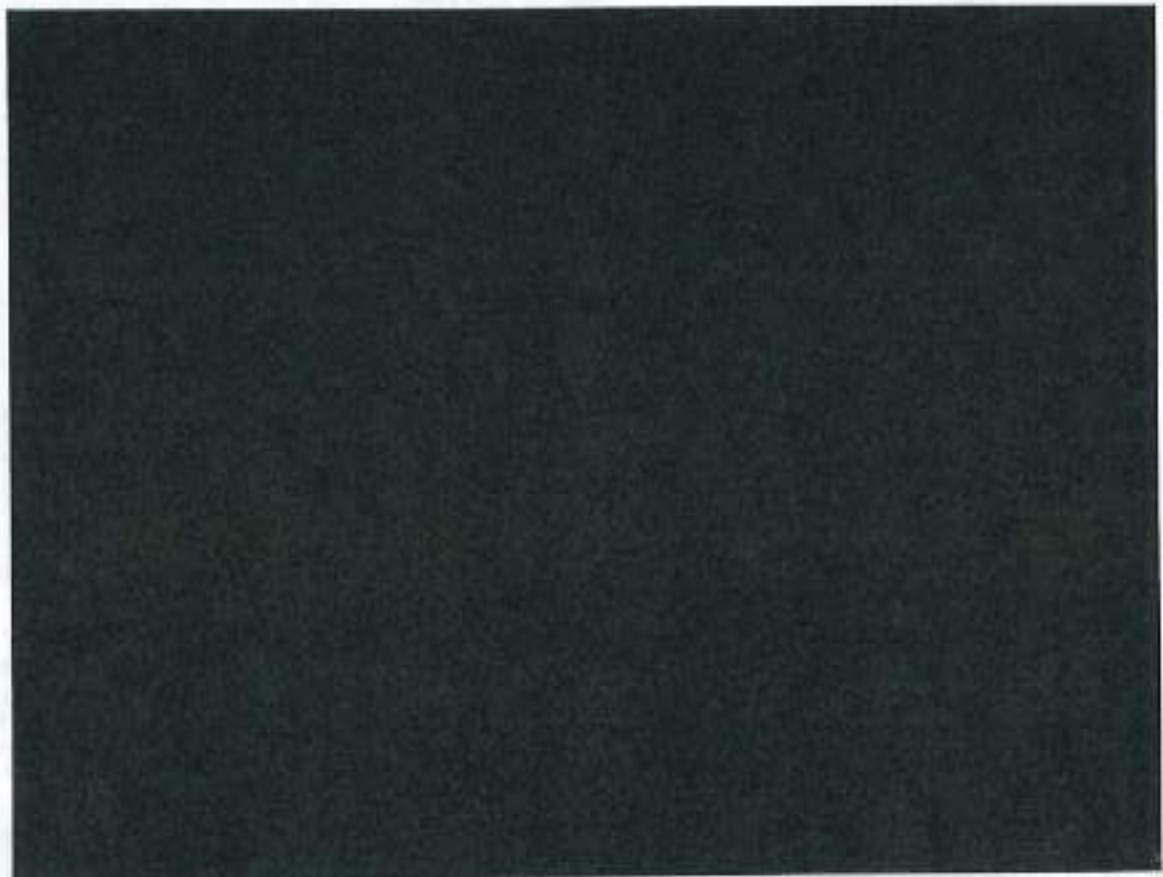


[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión ordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 61/CTBM/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación redactada, relativa a las tareas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y servicios que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al proyecto Genético de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 168 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de las Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Publica digital de área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Ramírez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS^{MR}
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



[Redacted text block]

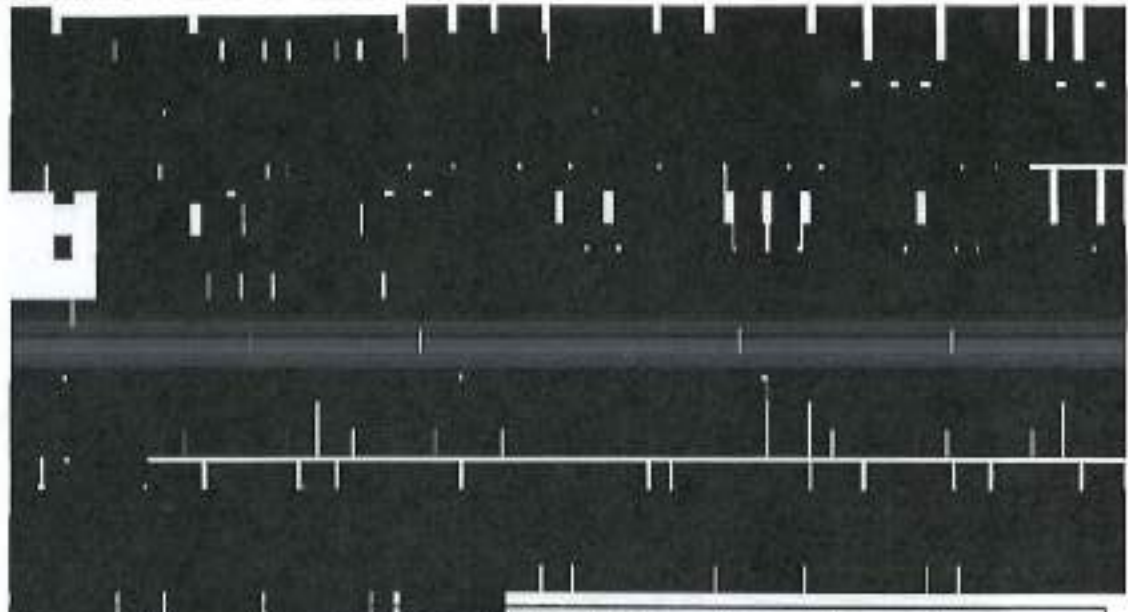
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Mediante una resolución rotativa del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO DUCI/SAMI ECT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactivo y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROYECTO TÉCNICA y solicitud de APPLICACION DE LA VERSION PUBLICA de la documental a ella referida, así como los textos informativos al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como los características de los bienes y servicios que ofrece para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOCICLI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 194, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas en la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 193, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a ninguna sanción alguna. Rubrica del titular de los datos que entrega la Información- Guillermo Javier Falco Rúa Pasándera, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 001/2022-EXT/0407/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto cívico en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROYECTOS TÉCNICOS y validó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a las temáticas inherentes al "how how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública (BICIPUB) de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 196, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente y numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 305, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Pública del 07/07/2022. Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

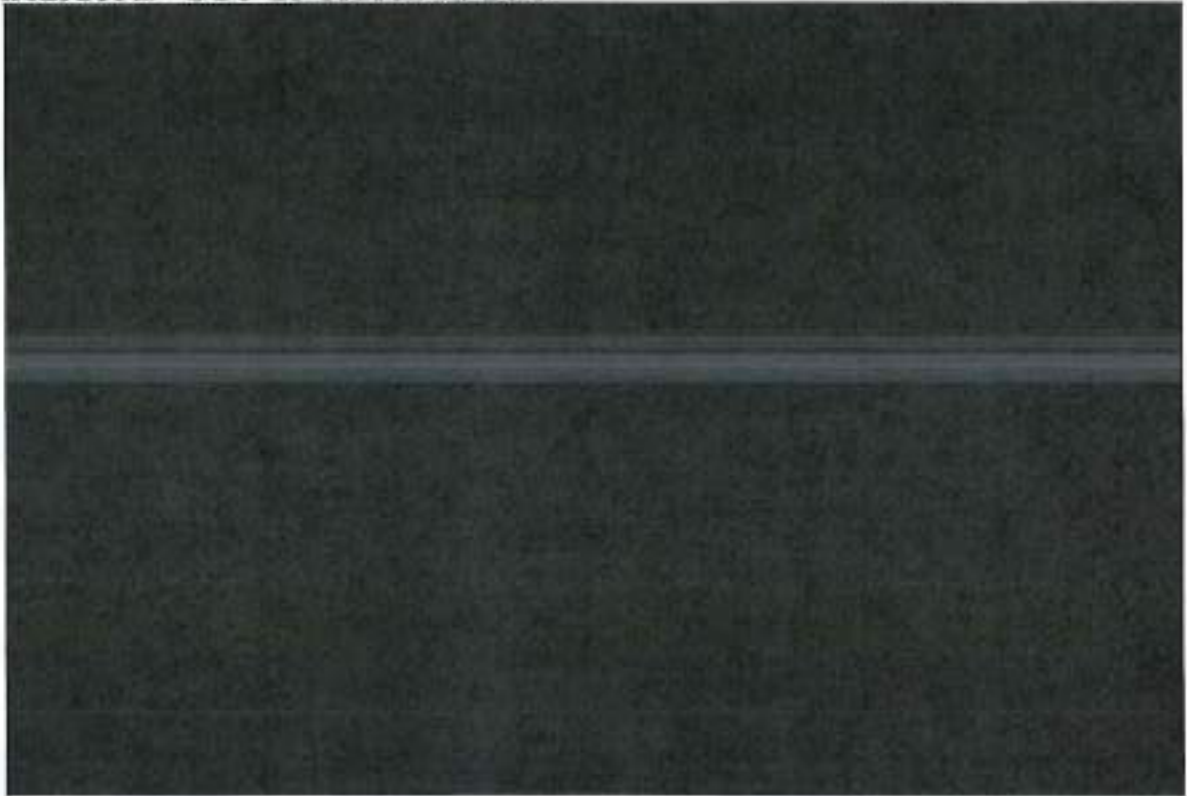


[Redacted text block]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante AGUERDO/CTSM/EXT/04/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETILLA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de sus líneas y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntima concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en la Ciudad de México ECOMI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; y lo 168 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 168, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalización.- Rúbrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Roséndiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

México, segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO MGTSME-EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la DARFECTA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROXIMACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerándose confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Población de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 1ºB, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 10º de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración del "Versiones Públicas". Asimismo con fundamento en artículo 165, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Pazandiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO (CUMEN-EXT/2022/222), la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto diseñó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes mencionada, relativa a los temas inherentes al "know how" consideradas confidenciales referentes a la forma en la que operan, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública (COBICI) de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 106, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Vigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 106, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entregó la información.- Guillermo Javier Galpe Ávila Pasando.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

6.4.2. Especificaciones mínimas del servicio logístico

El Consorcio 5M2-BKT consideró las siguientes características mínimas para desarrollar su propuesta de logística:

6.4.2.1 Gestión de diferentes escenarios de operación de las bicicletas mecánicas

El sistema vigente dispone de 480 cicloestaciones, 28 de ellas para bicicletas eléctricas, y 6,500 bicicletas, de las cuales 340 son eléctricas con pedaleo asistido. Sin embargo, el futuro sistema ECOBICI ampliará el tamaño actual y estará conformado por 9,308 bicicletas, de las cuales el 100% serán bicicletas de tipo mecánico y de 687 cicloestaciones donde se podrán anclar solo bicicletas mecánicas.

El Consorcio 5M2-BKT oferta por la cantidad de bicicletas y cicloestaciones señaladas anteriormente, es decir, 9,308 bicicletas y 687 cicloestaciones de tipo mecánico que cuentan con las características especificadas en los apartados correspondientes del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

En la Primera Etapa, se tiene un escenario inicial de 6,150 bicicletas mecánicas.

En dicho escenario, el Consorcio 5M2-BKT efectuará las siguientes gestiones:

1. Se realizará una planificación sobre la sustitución de las bicicletas del servicio actual, equipando el número total de bicicletas mecánicas nuevas de la primera etapa y su incorporación al servicio.
2. Se realizará una planificación en la logística de balanceo de acuerdo al escenario de la etapa 1, con la finalidad de cumplir los niveles de servicio que se estipulan en el Anexo Técnico.

En la Segunda Etapa, el Consorcio 5M2-BKT pondrá en circulación 3,158 bicicletas adicionales de tipo mecánico para llegar a 9,308 bicicletas, es decir, el total de bicicletas que deberá tener el sistema en el segundo escenario, como mínimo.

En dicho escenario de Segunda Etapa, el Consorcio 5M2-BKT efectuará las siguientes gestiones:

1. Realizará una planificación del equipamiento de las nuevas bicicletas mecánicas previo a su incorporación al servicio.
2. Realizará una planificación de los ajustes en la logística de balanceo de acuerdo al incremento de bicicletas y nuevas ubicaciones de cicloestaciones, con la finalidad de cumplir los niveles de servicio que se estipulan en el Anexo Técnico.

El tratamiento logístico en cuanto a los métodos aplicados variará con el incremento en el número de bicicletas mecánicas que disponga el sistema. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT garantizará los diferentes escenarios para prever una gestión variable de la logística en función del aumento de bicicletas y ubicación de cicloestaciones, cumpliendo con los niveles de servicios establecidos en el Anexo Técnico.

6.4.2.2. Vehículos para el esquema logístico

Dentro de la propuesta del Esquema Logístico, el Consorcio 5M2-BKT garantiza que su propuesta cuenta con los vehículos suficientes y con la capacidad idónea (carga de bicicletas) para cumplir con los niveles de servicio exigidos en el Anexo Técnico, teniendo como referencia el tipo de bienes propuestos (bicicletas de tipo mecánico y cicloestaciones), además de los usos, el comportamiento, la estacionalidad del sistema, la flota vehicular de operación con la que dispone actualmente el sistema ECOBICI y la capacidad de carga de los mismos, de acuerdo con el apartado 5 del presente Anexo y las características mismas señaladas en el subapartado 5.4.1 y los subapartados que lo integran especificados en el Anexo de Componentes Físicos. Asimismo, deberá especifica en su propuesta el método utilizado para la carga y descarga de las bicicletas en los distintos vehículos que destinará para el servicio (según aplique).

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que estos requisitos son de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no se incluyen o, en caso de hacerlo, resultan insuficientes.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con una flota de vehículos suficientes que poseen la capacidad que se requiere para realizar toda la logística del sistema ECOBICI, cumpliendo con los niveles de servicio solicitados, siempre tomando en cuenta diferentes factores que fueron analizados con anticipación, tales

CINCO M DOS^{LD} EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



como el comportamiento, la estacionalidad del sistema, la flota vehicular, la capacidad de carga, entre otros.

A continuación se describe de forma clara y precisa el proceso con el que se llevará a cabo la carga y descarga de las bicicletas, en los vehículos destinados para tal efecto:

6.4.2.2.1 Vehículos motorizados para rebalanceo

- Vehículos motorizados

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

- Vehículos motorizados con remolque

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

- Vehículos no motorizados para rebalanceo

- [Redacted]

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

Para la ejecución de las distintas tareas de rebalanceo en las distintas fases, se proyecta la siguiente cantidad de vehículos:

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

En el anexo 2 de componentes físicos, concepto 5.4. VEHÍCULOS DEL ESQUEMA DE LOGÍSTICA se muestran las especificaciones a detalle de los vehículos propuestos con el formato indicado.

6.4.2.3. Software de Gestión Logística

El Consorcio 5M2-BKT garantizará la gestión del sistema ECOBICI a través de una propuesta de estrategia logística que deberá estar respaldada por una herramienta (módulo) informática especializada en operación y regulación (balanceo), y que sea integrada dentro del Sistema de Gestión y Administración. Dicha herramienta incluirá como mínimo las características señaladas en el punto 1 (uno) "Gestión de la Operación Logística" del subapartado 6.10.3.2 "Módulos del sistema de Gestión y Administración" del

CINCO M DOSSM EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



Anexo Técnico. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT detalla y explica en esta propuesta, el funcionamiento de este módulo del Sistema de Gestión que soportará la operación logística del sistema ECOBICI, así como los procesos de las características de la operatividad de dicha herramienta logística.

Asimismo, la herramienta permitirá desarrollar con un grado máximo de calidad las actividades de logística y deberá cumplir con las funciones del apartado ya mencionado con anterioridad.

El Consorcio 5M2-BKT utilizará software de alta calidad y tecnología desarrollado por la empresa Lyft para dar soporte a la operación logística del nuevo sistema de ECOBICI.

[REDACTED]

Software para control de mantenimiento y recolección de bicicletas a reparar

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Handwritten signature and scribbles on the right margin.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

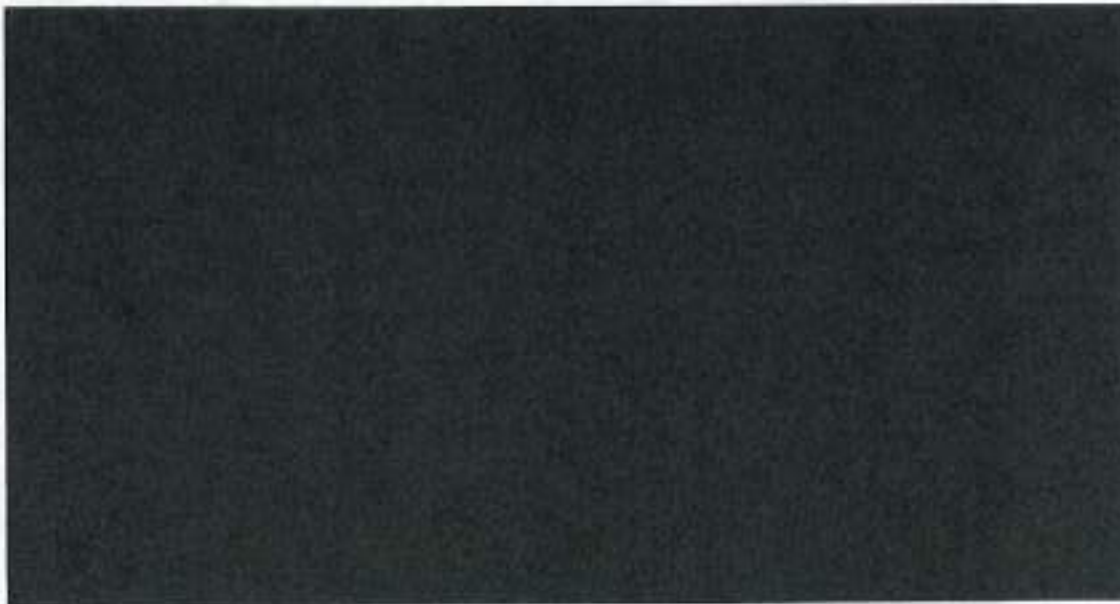
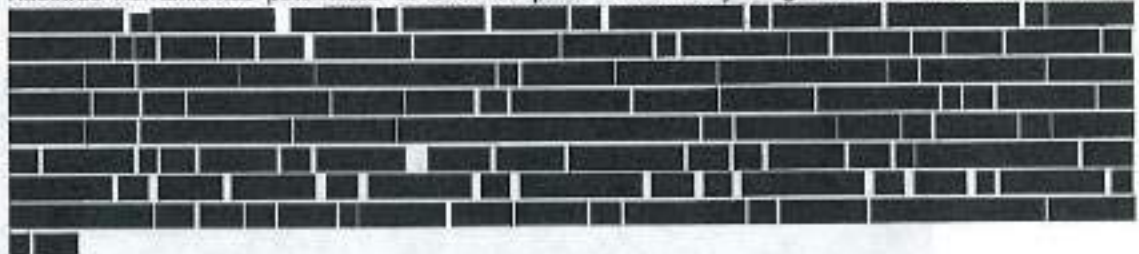


Figura. Ejemplo de Interfaces de software para gestión en calle

Software para rebalanceo

Nuestras herramientas patentadas de software para rebalanceo y de gestión de flotas, denominadas



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CTSM/EXD/04/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SEGRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna consistente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECOCIC de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; números Trigésimo Octavo, Capítulos V y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Pública del titular del área, que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Avila Pineda - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública 

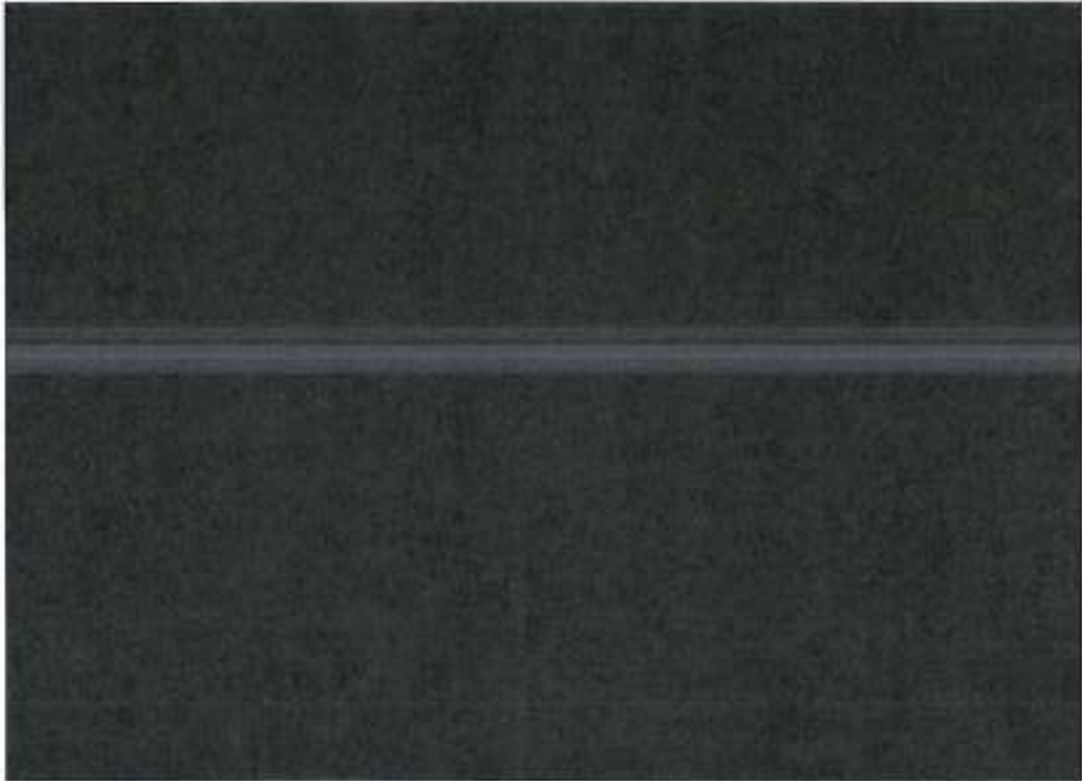


Figura. Ejemplo de AirControl mostrando geográficamente las tareas por vehículo en Nueva York.

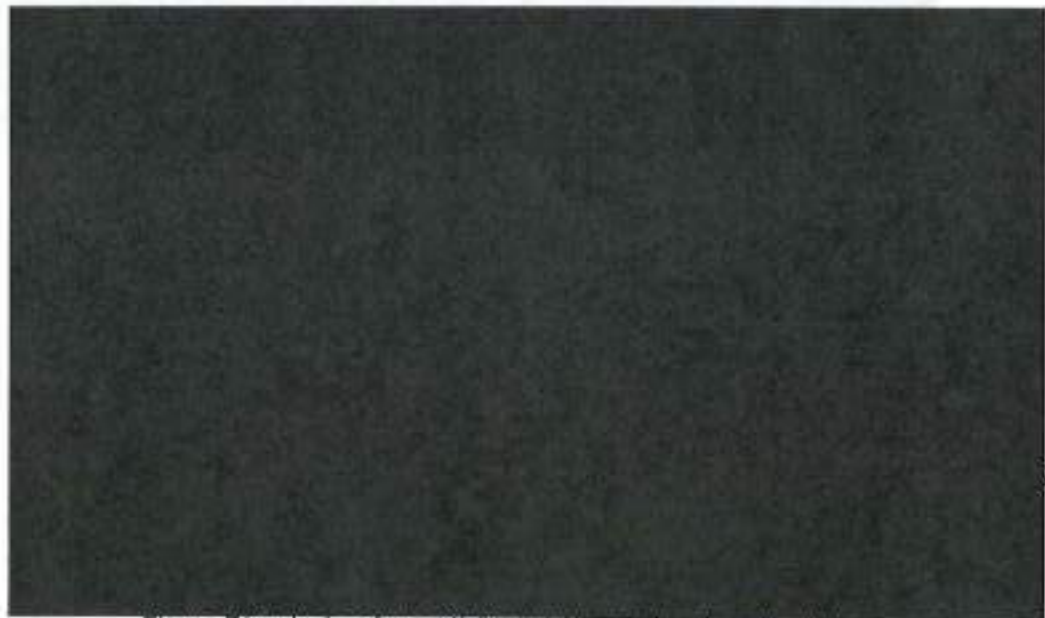


Figura. Ejemplo de software AirControl durante la asignación de tareas

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 001/CTSM/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referidos a la línea en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación y/o la consecución del proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Biciota Pública ECORR de la Ciudad de México. Lo anterior con base a lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de "Reservas Públicas". Asimismo con fundamento en artículo 100, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Ariza Hernández. - Director General de Seguridad Vial y de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

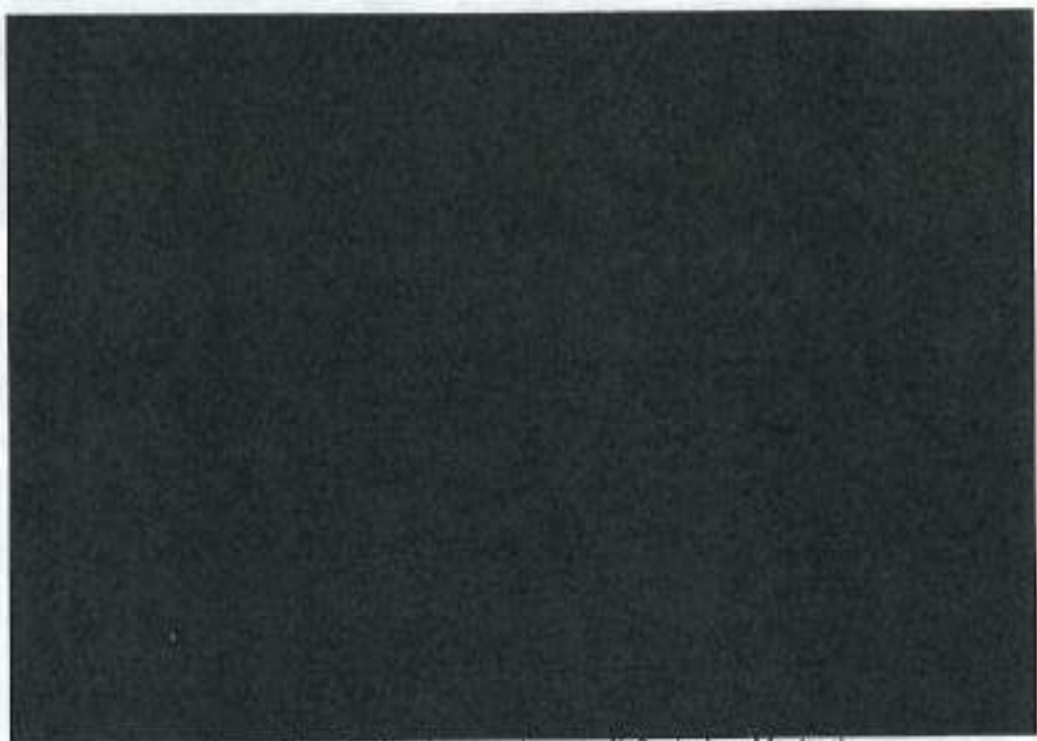
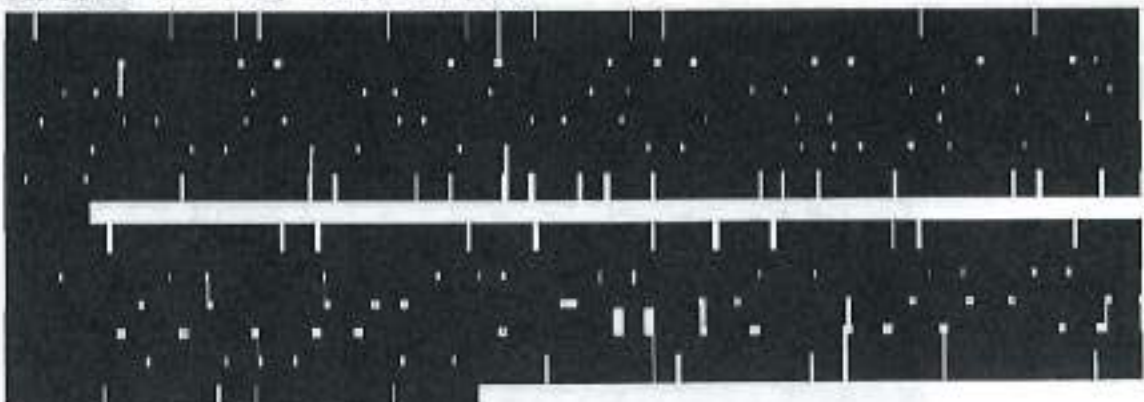


Figura. Ejemplo de rutas creadas con AirControl en Montreal

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 025/SAR/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTERA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes citada, máxime a los fines inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al puntaje de Permisación y Expedición del Gobierno de Transporte Individual en Biciata Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Vigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Noticia del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Reséndiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

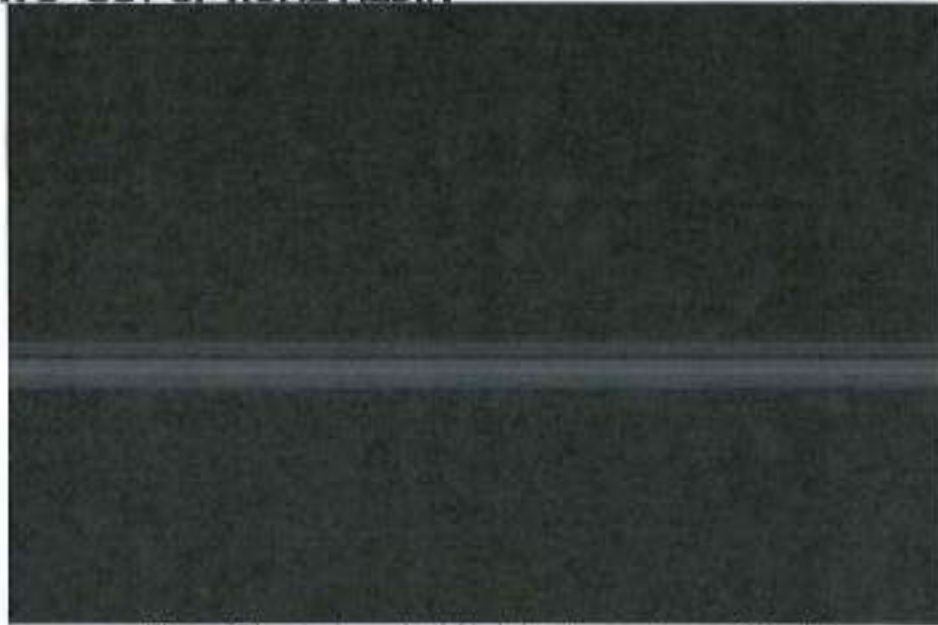


Figura. Ejemplo de productividad de rutas creadas en AirControl

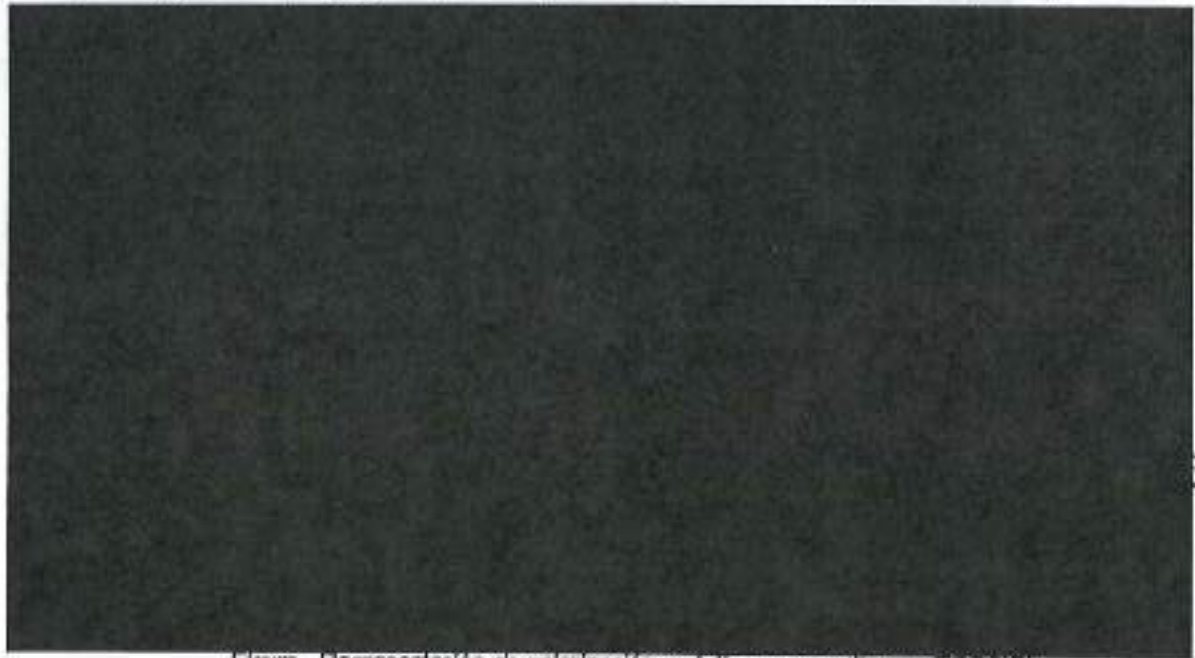
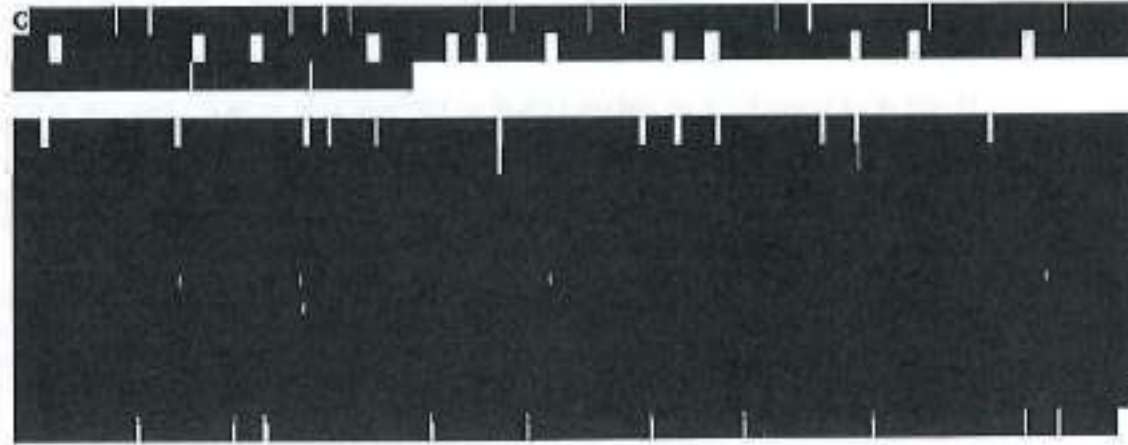


Figura. Representación de polarización matutina y vespertina en ECOBICI

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



6.5. ESQUEMA DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del plan de conservación y mantenimiento que llevará a cabo durante la prestación del servicio, que contempla el mantenimiento preventivo, correctivo y exhaustivo del total de bicicletas, cicloestaciones, instalaciones eléctricas de las cicloestaciones e instalaciones de señalización y seguridad que conformen la red del sistema ECOBICI, así como el detalle de los componentes necesarios para realizarlo de acuerdo a los niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico y a las características que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran: las actividades y organización de los procedimientos de mantenimiento, el número de vehículos que se usarán para estas tareas, recursos materiales, recursos humanos, estructura del mismo y actividades, equipo, software y soportes informáticos necesarios para el mantenimiento y la metodología a aplicar para dar seguimiento a los trabajos y reportar las acciones realizadas.

El Consorcio 5M2-BKT explica y detalla de manera gráfica los procedimientos para llevar a cabo el mantenimiento integral de los componentes mecánicos de las bicicletas y las cicloestaciones, los dispositivos de seguridad (bolardos), señalamiento y componentes eléctricos del equipamiento (conexiones eléctricas), así como los componentes tecnológicos de información y comunicación tanto de bicicletas y cicloestaciones, sistemas informáticos, incluyendo software y hardware y su respectivo monitoreo.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que estos requisitos son de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no los incluye o, en caso de hacerlo, resultan insuficientes en su propuesta.

El Consorcio 5M2-BKT considera el crecimiento que tendrá el sistema a 9,308 bicicletas y 687 cicloestaciones, para adaptar su propuesta de conservación y mantenimiento, tanto en recursos humanos como materiales y poder cumplir con los niveles de servicio establecidos. El Consorcio 5M2-BKT toma en cuenta que el nuevo escenario del sistema ECOBICI incluye sólo bicicletas y cicloestaciones de tipo mecánico y un área de cobertura más extensa respecto al servicio actual que corresponde a las zonas de expansión detalladas en el apartado 9.7 del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

El Consorcio 5M2-BKT garantiza la minimización de fallas y del incumplimiento en los niveles de servicio, a través de una calendarización del mantenimiento de los componentes y sistemas del sistema ECOBICI.

El total de la flotta de bicicletas recibirá un mantenimiento preventivo cada 60 días y un mantenimiento correctivo cada vez que una persona usuaria reporte una bicicleta o sea detectada con algún tipo de fallo por un operador.

El total de cicloestaciones del sistema recibirá un mantenimiento correctivo cada que la persona usuaria reporte alguna falla, o ya sea un fallo detectado por un operador o por las labores de monitoreo del sistema. Además, se realizarán visitas de carácter preventivo una vez por semana a cada cicloestación, en las que está contemplada la limpieza de la cicloestación y el diagnóstico de la funcionalidad de la cicloestación en general y de cada uno de los puertos de anclaje. Un puerto de anclaje recibirá un mantenimiento correctivo cada que sea reportado por una persona usuaria o detectado por un operador.

El esquema desarrollado por el Consorcio 5M2-BKT está soportado por la experiencia en la implementación y operación de sistemas de bicicletas públicas, por estándares de calidad del fabricante del equipamiento, así como softwares de gestión informática mismos que permiten coordinar esquemas de mantenimiento preventivo, correctivo y de mejora. Lo anterior permite establecer procesos que generan diagnósticos más precisos, buscando reforzar acciones.

Una vez efectuada la adjudicación del contrato para la prestación del servicio, el Consorcio 5M2-BKT presentará un Manual de Operación, Conservación y Mantenimiento antes del inicio de la renovación del sistema, el cual deberá ser valorado y aprobado por la Secretaría, como se estipula en el apartado 18 del Anexo Técnico. Asimismo, garantizará la minimización de fallas y del incumplimiento en los niveles de servicio, a través de una calendarización del mantenimiento de los componentes y sistemas del Sistema ECOBICI. Para lo anterior, el Consorcio 5M2-BKT contará con un inventario amplio y detallado de todas las refacciones con las que cuenta para realizar el mantenimiento a las partes que componen el sistema ECOBICI, mismo que estará disponible para la Secretaría en caso de que ésta lo requiera.

De igual forma, realizará un inventario de bicicletas de manera mensual como mínimo y dicha información estará disponible para generar un reporte consultable y descargable, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 1 "Apéndice de Reportes del Sistema".

El Consorcio 5M2-BKT administrará, mantendrá, gestionará y conservará en estado óptimo todos los elementos del sistema ECOBICI durante el periodo del contrato de acuerdo con su oferta, plan presentado y manual, con lo cual será el único responsable en forma total de la supervisión, mantenimiento y funcionamiento integral del mismo, por lo tanto, deberá valerse de sus propios recursos humanos, materiales, técnicos y vehículos de operación tanto logísticos y de mantenimiento.

El Consorcio 5M2-BKT adoptará esquemas flexibles de mantenimiento, asistencia, soporte informático, que le permitan valorar y hacer mejoras en los elementos del sistema durante el transcurso del contrato, mediante técnicas predictivas y/o correctivas, según sea el caso, para mejorar la operatividad del mismo.

El Consorcio 5M2-BKT generará una bitácora de mantenimiento detallada con el servicio realizado a cada bicicleta mecánica y cada una de las partes que lo componen, así mismo, dicha información deberá estar disponible para generar un reporte consultable y descargable a través del sistema de reporte, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 1 "Apéndice de Reportes del Sistema", del presente Anexo Técnico.

Asimismo, estará disponible para su consulta o descarga en la herramienta de reporte, un reporte de mantenimiento de acuerdo a los criterios indicados en el "Apéndice de Reportes del Sistema" (Anexo 1) del Anexo Técnico.

A continuación se describen las posiciones en el área de mantenimiento, plantilla propuesta y línea de mando.

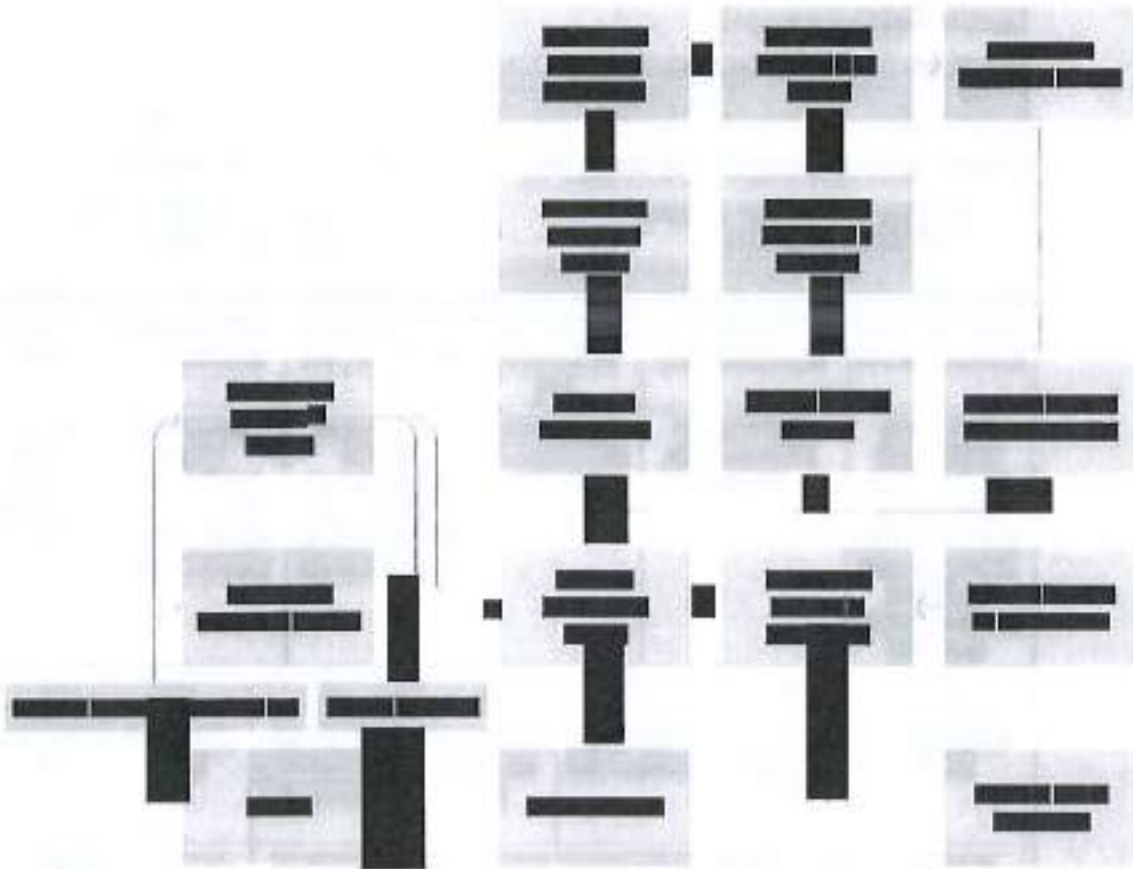
CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública *h*



6.5.1. Mantenimiento preventivo y correctivo del sistema

Será obligación del Consorcio 5M2-BKT preservar los componentes del sistema ECOBICI, en un estado óptimo de conservación y mantenimiento desde el momento de la implementación hasta la finalización del contrato; cualquier tipo de gasto que se genere con motivo del cumplimiento de esta obligación será a cargo de forma exclusiva de el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT oferta un mantenimiento para todos los elementos del sistema a través de un conjunto de actividades que se implementan con el fin de corregir y reparar las fallas que surjan o en su caso realizar una sustitución del equipo dañado, sin afectar ni disminuir el nivel del servicio para todos los componentes del sistema ECOBICI, de tal manera que siempre se garantice un correcto funcionamiento del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT contará con los recursos humanos y materiales necesarios para satisfacer todas las necesidades de mantenimiento preventivo y correctivo. Para fines de la presente propuesta, el mantenimiento se dividió en dos conceptos:

1. El mantenimiento preventivo consistirá en la aplicación de técnicas y procedimientos de mantenimiento al sistema, sin afectar su operación, para minimizar el riesgo de fallas y garantizar

OUT OF HOME MEDIA / PUBLISHING / EVENTS & EXPERIENCES / FILMED ENTERTAINMENT

Avenida Constituyentes 956, Colonia Lomas Altas, Alcaldía de Miguel Alemán, C.P. 11950, CDMX.

el correcto funcionamiento del sistema durante el mayor tiempo posible, de forma que se prolongue la vida útil del mismo. El **Consortio 5M2-BKT** realizará el mantenimiento preventivo de acuerdo a lo que se estipula en el presente subapartado.

2. El **mantenimiento correctivo** consistirá en la reparación o la sustitución de los componentes del sistema que se encuentran en mal estado o presenten un mal funcionamiento. El **Consortio 5M2-BKT** realizará el mantenimiento correctivo de acuerdo a lo que se estipula en el presente subapartado.

La Secretaría podrá realizar evaluaciones periódicas al programa de mantenimiento preventivo y correctivo, y emitirá notificaciones al **Consortio 5M2-BKT** en caso de encontrar inconsistencias en la prestación del servicio, quien deberá dar una respuesta motivada a la Secretaría, en un plazo máximo de 72 horas especificando justificación, causas y soluciones que llevará a cabo. Dichas evaluaciones se realizarán a través de actividades e indicadores que permitan identificar y analizar las desviaciones de los resultados o el estado de los bienes.

En caso de que la Secretaría lo determine podrá realizar evaluaciones periódicas de forma aleatoria, asimismo, podrá realizarlo sin previo aviso, o bien, podrá notificar al operador con tiempo de antelación.

El **Consortio 5M2-BKT** generará un reporte de mantenimiento, que deberá estar disponible para consulta y/o descarga a través de la herramienta de reportes, de acuerdo a lo indicado en el Anexo 1 "Apéndice de Reportes del Sistema", del Anexo Técnico.

Todos los procesos de mantenimiento podrán ser verificados en todo momento por la Secretaría.

6.5.1.1. Esquema de Mantenimiento Preventivo

El **Consortio 5M2-BKT** realizará el mantenimiento preventivo a las bicicletas, cicloestaciones, componentes tecnológicos de información y comunicación tanto de bicicletas y cicloestaciones, sistemas informáticos (incluyendo software y hardware) y vehículos que operan en el sistema ECOBICI, con el fin de garantizar el correcto funcionamiento del sistema.

El propósito de este tipo de mantenimiento es asegurar la funcionalidad y disponibilidad del sistema en los horarios de servicio detallados en el Anexo Técnico, así como reducir la demanda general de mantenimiento necesaria para el óptimo funcionamiento del sistema.

El **Consortio 5M2-BKT** realizará el mantenimiento de los diversos elementos del sistema ECOBICI, de acuerdo con su oferta y plan de mantenimiento presentado. Además, garantizará la limpieza de las cicloestaciones de acuerdo con el esquema presentado y acorde a lo estipulado en el subapartado 6.5.3 del Anexo Técnico, teniendo en consideración la dotación de cicloestaciones sucias, la integración, organización y operatividad del equipo de limpieza, el seguimiento de las tareas realizadas y la presentación de informes.

6.5.1.1.1. Mantenimiento preventivo de bicicletas

El **Consortio 5M2-BKT** oferta un plan de mantenimiento preventivo de las bicicletas con las características del Anexo Técnico, en donde detalla los elementos necesarios para llevarlo a cabo. Este plan contempla que por lo menos cada 60 días naturales, toda la flota de bicicletas operativas entren a taller y se realicen las acciones en campo necesarias para un mantenimiento preventivo que garantice el nivel de bicicletas en condiciones óptimas para brindar el servicio.

En el caso de mantenimiento que se realice en campo, El **Consortio 5M2-BKT** garantizará que no haya ninguna afectación, invasión o mal uso en el espacio público o ninguna afectación a terceros, ya sea por ruido derivado del mantenimiento efectuado en sitio. Las labores de campo no provocarán actos de

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



molestia a las personas usuarias ni fuera del área reservada para las bicicletas del Sistema, ni será impedimento para que puedan retirar o devolver una bicicleta en la cicloestación.

En el caso de que surja alguna problemática derivada de una afectación o mal uso del espacio público, la Secretaría podría indicar que el mantenimiento preventivo a las bicicletas se realice totalmente en taller, a efecto de no incurrir en la comisión de alguna infracción administrativa de las previstas en la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, que pudiera derivar en alguna responsabilidad para el personal en campo, así como para garantizar en todo momento la seguridad de los peatones, conductores y ciudadanos en general.

La Secretaría podrá realizar visitas de supervisión a las instalaciones del Consorcio 5M2-BKT y/o en campo que le permitan corroborar el mantenimiento que están recibiendo las bicicletas y verificar el estado de las mismas. Además, podrá solicitar reportes (en caso de que se requiera) al Consorcio 5M2-BKT, en donde se desglose el histórico del mantenimiento preventivo que ha recibido la flota de unidades o alguna bicicleta en particular.

El Consorcio 5M2-BKT garantizará un sistema de seguimiento manual y automatizado mediante una aplicación que soporte el seguimiento del mantenimiento como se estipula en el punto 2 del subapartado 6.10.3.2 del Anexo Técnico, para asegurar que el ciclo mencionado en el punto anterior (ingreso de la flota o acciones en campo como mínimo cada 60 días naturales) se realice plenamente; es decir, que se lleve un registro y control adecuado de las bicicletas que han recibido el mantenimiento preventivo, así como los trabajos realizados a cada una.

En cada mantenimiento habrá una evaluación de las partes de las bicicletas que garantice el funcionamiento integral de la misma. Estas actividades están enlistadas como actividades de evaluación y conservación, permitiendo adecuarse a los estándares y requerimientos de la Secretaría.

El mantenimiento preventivo se complementará con una serie de actividades que contemple un mantenimiento a profundidad considerado para una periodicidad de un año, el cual está dividido en seis secciones. De esta manera cada 60 días cada una de las bicicletas recibirá un mantenimiento de evaluación y conservación y una de las seis secciones de un mantenimiento profundo o exhaustivo.

Se llevará a cabo un registro de manera digital de cada mantenimiento realizado, mediante una aplicación que soporte el seguimiento del mantenimiento como se estipula en el punto 2 del subapartado 6.10.3.2 del presente Anexo, para asegurar que el plan de mantenimiento sea correctamente ejecutado.

Para el mantenimiento preventivo de cada una de las bicicletas que ingresen al taller y/o se realicen acciones en campo, el Consorcio 5M2-BKT realizará las siguientes actividades:

1. [Redacted list item]

CINCO M DOS

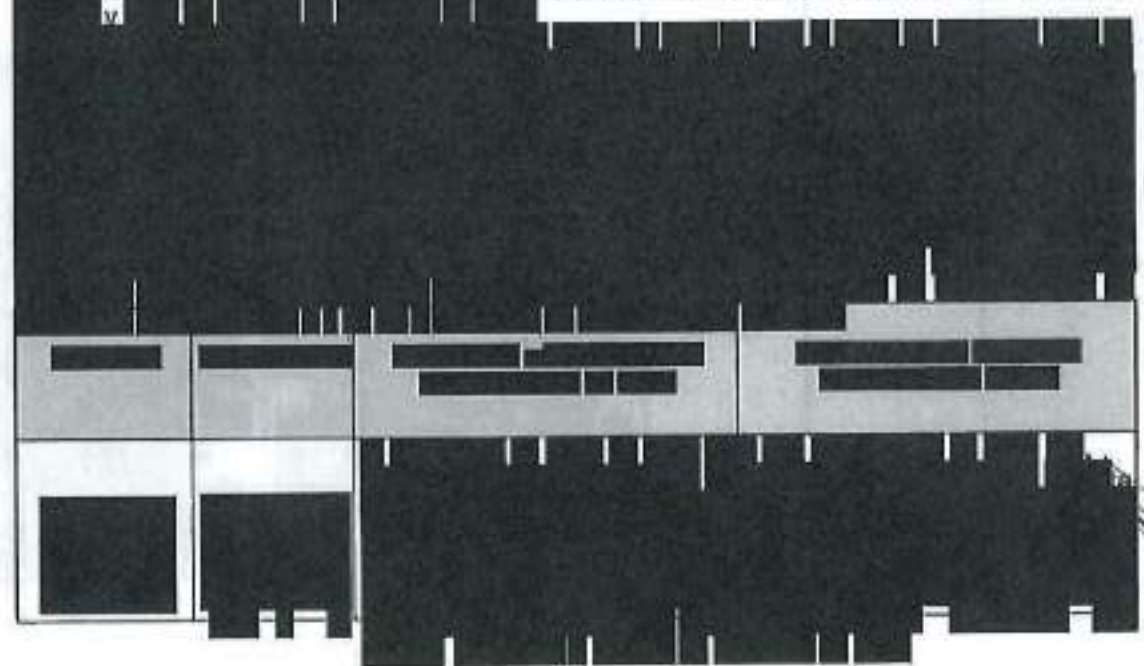
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT se encargará de que, una vez recibido el mantenimiento preventivo, el personal calificado del área de mantenimiento de bicicletas realice una inspección final de funcionamiento general, tanto física como operacionalmente, antes de salir del taller y, subsecuentemente, a operación. Con este procedimiento garantizamos el correcto funcionamiento de todas y cada una de las bicicletas para que puedan ser utilizadas de forma segura y correctamente por las personas usuarias. En caso de que nuestro personal detecte alguna anomalía, se evaluará y se llevarán a cabo acciones, para poder garantizar un buen e íntegro servicio.

De acuerdo con el esquema de conservación y mantenimiento presentado, el Consorcio 5M2-BKT valorará el desgaste (estado de conservación) de la pintura de la flota total de bicicletas, además del estado físico del cuadro, a partir de los dos años contados desde la puesta en marcha del nuevo servicio en su totalidad (finalización de la Segunda Etapa "Expansión"), con el propósito de evaluar si es necesario repintar las bicicletas con la misma tipología de pintura y colores aprobados por la Secretaría, de modo que, en un periodo de 4 años, el Consorcio 5M2-BKT podrá repintar cada una de las bicicletas por lo menos una vez. El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es opcional, siempre y cuando se garanticen los niveles de servicio de disponibilidad de bicicletas establecidos en el Anexo Técnico, por lo que se entiende que esta propuesta no es de carácter obligatorio y no será causal de descalificación.

El plan de Mantenimiento preventivo de bicicletas está diseñado de acuerdo al cumplimiento de los niveles de disponibilidad de bicicletas, Nivel de bicicletas en condiciones



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO016TSMHEXTO40722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistema de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relativas a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 183 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente numeral "vigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Falgout Ávila Pineda.- Director General de Seguridad Vial y Sistema de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 1/VTSM-1/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un espíritu de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CAMPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de los documentos antes referidos, relativa a los términos inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Señalco de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Público en Bicileta Pública COCIBO de la Ciudad de México - Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 196, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 103 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercero Octavo, Capítulo V y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna - Pública del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Peña Rosendo - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintós y mediante ACUERDO 001/CTSMI-EXT/04/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactivo y gobierno abierto realizó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la liberación contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerando condiciones referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada, que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Reparación del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECORBI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 195, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 169 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la liberación de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 195, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la liberación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a temporalidad alguna. Publica del titular del área que entrega la información. - Gobierno: Javier Felipe Peña Restrepo. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/COMTSM/EX/0040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROXIMACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de las bases y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Sistema Público ECOBICI de la Ciudad de México. En adelante conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo V y Capítulo D de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la obligación de Visiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 100, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Aída Rosendo - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INCTSMH-EXT040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su totalidad como CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CATEGORÍA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la información en los términos, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales, relativas a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna consistente al proyecto Sistema de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECORBC de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 156, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 161 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercero Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Manuales Públicos. Asimismo con fundamento en artículo 156, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a responsabilidad alguna. Publica del Área del Área que emite la información. - Gobierno Javier Folpe Avila Hernández. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



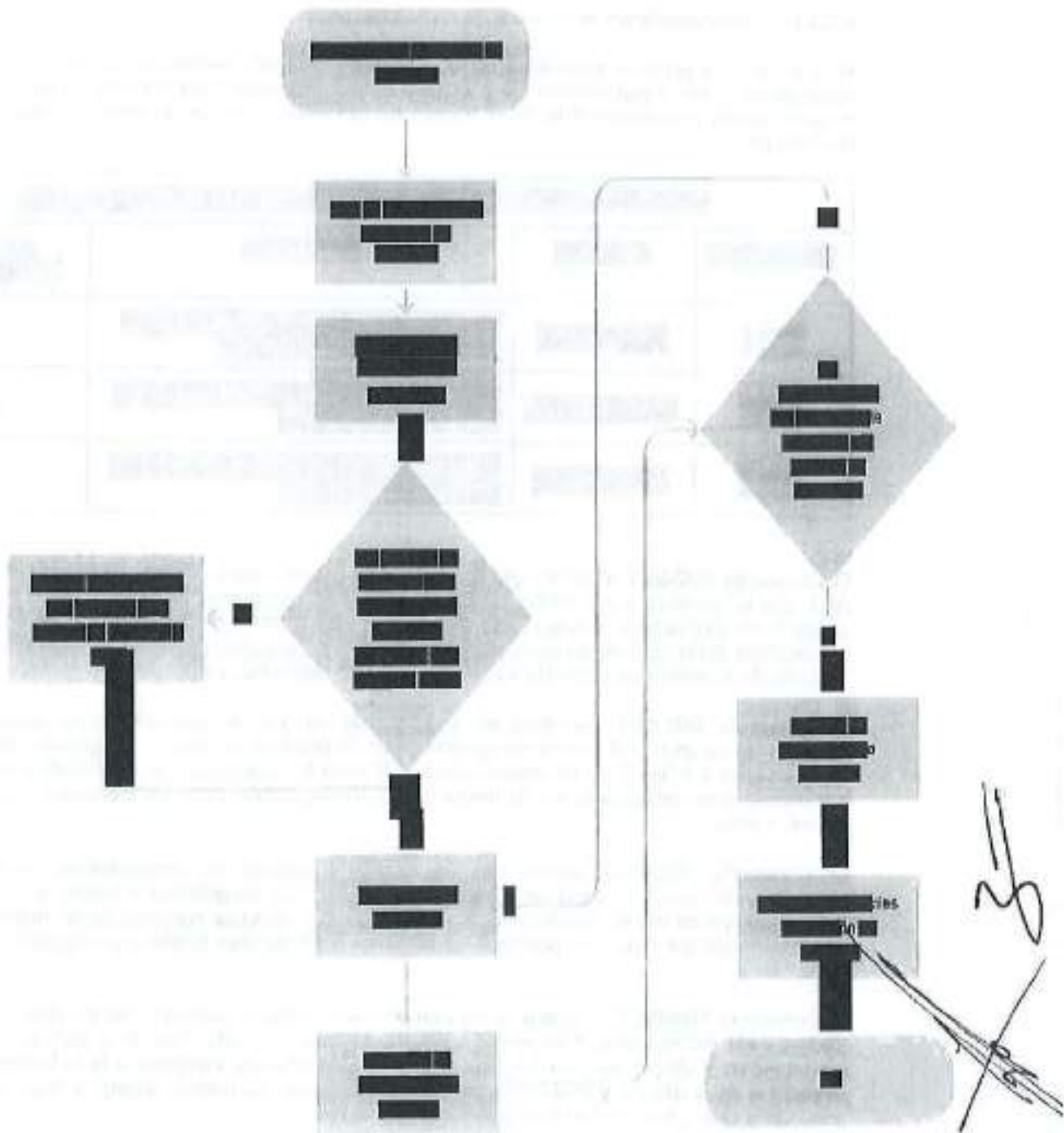
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INFORMATIVO EXT/246732, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los ítems inherentes al "know how" con los que se acondicionan los vehículos en los talleres en los que opera, así como las acreditaciones de los técnicos y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (COBICI) de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 103 de la Ley Federal de Protección de Datos Personales de Carácter Público y artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Funcionario del taller del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila, Realzador.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad.

6.5.1.1.2. Mantenimiento preventivo de cicloestaciones

Para efectos del presente procedimiento, el Consorcio 5M2-BKT reconoce que se ha establecido una clasificación de las cicloestaciones (de la Primera Etapa) determinada por la demanda en el uso de estas. A continuación, se muestra el tipo y el número de cicloestaciones que pertenecen actualmente a esta clasificación:

[REDACTED]			
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la clasificación anterior podrá cambiar en función de la demanda, por lo que la Secretaría propondrá el cambio de clasificación de algunas cicloestaciones si así lo considera oportuno en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT, y este último deberá adaptar los recursos a la nueva clasificación. En el caso de las cicloestaciones con nueva ubicación, se deberá plantear una clasificación después de 12 meses de la puesta en marcha de estas cicloestaciones.

El Consorcio 5M2-BKT considera en su propuesta un plan de mantenimiento preventivo de las cicloestaciones, en el cual la labor de mantenimiento da prioridad de manera progresiva a las estaciones de tipo 1, tipo 2 y tipo 3, de tal manera que se atiendan la totalidad de las cicloestaciones, pero dando preferencia a las cicloestaciones de mayor uso. Además, detalla todos los elementos necesarios para llevarlo a cabo.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con un excelente servicio de mantenimiento preventivo para cicloestaciones que contempla esquemas de conservación y diagnóstico a través de un conjunto de actividades que se desarrollarán con el fin de asegurar que cualquier componente del mobiliario continúe desempeñando sus funciones previstas, se conserve estéticamente óptimo y prevenga la ocurrencia de fallas.

El Consorcio 5M2-BKT considera en su plan de mantenimiento preventivo de las cicloestaciones, una visita a cada cicloestación al menos una vez por semana, en cada visita se realizarán actividades de conservación y diagnóstico, en las que se incluirá una limpieza completa a la cicloestación, revisión estructural de la misma, y evaluación del funcionamiento de los puertos anclaje y componentes dando prioridad al tipo 1, tipo 2 o tipo 3 de estación según el uso.

Este mantenimiento se llevará a cabo con base en un Plan de Mantenimiento Semanal a cicloestaciones, estructurado por zonas del total de polígonos de servicio.

México segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO DE INTERVENCIÓN EXTERNA 02/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, mediante los términos laborales al "know how" considerados confidenciales e íntimos a la firma en la que opera, así como los conocimientos de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntima concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECORBI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a la disposición por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 183 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en el artículo 185, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Publica del día que entrega la información. Quiéreme Javier Felipe Avela Rodríguez. - Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Componentes Físicos (Dispositivos para el Control de Tránsito), así como el mantenimiento (repliado)

[REDACTED]

un

el

si

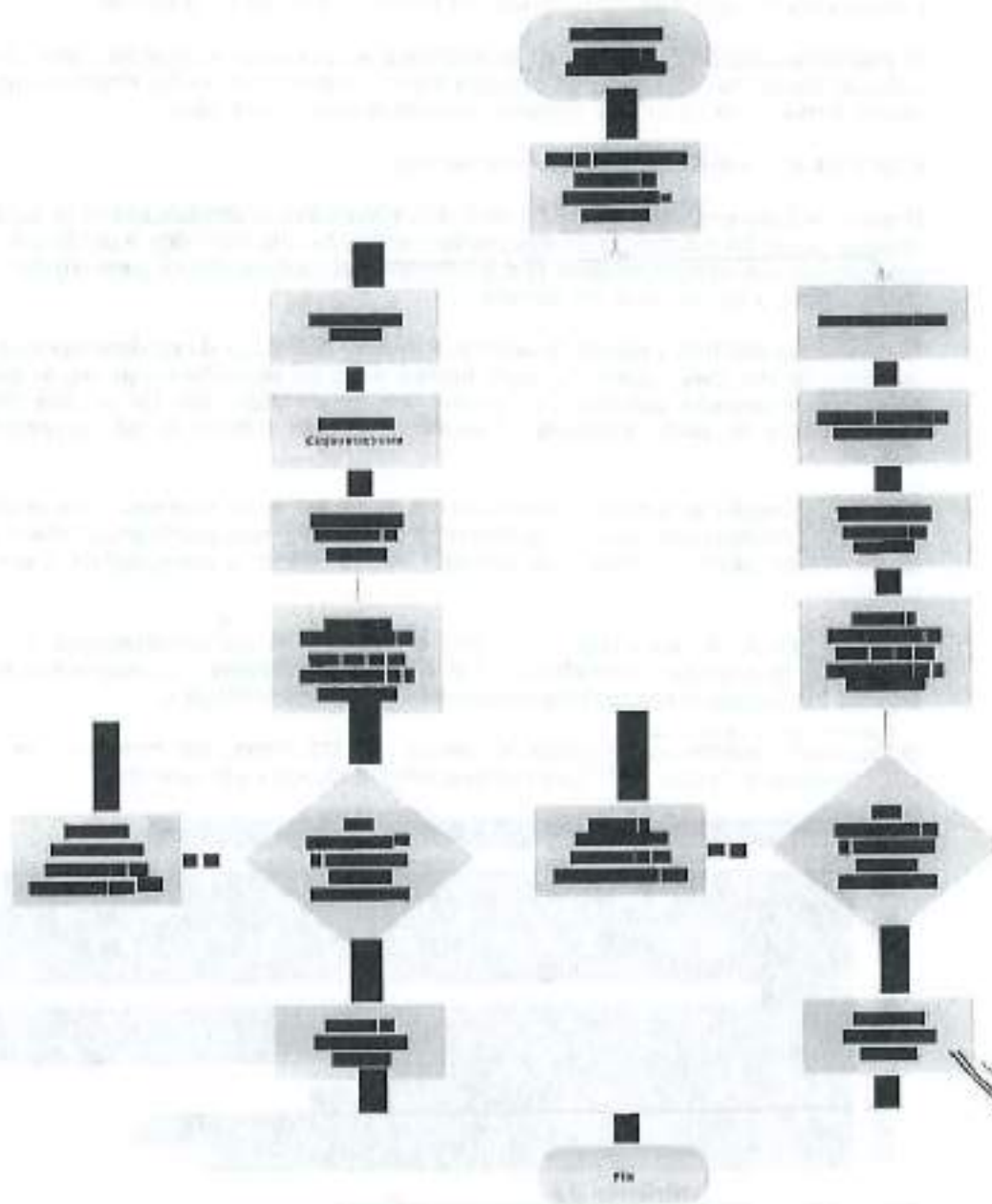
que

la

Cada cu... y herramienta.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, se lecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/COMT/EX/174/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, es un órgano de transparencia pasiva y gobierno abierto declaró en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TECNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación referida, relativa a los temas inherentes al "Plan de" desarrollado con los datos referentes a la forma en la que se, así como las características de las bases y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública ECOCERC de la Ciudad de México.- Un anterior contenido lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 161 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; artículo Tercésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo fundamenta en artículo 105, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la cualificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Acosta Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



6.5.1.1.3. Mantenimiento preventivo en los Sistemas

Este tipo de mantenimiento implica fundamentalmente, la limpieza del sistema y sus componentes de manera general con base en una serie de técnicas y procedimientos. En este sentido, es el mantenimiento

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



necesario para minimizar riesgos de alguna falla y garantizar el correcto uso del sistema y sus componentes. El mantenimiento se realizará al hardware, software y a la información.

El Consorcio 5M2-BKT considera en su propuesta, un programa de mantenimiento preventivo en los sistemas (hardware, software e información) donde se detallen todos los elementos necesarios para llevarlo a cabo, de acuerdo a las siguientes especificaciones como mínimo.

6.5.1.1.3.1. Mantenimiento preventivo de hardware

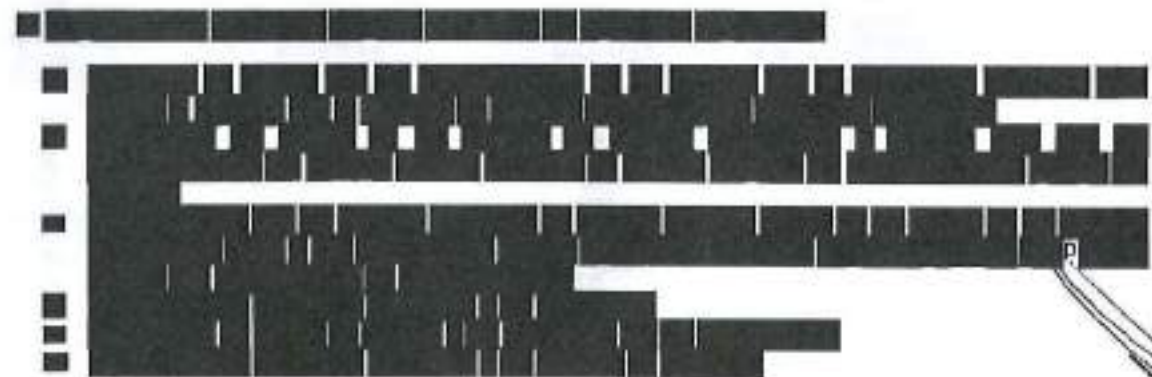
El mantenimiento preventivo en los sistemas de hardware influye directamente en el funcionamiento del sistema, ya que las deficiencias en este pueden representar una afectación importante en el servicio, ya sea temporal o de manera definitiva. El mantenimiento del hardware tendrá como objetivo evitar las fallas de los equipos y los periféricos del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT realizará de acuerdo a su plan, la limpieza de los dispositivos de hardware del sistema y de sus componentes. Es decir, limpiará todos los dispositivos que, por su localización, son propensos a acumular suciedad. Los puntos que se identifican son los módulos técnicos de las cicloestaciones, es decir, el sistema de acceso, el sistema radiante de telecomunicaciones (línea y antena).

Este mantenimiento se considera separadamente de los elementos comunes de las cicloestaciones por su fragilidad y tratamiento especial, y la frecuencia de ejecución será la establecida para el mantenimiento de las cicloestaciones. El Consorcio 5M2-BKT deberá realizar el mantenimiento con los dispositivos ofertados.

El mantenimiento de estos dispositivos para el hardware de las cicloestaciones, comienza con las actividades de limpieza contempladas en el plan de mantenimiento preventivo donde se realizarán pruebas funcionales en campo de los componentes de las cicloestaciones.

Se realizará también un monitoreo en tiempo real del estado del hardware que componen las cicloestaciones y en caso de requerir mantenimiento se atenderá a la brevedad.



6.5.1.1.3.2. Mantenimiento preventivo de software

El objetivo de este tipo de mantenimiento será mejorar y optimizar el software, y de evitar cualquier problema con el mismo y la pérdida de información, además, detectar comportamientos irregulares de las aplicaciones a causa de inestabilidades de los sistemas operativos y la presencia de software no autorizado, aparición de virus informáticos u otros tipos de ataque que puedan afectar al software.

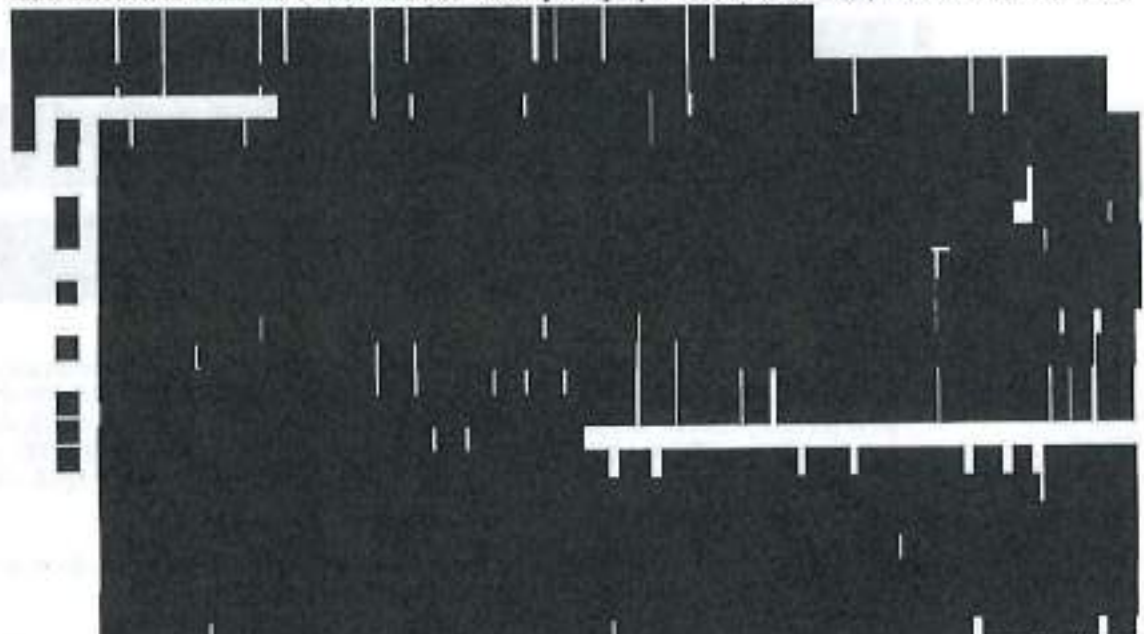
CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento preventivo del software de los sistemas informáticos mediante las técnicas, instrumentos y mecanismos de diagnóstico, monitoreo y pruebas que permitan comprobar el estado de los componentes del software del sistema ECOBICI y efectuará controles y seguimientos continuos regulares o periódicos de las acciones de mantenimiento efectuadas de acuerdo a la oferta presentada.

Durante la realización de este mantenimiento no habrá necesidad de detener el servicio.

Este servicio se realizará con la finalidad de mejorar y optimizar el software, previendo algún posible



Una vez concluido el mantenimiento, el Consorcio 5M2-BKT deberá reportar a la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de manera digital a la Secretaría, mencionando las fechas, cantidad de veces que se ejecutaron la totalidad de las acciones, cantidad de anomalías detectadas categorizadas en 3 (tres) tipos, si se resolvieron y la fecha de solución.

Las anomalías detectadas deberán categorizarlas en 3 (tres) tipos de fallas:

1. Inconveniencia: el servicio y funcionamiento del sistema opera con pequeños inconvenientes que no impiden su uso de manera normal.
2. Grave: son aquellas fallas que limitan el uso de manera momentánea.
3. Muy severa: son aquellas fallas que interrumpen el servicio y uso de manera permanente del sistema.

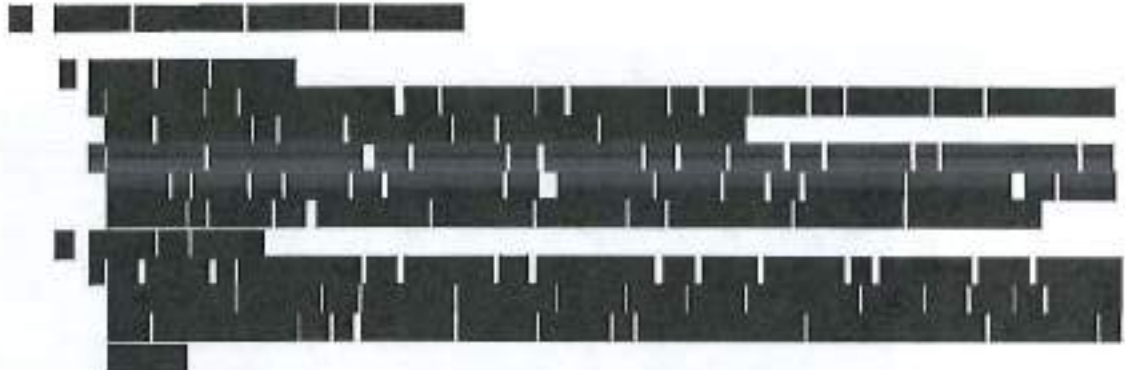
6.5.1.1.3.3. Mantenimiento preventivo de la información

El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento preventivo de la información, de acuerdo al plan presentado, ya que es imprescindible para el sistema ECOBICI un mantenimiento adecuado y completo por la cantidad de información generada por brindar el servicio. En este sentido y de manera enunciativa más no limitativa, realizará las siguientes actividades:

CINCO M DOSSM EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



1. Se realizarán de manera semanal copias de seguridad de todos los datos que integran el sistema, así como el respaldo de la o las bases de datos, de tal manera que deberá conservar los datos históricos del sistema.
2. Auditoría de redes y comunicaciones de manera periódica y programada. Se desarrollará un registro de actividades para mantener la información de las actualizaciones de referencia.
3. Se creará y actualizará la documentación del sistema en los siguientes términos:



El Consorcio 5M2-BKT pondrá a disposición de la Secretaría la documentación del modo en el que se almacenan y gestionan los datos en el servicio. Cada vez que se realice una actualización en el proceso, enviará la documentación correspondiente indicando la misma. En caso de que la información contenga inconsistencias, El Consorcio 5M2-BKT deberá revisarla, actualizarla y enviarla nuevamente a la Secretaría en un lapso no mayor a 72 horas después de que haya recibido la retroalimentación.

- b. **Actividades preventivas realizadas:** se realizará un registro de todos los cambios en el sistema de datos a causa de una acción de mantenimiento preventivo.

6.5.1.2. Esquema de Mantenimiento Correctivo

El Consorcio 5M2-BKT oferta un mantenimiento correctivo para todos los elementos del sistema, es decir para las bicicletas, ciclostaciones, componentes tecnológicos de información y comunicación tanto de bicicletas y ciclostaciones, sistemas informáticos (incluyendo software y hardware) y verificaciones que operan en el sistema ECOBICI, a través de un conjunto de actividades que se implementan con el fin de corregir y reparar las fallas de funcionalidad o estéticas que se presentan en los componentes del sistema ECOBICI, o en su caso realizar una sustitución del equipo dañado, sin afectar ni disminuir el nivel del servicio para todos los componentes del sistema, de tal manera que siempre se garantice un correcto funcionamiento.

El propósito de este tipo de mantenimiento es asegurar la funcionalidad y disponibilidad del sistema en el horario de servicio detallado en el Anexo Técnico, a través de la corrección y reparación de las fallas que se presentan en el sistema, sin afectar la operación del mismo y cumpliendo los niveles de servicio establecidos en el presente.

El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento de los diversos elementos del sistema ECOBICI, de acuerdo con su oferta y el esquema de mantenimiento presentado.

El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento correctivo para reparar fallas o sustituir equipo o elementos del sistema que disminuyan o impidan los niveles de servicio. Este tipo de mantenimiento se

proporcionará durante todo el horario de operación del Sistema ECOBICI, incluyendo la jornada que no brinda servicio a las personas usuarias.

6.5.1.2.1. Esquema de Mantenimiento Correctivo de bicicletas

El Consorcio 5M2-BKT oferta un plan de mantenimiento correctivo de las bicicletas que engloba un conjunto de actividades enfocadas a corregir las fallas detectadas o reportadas, este tipo de mantenimiento se realiza cada que una bicicleta es reportada por los usuarios o por colaboradores de los equipos de logística, limpieza y mantenimiento con alguna falla en su funcionalidad y/o estética.

De acuerdo con su oferta, el Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento a todas las bicicletas tomando en consideración los niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT considera en su propuesta de mantenimiento correctivo el realizar las siguientes acciones conforme sea requerido:

[REDACTED]

[REDACTED]

bicicleta
greda
te
y
ro

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de mayo de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CONCIENSA EX/1704/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes citada, relativa a los temas inherentes al "know how" consolidados confidenciales relacionados a la licitación en la que opera así como los características de los flotas y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna, con respecto al proyecto Servicio de Mantenimiento y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Vigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo 69 de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información. Guillermo Javier Felipe Avila Reséndiz. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[Handwritten signature]

ción y sus
[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatros de julio de dos mil veintidós y mediante ACLER001C19W04-EXT000022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto publicó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERTICIÓN PÚBLICA de la documentación antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerado confidencial adheridos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y servicios que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Seruido de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici Anillo Político (BICIC) en la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de las Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del Autor del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Avelar Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Se llevará a cabo un registro de manera digital de cada mantenimiento realizado, mediante una aplicación.

Una vez que la bicicleta ha recibido el mantenimiento correctivo, personal calificado del área de mantenimiento de bicicletas realizará una inspección final al funcionamiento general antes de salir del taller y subsecuente a operación. Esto tiene la finalidad de comprobar que, en efecto, la bicicleta se encuentra en el estado idóneo para ser puesta en operación y ser usada por las personas usuarias.

En ese sentido, el Consorcio 5M2-BKT dispondrá de una existencia (stock) mínima de elementos susceptibles de sufrir acciones correctoras, de manera que cuando surja alguna emergencia o necesidad se disponga de refacciones, los documentos necesarios y el personal técnico para realizar las reparaciones y cambios necesarios.

El Consorcio 5M2-BKT considerará al personal que se dedique a la recolección de bicicletas con fallas para alcanzar los niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico. Adicional a lo anterior, el personal operativo destinado al balanceo deberá recolectar bicicletas que presenten fallas, estén vandalizadas o con deficiencias y canalizarlas al taller con los vehículos de logística al final de su jornada laboral o bien, cuando le sea solicitado o su ruta logística lo amerite.

A continuación se muestra de manera gráfico el proceso de mantenimiento correctivo en los sistemas:



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, en fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO UNCTSM/EXT/04/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y adjunto la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de los documentos antes referidos, relativos a los temas inherentes al "bancal libre" considerando confidencialidad referente a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública EGORCI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a la posibilidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Gobierno Javier Falgout Ávila Roséndez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

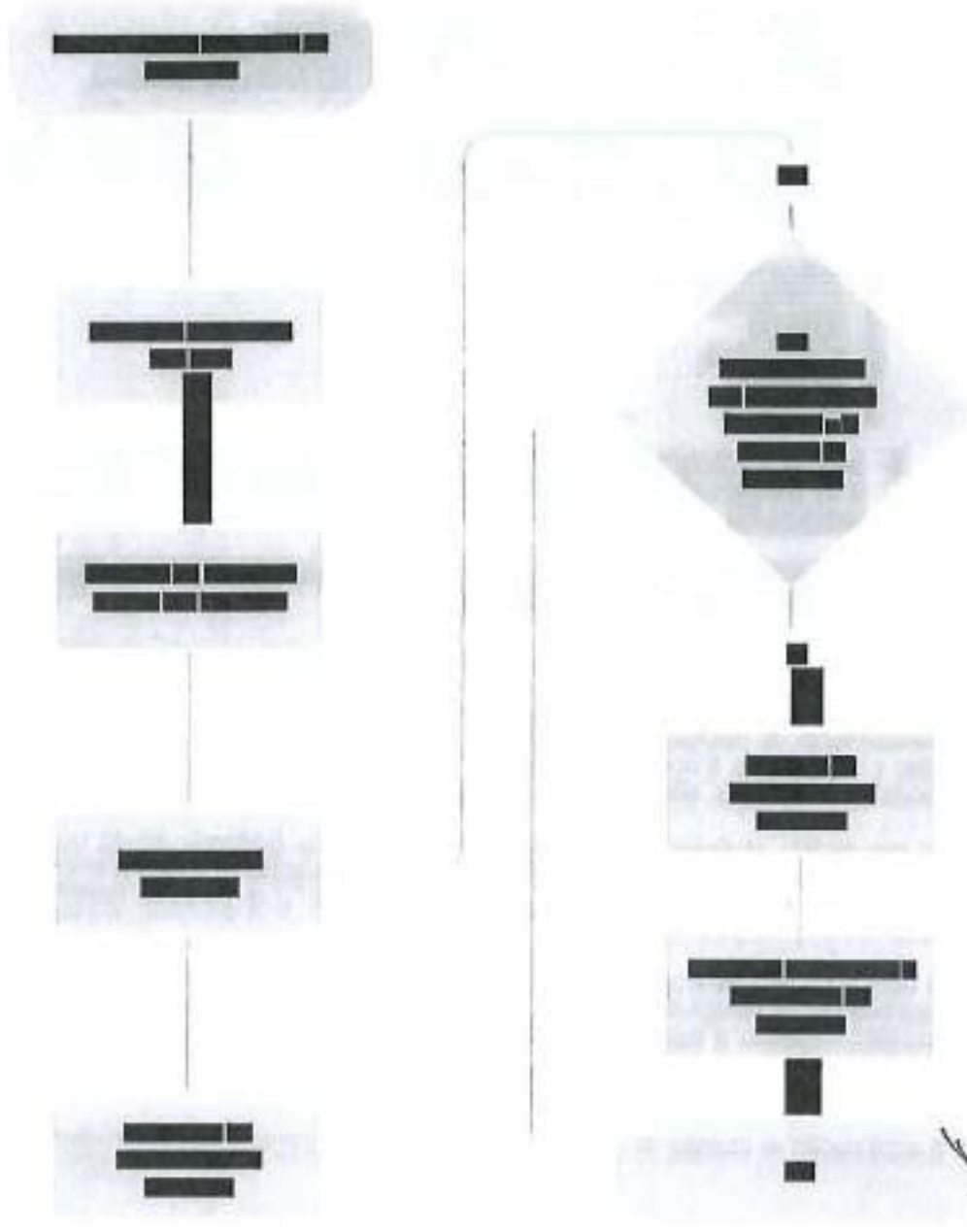


Figura. Esquema de mantenimiento correctivo en los sistemas

6.5.1.2.2. Esquema de Mantenimiento Correctivo de cicloestaciones

El Consorcio 5M2-BKT oferta un plan de mantenimiento correctivo para las cicloestaciones, se inspeccionarán y repararán las fallas encontradas y reportadas por los usuarios o la Secretaría.

CINCO M DOSSM EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento a todas las cicloestaciones con fallas tomando en consideración los niveles de servicio establecidos en el Anexo Técnico y realizando por lo menos las siguientes acciones conforme sea requerido.

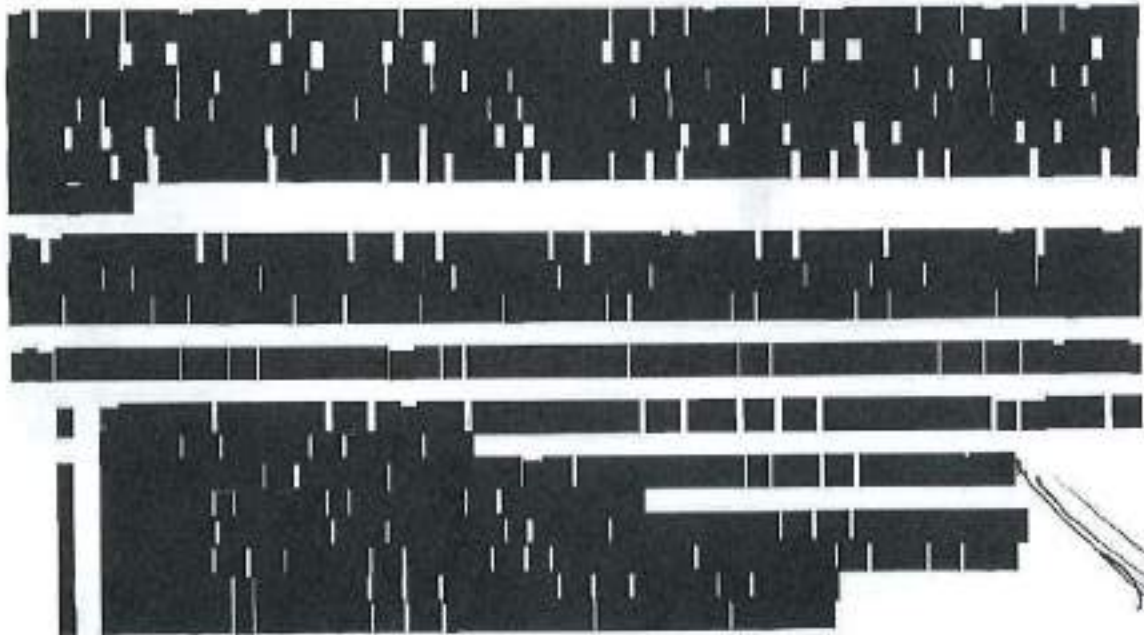
El Consorcio 5M2-BKT inspeccionará, reparará fallas o bien, tomará las medidas necesarias para resolver cualquier evento notificado por el sistema, por una persona usuaria o por la Secretaría, sin perjuicio del cumplimiento de los niveles de servicio del apartado 11.

Además, el Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento de todos los elementos eléctricos de la instalación de la cicloestación, como lo son registros, cableado, dispositivos y conexiones, siempre y cuando no sean trabajos que por competencia tenga que realizar la Dependencia encargada de controlar, generar, transmitir y comercializar la energía eléctrica. Igualmente, realizará el mantenimiento de todos los elementos de seguridad (bolardos), informativos de la cicloestación (incluyendo vitales), así como el señalamiento vertical de cada una de las cicloestaciones en caso de que sufran daños y/o caídas.

El Consorcio 5M2-BKT elaborará un informe mensual donde detalle todas las tareas de mantenimiento aplicadas a la señalización tanto horizontal, como vertical.

Considerando que habrá bolardos que requieren su sustitución en caso de que estén dañados, se tiene contemplado sustituir mensualmente hasta el 2% del total de los mismos calculado sobre el total de los existentes en las 480 cicloestaciones para todo el sistema renovado y ampliado, es decir, 687 cicloestaciones. El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, a manera de referencia, se tienen en total 4,988 bolardos.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que deberá asumir los costos derivados de los trabajos correctivos necesarios.



El Consorcio 5M2-BKT es consciente que se pueden presentar diferentes factores o situaciones no previstas y de emergencia, por lo que contará con un stock y equipos técnicos preparados con todos los elementos requeridos para llevar a cabo acciones correctivas de manera pronta y oportuna en las cicloestaciones, las fallas que se presenten se actualizarán en la página de Internet y en la aplicación móvil, para que las personas usuarias conozcan estatus del servicio.

OUT OF HOME MEDIA / PUBLISHING / EVENTS & EXPERIENCES / FILMED ENTERTAINMENT

69

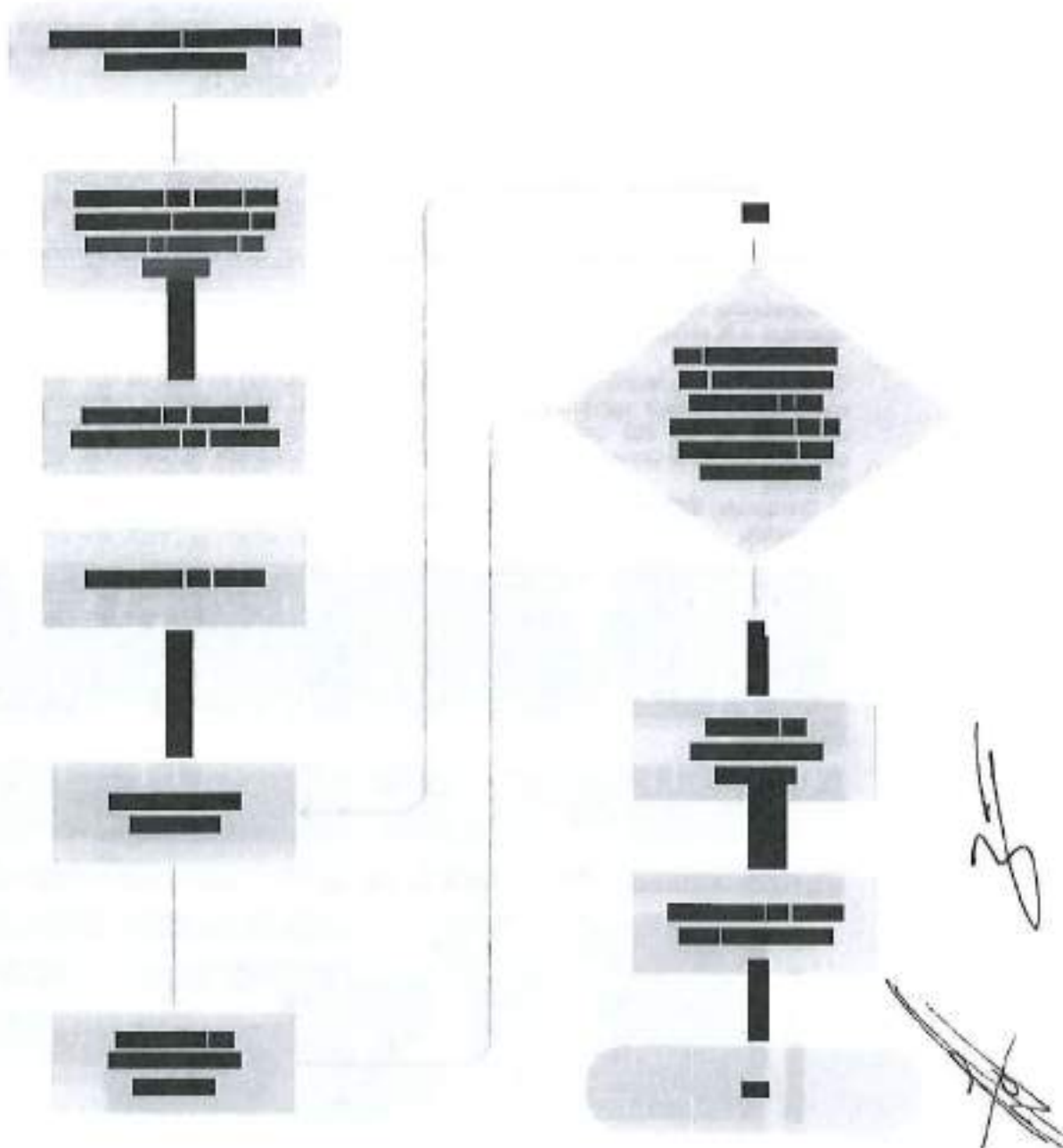
Avenida Constituyentes 956, Colonia Lomas Nuevas, Alcaldía de Miguel Alemán, C.P. 11950, CDMX

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO01/CTSM/EXT040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, a su vez, a través de un acuerdo de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE: PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, retiene los términos inherentes al "know how" considerados confidenciales relevantes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ella, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Rueda PÚBLICA DCCMCI de la Ciudad de México. La anterior contiene solo lo dispuesto por el artículo 106 párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Fomento de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; artículo 106 párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Fomento de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; artículo 106 párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Fomento de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a transparencia alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información: - Gobierno Javier Fajó Peña Hernández - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CONDUCTAS MEX-EX7640/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en su carácter de transparencia pasiva y gobierno abierto realizó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROUESTA TÉCNICA y se solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relativos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna, consistente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici para la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerismo Octavo, Capítulo VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en el artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que autoriza la liberación. - Guillermo Javier Felipe Avila Pineda. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT BICI pública



El Consorcio 5M2-BKT gestionará, ejecutará y asumirá económicamente la totalidad de los costos generados del mantenimiento correctivo a las cicloestaciones, así mismo, deberá proporcionar dicho mantenimiento a todas las cicloestaciones del sistema ECOBICI, realizándose por lo menos en los siguientes elementos que conforman la cicloestación:

OUT OF HOME MEDIA / PUBLISHING / EVENTS & EXPERIENCES / FILMED ENTERTAINMENT
 Avenida Constituyentes 956, Colonia Lomas Altas, Alcaldía de Miguel Alemán, C.P. 11960, CDMX

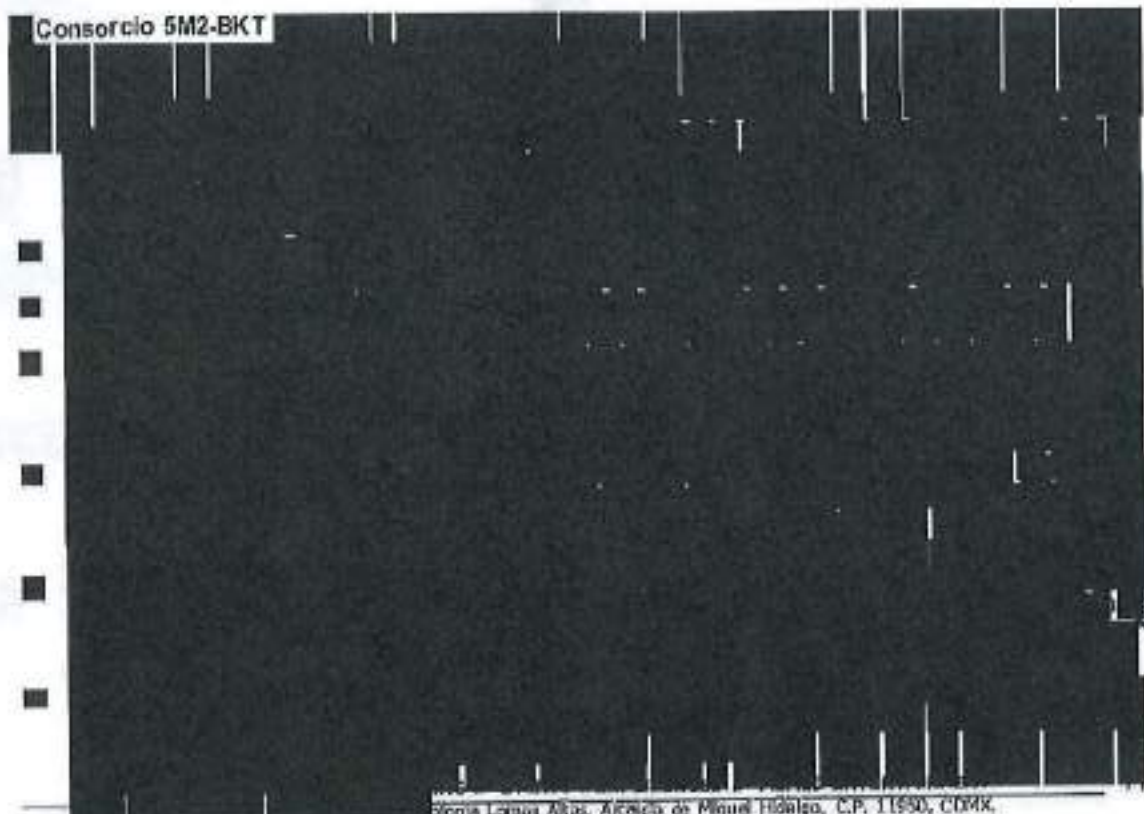
1. Columna (tótem), en caso de que sea necesaria para el funcionamiento correcto de la cicloestación.
2. Soportes de cicloestación.
3. Módulos de la cicloestación.
4. Anclajes.
5. Cableado interno.
6. Tecnología de comunicación.
7. Paneles solares (en caso de que la propuesta los considere).

Las fallas en las cicloestaciones se actualizarán dentro del mapa en la página de internet (www.ecobici.cdmx.gob.mx) y aplicación móvil, de tal forma que las personas usuarias puedan tener acceso inmediato al estatus del servicio en todas las cicloestaciones.

6.5.1.2.3. Esquema de Mantenimiento Correctivo en los Sistemas

El Consorcio 5M2-BKT incluye en su oferta de servicio un plan de mantenimiento correctivo en todos los componentes en los sistemas detallando los elementos necesarios para su realización. El Consorcio 5M2-BKT realizará el mantenimiento de todos los componentes para cumplir con los niveles de servicio establecidos, evitando incidencias en el sistema.

Para que se pueda llevar a cabo de manera correcta contaremos con un stock mínimo de los elementos y recursos humanos y materiales necesarios que permitan atender las incidencias, minimizando las posibles afectaciones al servicio. El mantenimiento consistirá en la reparación o en su caso sustitución de cualquiera de los componentes del sistema que se encuentren en mal estado o no estén funcionando de manera correcta.

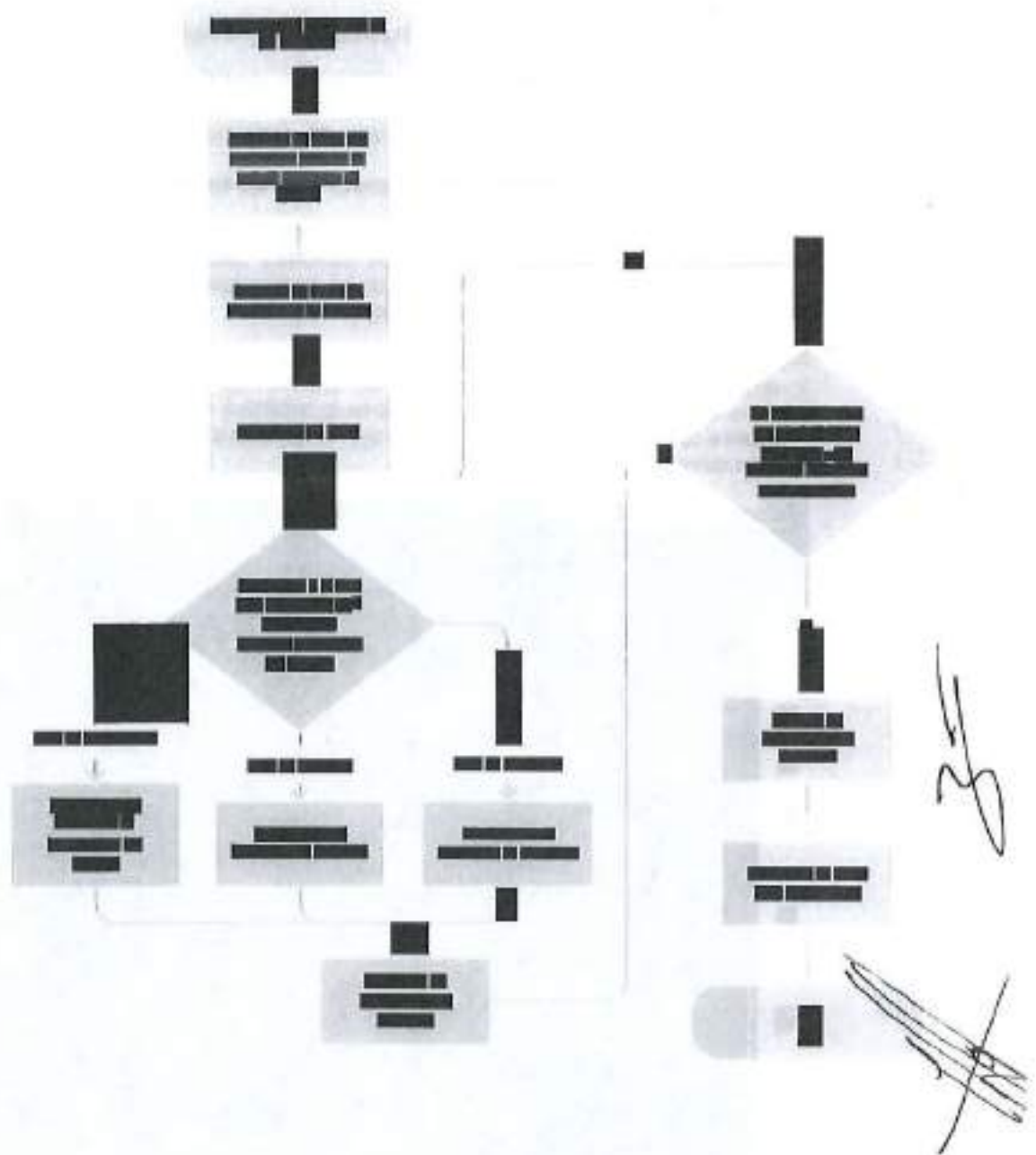


Ploma Larraín Alta, Alcaldía de Miguel Alemán, C.P. 11500, CDMX.

CINCO M DOS™
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Se adjunta diagrama gráfico del mantenimiento correctivo de los sistemas.



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO INTERNO EXTENDIDO, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto decidió en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas relativos al "know how" suministrados confidencialmente referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Póliza ECORIC de la Ciudad de México.- Lo anterior confirma lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales de Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información así como la publicación de Documentos Públicos.- Adicionalmente con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entregó la información.- Guillermo Javier Felipe Jula Roséndiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible en la Secretaría de Movilidad.

6.5.2. Vehículos de mantenimiento

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con una flota de vehículos de mantenimiento que se destinarán exclusivamente para esta labor, incluyendo la limpieza que cuentan con las capacidades y características necesarias para la provisión del servicio de mantenimiento y que han sido formulados con base en las especificaciones del apartado 5.5.1. del Anexo de Componentes Físicos.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en la propuesta.

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

6.5.3. Limpieza de cicloestaciones

México, a través de la Comisión de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACLIFINCO/UCT/2022-EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los términos inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como los conocimientos de las bases y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicletas Públicas ECOBICI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 168 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente en su artículo Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales de Mecanismos de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del ejercicio entrega la información.- Guillermo Javier Pulpa Peña Hernández.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

La limpieza de los elementos del sistema es un elemento fundamental en el reflejo de la imagen de ECOBICI incluidas las cicloestaciones, es por esto que la oferta del **Consortio 5M2-BKT** contiene un plan de limpieza de todos los componentes del sistema, con el fin de mantener las cicloestaciones, bicicletas y otros elementos en óptimas condiciones de limpieza e imagen, eliminando la suciedad visible, adhesivos, pintura, grafitis o cualquier otro elemento que no sea parte de la misma.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que deberá realizar por lo menos una visita de limpieza semanal de todas las cicloestaciones del tipo 1, una visita quincenal a las cicloestaciones de tipo 2 y una visita mensual a las cicloestaciones del tipo 3.

El **Consortio 5M2-BKT** presenta un plan pormenorizados de limpieza en el que se detalla: la cantidad de personal que realizará dicha labor, modalidad de limpieza, medios y métodos a utilizar, tiempos promedio de limpieza por cicloestación, cantidad promedio de cicloestaciones a limpiar por día y por semana, entre otros.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

El **Consortio 5M2-BKT** prevé en su propuesta la garantía de limpieza de la totalidad de las cicloestaciones de acuerdo a lo indicado.

El plan que el **Consortio 5M2-BKT** implementará contempla que nuestro equipo de técnicos acudan 1 vez por semana a todas las cicloestaciones asignadas para realizar actividades de conservación y diagnóstico, el equipo técnico inspeccionará y realizará una revisión estructural de la misma y todos sus elementos incluyendo la señalización y el perímetro, y realizará una evaluación de los puertos de anclaje y bicicletas.

Todas las fallas detectadas serán reportadas al centro de operaciones para que sean asignadas a un técnico que aplique mantenimiento correctivo.

Posteriormente se realizará la limpieza de toda la cicloestación y las bicicletas que se encuentren en ella, en el caso de encontrar daños o actos de vandalismo, procederán a reportarlos a la gerencia de ECOBICI.

La limpieza abarcará la totalidad de la cicloestación, esto incluye los puertos de anclaje, los quioscos y toda el área en un perímetro de 2 metros alrededor de la cicloestación, se retirarán los elementos adhesivos que sean ajenos al servicio, se revisarán todos los elementos de comunicación para las personas usuarias y se verificará que las señalizaciones sean visibles, en caso de encontrar faltantes se volverán a colocar, se eliminará el polvo y la suciedad y se quitarán los rayones, marcas o grafitis que se encuentren.

Si hay maleza o ramas alrededor de la cicloestación que interfieran en el espacio y en un perímetro de 2 metros serán podadas, removidas y limpiadas.

El esquema de limpieza será realizado por una cuadrilla conformada por 14 personas los cuales realizarán una ruta diaria en bicicletas de carga (con asistencia eléctrica). A continuación se presenta un listado de las actividades que se llevarán a cabo por parte de nuestro equipo técnico para la limpieza de las cicloestaciones y bicicletas:

- Revisión mecánica básica de todas las bicicletas presentes en la cicloestación.
- Verificación de la funcionalidad de bicicletas presentes en la cicloestación y reportar en caso de falla para su traslado a taller.
- Verificación que todas las bicicletas se encuentren ancladas.
- Limpieza de puños, asiento, campana y elementos de contacto de la bicicleta.
- Verificación del correcto funcionamiento del quiosco y sus componentes.
- Limpieza de las tarjetas y componentes electrónicos del quiosco.

- Reinicio de la cicloestación en caso de ser necesario o reportar anomalías inmediatamente con el centro de operaciones.
- Verificación del funcionamiento de cada uno de los puertos de anclaje.
- Verificación del funcionamiento de todos los botones, luces y sonidos en los puertos de anclaje.
- Verificación del funcionamiento de la lectura RFID de cada uno de los puertos.
- Verificación de aspectos estructurales de la cicloestación y comunicar al centro de operaciones cualquier elemento ajeno en el perímetro inmediato.
- Limpieza de cada uno de los puertos de anclaje, quiosco y bolardos que conforman la cicloestación
- Eliminación de graffitis.
- Reemplazo de viniles o elementos de comunicación en mal estado (bicicletas, estación y bolardos).
- Pintura de las partes que así lo requieran.
- Remoción de basura y tierra del área de la cicloestación, considerando el menos 2 metros fuera de la estación.
- Envío de reporte de atención (bitácora)
- Envío de reporte de fallas detectadas.

Para el cumplimiento de estas actividades se realizarán rutas dentro del polígono total, atendiendo al menos 1 vez por semana cada cicloestación. Cada equipo llevará una bicicleta de carga para el traslado de herramienta y material de limpieza, el Consorcio 5M2-BKT realizará un informe mensual, el cual detalla todas las tareas de limpieza realizadas.

En caso de que se realice una evaluación por parte de la Secretaría y ésta emita notificaciones al Consorcio 5M2-BKT, se le dará respuesta en menos de 5 días naturales.

El Consorcio 5M2-BKT elaborará un informe mensual donde detalle todas las tareas de limpieza realizadas, así mismo, dicha información deberá estar disponible para generar un reporte consultable y descargable desde la herramienta de Reporteo, de acuerdo a los datos requeridos en el Anexo 1 "Apéndice de Reportes". Dichos datos se podrán comparar con las auditorías realizadas por la Secretaría de manera independiente y que se estipulan en el apartado 9 del Anexo Técnico.

Los resultados de las auditorías realizadas por la Secretaría prevalecerán, en caso de diferencias sobre los resultados de los informes mensuales aportados por el Consorcio 5M2-BKT.

En caso de que los resultados de las auditorías anteriores no sean favorables, se requerirá al Consorcio 5M2-BKT que limpie las cicloestaciones afectadas en un lapso no mayor a 24 horas a partir de que reciba la notificación por parte de la Secretaría.

Las condiciones que deberá tener en consideración el Consorcio 5M2-BKT para efectuar la limpieza en las cicloestaciones son las siguientes:

1. Retirar los elementos adhesivos ajenos al servicio.
2. Disponer de todos los elementos de comunicación para la persona usuaria adheridos y visibles; en caso de no contar con todos, el Consorcio 5M2-BKT deberá colocarlos.
3. Eliminar el polvo y suciedad en las superficies de la cicloestación y anclajes.
4. Quitar los rayones, marcas o graffitis.
5. Garantizar la limpieza general de la señalización verificando que sea perfectamente visible.
6. Realizar la limpieza y recolección de la basura que se encuentre dentro del área y en un perímetro próximo de dos (2) metros de la cicloestación.

La Secretaría podrá realizar evaluaciones periódicas y emitirá notificaciones al Consorcio 5M2-BKT, quien deberá dar una respuesta en un lapso no mayor a 5 (cinco) días naturales del envío del reporte a la Secretaría.

6.5.4. Gestión de residuos y reutilización de materiales

El **Consortio 5M2-BKT** realizará la gestión de los residuos generados en el mantenimiento y la reutilización de materiales.

El **Consortio 5M2-BKT** ya cuenta con un sistema de gestión de residuos sólidos de los diferentes componentes y materiales (baterías, aceites utilizados entre otros) y de reutilización y reciclaje de componentes (neumáticos, metales, entre otros), que es totalmente efectivo y cumple con las normas requeridas, este plan se implementará para el sistema de ECOBICI, cumpliendo con lo estipulado en las normas **NOM-052-SEMARNAT-2005** y **NADF-024-AMBT-2013**.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o en caso de hacerlo, resulta insuficiente en su propuesta.

El **Consortio 5M2-BKT** sigue un protocolo para cada tipo de residuo, de tal manera que estos sean reutilizados, reciclados o puestos en disposición de manera segura.

En centro de operaciones:

Neumáticos y cámaras: se separan las piezas que ya no cumplen con la calidad adecuada y se almacenan en el centro de operaciones.

Una vez que se autorice por parte de Secretaría que estas piezas salgan, una empresa recicladora las recogerá para darles un mejor uso.

Asientos y puños (grips): las piezas que ya no cumplan con la calidad requerida se separarán y almacenarán en el centro de operaciones.

Se contactará a una empresa que cuente con las certificaciones requeridas para recoger estas piezas, el **Consortio 5M2-BKT** recibirá un manifiesto de destrucción y disposición en el relleno sanitario autorizado.

Residuos peligrosos (solventes, agua con aceite, estopas con grasa y envases de residuos peligrosos): algunos de estos materiales como los solventes utilizados en el mantenimiento de piezas mecánicas son reutilizados aproximadamente 4 veces para reducir la producción de estos residuos.

Se dará supervisión constante el desempeño de estos materiales de tal manera que cuando ya no cuenten con la calidad adecuada para seguir dando mantenimiento, se clasificarán como residuos y se verterán en tambos que serán recolectados por una empresa especializada en el tratamiento de residuos peligrosos, misma que cumplirá con la norma **NOM-052-SEMARNAT-2005**.

El **Consortio 5M2-BKT** llevará un registro de todo el procedimiento y recibirá un manifiesto de entrega de transporte y recepción de residuos peligrosos autorizado por SEMARNAT donde se especifica cantidad y tipo de residuo retirado.

Refacciones aluminio, acero y plástico (rines, pedales, cadenas, forros chicote, parrillas): una vez que se determine que las piezas ya no cuentan con la calidad requerida para ser utilizados, se almacenan en contenedores diferentes para acero, aluminio, plástico o revuelto (piezas con varios materiales como pedales).

Una empresa que cuente con las certificaciones requeridas pasará a recoger este material y el **Consortio 5M2-BKT** recibirá un manifiesto de recolección y transporte de residuos de manejo especial donde se especifican la cantidad y tipo de piezas que se recogieron.



6.6. GESTIÓN DE PERSONAS USUARIAS

El Consorcio 5M2-BKT dispone en su sistema de las aplicaciones necesarias para que las personas usuarias se puedan dar de baja, alta, modificar datos, renovar la membresía o solicitar reposiciones de la tarjeta de acuerdo a sus necesidades.

Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del esquema de gestión de las personas usuarias, donde se detallan los componentes necesarios para realizar las acciones de gestión de acuerdo a las características que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran en lo referente a: formas de inscripción, recursos materiales, equipo, software y soportes informáticos necesarios para la administración y gestión de las personas usuarias, recursos humanos, estructura del mismo y actividades.

El Consorcio 5M2-BKT explica los elementos que conforman la gestión y detalla de manera gráfica el modo de organización de los procedimientos que ejecutará para llevar a cabo la gestión integral de los elementos involucrados en el servicio: formas de inscripción, alta y baja del servicio, renovaciones, reposiciones y modos de pago; además, contempla los componentes necesarios para que las personas usuarias se puedan dar de alta o baja del servicio, modificar datos, renovar la membresía o solicitar una reposición de la tarjeta en caso de que sea solicitada, así como el pago de excesos de tiempo de uso.

Asimismo, será obligación del Consorcio 5M2-BKT redactar y presentar una propuesta de Contrato de Adhesión al Sistema ECOBICI para las personas usuarias, el cual deberá apegarse a la normalidad vigente en materia de contratos de prestación de servicios, en este contexto, en caso de resultar ganador, el Consorcio 5M2-BKT registrará dicho Contrato de Adhesión ante la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) considerando que previamente debe ser revisado y aprobado por la Secretaría. Las gestiones, pago de derechos, o cualquier otro tipo de gasto originado por dicho trámite, serán asumidos de forma exclusiva por el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que estos requisitos son de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no los incluye o resulten insuficientes en su propuesta.

El Consorcio 5M2-BKT será el único responsable de realizar todos los trámites referentes a la atención de las personas usuarias.

El Consorcio 5M2-BKT oferta un sistema integral de gestión de personas usuarias, soportado por una plataforma informática diseñada específicamente para Sistemas de Bicicletas compartidas, gestionada y respaldada por un equipo de personas multidisciplinarias que brindarán atención mediante los distintos

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO UCTSMH/EX/0640/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia procedió y gobierno abierto declaró en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROXIMACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales estrictos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior con base a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente en su artículo Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Declassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Ávila Rodríguez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

canales oficiales de comunicación, centrado en la atención a las necesidades de las personas usuarias y prospectos.

El sistema de gestión de personas usuarias está diseñado mayoritariamente para que, de manera autónoma, las personas usuarias puedan: adquirir una suscripción al Sistema ECOBICI, hacer o solicitar cambios y actualizaciones en su cuenta, tales como: reposiciones de tarjeta de movilidad integrada, renovación, pagos de adeudos generados en su cuenta, actualización de datos personales (correo electrónico, teléfonos de contacto, cambio de tarjeta bancaria), baja del sistema ECOBICI, entre otras funcionalidades, lo anterior enfocado principalmente mediante la página de internet en su zona de personas usuarias y la aplicación móvil oficial.

De igual forma la persona usuaria contará con el soporte personalizado para hacer alta y baja del sistema, modificar datos, renovar la membresía, solicitar reposiciones de tarjeta de movilidad integrada, aclaraciones, quejas, sugerencias y felicitaciones, a través de diversos medios incluyendo: atención telefónica, medios digitales (correo electrónico, redes sociales, whatsapp, chat en página de internet, formulario en la página de internet) y atención presencial.

El sistema de gestión de personas usuarias del Consorcio 5M2-BKT cuenta con bases de datos e información estadística que de manera semi automatizada permite generar trazabilidad y seguimiento sobre cualquier asunto relacionado con las personas usuarias y su interacción con el sistema ECOBICI.

De la misma manera el sistema cuenta con procedimientos específicos de atención y seguimiento a incidencias, (hechos de tránsito, accidentes y delitos) que permiten priorizar la atención y seguimiento en estos casos.

Propuesta del esquema de gestión de las personas usuarias.

FORMAS DE INSCRIPCIÓN

- 1) **Página Web:** Desde cualquier dispositivo con acceso a la página web podrá realizar el prospecto el alta al Sistema ECOBICI.
- 2) **Aplicación Móvil:** Desde cualquier dispositivo con acceso a la app móvil podrá realizar el prospecto el alta al Sistema ECOBICI.
- 3) **En el centro de atención a personas usuarias:** El asesor de atención presencial ayudará al prospecto con el alta al Sistema ECOBICI desde la computadora exclusiva para registro.
- 4) **En el módulo móvil de atención a personas usuarias:** El asesor de atención presencial ayudará al prospecto con el alta al Sistema ECOBICI desde la computadora exclusiva para registro.

RECURSOS MATERIALES

[REDACTED]

E. mejor organización.

[REDACTED]

[REDACTED]

EQUIPO.

El Consorcio 5M2-BKT gestionará la atención de las personas usuarias con los siguientes equipos:

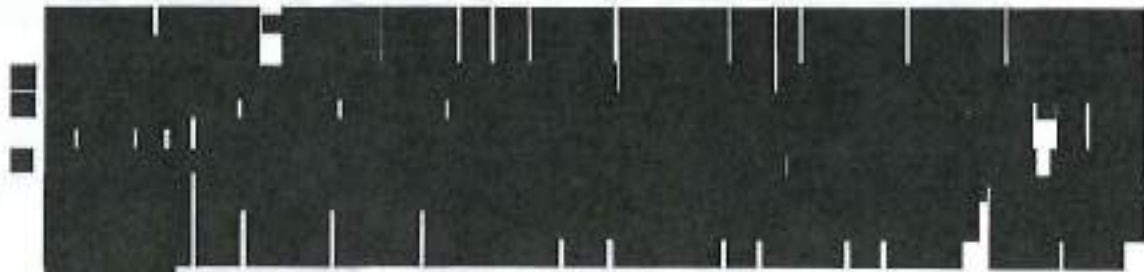
[REDACTED]

SOFTWARE Y SOPORTES INFORMÁTICOS.

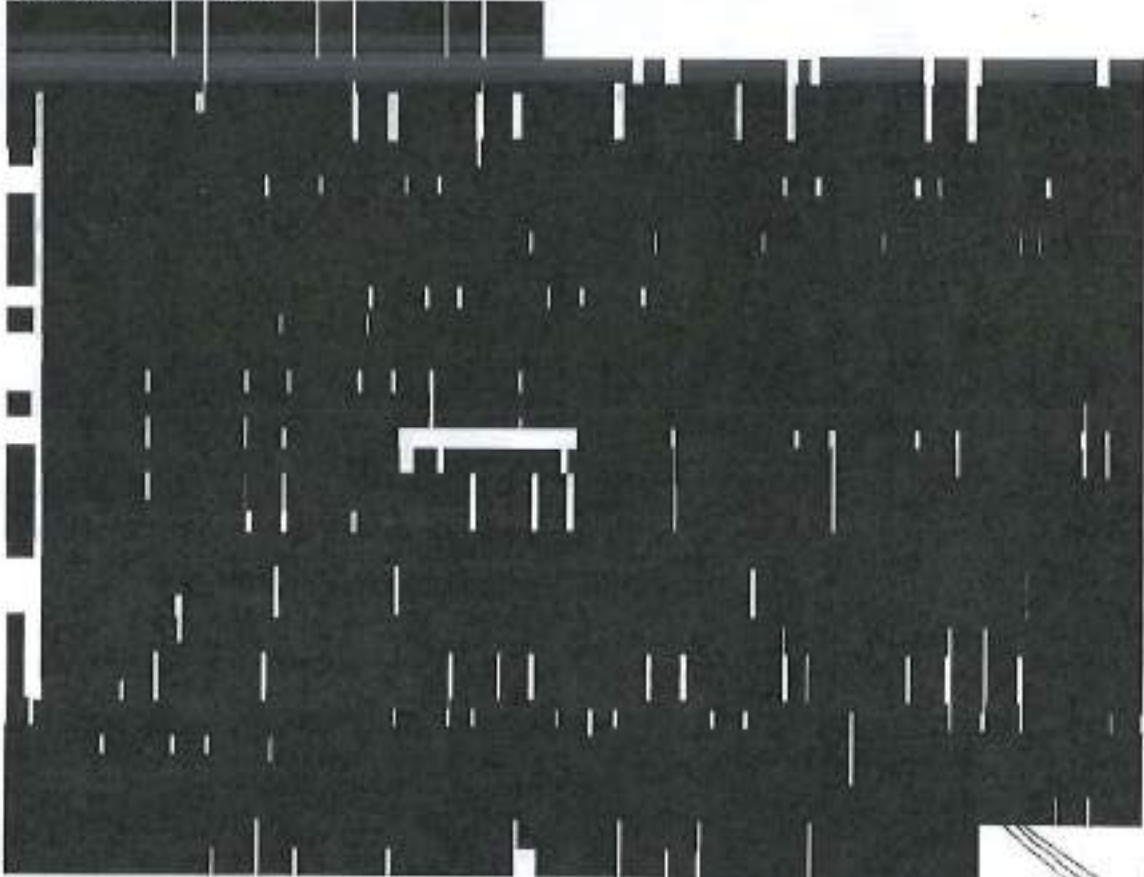
El Consorcio 5M2-BKT gestionará la atención de las personas usuarias con los siguientes softwares:

[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CI/SM/20 EX/104/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto decidió en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación relacionada, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la línea en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información seleccionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Honoración y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de Puntos ECORICI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Publica del Boletín del Área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.



RECURSOS HUMANOS



Mediante segundo orden extraordinario del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/DC/CIEM/EX/1040/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER PROPIEDAD INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y aplicó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes citada, relativa a los temas inherentes al "Anexo Buz" con los datos confidenciales referidos a la obra en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Planeación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bloques Públicos ECORCHI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 160 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en el artículo 188, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

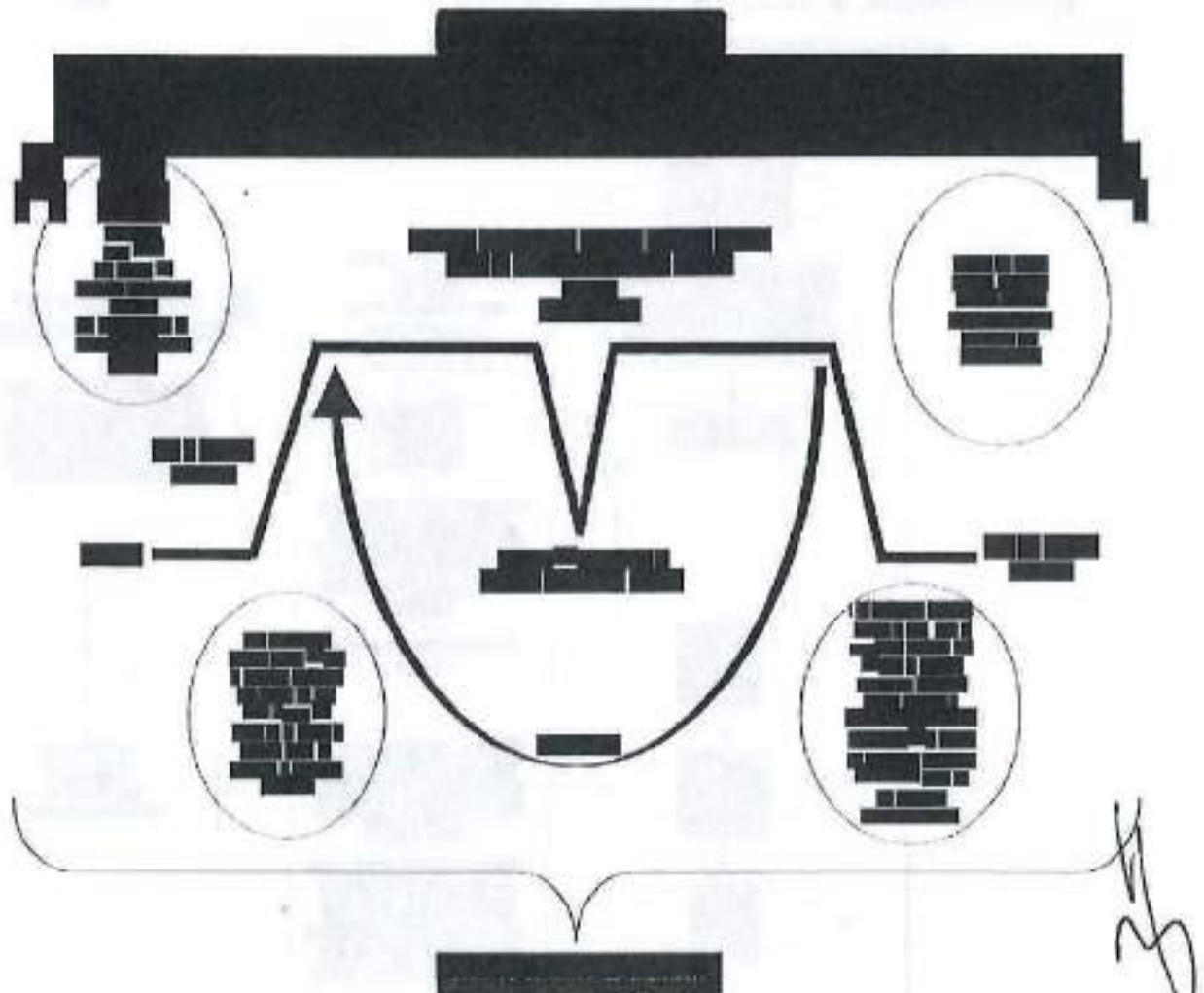


Figura. Gestión de personas usuarias.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO UCTSM/ECT/040222, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia procedió y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPOSTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know-how" conexiones confidenciales ademas a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna correspondiente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Policía ECONOMICI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme al dispuesto por el artículo 185 párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 185 párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a la posibilidad alguna.- Rubrica del titular de la misma que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Pineda.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 14/15M/16X/04/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasifica en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y en la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, salvo a los términos inherentes al "Tercer how" considerados confidenciales en tanto a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntegra concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual de Biciética Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 103, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 165 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; artículo, número Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de las Linnormativas Generales de Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 106, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del dato que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Awa Resendiz- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

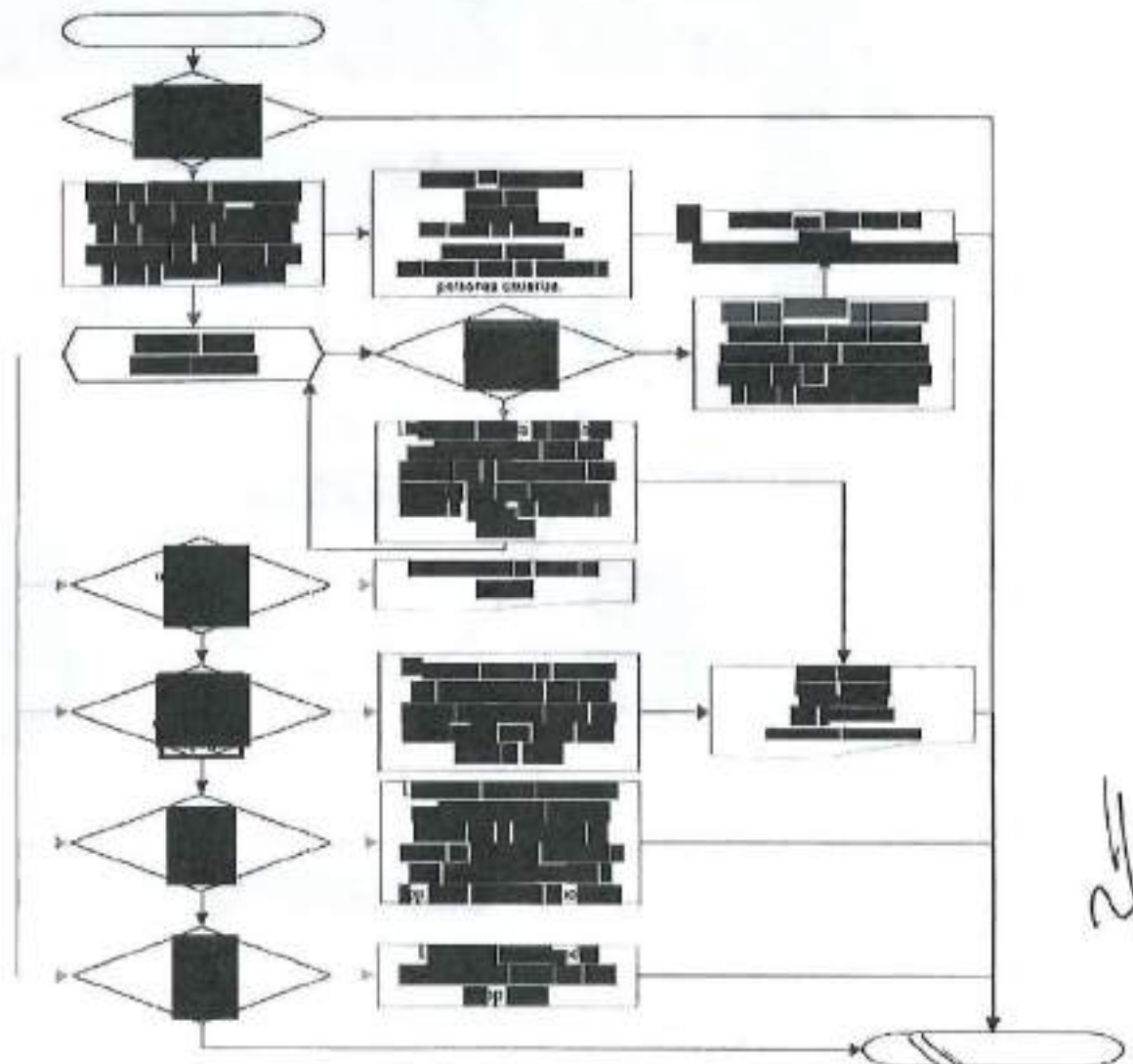


Figura: Procedimiento gestión de personas usuarias.

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con una propuesta de contrato de adhesión al sistema ECOBICI, este se propone que sea entre SEMOVI y las personas usuarias, misma que será sujeta a revisión y modificación por parte de la Secretaría y posteriormente se registrará ante la PROFECO.

6.6.1. Condiciones generales de acceso al servicio

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que las condiciones generales para hacer uso del sistema son: tener más de 16 (dieciséis) años de edad; proporcionar una identificación oficial vigente que deberá enviar de manera digital en caso de que realice la inscripción por medio de la página de internet o aplicación móvil; contar con una tarjeta de débito o crédito con línea de crédito suficiente (comprobable) para respaldar el valor de la membresía anual, temporal y el pago por tiempo de uso, los gastos recurrentes por exceder el tiempo gratuito de uso y el costo de la bicicleta en caso de robo, extravío o abandono.

Adicionalmente dentro de su propuesta, el Consorcio 5M2-BKT presenta por lo menos una alternativa de inscripción al sistema para personas que no cuenten con una tarjeta de débito o crédito (población no bancarizada), misma que detalla la totalidad de procesos que comprende dicha alternativa para hacer uso del servicio. En el caso de éstas y de acuerdo a la alternativa presentada por el Consorcio 5M2-BKT, se asegura que este tipo de perfiles cumplan con todos los elementos contemplados en su planteamiento de solución, incluyendo la edad mínima y la identificación oficial solicitada para hacer uso del sistema de manera habitual, así como la garantía de cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extravío de bicicleta por la persona usuaria, que deberá ser acorde a su perfil y tipo de membresía.

Dicha propuesta muestra gráficamente el proceso y el tiempo promedio que se necesita en cada paso, así como las posibles contingencias y sus respectivas soluciones.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es de carácter obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulten insuficientes en su propuesta.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, sin excepción alguna, los menores de 16 años no podrán ser sujetos del servicio ni deberán tener acceso a él, sin embargo, las personas que tengan entre 16 y 18 años podrán darse de alta como personas usuarias del sistema ECOBICI, siempre que entreguen, debidamente requisitada, una autorización, cuyo formato deberá estar disponible en la página de internet o bien directamente en los sitios de atención al cliente, firmada por el padre, madre o tutor, en la que autorizan y asumen la responsabilidad por los actos del menor al inscribirse en el servicio. Esta autorización deberá venir acompañada de la copia de una identificación oficial vigente del padre, madre o tutor del menor.

En cualquier caso, el padre, madre o tutor que autorice realizar el alta del menor, deberá entregar además al sistema ECOBICI una autorización debidamente requisitada, la cual deberá estar disponible en la página de internet o bien directamente en los sitios de atención al cliente, en la que de forma expresa autorice al Sistema ECOBICI a cobrar los importes del servicio en la tarjeta bancaria, de la que sean titulares y que designen para tal efecto.

Atención al cliente revisará la validez de los documentos con la mayor rapidez posible y comunicará a la persona en el área de atención o por email cómo seguir con el proceso de alta ya sea de manera presencial o por la página de internet.

Bajo ninguna circunstancia podrá iniciarse el registro o inscripción de menores de 18 años y mayores de 16 hasta en tanto el sistema ECOBICI haya recibido la documentación indicada y debidamente firmada.

Será obligación del Consorcio 5M2-BKT implementar las acciones restrictivas necesarias para evitar que las personas menores de 18 años puedan inscribirse vía aplicación móvil. A título informativo, el 0.10% de las personas que se inscribieron en el periodo de 1 año tienen 16 y 17 años.

Las personas usuarias podrán hacer uso del servicio a través de los sistemas de acceso que se establecen en el apartado 5.3 del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

Para el caso de personas que quieran acceder al servicio por medio inscripciones anuales, temporales o pago por tiempo de uso, primero deberán cumplir con los requisitos obligatorios estipulados en cada formulario del sitio de inscripción (página de internet, aplicación móvil y sitios de atención a clientes) y realizar una inscripción que requiera garantía de cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extravió de bicicleta por persona usuaria temporal y un compromiso de cumplir con las reglas generales de uso.

Las personas usuarias deberán tener una cuenta de acceso personal a través de un sistema de identificación de usuarios integrado directamente en la página de internet y en la aplicación móvil, en donde podrán consultar el histórico de sus viajes, los comprobantes electrónicos por el uso del servicio, la información de la inscripción y tipo de servicio.

Alternativa de inscripción al sistema para personas que no cuentan con una tarjeta de débito o crédito (población no bancarizada)

El **Consortio 5M2-BKT** ofrece una solución de acceso al servicio para la población no bancarizada para suscripciones anuales, temporales o de pago por tiempo de uso, mediante un sistema de prepago, por medio de la compra de tarjetas prepago en tiendas de conveniencia. En la cual podrá la persona interesada en adquirir una suscripción anual, temporal o de pago por tiempo de uso, abonar cierta cantidad a su cuenta de persona usuaria mediante el depósito en efectivo en tiendas de conveniencia.

Para que el prospecto pueda suscribirse al sistema ECOBICI por modalidad prepago deberá cumplir con:

- a) Previa autorización que se revisará con la Secretaría los requisitos necesarios para poder dar acceso a este programa de usuarios no bancarizados.
- b) Los requisitos de la suscripción que desee, desde la edad mínima hasta la documentación según aplique.
- c) La persona no bancarizada debe estar de acuerdo con las condiciones de la membresía y garantías a cubrir.
- d) Cumplir el contrato de adhesión aceptando en el momento del registro.

Las personas menores de 16 años no podrán tener acceso al servicio sin excepción alguna; desde el formulario de registro desde página web o aplicación móvil, no se le permitirá continuar si no se cumple con la edad mínima. Las personas que tengan entre 16 y 18 años podrán darse de alta como personas usuarias del sistema ECOBICI, siempre y cuando se lleve correctamente la autorización que se encontrará en el formulario de registro para personas menores de edad, el padre, madre o tutor firmará la autorización asumiendo la responsabilidad por los actos de menor al inscribirse al servicio ECOBICI y de forma expresa autorizará al Sistema ECOBICI a cobrar los importes del servicio del saldo de la cuenta de la persona no bancarizada que abono mediante tarjeta Prepago, así mismo deberán anexar fotografía por ambos lados de identificación oficial vigente.

Dichos requisitos serán validados por el área de atención a personas usuarias y se notificará a la persona usuaria a la brevedad posible el estatus de su solicitud de inscripción en caso de ser exitosa podrá continuar con el registro al sistema ECOBICI, caso contrario se dará el motivo.

Las personas usuarias tendrán acceso a una cuenta personal y podrán ingresar desde la página web o aplicación móvil con correo electrónico y contraseña registradas al momento de la suscripción, donde podrán consultar el histórico de sus viajes, los comprobantes electrónicos por el uso del servicio ECOBICI, información de la inscripción y tipo de servicio.



Figura. Ejemplo de tarjeta prepago a la venta en tiendas de conveniencia

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO COTM/COMSM/EXT/046/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y adjuntó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, misma a la que se adiciona el "know how" con los datos confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que puede poner en riesgo la operación íntima concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Esparcimiento del Sistema de Transporte Individual en Bibliotecas Públicas ECOBICI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 168, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo V del Título IV de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Arba Rosalinde.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Handwritten mark or signature.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, el día cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INTERNO EXTERNO 022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad la CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" desarrollado con fondos públicos a la firma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Tránsito Individual en Bici pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 100, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas - Además con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a responsabilidad alguna. - Publica del Subj. del Anexo que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Peña Rosales. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]

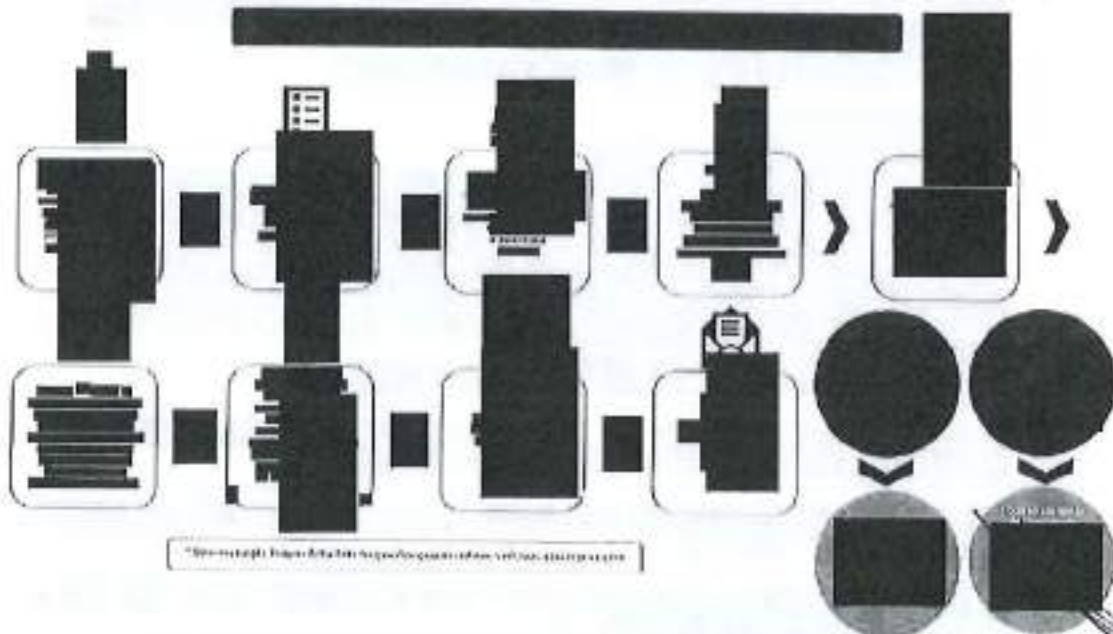


Figura. Alternativa de inscripción al sistema para población no bancarizada.

En caso de no cumplir con el contrato de adhesión será motivo de rescisión de contrato y no podrá registrarse con algún otro método de pago.

La persona usuaria no bancarizada al finalizar su suscripción, en un lapso no mayor a 72 horas podrá hacer solicitud de reembolso del depósito en garantía, sólo en caso de que la persona usuaria no bancarizada tenga buen historial de uso del sistema ECOBICI. Mismo que será determinado por atención

a personas usuarias. El monto a reembolsar será el depósito en garantía menos los adeudos de la cuenta, en caso de ser existentes.

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

Los detalles respecto al programa de usuarios no bancarizados se podrán afinar con la Secretaría de ser necesario.

6.6.2. Alta de personas usuarias en el servicio

El **Consortio 5M2-BKT** contempla al menos los siguientes modos para que las personas físicas que, cumpliendo con los requisitos indicados, quisieran darse de alta en el sistema ECOBICI, puedan realizarla:

1. En el Centro de Atención a personas usuarias.
2. Página de Internet del Sistema ECOBICI.
3. Aplicación móvil.
4. Módulo móvil de registro y atención.

Además de los tres modos propuestos, el **Consortio 5M2-BKT** considera stands de inscripción móviles. Los modos de inscripción estarán disponibles en línea y también las personas podrán realizar la inscripción directamente en las áreas y/o módulos de atención al cliente. El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que no será obligatorio la existencia de número fijo o preestablecido de áreas de atención a clientes, pero que es necesario que se considere la instalación y funcionamiento ya sea áreas de atención y/o módulos y/o stands (multipropósito), en donde se pueda brindar todo tipo de atención a las personas usuarias y no usuarias como se estipula en el apartado 7 del Anexo Técnico.

El **Consortio 5M2-BKT** contará con los siguientes tipos de procedimientos de alta:

1. Procedimiento de alta en formato en línea.
 - a. Página de Internet

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO C01CTDWH/EXT/240/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en su ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto otorgó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas: intereses al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de las bases y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Biciota Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección de Propiedad Industrial Vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Ventanas Públicas. - Asimismo con fundamento en artículo 135, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Pública del día de la fecha que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Julia Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

b. A través de la aplicación móvil.

- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]
- [REDACTED]

se
está
podrá

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO NCTSM9-EXT/MD/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a las formas ibéricas del "know how" o derechos de confidencialidad relacionados a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transparencia Individual en Bici pública ECONO de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 193 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 185, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a responsabilidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo José Felipe Añó Rodríguez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

[REDACTED]

2. Procedimiento de alta en formato presencial en centro de atención a personas usuarias y módulo móvil de registro y atención.

La persona que desee darse de alta en el servicio, podrá acudir al centro de atención a personas usuarias o al módulo móvil de registro y atención, acceder a la página de internet del sistema ECOBICI. Ahí se mostrarán los requisitos para adquirir una suscripción.

[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 001/CTSMH/EC/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en su ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto declaró en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROYECTOS TÉCNICOS y sobre la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Pasajería y Operación de Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 156, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. - Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que otorga la información: Guillermo Javier Felipe Ariza Rosendo - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Consortio 5M2-BKT

La Secretaría de Movilidad utilizará la tecnología utilizada en la tarjeta del Sistema, con base en las necesidades de la Ciudad. Cualquier modificación al tipo de tecnología utilizada en la tarjeta del Sistema será con cargo exclusivo al **Consortio 5M2-BKT**.

Las personas usuarias a las que se haya otorgado la tarjeta para acceder al servicio, también podrán hacer uso del sistema ECOBICI a través de la aplicación móvil inmediatamente después de haber tramitado el alta, una vez que realice lo especificado en el presente subapartado.

Respecto a las personas que realicen actividades turísticas (connacionales y extranjeros) en la Ciudad, el **Consortio 5M2-BKT** las alertará a inscribirse al servicio a través del Procedimiento de alta en formato en línea.

Con la finalidad de evitar la duplicidad de los datos, el **Consortio 5M2-BKT** implementará los mecanismos necesarios para que una persona usuaria no se pueda dar de alta una segunda vez si previamente no ha realizado la baja del servicio.

Por lo tanto, el **Consortio 5M2-BKT** conservará el historial de los datos de las personas usuarias por lo menos 6 meses, acatando lo estipulado en el Tratamiento de los Datos Personales.

6.6.3. Tratamiento de los Datos Personales

El tratamiento de los datos personales quedará sujeto al régimen y protección de la Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de los Particulares; la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México y los Lineamientos Generales, y demás leyes aplicables, aplicando las medidas de seguridad establecidas en las leyes competentes a esta materia. Los datos personales proporcionados no se usarán con fines distintos a los previamente instruidos por la Secretaría. En caso de que ocurra alguna vulneración en los datos personales, El **Consortio 5M2-BKT** informará al responsable.

El **Consortio 5M2-BKT** realizará el tratamiento de datos personales, cumpliendo con los principios de Calidad, Confidencialidad, Consentimiento y Finalidad.

Por lo anterior, se precisa que la Secretaría de Movilidad a través de la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable es el Sujeto Obligado responsable del tratamiento de

los Datos Personales quien lo realizará a través de un tercero denominado "El Prestador del Servicio", quien tendrá la calidad de Encargado, de acuerdo a las instrucciones del responsable; así como, abstenerse de tratar los datos personales para finalidades distintas a las instruidas por el responsable, implementar las medidas de seguridad acorde a los instrumentos jurídicos aplicables establecidos en la ley de la materia y la naturaleza de los datos; informar al responsable cuando ocurra una vulneración a los datos personales que trate por sus instrucciones; guardar confidencialidad respecto de los datos personales tratados; y suprimir o devolver los datos personales objeto de tratamiento una vez cumplida la relación jurídica con el responsable, siempre y cuando no exista una previsión legal que exija la conservación de los datos personales, lo anterior de conformidad con el artículo 56 de dicho ordenamiento.

El Consorcio 5M2-BKT adoptará las medidas necesarias para mantener exactos, completos, correctos y actualizados los datos personales en su posesión de las personas usuarias en el sistema ECOBICI, a fin de que no se altere la veracidad de estos. Se presume que se cumple con la calidad en los datos personales cuando estos son proporcionados directamente por el titular y hasta que éste no manifieste y acredite lo contrario.

6.6.4. Modos de Pago

El Consorcio 5M2-BKT considera que el sistema debe ser accesible a la mayor cantidad de personas posible, es por ello que pondrá a disposición de las personas métodos de pago diversificados, simples y rápidos con la finalidad de que las personas usuarias puedan optar por el método de pago que más se les adecue.

El Consorcio 5M2-BKT garantizará que se puedan realizar pagos y cobros con tarjetas de crédito, respaldada por una institución bancaria que esté activada para compras por internet Visa y Master Card, así como la autorización de tarjetas de débito o nómina. El sistema cuenta con la capacidad registrar hasta cinco personas usuarias con la misma tarjeta de crédito y hasta dos personas con la misma tarjeta de débito.

Si la persona usuaria cuenta con saldo insuficiente para realizar el cargo correspondiente, deberá avisar inmediatamente a ECOBICI.

El sistema ofertado incluye una pasarela de pago con tarjeta bancaria para que la persona usuaria pueda realizar los pagos por el servicio.

El Consorcio 5M2-BKT está obligado a almacenar los datos de pago con un servicio bajo el estándar de interoperabilidad Europay MasterCard VISA (EMV) y el estándar de seguridad de datos para la Industria de Tarjeta de Pago (PCI DSS), de manera que la realización de los pagos recurrentes se lleve a cabo a través de estos, así como la transacción bancaria (envío del cobro).

Si en un futuro se desarrollan soportes o formas de pago nuevos exigidos por la ley o la administración competente, el Consorcio 5M2-BKT ajustará y actualizará sus sistemas a éstos y asumirá los costos derivados de estas adaptaciones.

Asimismo, debido a la importancia de poner a disposición de la población no bancarizada el servicio, el Consorcio 5M2-BKT ha desarrollado un método de pago para que la persona interesada pueda inscribirse y hacer uso del servicio de ECOBICI, mismo que se describe en el apartado 6.6.1 **Alternativa de inscripción al sistema para personas que no cuenten con una tarjeta de débito o crédito (población no bancarizada).**

6.6.5. Consentimiento de las reglas generales de los términos del servicio

El Consorcio 5M2-BKT establecerá los Términos y Condiciones Generales del Servicio, los cuales exponen las reglas generales para hacer uso del sistema. Dichos Términos y Condiciones serán validados por la Secretaría antes de cualquier publicación.

Los objetivos de los Términos incluyen como mínimo:

1. Las responsabilidades y obligaciones entre el Consorcio 5M2-BKT y las personas usuarias sobre el uso del servicio.

La persona usuaria contará con los derechos que se enlistan a continuación, mismos que se estipulan de manera más amplia en el contrato de adhesión:

- A. Usar una bicicleta a la vez todos los días del año en el horario de servicio que se muestra en <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx> que se encuentren disponibles en el sistema ECOBICI, al tener su cuenta vigente.
- B. Solicitar información acerca del funcionamiento de "ECOBICI", esto mediante los medios indicados por la SEMOVI.
- C. Formular comentarios, sugerencias, aclaraciones, quejas y felicitaciones mediante los medios adecuados y oficiales de ECOBICI.
- D. A que no se le generen los cobros por uso adicional en caso de advertir fallas en el sistema o que la cicloestación está fuera de funcionamiento, previa validación, y siempre cuando haya realizado el proceso adecuado de devolución.

Las personas usuarias tendrán las siguientes responsabilidades y obligaciones durante el uso del servicio:

Son obligaciones para la PERSONA USUARIA y en su caso de los conductores autorizados por estos:

- A. Conducir en todo momento la bicicleta respetando la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su respectivo Reglamento, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el Reglamento interno del Sistema de ECOBICI y lo dispuesto en el presente contrato.
- B. Revisar en forma periódica y razonable, la presión del aire de las llantas de la bicicleta y su funcionamiento. En caso de que se detecte alguna anomalía relacionada con el estado que guarda y el buen funcionamiento, deberá la PERSONA USUARIA llevar la bicicleta a un puerto y presionar el botón de reparación.
- C. Salvaguardar en todo momento la bicicleta y vigilar en caso de que se estacione fuera de los puertos destinados para su devolución.
- D. Pagar el importe de las sanciones que le fueran impuestas por violación a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su respectivo Reglamento, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el Reglamento interno del Sistema de ECOBICI y lo dispuesto en el presente contrato o cualquier otra reglamentación pudiéndose efectuar, por parte de LA SEMOVI, el cobro de esos cargos, en el mismo momento o posteriormente en que se cubra el importe de la renta correspondiente y las demás prestaciones.
- E. En caso de robo o pérdida de la tarjeta de Movilidad Integrada, la PERSONA USUARIA comunicará inmediatamente a LA SEMOVI asumiendo la responsabilidad de cualquier uso a partir de la hora y fecha referenciada en el reporte.
- F. Al devolver la bicicleta en la estación, la PERSONA USUARIA deberá asegurarse que el anclaje fue exitoso. Los cargos generados por tiempo adicional de uso y por robo de bicicleta en caso de un anclaje incorrecto serán responsabilidad de la PERSONA USUARIA.

Son prohibiciones para la persona usuaria:

- A. Hacer uso de la bicicleta en forma lucrativa ni subarrendar.
- B. Utilizar la bicicleta para arrastrar o remolcar objetos.
- C. Sobrecargar la bicicleta o cualquiera de sus partes, con relación a su resistencia o capacidad normal, la cual es de una persona, y en el caso de la parrilla 10 kg.
- D. Participar con la bicicleta directa o indirectamente, en carreras o pruebas de seguridad, resistencia

o velocidad.

- E. Conducir la bicicleta en brechas, caminos o vías no pavimentadas o aquellas que se encuentren en condiciones no aptas para el trayecto individual en bicicleta. En caso de hacerlo, se deberá responder por los daños ocasionados a la misma o lesiones en propio perjuicio o bien lesiones a terceros.
- F. Trasladar con la bicicleta: armas, material explosivo o inflamable, artículos punzocortantes, objetos que excedan las dimensiones aquí referidas de la parilla de carga y/o obstruyan la visibilidad al pedalear, bebidas alcohólicas ni estupefacientes aun cuando dicho transporte fuera hecho dentro de las normas legales.
- G. Utilizar la bicicleta en forma diferente a lo indicado en el presente contrato, así como no realizar reparación alguna, sino reportarlo al centro de atención a usuarios de ECOBICI, llevando la bicicleta a un puerto y, en su caso, presionando el botón de reparación.
- H. Traspasar o subarrendar todo o parte del servicio objeto del presente contrato.
- I. Hacer algún tipo de variación o modificación al equipamiento que forma parte integral del sistema instalado en el polígono determinado para la estación o, específicamente, a la bicicleta objeto del presente contrato.
- J. En general, Utilizar la bicicleta en forma diferente o con fines distintos de los estipulados en el presente contrato, y responsabilizarse de la posesión de la misma bicicleta.

2. Vigencia del contrato entre ambas partes.

La vigencia del contrato será la misma de la membresía personalísima que la PERSONA USUARIA adquiere y se renovará de común acuerdo, por un periodo igual de manera indefinida, salvo que modifique la temporalidad de su membresía; en cualquier caso LA PERSONA USUARIA autoriza a la SEMOVI a realizar el cargo aplicable por el concepto de renovación.

3. Las cuotas establecidas, así como los modos de cobro y cargos por uso del servicio.

Las tarifas que se encuentren vigentes tanto de suscripciones como por exceder uso de tiempo del servicio podrá la persona usuaria consultarlas en la tabla de tarifas en www.ecobici.cdmx.gob.mx.

Los modos de cobro tanto de suscripciones, exceder uso de tiempo o garantía por robo o extravío de bicicleta se hará el cobro mediante una tarjeta de crédito y/o débito (VISA o MASTERCARD) respaldada por una Institución bancaria y válidas para compras en internet que esté vinculada a la cuenta de la persona usuaria o cualquier otro medio que para tal efecto señale, implícitamente o determine la SEMOVI.

Para las personas no bancarizadas, el modo de cobro será mediante el monto que se tenga en la cuenta del usuario por la modalidad prepago.

4. El uso exclusivo de la membresía por la persona titular.

El uso del sistema ECOBICI es exclusivo de la persona usuaria y está obligado a impedir que otra persona haga uso de la tarjeta de Movilidad integrada y/o con la liberación de la bicicleta arrendada por medio de código desde la app móvil.

5. El acceso al servicio estará sujeto a la inscripción por parte de las personas usuarias.

La persona usuaria tendrá acceso al sistema ECOBICI siempre que cuente con una suscripción anual temporal o de pago por tiempo de uso, o activa, es decir, que su registro inicial haya sido generado con éxito, por los requisitos de la suscripción y los pagos correspondientes.

Si la persona usuaria cuenta con suspensión temporal de la cuenta o rescisión de contrato, no podrá hacer uso del sistema, ni se reembolsará el tiempo que la persona usuaria no pudo usar el servicio se encuentran estipulado en el contrato de adhesión las causas de suspensión temporal y rescisión de contrato.

6. Reglas del uso del servicio.

La persona usuaria en todo momento deberá de cumplir con las reglas de uso del servicio, las cuales estarán estipuladas y firmadas en el contrato de adhesión de usuarios. El incumplimiento a cualquiera de las obligaciones plasmadas en las cláusulas del contrato de adhesión serán causas de suspensiones temporales del servicio o de resolución del contrato.

7. Procedimiento para el uso del servicio.

La persona usuaria tendrá acceso a una inducción del uso correcto del servicio que será enviado a su correo electrónico o bien la persona usuaria puede consultarlo en la página web o canales de comunicación que se establezcan para este fin con la persona usuaria.

Para liberar una bicicleta de una cicloestación es el que se describe a continuación:

- La persona Usuaría deberá colocar correctamente su tarjeta en el lector del anclaje de la cicloestación o autenticarse por medio de la aplicación del teléfono móvil, estando en un rango no mayor de 15 metros de la cicloestación, para poder retirar una bicicleta.
- Al momento de retirar una bicicleta de la cicloestación en la que está anclada y previo a su uso, de manera preventiva, la persona usuaria deberá comprobar el buen estado de todos sus elementos, en concreto, el estado de los frenos, luces, cambio de marcha, la correcta sujeción de todos los elementos móviles de la bicicleta y el aire de las llantas. Si después de hacer las comprobaciones pertinentes, la bicicleta no funciona correctamente, la persona usuaria tendrá que volver a anclar correctamente en esa cicloestación, presionar el botón de reparación y podrá liberar otra bicicleta disponible.
- Una vez retirada la bicicleta de la cicloestación, la persona usuaria tiene derecho al uso de la misma durante periodos vigentes disponibles en la pág web.. Para los periodos de uso que exceda este plazo, se aplicarán las tarifas o cuotas correspondientes de acuerdo con los precios que consten en la página de Internet.

Para anclar una bicicleta en una cicloestación es el que se describe a continuación:

- Acudir a una cicloestación y asegurar la bicicleta en el puerto de anclaje disponible.
- Para asegurar la bicicleta, alinea el triángulo delantero con el puerto disponible, apoya el pie en el pedal y empuja la bicicleta.
- Una señal de sonido será emitida y el indicador luminoso se encenderá en color amarillo y posteriormente en color verde, lo cual indicará que el anclaje fue correcto.
- Deberá asegurarse de que la bicicleta no se suelte levantándose del asiento.

Si el indicador luminoso se enciendiera de color rojo y una señal de sonido más larga fue emitida, el anclaje fue incorrecto y el vije sigue abierto. Se repite el proceso de anclaje hasta que la luz en color verde se encienda y la bicicleta quede anclada correctamente. Si después de varios intentos el indicador luminoso no cambia color verde, puedes intentarlo en otro puerto disponible o contactarte en ese momento al centro de atención vía telefónica para ser asesorado y puedas la persona usuaria finalizar el viaje de forma exitosa.

Las personas usuarias, bajo cualquier esquema de suscripción válido y vigente, ya sea anual o temporal, podrán solicitar 10 minutos de tiempo adicional si al llegar a una estación ésta se encuentra sin disponibilidad de espacios (llena) y necesita llegar a otra cicloestación con puertos disponibles. Esta solicitud puede realizarse desde las pantallas en los kioscos de las cicloestaciones y podrá consultar en el mapa las estaciones con ciclopuertos disponibles.

Si la personas usuarias no solicitan este tiempo adicional, deberán cubrir los cargos generados por exceder lo periodos de tiempo gratuito, incluyendo los 10 minutos adicionales conforme a los planes de tarifas.

8. Procedimiento para darse de baja.

La persona usuaria podrá darse de baja de forma voluntaria sin posibilidad de reembolso en cualquier momento, haciendo la solicitud por cualquier canal oficial del sistema ECOBICI y deberá seguir los siguientes pasos:

- a) Cerciorarse de no presentar adeudos en su cuenta y no tener viaje abierto.
- b) Ingresar a su zona de usuarios en página web o desde la app con el correo y contraseña dados de alta al momento de adquirir una suscripción.
- c) Desactivar la opción de autorrenovación.
- d) Posteriormente, enviar un correo electrónico solicitando la baja definitiva del servicio ECOBICI.
- e) La persona usuaria deberá llenar un formulario de cancelación.
- f) Llegará al correo electrónico de la persona usuaria un mensaje que su cancelación fue exitosa. En caso contrario, el área de atención a clientes se pondrá en contacto con la persona usuaria para hacer las aclaraciones correspondientes con estos pasos para que la persona usuaria pueda finalizar con éxito su solicitud de cancelación.

9. Causas de suspensión y/o baja del servicio.

La SEMOVI podrá suspender temporalmente el servicio de ECOBICI a las personas usuarias, en caso de no poder realizar de manera automática el o los cargos por concepto de uso adicional de tiempo de acuerdo a las tarifas o cuotas vigentes, las cuales se encuentran estipuladas en el cuadro de tarifas y temporalidad publicado en la página web www.ecobici.cdmx.gob.mx. El servicio será reactivado en un plazo no mayor a 3 días hábiles una vez que las personas usuarias cubran el adeudo correspondiente, mediante tarjeta de crédito, débito o nómina (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válida para compras en internet.

Será causal de rescisión la reincidencia de la persona usuaria:

- a) Desperfectos total o parcial a las bicicletas que forman parte del Sistema ECOBICI.
- b) Superar en dos ocasiones las 8 horas de uso continuo; en este caso LA SEMOVI dará de baja definitiva a la persona usuaria.
- c) Cuando LA SEMOVI intente realizar la renovación automática de la suscripción anual y el cargo por la prestación del servicio a la persona usuaria y dichas acciones no procedan por alguna de las siguientes razones:
- d) Insuficiencia de fondos. No contar con los datos actualizados de la tarjeta de crédito, débito o nómina (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válida para compras en internet.
- e) Incumplimiento de alguna de las cláusulas del contrato de adhesión.
- f) En caso de reincidencia por tercera ocasión en cualquier responsiva: por préstamo de la tarjeta que lo acredite como PERSONA USUARIA, uso incorrecto, bicicleta sin resguardo o alguna otra que LA SEMOVI considere.

10. Autorización de uso de imagen.

Mientras la persona usuaria se encuentre utilizando el sistema ECOBICI acepta y autoriza a la SEMOVI para, que respetando en todo momento su integridad, pueda hacer uso de su imagen con fines estadísticos, comerciales y/o promocionales. Esto, a través material visual, audiovisual o multimedia sin que esto genere alguna responsabilidad para la SEMOVI u obligación de pago alguno derivado de la explotación de su imagen.

11. Informar a la persona usuaria los derechos y obligaciones sobre el uso de la bicicleta, de acuerdo a lo estipulado en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México y la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.

Los derechos y obligaciones de las personas usuarias se mencionan en el punto 1 de este apartado, mismos que estarán contenidos en el contrato de adhesión, así las personas usuarias estarán informadas, conforme el reglamento de tránsito de la Ciudad de México y a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México.

12. La obligación de la persona usuaria de verificar que la bicicleta esté en buen estado de funcionamiento y en buenas condiciones antes de cualquier préstamo, así como su correcta devolución.

Las personas usuarias tienen la obligación de verificar que la bicicleta esté en buen estado tanto de funcionamiento como de condiciones, antes de hacer uso del servicio, una vez finalizado, deberá verificar que la bicicleta esté en correcto estado para realizar su correcta devolución, que se muestra en el apartado 7. Procedimiento para el uso del servicio de esta sección.

13. Tratamiento Confidencial de los datos personales, de acuerdo a lo señalado en el subapartado 6.6.3. Tratamiento de los Datos Personales del presente Anexo.

El tratamiento de datos personales se llevará de una manera confidencial y estará disponible el aviso de privacidad en la página web.

14. Proceso a seguir en caso de hecho de tránsito.

En el eventual caso de hecho de tránsito, la persona usuaria deberá reportarlo vía telefónica al Sistema ECOBICI, permanecer en el lugar resguardando la bicicleta. Salvo los casos que la persona usuaria requiera atención médica y traslado.

La persona usuaria no deberá realizar ningún tipo de arreglo o negociación con las terceras partes involucradas en el siniestro, sin previa autorización del personal de apoyo de ECOBICI.

El área de atención a personas usuarias levantará el reporte, solicitará a la persona usuaria o a la persona que reporte el incidente algunos datos (Nombre de la persona usuaria, ¿Cómo se encuentra la persona usuaria?, algún número telefónico para mantener contacto con la persona usuaria, ¿Requiere asistencia médica? en caso de ser así ¿Ya se solicitó la atención?). Dirección del hecho y breve relato de los hechos para levantar el reporte con el área de gestoría para que se trasladen al lugar de los hechos, en caso de ser necesaria asistencia urgente, podrá ayudar a hacer el reporte ante las autoridades correspondientes.

El área de gestoría dará seguimiento al hecho de tránsito, otorgarán el pase médico a la persona usuaria en caso de necesitar atención médica, solicitaron recolección de la bicicleta para su valoración y en caso de ser necesario reparación.

El área de atención a personas usuarias se pondrá en contacto con la persona usuaria después de el hecho de tránsito para saber como se encuentra y dar el estatus de su cuenta.

6.6.6. Cuentas de las membresías

El Consorcio 5M2-BKT considerará que cualquier tipo de membresía, deberá crear una cuenta de usuario en el sistema ECOBICI, donde las personas usuarias podrán acceder con credenciales personales (usuario y contraseña) a través de la página de internet y la aplicación móvil que proveerá el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT, por medio del sistema de gestión de personas usuarias, asignará un número único identificador para cada cuenta de la persona usuaria que se registre al sistema ECOBICI de forma exitosa en cualquiera de las suscripciones disponibles.

El Consorcio 5M2-BKT desarrollará y gestionará la página web y aplicación del sistema ECOBICI.

La persona usuaria tendrá acceso a su zona de usuarios que podrá ingresar desde la página web o aplicación móvil con el correo electrónico y contraseña registrada al adquirir su suscripción, desde donde podrá:

1. Acreditar cuenta de la persona usuaria.

2. Modificar datos de la persona usuaria. (Correo electrónico, dirección, número telefónico y tarjeta bancaria etc., a excepción de los campos obligatorios como Nombre y CURP).
3. Conocer el periodo de validez de la membresía.
4. Realizar pagos del servicio.
5. Acceder al histórico de viajes.
6. Acceder a los comprobantes electrónicos de uso del servicio.
7. Acceder a los cobros por exceso de uso.
8. Solicitar y recibir información del servicio.
9. Formular sugerencias, reclamaciones, quejas y felicitaciones.
10. Recibir una respuesta en relación con las sugerencias, reclamaciones, quejas y felicitaciones planteadas.
11. A ser informado de las tarifas y de las medidas que pueden adoptarse.
12. Liberar una bicicleta por medio de código durante la vigencia de su suscripción.
13. Habilitar/deshabilitar casilla de verificación de autorenovación para suscripción anual.
14. Histórico de suscripciones.
15. Históricos y estatus de Tarjeta de Movilidad Integrada vinculada a su cuenta.
16. Últimos 4 dígitos de tarjeta bancaria vinculada a su cuenta para los usuarios bancarizados o el saldo actual pendiente para los usuarios no bancarizados.

Al final del periodo de validez de la membresía, la cuenta de usuario permanecerá accesible para la persona usuaria por un periodo mínimo de 6 meses posterior a su baja; sin embargo, no podrá acceder al servicio ECOBICI (desenclavar bicicletas y uso de las mismas).

6.6.7. Soporte a las cuentas de las membresías

El Consorcio 5M2-BKT contará con apoyos tecnológicos para dar soporte a las cuentas de las membresías de las personas usuarias en caso de que se requiera o presenten fallas.

6.6.8. Modificación de datos

La persona usuaria podrá realizar la modificación de sus datos a través de la zona de usuarios de la página de internet y de la aplicación móvil. De esta manera el sistema que oferta Consorcio 5M2-BKT cuenta con las funcionalidades necesarias para que, por medio de la página de internet o de la aplicación móvil, la persona usuaria pueda modificar sus datos como correo electrónico, teléfono de contacto, tarjeta de pago asociada, desde la zona de usuarios, accediendo con su correo electrónico y contraseña registrados en el momento de su suscripción.

Asimismo, la persona usuaria podrá solicitar la modificación a través del centro de contacto, siguiendo los procedimientos que a los efectos estipule el Consorcio 5M2-BKT manteniendo los criterios de seguridad y protección de datos, de acuerdo a la normatividad aplicable.

El Consorcio 5M2-BKT estipula que existirán datos que no podrán ser modificados por la persona usuaria a menos que exista un error al momento del registro como son: Nombre y CURP, ya que son los que garantizan que la persona solo cuente con una cuenta activa.

Por los canales de comunicación digital y telefónico la persona usuaria podrá solicitar la actualización de datos como correo, número telefónico o dirección, acreditando como la persona usuaria respondiendo correctamente las preguntas de seguridad.

Por motivos de seguridad, el cambio de tarjeta bancaria será exclusivo en la zona de usuarios desde la página web o aplicación móvil y atención presencial.

6.6.9. Baja del servicio

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los modos para efectuar la baja del servicio deberán estar disponibles en línea (página de internet y aplicación móvil); también se podrá realizar directamente en las áreas de atención al cliente y/o módulos, y/o stands o centro de atención telefónica.

La persona usuaria podrá darse de baja de forma voluntaria sin posibilidad de reembolso en cualquier momento, haciendo la solicitud por cualquier canal oficial del sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT garantizará que, en caso de que la persona usuaria solicite la baja del servicio, el Sistema de Gestión del Sistema ECOBICI permita realizarla y será capaz de verificar el cumplimiento de las condiciones contractuales para garantizar que no haya procedimientos internos pendientes como cargos por excesos de uso, penalizaciones o devoluciones de bicicletas pendientes. En todos los casos, el sistema dispondrá de funcionalidades para asegurar que las personas usuarias cumplan con las condiciones contractuales en el momento de darse de baja del servicio, y en el caso de que las personas usuarias tengan procedimientos pendientes, el sistema no permitirá la baja del servicio. Cuando se haga efectiva una baja, el sistema permitirá asegurar el tratamiento correcto de los datos de las personas usuarias, tal y como se establece en el subapartado 6.6.3. Tratamiento de los Datos Personales del presente Anexo.

Al momento de notificar a la persona usuaria que la cancelación fue exitosa se asegura el tratamiento correcto de datos y se estarán eliminando los datos de modo de pago y/o gestionando la devolución de la garantía por robo o extravío de bicicleta. El resto de los datos de la persona usuaria se quedarán en sistema de gestión de personas usuarias por lo menos 6 meses posteriores a la cancelación para que puedan acceder a su zona de usuarios. Después de este tiempo, se eliminarán los datos de las personas usuarias a menos que se requieran para campañas especiales de renovación al sistema ECOBICI o por disposiciones aplicables en la materia de que se trate y considerarán los aspectos administrativos, contables, fiscales, jurídicos e históricos de los datos personales.

El Consorcio 5M2-BKT incluirá mecanismos que le permitan cumplir con los plazos fijados para la supresión de los datos personales, así como para realizar una revisión periódica sobre la necesidad de conservar los datos personales.

La persona usuaria deberá seguir los siguientes pasos:

- Cerciorarse de no presentar adeudos en su cuenta y no tener viaje abierto.
- Ingresar a su zona de usuarios en página web o desde la aplicación móvil con el correo y contraseña dados de alta al momento de adquirir una suscripción.
- Desactivar la opción de auto-renovación.
- Posteriormente, enviar un correo electrónico solicitando la baja definitiva del servicio ECOBICI.
- La persona usuaria deberá llenar un formulario de cancelación.
- Llegará al correo electrónico de la persona usuaria un mensaje que su cancelación fue exitosa. En caso contrario, el área de atención a clientes se pondrá en contacto con la persona usuaria para hacer las aclaraciones correspondientes con estos pasos para que la persona usuaria pueda finalizar con éxito su solicitud de cancelación.

6.6.10. Cancelación del servicio

El Consorcio 5M2-BKT integra en su propuesta de gestión de personas usuarias un proceso de cancelación del servicio para las personas que se comporten de manera perjudicial a la imagen y operación del sistema ECOBICI, la buena calidad del mismo y el respeto del material puesto a disposición.

La propuesta considera un registro en cada cuenta de la persona usuaria cuando tenga daños no pagados, daños recurrentes al equipo disponible, que se comporten de manera perjudicial a la imagen y operación

del sistema, el cual no permitirá a la persona usuaria renovar la membresía por página web, aplicación móvil, centro de atención a personas usuarias ni módulo móvil de registro y atención.

En el eventual caso de incumplir con el contrato de adhesión que se estipula rescisión de contrato, la persona usuaria será notificada y no podrá hacer uso del sistema ECOBICI y no permitirá a la persona usuaria renovar la membresía por página Web, aplicación móvil, centro de atención a personas usuarias o módulo móvil de registro y atención.

El Consorcio 5M2-BKT integrará como parte de las actividades de Call Center la campaña de cobranza, misma que dará seguimiento a los distintos casos pendientes para la recuperación de importes adeudados sobre el uso del servicio.

6.6.11. Renovaciones

El sistema de gestión del Consorcio 5M2-BKT contará con renovaciones de membresía de forma automática con las suscripciones que el contrato establezca bajo la tarifa vigente publicada en la tabla de tarifas de la página web.

30 días antes de la finalización de la membresía, la persona usuaria recibirá un correo electrónico registrado a su cuenta en el que se le informará que su suscripción está próxima a vencer. Si desea no renovar, será necesario ingresar a su zona de usuarios con correo y contraseña que registró en su suscripción y quitar la marca en la casilla de autorenovación.

La persona usuaria podrá hacer el proceso de baja voluntaria del sistema ECOBICI si así lo desea. El procedimiento se encontrará disponible en la página web. En caso contrario, se entenderá que la persona usuaria desea renovar la inscripción, llevándose a cabo de forma automática.

Al momento de que la renovación sea exitosa la persona usuaria, tendrá la misma cuenta asignada, con el mismo número único identificador y con acceso a su zona de usuarios.

En caso de que el cobro automático no pueda realizarse, la persona usuaria podrá realizar el pago dentro del periodo de los 30 días antes de la finalización de la membresía, directamente en el centro de atención a personas usuarias o módulo móvil de registro y atención. De no contar con pago exitoso, la persona usuaria no contará con suscripción activa y no podrá usar el Sistema ECOBICI hasta que realice el pago correspondiente a la suscripción.

6.6.12. Reposiciones

Como parte del servicio de operación y mantenimiento, el Consorcio 5M2-BKT administrará y gestionará el otorgamiento y reposición de las tarjetas de acceso del sistema, así como procurará mantener una provisión suficiente en almacén, de acuerdo con la demanda de inscripciones y reposiciones esperada.

Dichas tarjetas de movilidad integrada contarán con la tecnología que se describe en el presente anexo.

El Consorcio 5M2-BKT mantendrá el número de tarjetas de persona usuaria necesario para la prestación del servicio, las cuales serán compatibles con los estándares contemplados en el apartado 5.3. Sistemas de Acceso del Anexo de Componentes Físicos.

El Consorcio 5M2-BKT contará con un sistema mediante el cual las personas usuarias que extravíen la tarjeta de movilidad integrada, podrán solicitar una reposición siguiendo el procedimiento establecido, en el cual la persona usuaria deberá reportar tarjeta de movilidad integrada como extraviada, robada o dañada para proceder a desactivar, deshabilitar y reponer la misma, generando el cargo correspondiente

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



por asignación y la persona usuaria podrá solicitarla a domicilio si así lo desea, generando el cargo por gasto de envío.

Una vez que la persona usuaria realice el aviso de cancelación de la tarjeta anterior, tendrá la alternativa de adquirir una nueva Tarjeta de Movilidad Integrada en cualquiera de los centros disponibles y darla de alta en la zona de personas usuarias de la página de internet del sistema o bien por medio del centro de atención telefónica, de igual forma y si así lo prefieren podrán acudir al centro de atención a personas usuarias, realizar el pago correspondiente de la reposición y se le entregará la tarjeta a la persona usuaria, con el modo de pago con el que se suscribió al sistema ECOBICI.

El procedimiento para la reposición de tarjeta de movilidad integrada será el siguiente:

La persona usuaria desde su zona de usuarios en la página web o aplicación móvil podrá desactivar su tarjeta de movilidad integrada activa y vincular una nueva o bien la persona usuaria podrán contactarnos por cualquiera de los medios oficiales de comunicación, identificándose con unas preguntas de seguridad, además deberán proporcionar una fotografía de frente y vuelta de la nueva tarjeta de movilidad integrada para hacer la vinculación a su cuenta.

6.7. SISTEMA DE TARIFAS

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el sistema de gestión deberá garantizar la posibilidad de administrar distintas opciones tarifarias aplicadas al servicio de uso mecánico.

Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del esquema tarifario que dispondrá para hacer uso del servicio, en el que especifica todos los componentes necesarios para realizarlo de acuerdo a las características que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran: planes tarifarios, requisitos, componentes, recursos materiales, equipo, software y soporte informático necesarios para la gestión del sistema tarifario.

A continuación, el Consorcio 5M2-BKT explica los elementos que conforman el esquema tarifario y detalla de manera gráfica la organización de los procesos y procedimientos para llevar a cabo la gestión integral de todos los elementos involucrados en el esquema tarifario. El Consorcio 5M2-BKT contempla en su sistema, los componentes necesarios para que las personas usuarias puedan elegir la modalidad del servicio deseada a través de la página de internet o aplicación móvil.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o si resulta insuficiente en su propuesta.

Los elementos que conforman el esquema tarifario son:

[REDACTED] software;

[REDACTED] rydores,

[REDACTED]

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

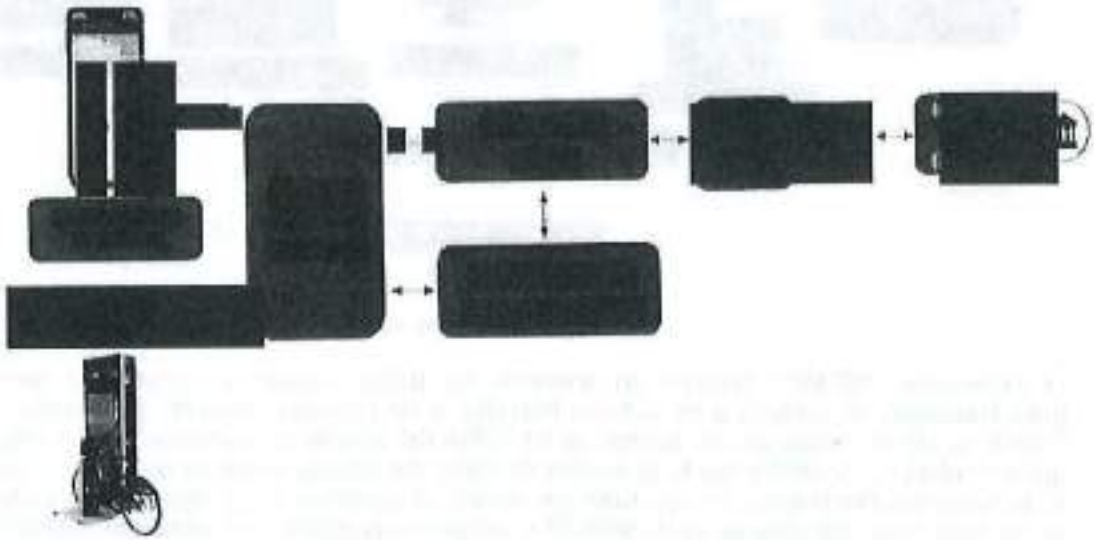


Figura Sistema de gestión contable

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INTERMUNICIPAL 022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECTOR INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y adjuntó la APROBACIÓN DE LA VERIFICACIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntima concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Modalidad Pública PICOBIQ de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Veredictos Públicos.- Asimismo con fundamento en artículo 186 párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Pública del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Acuña Peralta.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

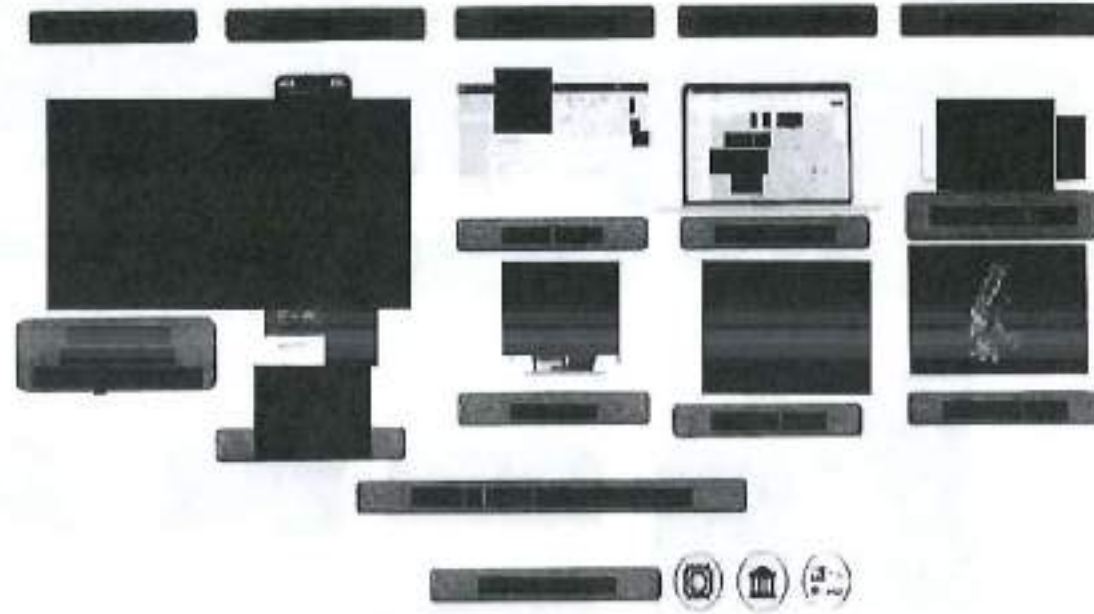


Figura. Componentes del sistema

El Consorcio 5M2-BKT propone un esquema de tarifas, cuotas de garantía y usos indebidos (penalizaciones) de acuerdo a los criterios descritos a continuación, tomando en consideración que la Ciudad de México busca que los montos de las tarifas del sistema se mantengan en un rango de precio que confirmen a ECOBICI como la alternativa de transporte público de menor costo en la ciudad como lo es actualmente. Por lo tanto, la única tarifa que se deberá mantener en el mismo costo será la membresía anual, cuyo costo actualmente es de \$496.00 y el resto las propondrá el Consorcio 5M2-BKT dentro de su oferta a presentar, sin embargo, la Secretaría las deberá aprobar. Asimismo, se señala que las tarifas se podrán incrementar anualmente debido a la inflación del año en curso.

A continuación se detallan los costos de planes:

Tabla 1.- Plan Membresía Anual General	
Plan	Costo por plan
1.- Inscripción Membresía Anual	\$496.00
2.- Minuto 0 a 45	Sin Costo
3.- Del Minuto 45 a 60	\$25.00
4.- Por hora o fracción adicional	\$50.00
5.- Penalización por no Devolución (En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas)	\$8,000.00

Todas las tarifas son expresadas en moneda nacional (MXN) e incluyen IVA.

El sistema de tarifas ofertado por el Consorcio 5M2-BKT ha sido formulado contemplando como factor principal confirmar al sistema ECOBICI como la alternativa de transporte público de menor costo en la Ciudad de México como lo es actualmente.

Se aclara que las garantías solicitadas para membresías de cualquier tipo solicitadas por usuarios no bancarizados serán cobradas previo a la inscripción del usuario al sistema. Este monto será sujeto a devolución al usuario siempre y cuando no haya incurrido en alguna falta que justifique la retención de dicha garantía.

6.7.1. Categoría de tarifas

El Consorcio 5M2-BKT garantiza que al momento de la puesta en marcha del nuevo servicio de ECOBICI, dispondrá de tres esquemas tarifarios, conformados por membresías anuales, membresías temporales y una de pagos por uso.

La persona usuaria podrá escoger una de las tres tarifas inicialmente propuestas por el servicio. En caso que desee realizar un cambio de membresía deberá darse de baja de una para darse de alta en la otra. Por lo tanto, no se permitirá al usuario contratar más de un esquema tarifario simultáneamente.

A continuación, se describen dichos esquemas tarifarios:

1. **Membresía anual general:** el pago para la modalidad de inscripción anual general se deberá realizar mediante una sola exhibición para tener derecho al servicio. El Consorcio 5M2-BKT oferta el esquema de tarifa anual de acuerdo a la siguiente modalidad.

1. **Tarifa de inscripción anual:**

Esta tarifa, cuyo costo ya se encuentra establecido, permitirá el acceso al servicio de bicicletas mecánicas de acuerdo a los siguientes criterios:

- a. La persona usuaria con la membresía anual podrá hacer uso de la bicicleta mecánica sin costo adicional hasta por 45 (cuarenta y cinco) minutos después de retirar una bicicleta. Los 15 (quince) minutos adicionales deberán considerarse un uso indebido y deberán tener un costo. La hora o fracción adicional hasta las 24 horas deberán tener un incremento en el costo y se cobrará por hora (aunque sean fracciones de la misma). En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas, se deberá aplicar la penalización de un importe fijo por no devolución, establecida en las Tablas 1 y 2 con un cargo en la tarjeta bancaria de la persona usuaria.

El tiempo de uso señalado será un parámetro configurable durante el periodo del contrato. Dicha flexibilidad permitirá a la Secretaría y al Consorcio 5M2-BKT evaluar la necesidad de aumentar o disminuir el tiempo de uso en el servicio, de acuerdo a la exigencia y deberán cumplir con los requisitos establecidos en el subapartado 6.6.1 de la presente propuesta.

Podrán registrarse como usuarios de la tarifa de inscripción anual, las personas mayores de edad que cuenten con una tarjeta bancaria de crédito o débito para hacer el pago correspondiente por la inscripción y el depósito de garantía (que es la cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extrayó de bicicleta por usuario anual general). También podrán ser usuarios de este tipo de esquema las personas mayores de 18 años y menores de 18 años, siempre y cuando realicen el registro en el área de atención a clientes, módulo o stand con un tutor que respalde el pago, además de cumplir lo que estipula el apartado 6.5.1: "Condiciones Generales de Acceso al Servicio", de la presente propuesta.

2. Tarifa Preferencial:

Tabla 2.- Plan Membresía Anual Preferencial	
Plan	Costo por Plan
1. Inscripción Membresía Anual	\$400.00
2. Tarifa Unitaria para viajes menores a 45 Minutos	Sin costo
3. Tarifa Unitaria para viajes de 46 a 60 Minutos	\$20.00
4. Tarifa Unitaria por hora o fracción adicional hasta 24 Horas	\$40.00
5. Penalización por no Devolución (En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas)	\$7,000.00

Dentro de su propuesta del esquema de tarifa anual, el Consorcio 5M2-BKT integra tarifas anuales preferenciales para estudiantes y personas mayores de 60 años, siguiendo el esquema tarifario anterior. De tal manera, los requisitos mínimos que se deberán solicitar a la persona para realizar la inscripción dentro del esquema tarifario preferencial son los siguientes:

- i. **Estudiantes:** la tarifa preferencial aplicará únicamente cuando la persona presente directamente en el área de atención a usuarios, original y copia de un documento vigente y sellado que acredite que se encuentra inscrito en una escuela pública. Se limitará a estudiantes de hasta 23 años. Es importante señalar que el Consorcio 5M2-BKT le indicará al estudiante que la tarjeta (membresía) es personal e intransferible y de no cumplir con esta condición la tarifa preferencial puede ser cancelada. Para el caso de los estudiantes entre 16 y 18 años, deberán de cumplir los mismos requisitos establecidos en el subapartado 6.6.1 de la presente propuesta.
- ii. **Personas mayores de 60 años:** la tarifa preferencial deberá aplicar únicamente cuando la persona presente directamente en el área de atención a usuarios, original y copia de la credencial del Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPAM) y que cumpla con el resto de requisitos establecidos en el subapartado 6.6.1 de la presente propuesta.

El costo de la tarifa anual tanto para estudiantes como para personas mayores de 60 años, será de \$400.00, dicha tarifa es expresada en moneda nacional (MXN) e incluye IVA. Asimismo, se confirma que las cuotas de garantía para este sector ascenderán a \$7,000.00 pesos M.N.

2. Membresía anual de pago por viaje:

Se oferta un esquema de membresía anual que consiste en el pago unitario por viaje, dicho esquema implica el pago de una membresía anual.

Podrán registrarse como usuarios de esta modalidad las personas mayores de edad que cuenten con una tarjeta bancaria de crédito o débito para hacer el pago correspondiente por la inscripción y el depósito de garantía (que es la cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extravío de bicicleta por usuario temporal).

También podrán ser usuarios temporales las personas mayores de 16 años y menores de 18 años, siempre y cuando realicen el registro en el área de atención a usuarios, módulo o stand con un tutor que respalde el pago, además de cumplir lo que estipula el apartado 6.6.1.: "Condiciones generales de acceso al servicio", de la presente propuesta.

Los esquemas de anual de pago por viaje son:

Tabla 3.- Plan Membresía Anual con Tarifa de Pago por Viaje	
Plan	Costo por Plan
Inscripción Membresía Anual	\$200.00
Tarifa Unitaria para viajes menores a 45 Minutos	\$5.00
Tarifa Unitaria para viajes de 46 a 60 Minutos	\$10.00
Tarifa Unitaria para viajes de 61 minutos hasta 24 Horas	\$250.00
Penalización por no Devolución (En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas)	\$8,000.00

Todas las tarifas son expresadas en moneda nacional (MXN) e incluyen IVA.

Las personas usuarias que elijan la membresía temporal podrán hacer uso del servicio por el periodo contratado y este abono permitirá el acceso a las bicicletas mecánicas pudiendo hacer uso de las mismas hasta por 45 (cuarenta y cinco) minutos después de retirar una bicicleta, el costo unitario por viaje será de \$5.00. Los 15 (quince) minutos adicionales se considerarán un uso indebido y tendrá un costo de \$10.00 pesos. La hora o fracción adicional hasta las 24 horas tendrá un incremento en el costo, y se cobrará por hora (aunque sean fracciones de la misma), cuyo costo por hora será \$250.00 pesos. En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas, se aplicará una penalización de un importe fijo por no devolución de una bicicleta con un cargo en la tarjeta bancaria de la persona usuaria con un costo de \$8,000.00 pesos. Asimismo, se confirma que las cuotas de garantía para este sector ascenderán a \$8,000.00 pesos M.N.

3. Membresía temporal.

Podrán registrarse como usuarios temporales las personas mayores de edad que cuenten con una tarjeta bancaria de crédito o débito para hacer el pago correspondiente por la inscripción y el depósito de garantía (que es la cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extravío de bicicleta por usuario temporal).

También podrán ser usuarios temporales las personas mayores de 16 años y menores de 18 años, siempre y cuando realicen el registro en el área de atención a clientes, módulo o stand con un tutor que respalde el pago, además de cumplir lo que estipula el apartado 6.6.1. Condiciones generales de acceso al servicio de la presente propuesta.

El Consorcio 5M2-BKT propone los esquemas de membresía temporal siguientes:

Tabla 4.- Planes tarifarios membresía temporal
--

Plan tarifario	Costo por plan
1. Tarifa de inscripción temporal por 24 horas	\$125.00
2. Tarifa de inscripción temporal por 72 horas	\$250.00
3. Tarifa de inscripción temporal por 7 días	\$400.00
4. Tarifa de inscripción temporal por 30 días (un mes)	\$420.00
5. Penalización por no Devolución (En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas)	\$6,000.00

Todas las tarifas son expresadas en moneda nacional (MXN) e incluyen IVA.

Las personas usuarias que elijan la membresía temporal podrán hacer uso del servicio por el periodo contratado y este abono permitirá el acceso a las bicicletas mecánicas pudiendo hacer uso de las mismas sin costo adicional hasta por 45 (cuarenta y cinco) minutos después de retirar una bicicleta. Los 15 (quince) minutos adicionales se considerarán un uso indebido y tendrá un costo de \$25.00 pesos. La hora o fracción adicional hasta las 24 horas tendrá un incremento en el costo, y se cobrará por hora (aunque sean fracciones de la misma), cuyo costo por hora será \$50.00 pesos. En caso de que la bicicleta haya sido abandonada o no devuelta y tenga un uso de más de 24 horas, se aplicará una penalización de un importe fijo por no devolución de una bicicleta con un cargo en la tarjeta bancaria de la persona usuaria con un costo de \$6,000.00 pesos. Asimismo, se confirma que las cuotas de garantía para este sector ascenderán a \$6,000.00 pesos M.N.

4. Un pago por tiempo de uso.

Es un pago basado sobre minutos de uso de la bicicleta. Este pago por uso deberá tener un aumento de tarifas según el tiempo de uso del servicio en un mismo viaje.

En este esquema tarifario no se cobra costo anual por el uso del sistema

Podrán registrarse como usuarios de la tarifa por pago de tiempo de uso, las personas mayores de edad que cuenten con una tarjeta bancaria de crédito o débito para hacer el pago correspondiente por la inscripción y el depósito de garantía (que es la cuota por uso de bicicleta por más de 24 horas o extravío de bicicleta por usuario temporal). También podrán ser usuarios de este tipo de esquema las personas mayores de 16 años y menores de 18 años, siempre y cuando realicen el registro en el área de atención a usuarios, módulo o stand con un tutor que respalde el pago, además de cumplir lo que estipula el apartado 6.6.1.: "Condiciones Generales de Acceso al Servicio", de la presente propuesta.

Las personas usuarias que elijan esta opción podrán hacer uso del servicio por el periodo contratado y este abono permitirá el acceso al servicio de bicicletas mecánicas de acuerdo a los siguientes criterios:

Tiempo Excedido	Cargo Adicional por Tiempo Excedido
1. Tarifa unitaria de cada viaje que dure del minuto al 45.	Incluido (costo inicial de \$15.00)

2. Tarifa unitaria del minuto 46 a 60.	\$25.00
3. Por hora o fracción de hora adicional hasta las 24 horas	\$100.00
4. Penalización por No Devolución/Uso Mayor a 24 Horas	\$8,000.00

Todas las tarifas son expresadas en moneda nacional (MXN) e incluyen IVA.
 La cuota de garantía para este sector, asciende a \$8,000.00 pesos M.N.

Personas usuarias no bancarizadas

El Consorcio 5M2-BKT ofrece la opción para aquellos usuarios no bancarizados que deseen hacer uso del sistema ECOBICI con suscripciones anuales, temporales o por tiempo de uso mediante un sistema de prepago, por medio de la compra de tarjetas prepago en tiendas de conveniencia.

La persona interesada en adquirir una suscripción anual, temporal o por tiempo de uso deberá abonar cierta cantidad a su cuenta de persona usuaria mediante el depósito en efectivo en tiendas de conveniencia. Para que el prospecto pueda suscribirse al sistema ECOBICI por modalidad prepago deberá cumplir con los requisitos de la suscripción específicos de la modalidad que desee, desde la edad mínima hasta la documentación según aplique, de igual forma deberá cubrir la cuota de garantía por uso de más de 24 horas, extravío o robo de bicicleta establecida en la modalidad de contratación específica que quiera contratar el usuario.

A continuación, se adjunta una tabla esquemática a manera de resumen de los 3 esquemas de membresía con sus tarifas fraccionadas por tiempo:

Tabla 6. Resumen de los esquemas de tarifas

Tipo de Membresía	Pago de la persona usuaria		Tarifas fraccionadas por tiempo de uso			
	Pago anual	Pago temporal	Tiempo mecánico 1 ≤ 45 min	Tiempo mecánico 46 a 60 min	Tiempo mecánico 61 min a 24 horas	T > 24 horas (mecánico)
1.1. Tarifa anual general	\$496.00	No	Sin costo	\$25.00	\$50.00	\$8,000.00
1.2. Tarifa Anual general preferencial (estudiantes y mayores de 60 años)	\$400.00	No	Sin costo	\$20.00	\$40.00	\$7,000.00
2. Tarifa anual de pago por viaje	\$200.00	No	\$5.00	\$10.00	\$250.00	\$8,000.00
3. Tarifa temporal (1 día, 3 días, 7 días y un mes)	No	1 Día: \$125.00 3 Días: \$250.00 7 Días: \$400.00 30 Días: \$420.00	Sin costo	\$25.00	\$50.00	\$6,000.00
4. Tarifa por pago de tiempo de uso	No	No	\$15.00	\$15.00	\$50.00	\$8,000.00

El sistema de gestión ofrecido garantiza que se puedan configurar de manera sencilla y rápida los siguientes parámetros del esquema de tarifas:

1. Tarifa anual y las variantes de ésta.
2. Importe de la tarifa anual por fracción en diferentes periodos de cobro (mensual, trimestral y semestral).
3. Tarifas temporales.
4. Importe por fracción en diferentes periodos de cobro.
5. Tarifas unitarias aplicadas para cada fracción de tiempo de uso (minuto) hasta las 24 horas.
6. Importe del costo por minutos adicionales.
7. Importe de la penalización de 61 minutos a 24 horas por fracciones de hora.
8. Importe de la penalización superadas las 24 horas de uso.
9. Importe de la penalización por abandonar la bicicleta y no terminar el viaje en una cicloestación.

10. Número de penalizaciones aplicadas por uso indebido.
11. Los rangos de tiempo de cada fracción de uso del servicio hasta las 24 horas.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, durante la vigencia del contrato, el sistema estará diseñado para brindar las facilidades de pago, de tal manera que la inscripción anual se pueda configurar y fraccionar en diferentes periodos de cobro, ya sea mensual, trimestral o semestral en caso de que la Secretaría lo determine en común acuerdo con el Consorcio 5M2-BKT. De igual modo, el Consorcio 5M2-BKT garantiza que su propuesta de sistema de gestión soporta cualquier tipo de esquema de tarifario, considerando que la naturaleza de ECOBICI es la de un servicio al público bajo estándares de calidad, por lo que se cree la posibilidad de proveer mejoras en la gestión que contemplan los siguientes elementos esenciales:

1. Membresías de cualquier temporalidad.
2. Pagos por uso en función del tiempo de viaje, sin necesidad de ser persona usuaria del servicio.
3. Cualquier combinación posible entre abono y pago por uso.
4. Tarifas Promocionales que se acordarán con la Secretaría y la Secretaría de Administración y Finanzas.
5. Configuración del pago, de tal manera que la inscripción anual se pueda configurar y fraccionar en diferentes periodos de cobro, ya sea mensual, trimestral y semestral en caso de que la Secretaría lo determine en común acuerdo con el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el esquema tarifario y costos vigentes deberán autorizarse por la Secretaría de Finanzas de la Ciudad de México y se tendrán que publicar en los medios que la Secretaría determine y deberán difundirse en la página de internet de ECOBICI (www.ecobici.cdmx.gob.mx).

La reposición de la tarjeta para acceder al sistema ECOBICI, tendrá un costo de \$15.50 homologado al valor actual de la misma en los diferentes sistemas de la Ciudad de México, como el Sistema de Transporte Colectivo (Metro), Metrobús y Servicio de Transportes Eléctricos.

A continuación se presenta de manera gráfica el sistema de tarifas:

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

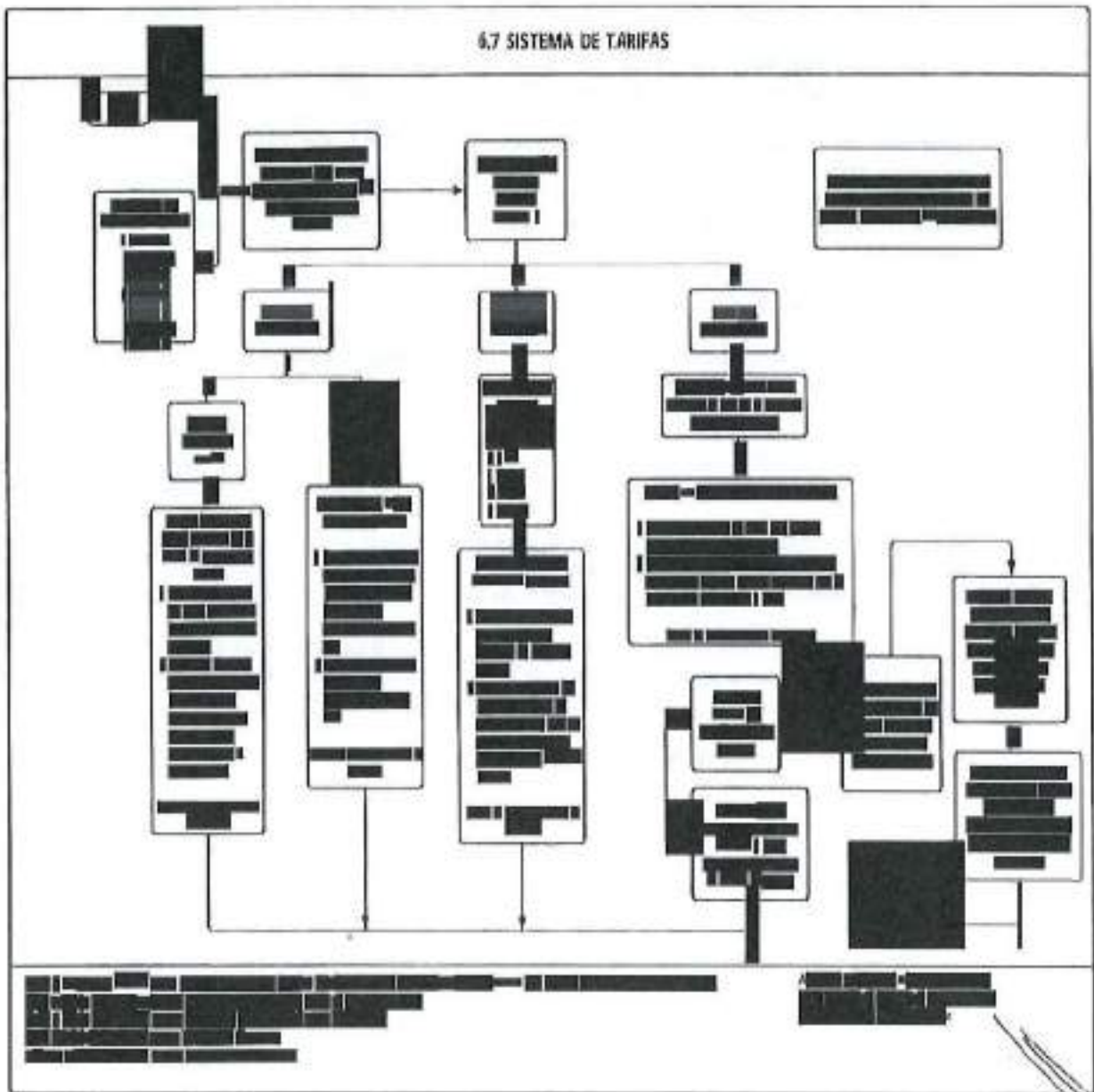


Figura. Sistema de tarifas

6.8. ATENCIÓN A CLIENTES

La propuesta de plan de servicios de atención al cliente del Consorcio 5M2-BKT especifica todos los componentes necesarios para realizarlo de acuerdo a las características que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran: recursos materiales, recursos humanos, estructura del mismo y actividades, equipo, software y soporte informático a usar para llevar a cabo la atención al cliente y brindar un servicio de calidad a las personas sobre solicitudes, consultas, incidencias, hechos de tránsito y sugerencias que se realizan en el área de atención al cliente, página de internet, aplicación móvil o redes sociales.

CINE M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Asimismo, el Consorcio 5M2-BKT explica los elementos que conforman el esquema de atención a clientes y detalla de manera gráfica los procesos y procedimientos de la atención en los distintos canales de contacto, con sus respectivas funcionalidades y actividades que deberá efectuar el personal, la jerarquización de las incidencias de acuerdo a su importancia de atención, el tiempo promedio de atención por tipo de canal, la metodología a implementar para dar el seguimiento de la atención, así como las posibles contingencias y soluciones propuestas de cada una.

Es importante resaltar que el Consorcio 5M2-BKT cuenta con la experiencia y recursos materiales, humanos y estructuras necesarias para desarrollar actividades, equipo, software y soporte informático que permiten brindar la atención a personas usuarias brindando un servicio de calidad a las personas sobre solicitudes, consultas, incidencias, hechos de tránsito y sugerencias que se realicen en todos los medios disponibles, incluyendo centros de atención, página de internet, aplicación móvil o redes sociales.



Figura. Esquema de atención a clientes

6.8.1. Tipo de Atención al Cliente

El Consorcio 5M2-BKT contará con los recursos humanos (personal) y materiales necesarios para la adecuada atención y servicio a las personas usuarias y prospectos del sistema ECOBICI, brindar asesoría e información del servicio, de acuerdo a su relación y medios de contacto que se especifican a continuación:

1. **Atención de forma presencial:** el Consorcio 5M2-BKT brindará información, dará asesoría, atenderá quejas y apoyo en auxilio a través del centro de atención a personas usuarias y módulos móviles de registro y atención. Dejando de manera exclusiva por este canal, para hacer actualización de datos bancarios en caso de que la persona usuaria no pueda hacerlo vía página web o aplicación móvil en su zona de usuarios.
2. **Atención telefónica:** el Consorcio 5M2-BKT brindará información, dará asesoría, atenderá quejas y apoyo en auxilio a través del centro de contacto telefónico, teniendo campañas de salida para el seguimiento de casos y renovaciones.
3. **Atención online (virtual):** el Consorcio 5M2-BKT brindará información, dará asesoría, atenderá quejas y apoyo en auxilio a través de la página Web, aplicación móvil, correo electrónico y redes sociales oficiales del Sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT será responsable en su totalidad de la atención a clientes y prospectos en los tres medios de contacto ya mencionados, así como de la calidad en el servicio de la atención.

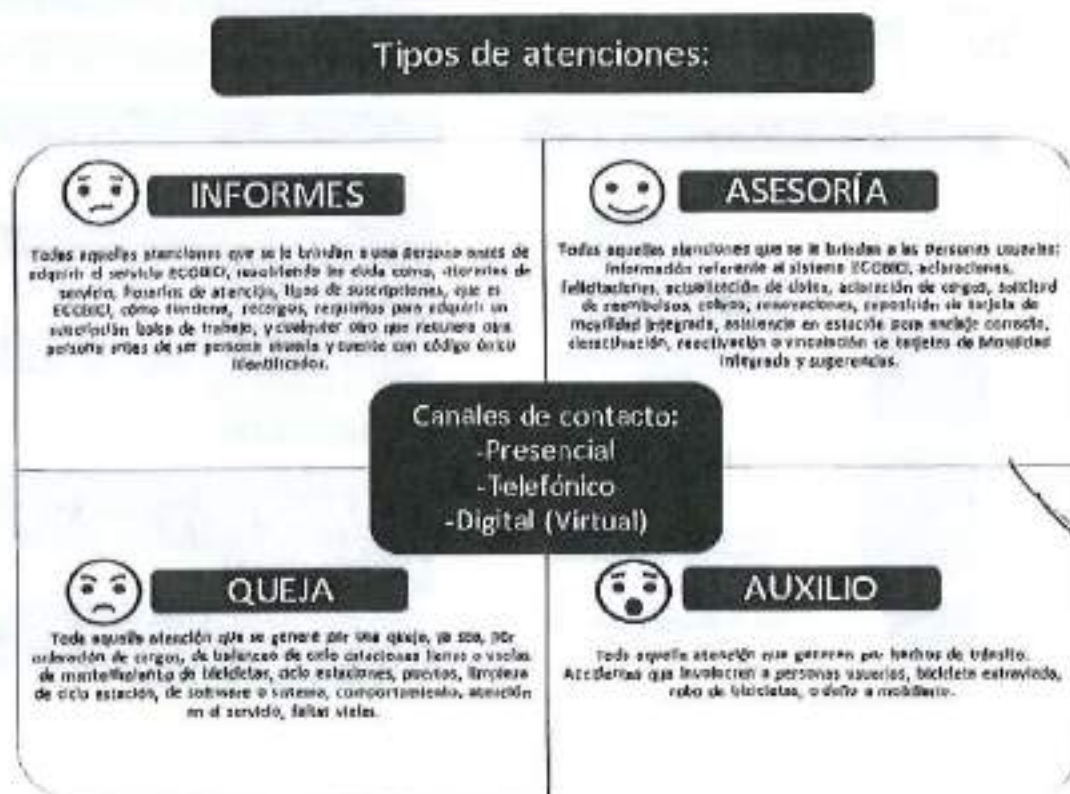


Figura. Tipos de atención a personas usuarias

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, a título informativo, en promedio en el Sistema ECOBICI se reciben 13,404 llamadas en un mes y se atienden 12,595 en promedio en el mismo periodo. En cuanto a las personas inscritas, en promedio en un mes se inscriben 1402 de manera presencial y 893 en la página de Internet durante el mismo periodo. En el caso de los mails, se reciben 674 mails en promedio en un mes, de los cuales todos se contestan⁴.

6.8.2. Atención a clientes de forma presencial

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del esquema de atención que realizará para asistir a las personas usuarias y prospectos que acuden de manera presencial a los diferentes sitios de atención al cliente del sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT recibirá a las personas en el centro de atención, donde el personal capacitado atenderá de manera constante y eficaz a las personas usuarias y prospectos de manera presencial. El centro de atención contará con las adecuaciones necesarias para que todas las personas puedan acceder a este, se le dará preferencia a las personas con movilidad limitada, dándoles preferencia de atención para proporcionar informes, brindar asesoría y auxilio, así como recepción.

Las actividades que deberá desarrollar el personal de atención a clientes como mínimo en los sitios mencionados, se especifican a continuación:

1. Inscripciones al servicio.
2. Bajas al servicio.
3. Reinscripciones.
4. Reposiciones de tarjeta.
5. Reactivaciones.
6. Cobros y pagos de membresías y excesos de uso.
7. Atención general e informativa del sistema.
8. Quejas.

El Centro de atención a personas usuarias y prospectos, brindará servicio en los siguientes horarios: Lunes a Viernes de 9:00 a 20:00 hrs, Sábados y Domingos de 9:00 a 15:00 hrs.

El procedimiento de atención en el centro de atención a personas usuarias se describen a continuación:

1. La persona usuaria acude al centro de atención a personas usuarias y toma un turno en el ítem Interactivo, podrán esperar dentro del centro de atención en el área de espera asignado, para garantizar la atención conforme la visita y el tipo de atención.
2. El asesor de atención solicitará que pase al módulo para ser atendidos.
3. Si es persona usuaria, se deberá identificar con credencial oficial vigente para cualquier seguimiento, como reactivaciones, cobros y pagos de membresías y exceso de uso, reposiciones de tarjeta de Movilidad Integrada, reinscripciones o bajas al servicio. Si no es una persona usuaria entonces se le brindará el apoyo para la inscripción o los informes que requiera del sistema ECOBICI o bien, el asesor puede atender alguna queja que la persona exprese durante su visita.
4. Al finalizar la atención el asesor de atención invitará a la persona usuaria a contestar una breve encuesta con lo que permitirá al Consorcio 5M2-BKT medir los estándares de servicio al cliente como: velocidad de atención, precisión, amabilidad, prioridad de atención y respuesta.

Las atenciones, consultas solicitudes quejas y sugerencias e inscripciones serán procesadas en 24 horas, contando desde la recepción de la solicitud o registro, concluyendo cuando la inscripción quede activa.

⁴ Los datos se refieren a sólo el primer semestre del año 2019 del Sistema ECOBICI.

en su totalidad y registrada en el sistema, dentro del cómputo del plazo de las 24 horas no se tomará en cuenta el tiempo transcurrido cuando se solicite información adicional.

Se contará con un buzón de quejas en el centro de atención a personas usuarias como en la página web, donde se recibirán las quejas que realicen las personas usuarias inscritas en el sistema o terceros con operación referente del sistema. Se registrarán en el ERP y se dará el seguimiento correspondiente a aquellas quejas que sean responsabilidad del Consorcio 5M2-BKT.

La atención que deberá brindar el Consorcio 5M2-BKT será con estándares medibles de servicio al cliente como lo son:

1. **Estándares de velocidad de atención:** tiempo de respuesta, resolución al primer contacto, tiempo de espera, tiempo de espera haciendo fila, tiempo de resolución de problemas, tiempos de inscripción.
2. **Estándares de precisión:** satisfacción en la respuesta.
3. **Estándares de amabilidad:** trato a las personas.
4. **Estándares de prioridad de atención y respuesta.**

La totalidad de solicitudes e inscripciones deberán ser procesadas por el Consorcio 5M2-BKT dentro de las 24 horas desde su recepción, como se establece en el apartado de niveles de servicio del Anexo Técnico. El punto de inicio será cuando el Consorcio 5M2-BKT reciba la solicitud o el registro y el punto final de la inscripción (conclusión) será cuando la inscripción quede activada en su totalidad y registrada en el sistema.

Esta medida no incluirá periodos de tiempo en los cuales no fue posible realizar la inscripción por causas imputables a la persona y el Consorcio 5M2-BKT haya solicitado debidamente la información faltante o adicional requerida para la solicitud o registro de la persona.

El Consorcio 5M2-BKT tendrá un tiempo de respuesta para la atención a las personas, consultas, solicitudes, quejas y sugerencias, de acuerdo a lo estipulado en el apartado 11 Niveles de Servicio del Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT contará con un buzón de quejas en el área de atención al cliente y en la página de internet, de los cuales deberá de llevar un control y atenderlas en caso de que sea responsabilidad del Consorcio 5M2-BKT. Sólo se considerarán como quejas las emitidas por personas usuarias que estén relacionadas con los derechos adquiridos al estar inscritos en el sistema, así como las quejas por terceros referentes con la operación del sistema.

6.8.3. Atención telefónica

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del Modelo de atención que deberá seguir para asistir a las personas usuarias y prospectos a través del centro de contacto telefónico del sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT contará con un Centro de Contacto donde se atienda de manera constante y eficaz las necesidades, requerimientos, quejas, incidencias, hechos de tránsito y solicitudes de información que realicen las personas usuarias y prospectos. Las actividades que deberá desarrollar como mínimo, se especifican a continuación:

1. Recibir llamadas de personas usuarias o prospectos.
2. Generar llamadas a las personas usuarias con la finalidad de dar seguimientos a solicitudes, quejas, recabar información adicional que sea necesaria para continuar con las solicitudes, recabar información para actualizar sus cuentas y proporcionar información general del sistema ECOBICI.
3. Envío de mensajes de texto.
4. Cobros telefónicos.

5. Atención general e informativa del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT atenderá las llamadas en el centro de contacto, donde el personal capacitado atenderá de manera constante y eficaz a las personas usuarias y prospectos vía telefónica, dando informes, brindando asesoría y auxilio, así como recepción de quejas.

El Centro de Contacto estará disponible para recibir llamadas de las personas usuarias y prospectos durante las 20 horas y 30 minutos del servicio (considerando el último viaje realizable de 00:30 a la 1:15), los 366 días del año y cumplirá con el nivel de servicio de Disponibilidad. El Consorcio 5M2-BKT cumplirá con el tiempo de respuesta a las llamadas y la tasa de abandono, ya sea por personal de atención a clientes o de una respuesta de voz interactiva (IVR), de acuerdo a lo estipulado en el apartado 11 Niveles de Servicio del Anexo Técnico.

El Centro de Contacto para la atención telefónica a personas usuarias y prospectos, brindará servicio en los siguientes horarios: Lunes a Domingo de 5:00 a 1:30 todos los días del año.

El procedimiento de atención en el centro de atención a personas usuarias se describen a continuación:

Para llamadas entrantes:

- 1) La persona usuaria llama al centro de contacto a personas usuarias.
- 2) A la persona usuaria se le dará una respuesta de voz interactiva (IVR) y seleccionará la opción deseada para garantizar la atención conforme a la llamada entrante y el tipo de atención.
- 3) Si es persona usuaria, se deberá identificar respondiendo correctamente las preguntas de seguridad (nombre, fecha de nacimiento y correo electrónico registrado así como su domicilio) para cualquier seguimiento, como reactivaciones, cobros y pagos de membresías y exceso de uso, reposiciones de tarjeta de Movilidad Integrada, reinscripciones o bajas al servicio. Si no es una persona usuaria entonces se le brindará el apoyo para la inscripción o los informes que requiera del sistema ECOBICI o bien, el asesor telefónico atenderá alguna queja que la persona exprese durante su llamada.
- 4) Se registrarán en el ERP y se van a clasificar con el tipo de atención que se brindó y el canal de contacto, así como el estatus actual de la atención.

Para llamadas salientes:

- 1) El asesor de atención telefónica se contacta con la persona usuaria. En el eventual caso de no tener éxito en contacto telefónico el asesor telefónico enviará un mensaje de texto vía correo electrónico para dar seguimiento al motivo del intento de llamada.
- 2) Si la persona usuaria responde la llamada el asesor telefónico le comentará el motivo de la llamada ya sea por viaje abierto, invitación a renovación del servicio, vencimiento de tarjeta bancaria, cobros telefónicos, seguimiento de alguna solicitud o queja, recabar información adicional que sea necesaria para continuar con las solicitudes, recabar información para actualizar sus cuentas y proporcionar información general del sistema ECOBICI que durante la llamada pudiera surgir.
- 3) Se registrarán en el ERP y se van a clasificar con el tipo de atención que se brindó y el canal de contacto, así como el estatus actual de la atención.

El Consorcio 5M2-BKT cumplirá con los indicadores:

- Disponibilidad del Centro de Contacto $\geq 99.5\%$
- Tiempo de respuesta de: $> 80.0\%$ de las llamadas en 20 segundos
- Tasa de abandono, $< 5.0\%$

En el caso de las llamadas de emergencia, el Centro de Contacto les dará prioridad canalizándolas ya sea a través de una línea o una marcación exclusiva de emergencia para dar atención vía operador de forma

Inmediata a la persona que realice el reporte (sea persona usuaria o no). En caso de ser necesario, el personal de atención a clientes canalizará el reporte de forma inmediata al área correspondiente que a su vez deberá designar a personal capacitado para que brinde la atención y dé el seguimiento hasta el cierre del caso.

El personal de atención a clientes dará seguimiento del caso con post atención.

El **Consortio 5M2-BKT** realizará las gestiones necesarias a fin de mantener los canales de comunicación telefónica actuales y vigentes.

6.6.4. Atención por medio de la página de internet y aplicación móvil

El **Consortio 5M2-BKT** presenta una propuesta de modelo de atención para dar respuesta a las personas usuarias y prospectos en materia de seguimiento a reportes y quejas relacionadas con el servicio a través de la página de internet y la aplicación móvil del sistema ECOBICI.

El **Consortio 5M2-BKT** atenderá los mensajes que se reciban por medio de la página de internet y la aplicación móvil, que estarán en un lugar visible a primera vista donde el personal capacitado atenderá de manera constante y eficaz a las personas usuarias y prospectos de manera digital, dando informes, brindando asesoría y auxilio, así como recepción de quejas y comentarios del público en general.

La comunicación que el **Consortio 5M2-BKT** entable con las personas usuarias y prospectos deberá ser a través de formularios en línea y conversaciones automatizadas en tiempo real (chatbot) que se encuentran integrados directamente en la página de internet y la aplicación móvil y que resuelve solicitudes con respuestas automatizadas. Dichas conversaciones podrán ser redireccionadas en cualquier momento de manera personalizada, de tal manera que una persona o asesor de atención a clientes pueda brindar la atención.

Además, la persona usuaria y prospecto podrá enviar correos electrónicos a través de la página de internet para solicitar información.

La atención digital a personas usuarias y prospectos, brindará servicio en los siguientes horarios: Lunes a Domingo de 5:00 a 1:30 todos los días del año, serán las personas usuarias atendidas por medio de la página web y la aplicación móvil del Sistema ECOBICI ya sea por el llenado de formulario, chat con conversación automatizada que podrán ser redireccionadas para atención personalizada con un asesor de atención digital o por el envío de un correo electrónico.

El **Consortio 5M2-BKT** dará respuesta a solicitudes, quejas y sugerencias realizadas a través de los formularios y chatbots de la página de internet o aplicación móvil en los plazos establecidos en el apartado 11 Niveles de Servicio del Anexo Técnico.

El procedimiento de atención por medio de la página de internet y aplicación móvil se describen a continuación:

- 1) La persona usuaria mandará un mensaje, llenará un formulario o enviará un correo electrónico por medio de la página de internet o aplicación móvil del Sistema ECOBICI.
- 2) A la persona usuaria se le dará una respuesta automatizada (ChatBot) en caso de ser necesario se le brindará atención personalizada por parte de un asesor de atención, correo electrónico o por medio de un formulario. Si es persona usuaria se deberá identificar respondiendo correctamente las preguntas de seguridad (nombre, fecha de nacimiento y correo electrónico registrado así como su domicilio) para cualquier seguimiento, como reactivaciones, cobros y pagos de membresías y exceso de uso, reposiciones de tarjeta de Movilidad Integrada, reinscripciones o bajas al servicio. Si no es una persona usuaria entonces se le brindará el apoyo para la inscripción o los informes

que requiera del sistema ECOBICI o bien, el asesor digital atenderá alguna queja que la persona exprese durante su atención.

- 3) Se registrarán en el ERP y se van a clasificar con el tipo de atención que se brindó y el canal de contacto, así como el estatus actual de la atención.

El Consorcio 5M2-BKT cumplirá con los siguientes indicadores:

- Tiempo de respuesta a solicitudes en página de Internet y aplicación móvil (formularios): > 80.0% en menos de 24 horas.
- Tiempo de respuesta a solicitudes en página de Internet y aplicación móvil (chatbot): 100% en dos minutos

6.8.5. Atención por Redes Sociales

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta de modelo de atención que deberá seguir para dar respuesta a las personas usuarias y prospectos en materia de seguimiento a reportes y quejas relacionadas con el servicio a través de las distintas redes sociales que tenga el sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT atenderá los mensajes que se reciban por medio de las redes sociales del Sistema ECOBICI, de las redes que cuenten con sistemas de conversaciones (chats) o, en el caso de las redes sociales que no cuenten con esta herramienta, se dará respuesta en el mismo sitio donde fue realizada la consulta, donde el personal capacitado atenderá de manera constante y eficaz a las personas usuarias y prospectos de manera digital dando informes, brindando asesoría y auxilio, así como recolección de quejas. Dichas conversaciones tendrán que ser personalizadas, de tal manera que una sola persona de atención a clientes pueda manejar distintas conversaciones al mismo tiempo.

La atención digital a personas usuarias y prospectos, brindará servicio en los siguientes horarios: Lunes a Domingo de 5:00 a 1:30 horas, todos los días del año. Las personas serán atendidas por medio de redes sociales del Sistema ECOBICI ya sea por el envío de mensajes al sistemas de conversaciones (chats) o en el caso de las redes sociales que no cuenten con esta herramienta, se dará respuesta en el mismo sitio donde fue realizada la consulta. En este horario también estaría disponible el canal de mensajería que el Consorcio 5M2-BKT propone.

BKT El Consorcio 5M2-BKT cumplirá con los indicadores:

- Tiempo de respuesta a solicitudes en redes sociales > 85.0% en menos de una hora.

El procedimiento de atención de redes sociales que el Consorcio 5M2-BKT propone se describe a continuación:

1. La persona usuaria mandará un mensaje a las redes sociales del Sistema ECOBICI ya sea por el envío de mensajes al sistemas de conversaciones (chats), en el sitio donde la persona usuaria solicite la consulta (en el caso de las redes sociales que no cuenten con sistemas de conversaciones (chats) o por medio de mensajería que el Consorcio 5M2-BKT propone.
2. A la persona usuaria se le dará una atención personalizada por parte de un asesor de atención. Si la persona usuaria se deberá identificar respondiendo correctamente las preguntas de seguridad (nombre, fecha de nacimiento y correo electrónico registrado así como su domicilio) para cualquier seguimiento, como reactivaciones, cobros y pagos de membresías y exceso de uso, reposiciones de tarjeta de Movilidad Integrada, reinscripciones o bajas al servicio. Si no es una persona usuaria entonces se le brindará el apoyo para la inscripción o los informes que requiera del sistema ECOBICI o bien, el asesor digital atenderá alguna queja que la persona exprese durante su atención.
3. Se registrarán en el ERP y se van a clasificar con el tipo de atención que se brindó y el canal de contacto, así como el estatus actual de la atención.

El Consorcio 5M2-BKT desarrollará contenidos y materiales de comunicación sobre el sistema ECOBICI que apoyen a las respuestas de las preguntas realizadas en las redes sociales. Dicho material se realizará con base en los lineamientos que establece el Manual de Identidad Institucional del Gobierno de la Ciudad de México que se encuentra en el portal <https://transparencia.cdmx.gob.mx/> y tendrá que ser revisado y aprobado por la Secretaría antes de su publicación.

En el caso de reportes de emergencia (accidentes o hechos de tránsito) reportados por medio de redes sociales o por el medio de mensajería que el Consorcio 5M2-BKT propone se dará prioridad de atención a los mensajes que indiquen accidente ya sea que reporte directamente la persona usuaria o no, el asesor digital corroborará que efectivamente es un evento que involucra a una persona usuaria, a una persona operadora del sistema o a un bien del sistema si el evento requiere atención médica el asesor de atención digital podrá hacer dicho reporte al número de emergencia con los datos previamente solicitados. El personal de atención a clientes dará seguimiento del caso con post atención.

De forma inmediata el asesor de atención digital canalizará el reporte con el área de gestoría, con el personal capacitado para acudir al lugar de la emergencia y dar seguimiento bajo el procedimiento de hechos de tránsito logrando así el cierre de la atención el gestor retroalimentar al área de atención a personas usuarias para el seguimiento del reporte inicial. El Consorcio 5M2-BKT contará con un protocolo de atención a las personas usuarias en las distintas redes sociales del sistema, incluyendo la atención de emergencias que se presenten por estos canales de comunicación, el cual será presentado a la Secretaría para ser revisado y aprobado.

El Consorcio 5M2-BKT se compromete a hacer buen uso de redes sociales entendiendo que en caso de que el uso de las redes sociales resulte en un daño a la imagen del sistema la Secretaría podrá revocar los acceso a las redes sociales.

Los materiales, estrategias y contenidos de comunicación que el Consorcio 5M2-BKT desarrollará para el sistema ECOBICI cumplirá con los lineamientos que se establecen en el Manual de Identidad del Gobierno de la Ciudad de México, estos estarán diseñados y homologados para dar más claridad y apoyo a las respuestas de las preguntas que se realizan en las redes sociales, y alineados con otros canales de comunicación, este contenido se enviará a la Secretaría para revisión y aprobación antes de su publicación.

El Consorcio 5M2-BKT tendrá al menos un protocolo de atención a las personas usuarias en las distintas redes sociales del sistema, incluyendo la atención de emergencias que se presenten por estos canales de comunicación, el cual deberá ser revisado y aprobado por la Secretaría.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que cualquier uso en las redes sociales que resulte en un daño a la imagen del sistema, puede provocar la revocación de los accesos a estas redes sociales por parte de la Secretaría.

Además, el Consorcio 5M2-BKT realiza una propuesta de atención a través de una aplicación de mensajería instantánea por celular para atención al cliente independiente a las redes sociales del sistema ECOBICI que tendrá que integrar en su oferta. Dicha herramienta se personalizará para que las personas usuarias y prospectos puedan reconocerla y tendrá que ser integrada en todos los canales de comunicación para la centralización de los datos. La comunicación que se realice a través de esta herramienta de mensajería se deberá alinear con el resto de plataformas y canales de comunicación, en cuanto a contenido y estilo.

El Consorcio 5M2-BKT propone la atención a través de Whatsapp que es una aplicación de mensajería instantánea por celular para dar atención a las personas usuarias y prospectos sea inmediata y personalizada para que se pueda reconocer y se integrará en todos los canales de comunicación para la centralización de los datos y la comunicación se alineará con el resto de plataformas y canales de

procedimiento, se pondrá en contacto con la persona usuaria vía telefónica. Si no es posible comunicarse con la persona usuaria por este medio, se le enviará un correo electrónico con la respuesta, para poder atender, resolver y cerrar la incidencia.

El **Consortio 5M2-BKT** se hará responsable del sistema y equipos informáticos que sean necesarios, así como su instalación, reparación, operación, recursos humanos, recursos materiales y demás gastos que se requieran para realizar la correcta gestión y eficiente del mismo. Se llevará un registro en el sistema de los procedimientos que se lleven a cabo para resolver y dar solución a los incidentes reportados. Para cada incidente se llevará un registro en el sistema informático, desde su inicio, hasta su cierre.

El área de atención a personas usuarias recibirán capacitación para que sepan cómo utilizar el sistema de manera correcta y más eficiente, tendrán acceso al sistema de gestión de servicio con el fin de poder buscar la información necesaria, resolver las incidencias que se presenten y registrarlo para su consulta y seguimiento.

El **Consortio 5M2-BKT** dispone de los recursos suficientes para responder cualquier tipo de consulta, incidencia o reclamación de las personas usuarias, a través de procedimientos específicos establecidos para cada caso, cumpliendo con base en las incidencias de mayor importancia, urgencia y prioridad, basado en nuestra experiencia, atendiendo a personas usuarias de 5:00 am a 1:30 hrs todos los días del año.

Exceptuando el canal presencial que tendrá un horario de lunes a viernes de 9:00 a 20:00 horas, sábado y domingo de 9:00 a 15:00.

6.8.7. Gestión de Incidencias

El **Consortio 5M2-BKT** contará con procedimientos, personal, medios materiales y tecnológicos necesarios para la adecuada atención de hechos de tránsito, incidentes, faltas administrativas, hechos con apariencia de delito, fenómenos de la naturaleza, incumplimiento de obligaciones por parte de las personas usuarias o cualquier otra circunstancia que pudiera afectar el normal funcionamiento o los bienes del Sistema ECOBICI, así como sus usuarios. De igual modo, debe contemplar los canales adecuados de comunicación con la persona usuaria, la Secretaría y la entrega de reportes que permitan obtener la información con oportunidad.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en su propuesta.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que el protocolo ante hechos de tránsito, accidentes y delitos que haya presentado en su propuesta, estará sujeto a revisión y aprobación de la Secretaría antes de su aplicación. Asimismo, la Secretaría (y/o la autoridad administrativa que esta última designe para tales efectos) y el **Consortio 5M2-BKT** determinarán de común acuerdo el protocolo de actuación y atención de los hechos de tránsito, delitos y accidentes en donde estén involucradas las personas usuarias y los bienes del sistema, con base en la propuesta presentada en su oferta.

El **Consortio 5M2-BKT** registrará todos los eventos en el Sistema de Gestión de Atención a las Personas Usuarías, así como todo el procedimiento del mismo hasta el cierre.

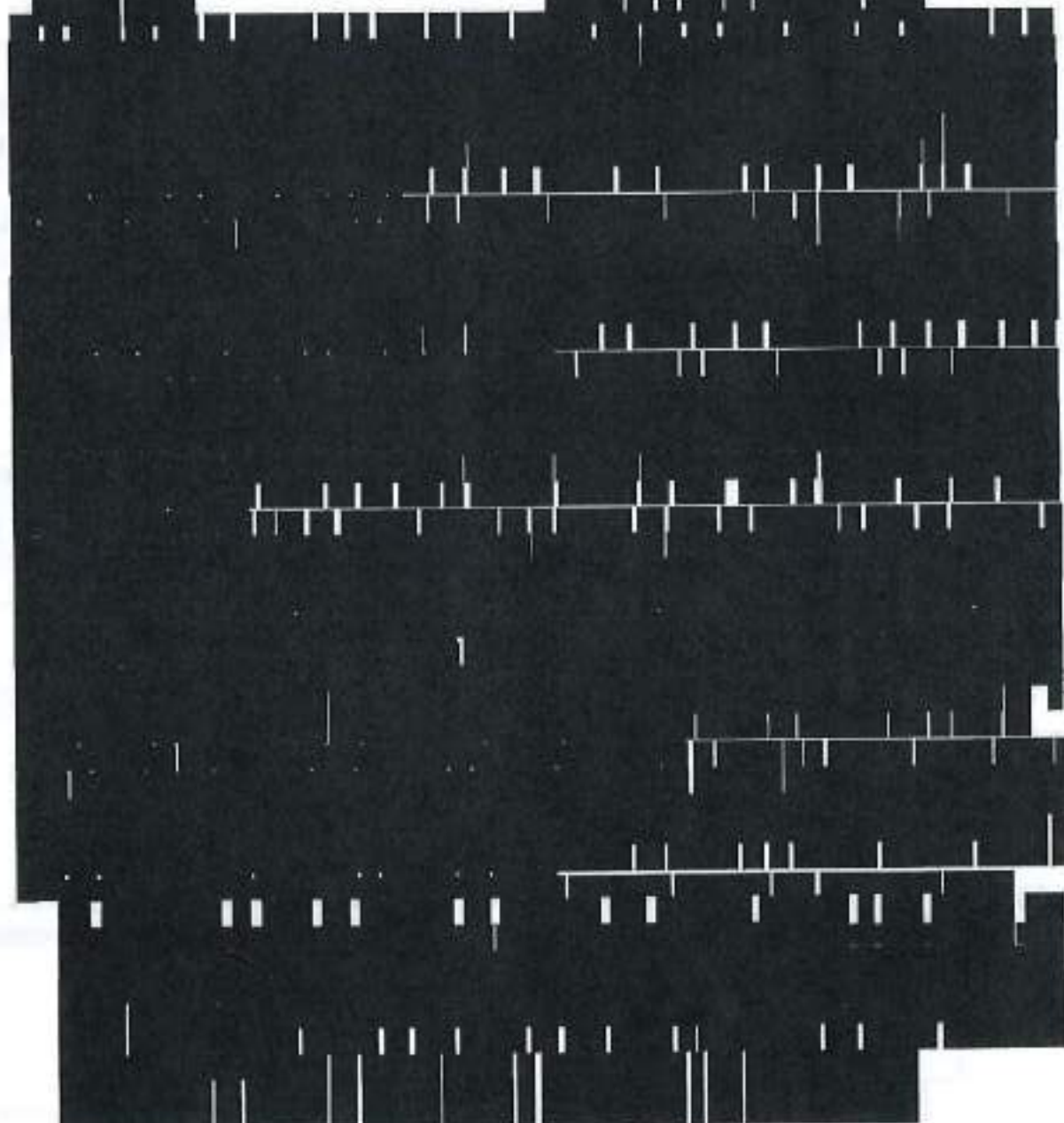
Por lo tanto, el **Consortio 5M2-BKT** presenta una propuesta de protocolo de actuación en el caso de hechos de tránsito, incidentes, accidentes y delitos, el cual deberá incluir todos los pasos de los procedimientos que se detallan a continuación.

1. **Procedimiento de Robo o Extravío de Bicicletas.** En los casos en que una bicicleta del sistema sea reportada como robada y/o extraviada el **Consortio 5M2-BKT** ofrece el siguiente procedimiento,

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO001/CTSMH-EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia masiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROYECTA TÉCNICA y editó la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes enlinkada, relativo a los temas inherentes al "trazado" considerados confidenciales en virtud a la forma en la que opera, así como las características de las bases y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECOCICL de la Ciudad de México - Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones PÚBLICAS - Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna - Rubrica del titular del área que entrega la información - Guillermo Javier Felipe Aulá Rosendo - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable y titular del área de Movilidad

CINCO MODOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Handwritten signature]

3. Procedimiento en caso de Hecho de Tránsito.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

A continuación se expresa de manera gráfica el procedimiento 3.

Mediente expansión versión autorizada del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 1075/SMH/ECT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y en la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativas a los temas inherentes al "seawheel" consideradas confidenciales en relación a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Ciclos, Puntos ECONCI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de versiones Públicas - Asímismo con fundamento en artículo 160, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Publica del titular de área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Avila Rendón. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

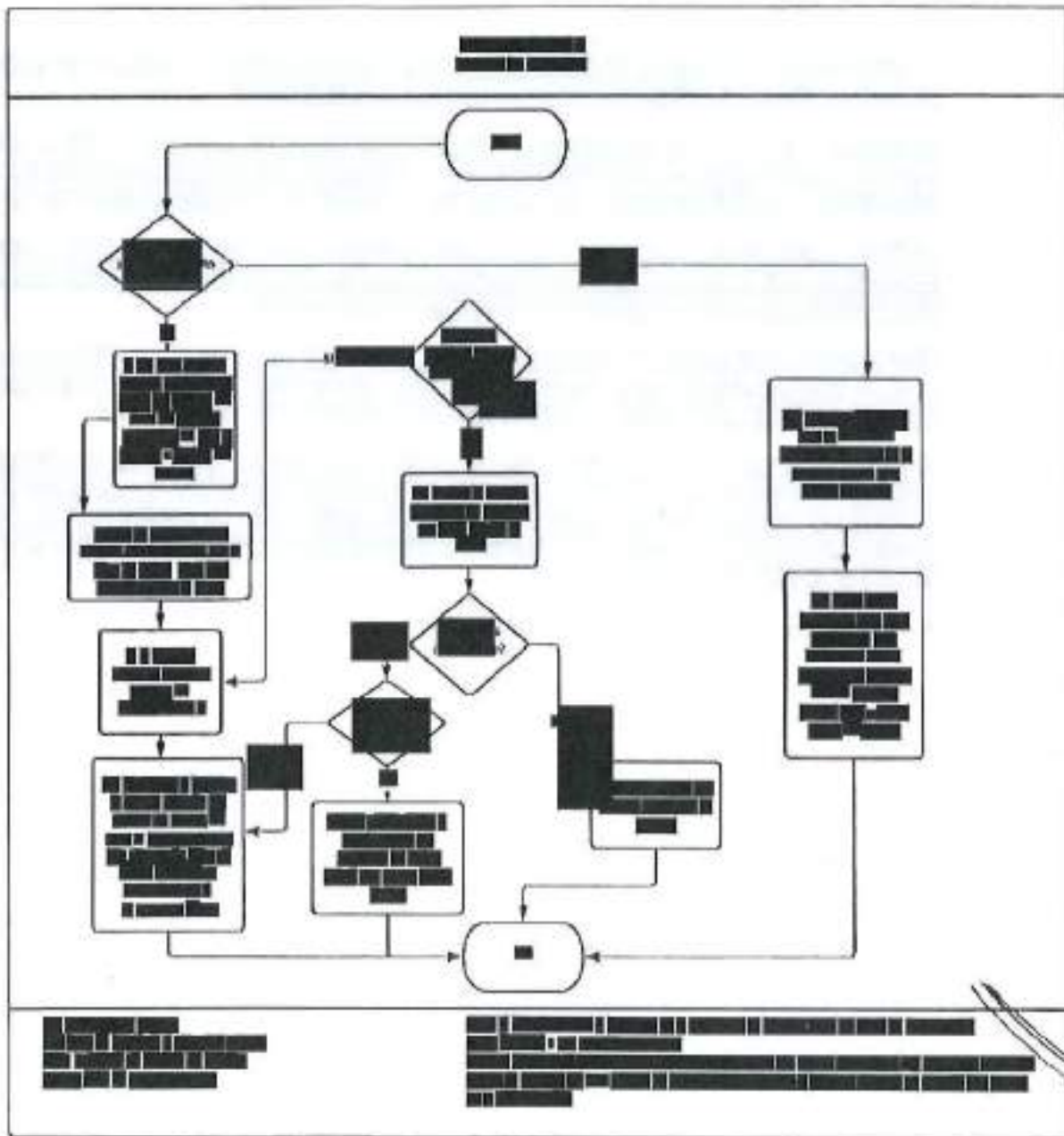


Figura. Procedimiento 3. Hechos en tránsito

4. Procedimiento de la aplicación del seguro.

El Consorcio 5M2-BKT oferta la atención en la aplicación del seguro a personas usuarias y/o terceros que estén involucrados con un bien del Sistema ECOBIC, se lleva a cabo conforme a los siguientes escenarios;

- Hechos de tránsito del cual resultó un lesionado con traslado a hospital.

- Hechos en tránsito que derive en el fallecimiento
- Incidente a una persona usuaria y/o a un tercero
- Accidente de una persona usuaria y/o tercero

El área de atención a personas usuarias recibe una llamada por parte de la persona usuaria o terceros que tengan intervención en alguno de los posibles escenarios en los que aplica una atención a Seguros, para que a su vez el área de atención a personas usuarias se comuniquen con el área de Gestoría.

El área de Gestoría recibe una llamada por parte del área de atención a personas usuarias quien brinda la información de un hecho en tránsito, incidente o accidente donde se involucra una persona usuaria en bicicleta del Sistema ECOBICI y/o un tercero involucrado.

Tabla 2- TABLA DE INFORMACIÓN EN CASO DE HECHO DE TRÁNSITO, INCIDENTE O ACCIDENTE	
TABLA DE INFORMACIÓN EN CASO DE UN HECHO EN TRÁNSITO, INCIDENTE O ACCIDENTE	Tipo de evento.
	Nombre de la persona usuaria (ID de la persona usuaria).
	Teléfono de la persona usuaria.
	No. de Bicicleta
	Contacto / teléfono de emergencia.
	Ubicación de la persona usuaria y lugar de los hechos.
	Hora aproximada en la que ocurrió.
	Si se llama o no al 911 / Quién reporta.
	Detalle de los hechos.

Durante el transcurso de la llamada, el área de atención a personas usuarias consulta el estado de la persona usuaria y/o tercero involucrado (en caso de aplicar), si se requiere atención médica inmediata para alguno de los involucrados, lo invita a llamar a los servicios médicos al 911 o canaliza llamada para solicitarlos.

El Consorcio 5M2-BKT tendrá la obligación de comunicar vía telefónica o informar por correo electrónico a la Secretaría cualquier hecho de tránsito del cual resulte un lesionado con traslado al hospital o hecho de tránsito que derive en el fallecimiento.

Una vez recibida la notificación e información del hecho en tránsito, incidente o accidente, el área de Gestoría acude al lugar de los hechos para verificar las condiciones de la persona usuaria y/o terceros involucrados, así como de la bicicleta del Sistema ECOBICI.

El Gestor asignado se comunica con la aseguradora proporcionando el número de póliza así como la ubicación de los hechos para que acuda un ajustador. El Gestor se dirige con la persona usuaria afectada, para conocer su versión de los hechos y realiza la documentación detallada de los distintos eventos, con sustento fotográfico según el que aplique del evento para poder llevar a cabo el registro en el ERP y a su vez notifica a las áreas involucradas como: Atención a personas usuarias, Logística, Mantenimiento y Gerencia, por medio de chat y/o correo electrónico.

Una vez que el la persona usuaria brinde la versión de los hechos, si requiere atención médica, el ajustador de seguros le brindará un pase médico con el cual podrá acudir a revisión médica, de acuerdo con las coberturas de la póliza de seguros, conforme al Anexo Técnico 2, componentes físicos, 10. "Responsabilidades, seguros y fianzas".

El Gestor realiza bloqueo de la bicicleta en sistema y se solicita la recolección al área de Logística, se notifica a Taller de Mantenimiento a través de chat y/o correo electrónico.

El área de logística recolecta la bicicleta reportada por Gestores y es ingresada al taller de mantenimiento de bicicletas para su revisión y valoración de daños derivados de hechos de tránsito, incidentes y accidentes.

El área de Mantenimiento registra en el ERP el resultado de la valoración de daños.
Al no presentar daños en la revisión y valoración, el área de Mantenimiento valida la salida a calle.

En el caso de presentar daños, se procederá con el mantenimiento respectivo.
El área de atención a personas usuarias detecta a través del ERP si la bicicleta presenta o no daños por parte del área de Mantenimiento. En caso de presentar daños el Asesor de atención a personas usuarias procede a realizar el cobro a la persona usuaria por el monto fijo establecido para cada supuesto establecido en el *Anexo 1 apartado 6.7 "Sistema de tarifas"*, de la presente propuesta.

En los casos de hechos de tránsito, incidentes o accidentes donde se encuentren involucrados los vehículos de logística del Sistema ECOBICI se procederá de acuerdo con las coberturas de la póliza de seguros, conforme al *Anexo 2 apartado, 10. "Responsabilidades, seguros y fianzas"*.

5. Procedimiento en caso de delito.

El Consorcio 5M2-BKT llevará a cabo a través del área Legal, todos los procedimientos pertinentes en los casos de delitos, generados en contra de la integridad de las personas usuarias, operadores de los vehículos de logística del Sistema ECOBICI, así como los daños generados a las bicicletas, cicloestaciones, o cualquier otro bien que integre el Sistema de ECOBICI, entendiendo como delitos todos aquellos aplicables y tipificados en el código penal para el Distrito Federal y los demás códigos o Leyes aplicables así como sus respectivos reglamentos.

Todo el tratamiento de los casos considerados como delitos serán atendidos de acuerdo a lo establecido en el código penal para el Distrito Federal y los demás códigos o Leyes aplicables así como sus respectivos reglamentos.

A continuación se expresa de manera gráfica el procedimiento 4 y 5 respectivamente.



EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

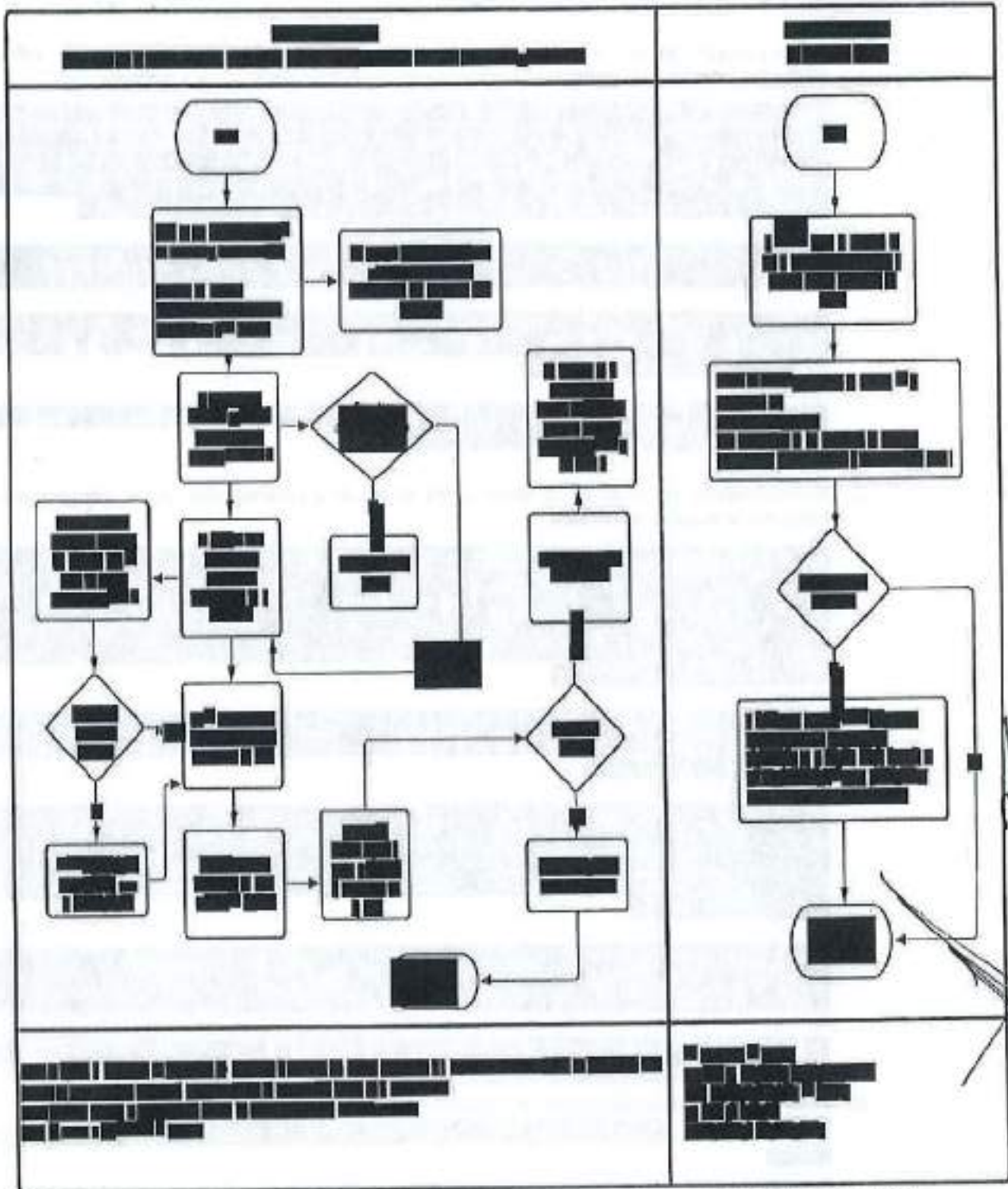


Figura: Procedimiento 4. Atención en la aplicación del seguro en los casos de hechos de tránsito, incidentes y accidentes / Procedimiento 5. En casos de delito.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



6. Procedimiento en el caso de daño a la cicloestación: daños por impactos de vehículos, o cualquier otro tipo de daño.

[REDACTED]

7. Procedimiento en el caso de daño a los elementos perimetrales de la cicloestación como bolardos y señales verticales.

[REDACTED]

8. Procedimiento para liberación de bicicletas del Ministerio Público o Juez Cívico.

[REDACTED]

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



A continuación se expresa de manera gráfica el procedimiento 6, 7 y 8 respectivamente:

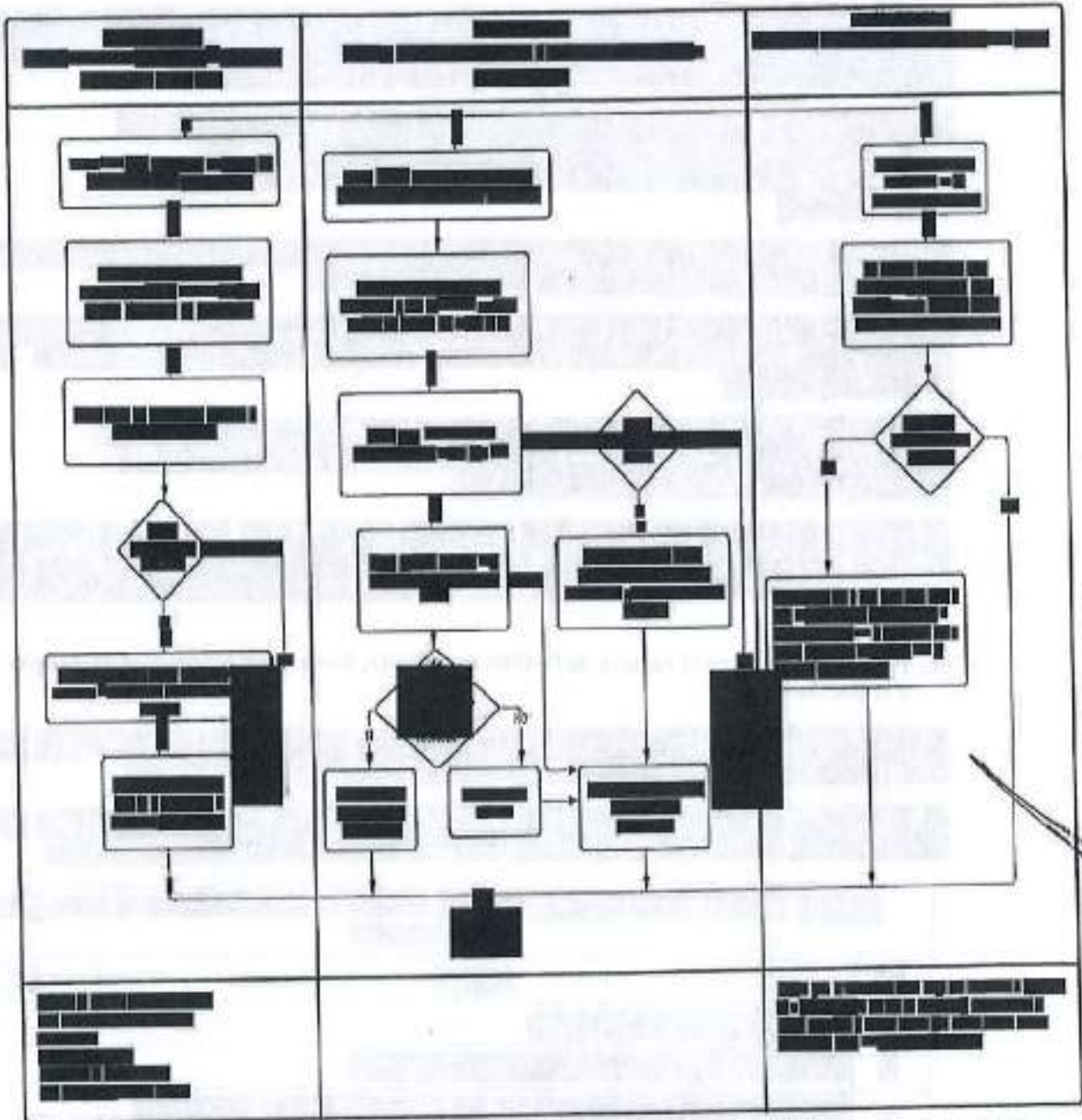


Figura. Procedimiento 6. Daños a cicloestación por impactos de vehículos o cualquier otro tipo de daño/ Procedimiento 7. Daños a los elementos perimetrales de la cicloestación como bolardos y señales verticales/ Procedimiento 8. Liberación de bicicletas del Ministerio Público o Juez Cívico.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante AGUERD001/CTSM/EXT/040/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes citada, relativa a los temas inherentes al "open line" considerado preferencial referente a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y servicios que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECODICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral 1 del artículo Octavo, Capítulos VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 100, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la cualificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Folpe Avila Peón.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



9. Procedimiento de baja y disposición final de bicicletas, otros bienes o desechos generados por el mantenimiento de bicicletas, estaciones o vehículos.

[REDACTED]

10. Procedimiento para el reporte de hechos de tránsito, incidentes, faltas administrativas y delitos a la Secretaría.

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[Handwritten signature]

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

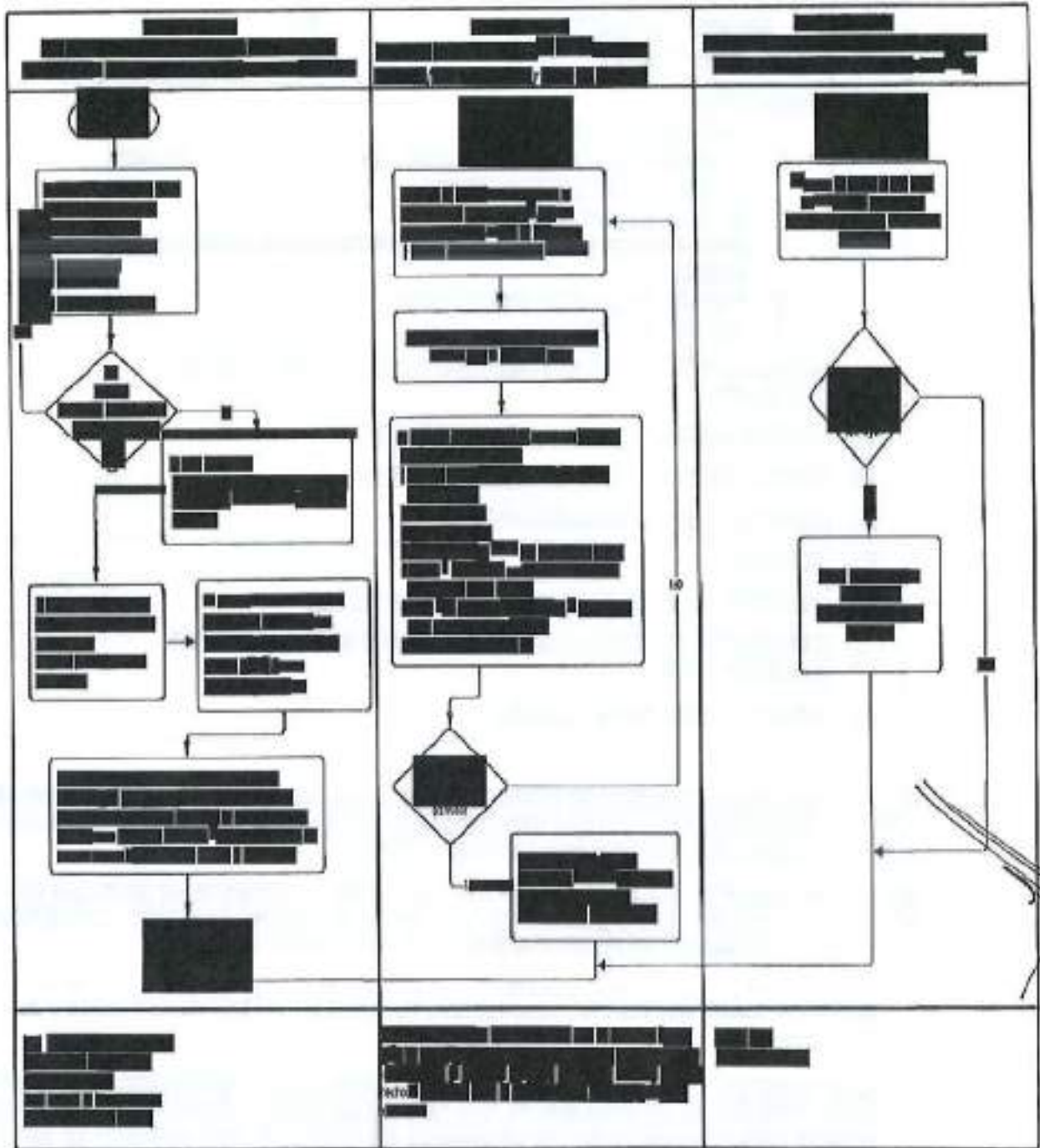


Figura. Procedimiento 9. Baja y disposición final de bicicletas, otros bienes desechos generados por el mantenimiento de bicicletas, estaciones o vehículos / Procedimiento 10. Reporte de los distintos eventos de: hechos de tránsito, incidentes, faltas administrativas y delitos a la Secretaría/ Procedimiento 11. Procedimientos legales del Sistema ECOBICI procedentes ante las Agencias del Ministerio Público y Juez Civil.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



6.9. GESTIÓN CONTABLE DEL SERVICIO

El Consorcio 5M2-BKT llevará a cabo en su totalidad la administración y gestión contable de ECOBICI. A tal efecto, el Consorcio 5M2-BKT proporcionará las aplicaciones informáticas y las herramientas necesarias para poder realizar las funciones relacionadas con la administración contable del servicio.

El sistema suministrado por el Consorcio 5M2-BKT dispondrá de una gestión de permisos para cada función económico-administrativa del programa con el fin de tener diferentes perfiles de usuarios para diversas funciones que deberán realizar de acuerdo a las necesidades del servicio.

El Consorcio 5M2-BKT determinará el número de usuarios del sistema de Gestión Contable de acuerdo a las necesidades y dimensión del sistema ECOBICI. Asimismo, considerará un sistema de resolución de fallas para el sistema de gestión contable disponible en el mismo horario laboral.

Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del esquema de la gestión contable que dispondrá para el sistema, con todos los componentes necesarios para realizarlo: recursos materiales, recursos humanos, estructura del mismo y actividades, equipo, software y soporte informático necesarios a usar y la metodología para realizar el seguimiento de las operaciones en cuanto a facturación y cobros del servicio.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en su propuesta.

El Consorcio 5M2-BKT detalla a continuación los elementos que conforman la gestión contable y muestra de manera gráfica los procesos y procedimientos para llevar a cabo la gestión integral de la facturación, cobros, el seguimiento y el control de las operaciones contables:

- **Recursos materiales:** [REDACTED]
- **Recursos humanos:** [REDACTED]
- **Estructura y actividades:** [REDACTED]

Mediante segunda sesión noticiosa del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CONTSAM EX/2022/02, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia propositiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VISIBILIDAD PÚBLICA de la documentación referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relevantes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Sevió de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicletas Públicas (COORBI) de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Tercerísimo Orden, Capítulo VII y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Verbetes Públicos.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial se está sujeta a temporalidad expresa.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO SCTSMH EKTW40732, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto, publicó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados condiciones referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública PICOPI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 196, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Pérez Ariza Rodríguez, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS



EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

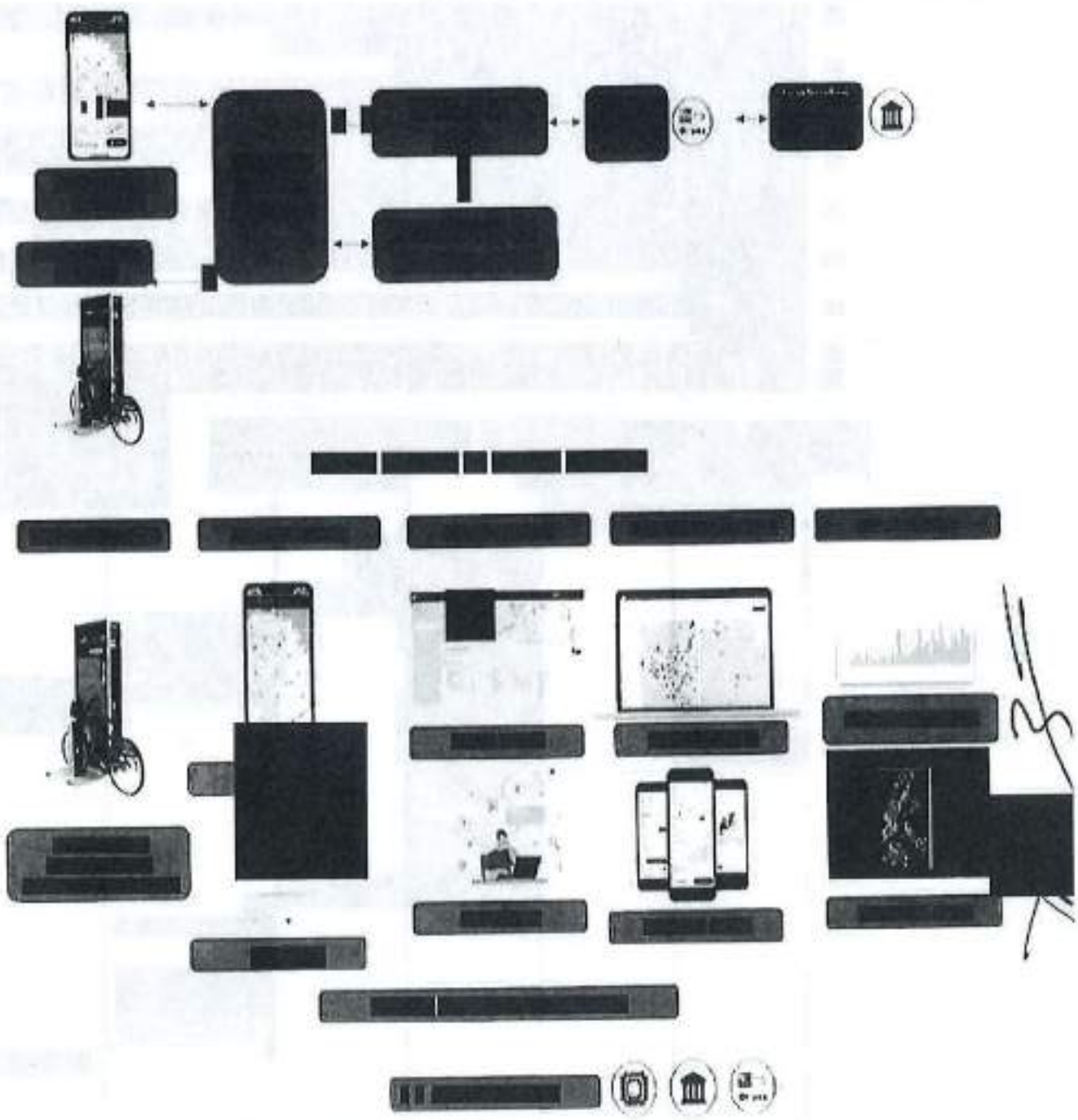


Figura. Componentes del sistema

A continuación se describe el flujo del proceso para un usuario que viaja y recibe la factura:

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CONECTIVO INE/ECT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y así como la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relacionados a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Reservación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 300 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Tercésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Folpe Añu Rosón Jr. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

BKT

EXPAN

[Redacted text block]

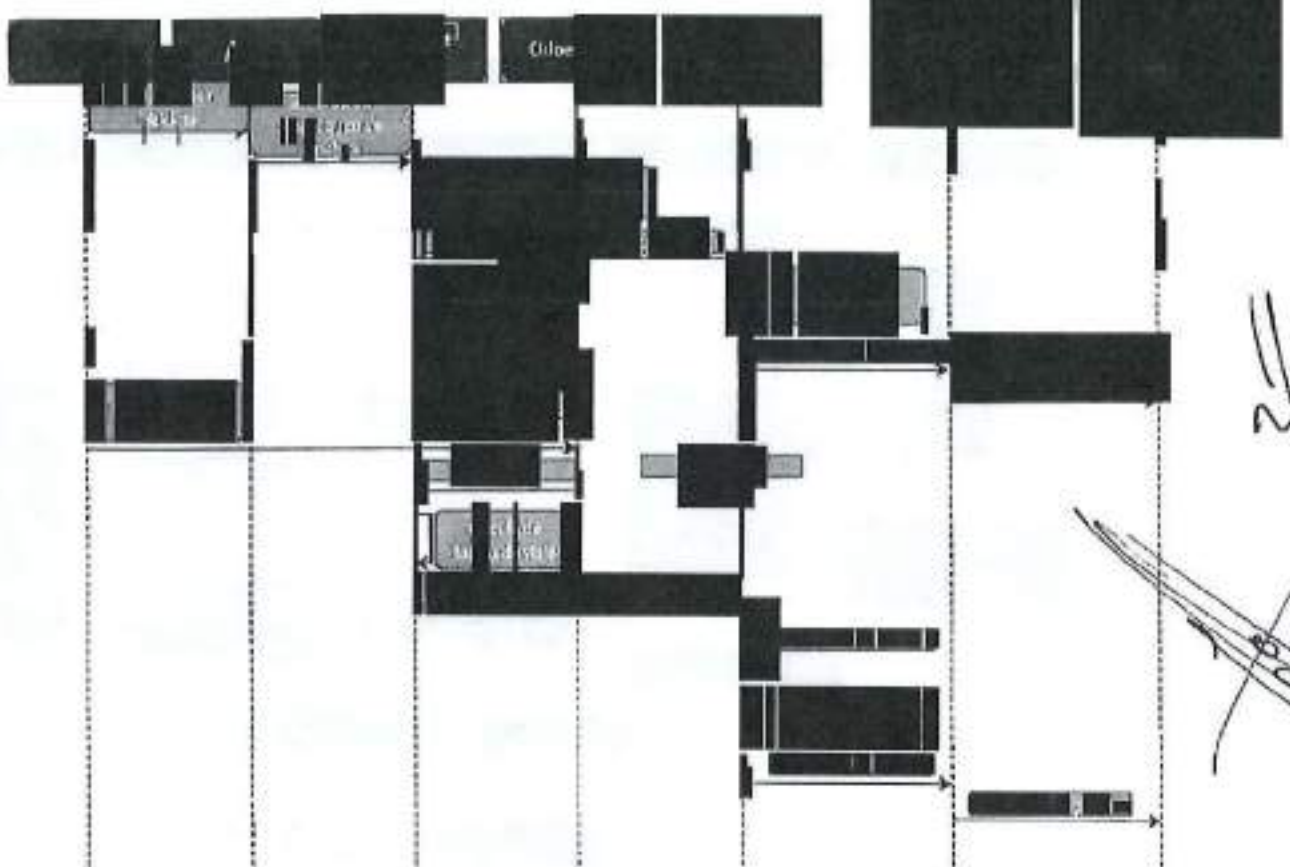


Figura. Gráfico del proceso de cobro

El Sistema contable de ECOBICI se desglosa en dos conceptos:

1. Facturación de los servicios vendidos a las personas usuarias.
2. Cobros de dicha facturación.

El sistema de gestión incluye el control del conjunto de inscritos y diferencia entre inscritos desde el punto de vista de operaciones y desde el punto de vista financiero.

De igual forma, el **Consortio 5M2-BKT** oferta una plataforma de soporte de la gestión contable del servicio disponible en horario laboral, integrada como módulo al Sistema de Gestión y Administración del Sistema ECOBICI, la cual estará diseñada en función del tipo y cantidad de operaciones que se realizarán y su relación con las tarifas y cobros, de acuerdo a los siguientes elementos que se especifican a continuación:

A. Tipo de Operación

Se diferenciarán y distinguirán todas las operaciones contables de acuerdo a los siguientes tipos de operación para la prestación del servicio, por ejemplo:

- a. Inscripciones nuevas
 - i. Anuales
 - ii. Temporales
- b. Renovación de inscripciones
- c. Reactivaciones de personas usuarias
- d. Cobros por tiempo de uso
- e. Cobros de penalizaciones
- f. Reposición de tarjeta
- g. Devoluciones por tipo de operación
- h. Otros

B. Categoría de tarifas

Cada operación estará relacionada con un tipo de tarifa. Dicha tarifa contemplará la descripción correspondiente y deberá estar codificada con el periodo que entró en vigor, por ejemplo: (dd/ mm/ aaaa).

C. Cantidad de operaciones efectuadas (servicios vendidos)

Este apartado se refiere al número de inscripciones y/o tarjetas adquiridas por las personas usuarias, o bien, la compra de usos del Sistema ECOBICI.

El sistema de gestión contable ofertado tendrá la capacidad de emitir con periodicidad límite por fecha y hora (desde-hasta) la información por tipo de operación (servicios vendidos), tarifa (precio unitario) e importe total de la operación.

6.9.1. Facturación de servicios vendidos (comprobantes de pago/ recibos)

El **Consortio 5M2-BKT** será el titular y responsable en su totalidad de emitir los comprobantes de pago (recibos) por uso del Sistema ECOBICI a las personas usuarias.

El sistema de gestión el **Consortio 5M2-BKT** generará comprobantes de manera automática (recibos) para cada operación realizada. Estos recibos incluirán como mínimo los siguientes datos:

1. Clave del Registro Federal de Contribuyentes del Consortio 5M2-BKT (RFC).
2. Número de comprobante que deberá ser progresivo.
3. Lugar y fecha de expedición.
4. Domicilio del local o establecimiento en el que se expide.
5. El código de barras proporcionado por el Sistema de Administración Tributaria (SAT), en un tamaño de 2.75 cm por 2.75 cm, y con resolución mínima de 200/200 dpi.
6. Número de aprobación y número de folios asignados.

Mediante segunda sesión ordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatros de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CON FORTALECIMIENTO 43722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en su ejercicio de transparencia proactiva y pública al tanto de su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECTOR INDUSTRIAL, la información contenida en la CAPPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "crowd fare" considerado confidencial referentes a la tema en la que opera, así como las características de los bienes y tecnología que ellos poseen, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Reservados y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo sexto de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Descalificación de la Información, así como la elaboración de Servicios Públicos. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad. Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Avila Rosalinde - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



7. Cantidad de operaciones, unidad de medida y clase de los bienes o mercancías, o descripción del servicio o del uso o goce que amparen (identificación del tipo de operación "tipo de membresía y número de operaciones realizadas "cantidad de membresías").
8. Valor unitario en número (tarifa)
9. Impuesto del Valor Agregado (IVA).
10. Importe total en número o letra.
11. De ser el caso, se señalará si se paga en una sola exhibición.

Además, el sistema de gestión permitirá al Consorcio 5M2-BKT conservar y custodiar todos los comprobantes (recibos) simplificados, por medios electrónicos, por lo menos, durante los plazos de conservación necesarios para atender el cumplimiento de los aspectos administrativos, contables, fiscales, jurídicos e históricos de las facturas de acuerdo a las disposiciones aplicables, en la materia de que se trate.

El Consorcio 5M2-BKT contará una relación ordenada de los recibos (comprobante simplificado) según el número y la serie de las mismas, en la cual se recojan todos los datos mencionados anteriormente. Toda esta información se podrá poner a disposición de la Secretaría cuando ésta lo solicite.

Todas las personas usuarias tendrán acceso a los comprobantes simplificados de sus pagos a través de la página de Internet y la aplicación móvil del Sistema ECOBICI.

El sistema ofertado es compatible con la versión 4.0 de facturación electrónica requerida por la autoridad correspondiente y que el mismo se actualizará con los cambios solicitados por la autoridad en los años subsecuentes.

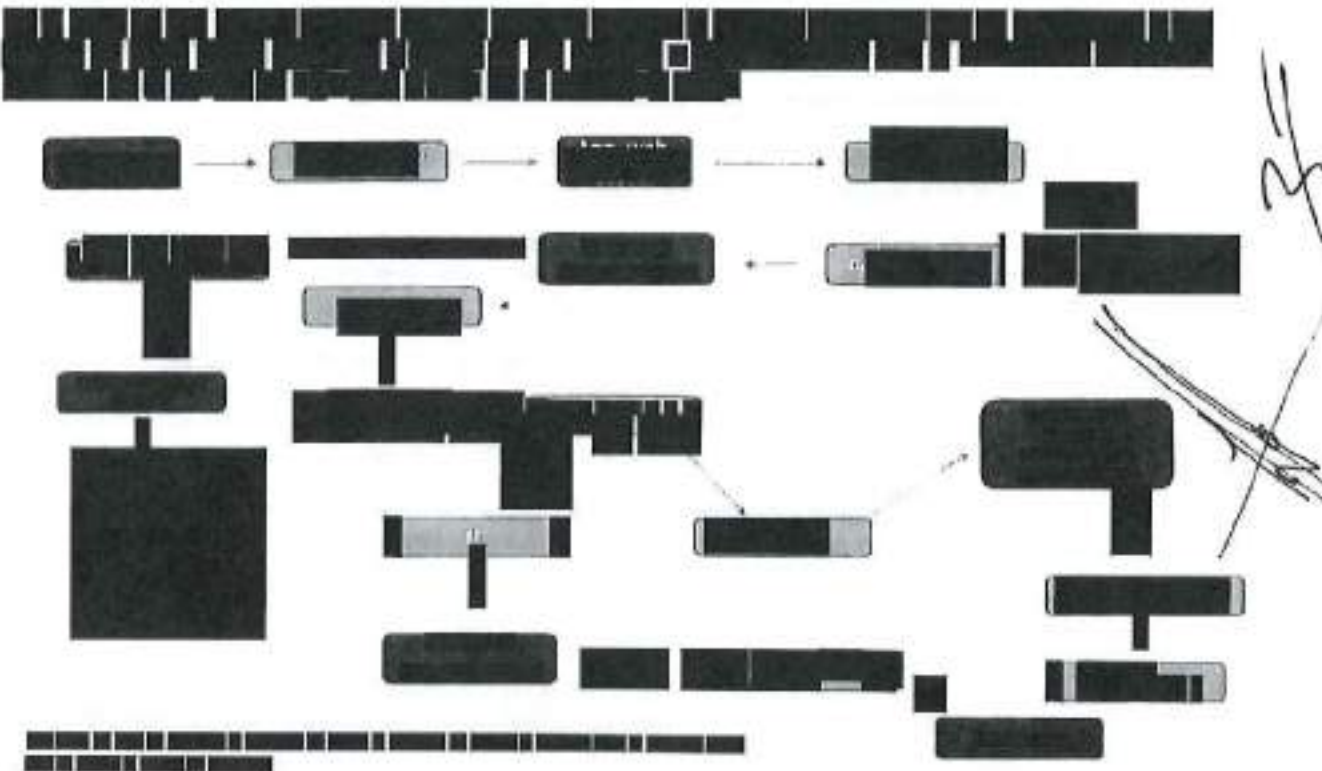


Figura. Proceso de facturación y cobra en sistema ECOBICI

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



6.9.2. Cobros de la facturación

El Consorcio 5M2-BKT realizará todos los cobros de las operaciones a través de una tarjeta bancaria y bajo el método que propuso anteriormente para la población no bancarizada. Dichos cobros se harán efectivos mediante la plataforma de pago del Consorcio 5M2-BKT que deberá estar integrada al sistema contable, ya sea de manera automática por tarjeta bancaria o manual, si es abono de usuario no bancarizado.

El Consorcio 5M2-BKT cumplirá con el estándar de seguridad de datos para la industria de Tarjeta de Pago (PCI DSS), de manera que la realización de los pagos recurrentes se lleve a cabo a través de estos, así como la transacción bancaria (envío del cobro). Asimismo, el Consorcio 5M2-BKT será el responsable del almacenamiento seguro y permanente de los datos bancarios, para lo cual deberá tener las autorizaciones legales que correspondan en cada momento y del almacenamiento de la base de datos en su totalidad.

El sistema de gestión permitirá diferentes operaciones, las cuales se mencionan como mínimo de manera enunciativa más no limitativa:

1. Cobro en línea desde la página de internet y a través de la aplicación móvil para las operaciones de inscripciones nuevas u otras operaciones.

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text]

[Redacted text] en una no web

2. Las operaciones de renovación de personas usuarias.

[Redacted text]

[Redacted text]

3. Cobro por tiempo de uso.

[Redacted text]

4. Cobro de penalizaciones.

Handwritten mark resembling the number '3'.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

5. Cobro de reposición de tarjeta.

[REDACTED]

6. Devoluciones.

[REDACTED]

[REDACTED]

El [REDACTED]

6.10. SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Para fines del presente, se define como sistemas de información el conjunto dispositivos hardware y componentes software que permiten operar y gestionar el servicio, tal y como se especifica en el Anexo Técnico de la convocatoria.

Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta de los sistemas de información que dispondrá para llevar a cabo la gestión y administración integral del servicio ECOBICI de acuerdo a las características que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran; características y técnicas del sistema de información, módulos del sistema de gestión, arquitectura de los dispositivos de hardware y software que permitirán operar y gestionar el servicio de bicicletas de manera eficiente.

A continuación, el Consorcio 5M2-BKT explica el funcionamiento de los elementos que conforman los Sistemas de Información y detalla de manera gráfica los procesos de comunicación de datos de los distintos módulos y sistemas, la integralidad de estos, la funcionalidad, la interoperabilidad del sistema de gestión con el resto de componentes de hardware y software que lo conforman, así como el alojamiento de toda la información generada por la prestación del servicio.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en su propuesta.

[REDACTED]

[REDACTED]

Mediante acuerdo sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ADJUDICACIÓN ISMM-EXT/046722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia propositiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relacionados a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México - La anterior conforme al dispuesto por el artículo 196, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo K de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como a elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica de titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Domínguez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



conectividad por parte de las cicloestaciones de manera automática se mostrará un indicador de que la cicloestación se encuentra sin comunicación.

El sistema utiliza una pasarela de pago para procesar los pagos de los pasajeros. El flujo del proceso para un pasajero que viaja y recibe la factura se describe a continuación:

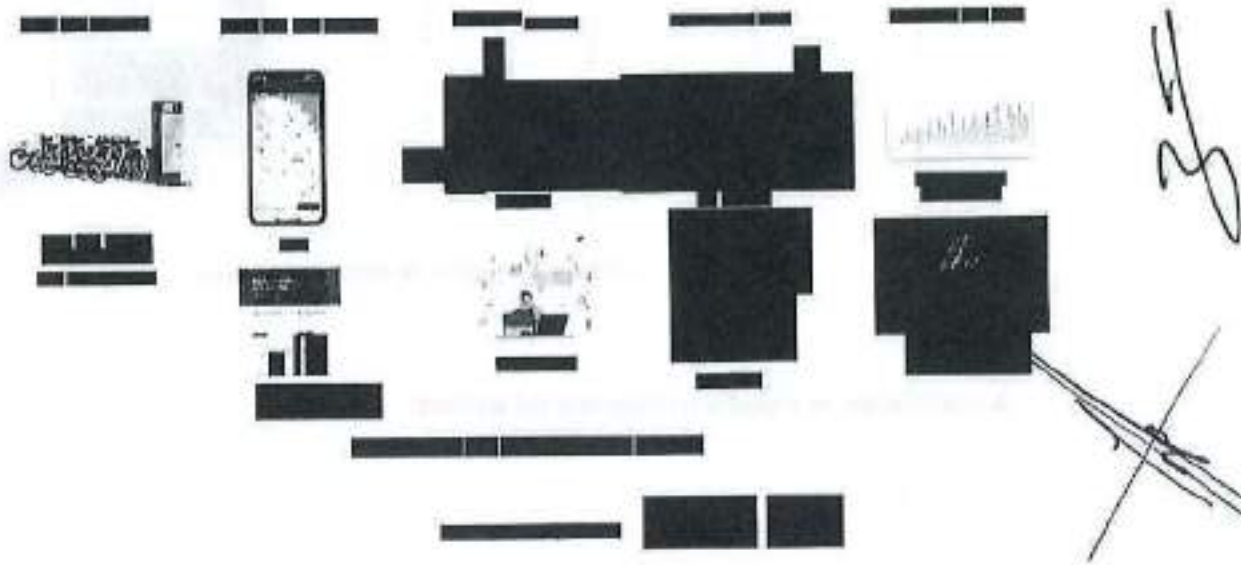
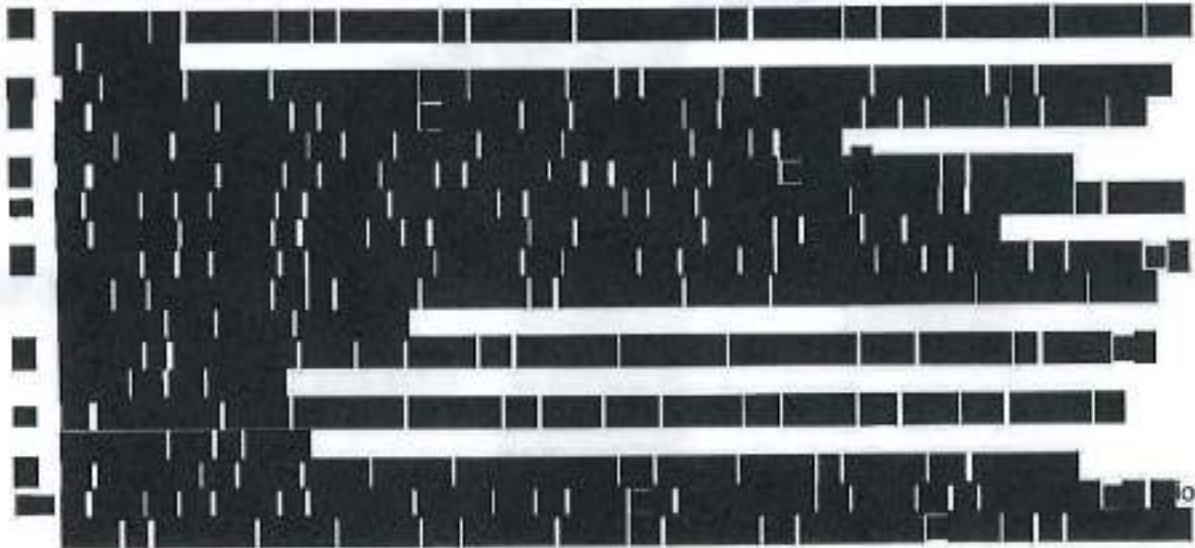


Figura. Interfaces de software

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO C/CTSM/EXT/040222, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER DE CARÁCTER INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROXIMACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, motivo a los términos inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Reservación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública ECCBICI de la Ciudad de México - Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 183, párrafo tercer de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información - Guillermo Javier Felipe Peña Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME

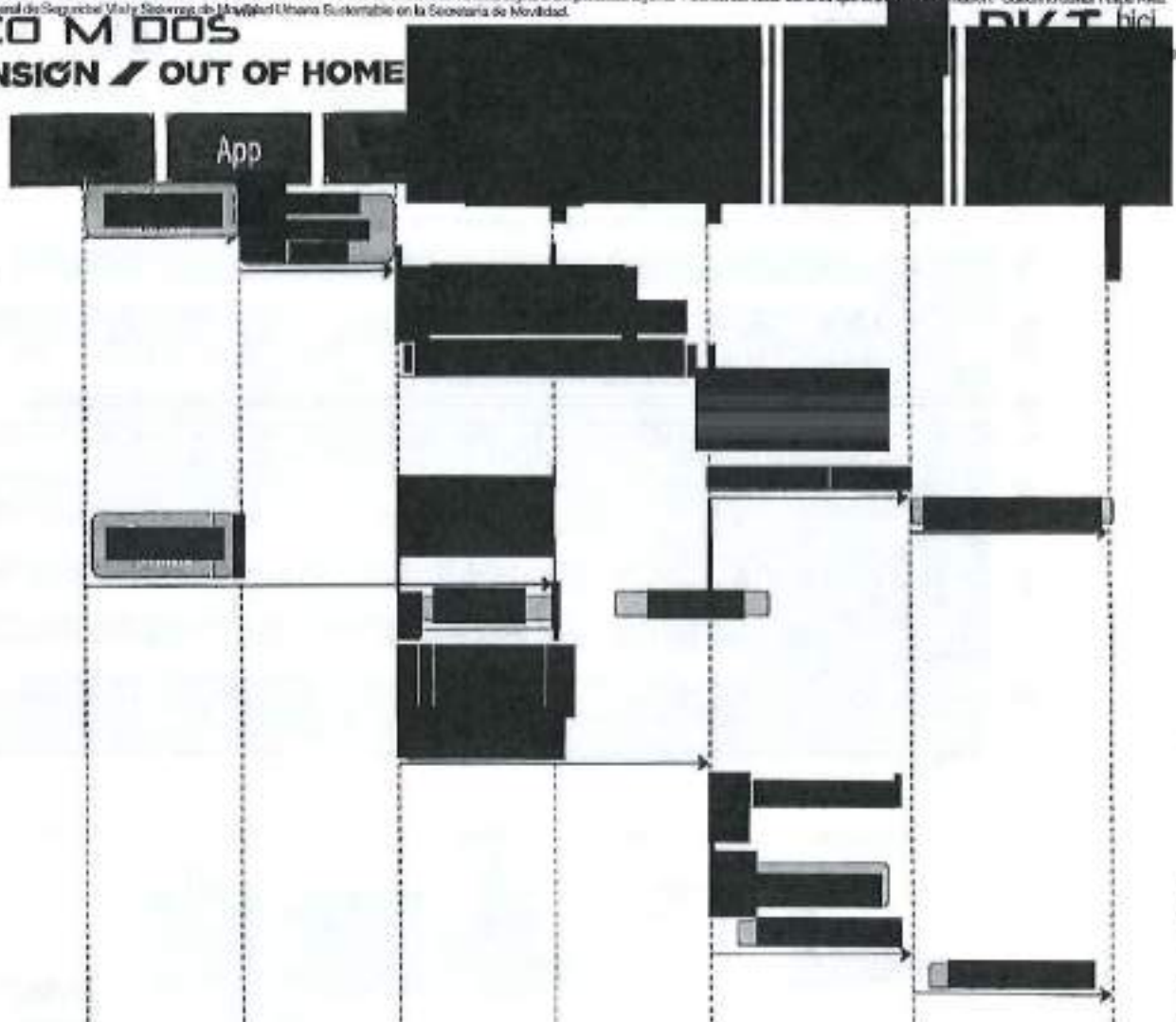


Figura. Esquema de procesos de pago

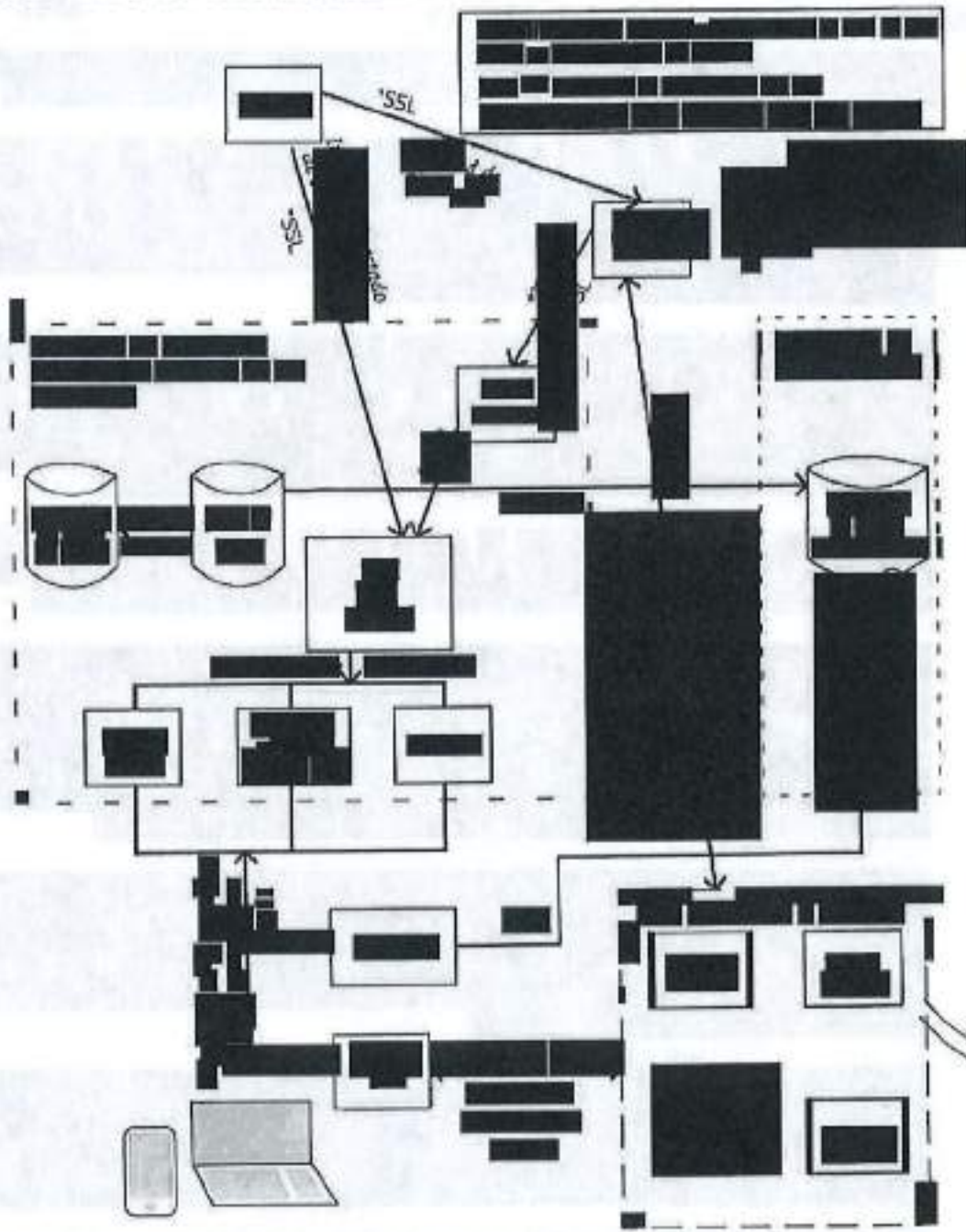
A continuación se muestra un diagrama del sistema:

[Handwritten signature and scribbles]

CINCO M DOS



EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INTERNO EX70640722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concierne al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Biciética Pública ECOBICI de la Ciudad de México. La anterior confiere a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Protección al Consumidor y el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a temporalidad alguna. Rubén del Blar del Áreo que entrego la información. Guillermo Javier Felipe Avila Prádanos - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Handwritten signature or initials.

Los sistemas de información incluyen los softwares enlistados en el 6.6 del presente anexo.

El Consorcio 5M2-BKT proporcionará una versión de muestra (demo) del sistema de gestión que utilizará para gestionar el servicio de ECOBICI, donde explique las características del mismo, los módulos que lo conforman y su interacción, funcionalidades, componentes, la manera en que interactúan con los periféricos, con los otros programas, el monitoreo de los vínculos que usará para administrar el sistema, así como el monitoreo de otro hardware, software, dispositivo o metodología propuesta. El demo hará énfasis en las funcionalidades descritas en los subpartados 6.10.3 y 6.10.3.1 del Anexo Técnico.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en su propuesta.

6.10.1. Características técnicas

El Consorcio 5M2-BKT garantizará los niveles de calidad requeridos para el sistema de información del sistema ECOBICI y tener una capacidad mínima de gestión de acuerdo a los siguientes elementos:

1. [Redacted] altas, [Redacted] bicicletas
 2. [Redacted] generada por las [Redacted] de uso y destino, La [Redacted]
 3. [Redacted] por todos clonados. [Redacted] tujedas el [Redacted]
 4. [Redacted] al [Redacted] ores de la [Redacted] logística, [Redacted] o externo [Redacted]
- Es [Redacted] cubrir los [Redacted] analizada [Redacted] ase en la [Redacted] y por [Redacted] nuevas [Redacted] ejemplos [Redacted]
- desc[Redacted] los [Redacted] as ad[Redacted] an [Redacted]

6.10.1.1. Atributos

Atributos del sistema en ejecución

El Consorcio 5M2-BKT garantizará que el sistema de información cuente con los siguientes atributos en modo de ejecución, los cuales se especifican de manera enunciativa más no limitativa:

1. **Disponibilidad:** el sistema estará disponible para que los usuarios puedan usarlo correctamente, para esto se instalará en servidores que siguen las directrices Tier III+, con un centro de datos que tiene sistemas con secuencias de operaciones tolerantes a fallas. Nuestra experiencia en operación con estos servidores nos permite cumplir con los niveles de disponibilidad requeridos ya que brinda alta disponibilidad de servicio, por lo que se cumplirá la expectativa del 99,90% en sus servicios.

2. **Confidencialidad:** el sistema cuenta con la capacidad de acceder a la información de acuerdo al perfil definido, así el personal que no tenga la necesidad de ver, conocer o consultar esta información específica, no tendrá acceso, todos los perfiles de acceso al sistema son personalizados, monitoreados y actualizados de manera constante, estos accesos cuentan además con restricciones de horario y ubicación

La información considerada sensible, como las contraseñas, está protegida, los datos de la tarjeta de crédito o débito se almacenan y cifran según los estándares PCI, la información como el número de la tarjeta no se puede volver a ver (excepto los últimos 4 dígitos, para verificar las transacciones realizadas), estos datos no pueden ser extraídos por el personal ni por ninguna otra persona externa. En caso de ser necesario, se implementará un sistema el cual pedirá a los operadores cierta información, (como el número telefónico) de la persona usuaria para poder acceder a la información de su cuenta, de otra forma esta no podrá ser consultada.

3. **Funcionalidad:** con base en la tecnología ofertada, ofrecemos un sistema específico para la operación del Sistema ECOBICI basado principalmente en la logística, el mantenimiento, y la atención a personas usuarias así como también una serie de sistemas complementarios para la administración y seguimiento de otros aspectos relacionados con el sistema y que no son parte del software de operación, lo anterior permite brindar una administración integral de todos los temas a través de varios sistemas interrelacionados tomando en cuenta también las necesidades de información solicitadas por la Secretaría. Cada componente de los sistemas está diseñado y orientado a garantizar su funcionalidad, de esta manera los sistemas permiten gestionar el servicio ECOBICI de manera integral.
4. **Cumplimiento:** el sistema cumplirá con todas las funcionalidades solicitadas, es importante señalar que con base en nuestra experiencia en operación, sabemos que la transferencia de información a través de Internet será mínima y responderá de manera efectiva a las conexiones de Internet, como se mencionó contaremos con un sistema que nos permitirá cambiar de procesador y memoria RAM de una forma ágil y escalar de forma dinámica cuando sea necesario.
5. **Seguridad externa:** los servidores cuentan con medidas preventivas, las cuales aseguran la ausencia de errores o consecuencias que son causadas por incidencias externas al sistema, ya que poseen seguridad a nivel perimetral, de infraestructura, datos y ambientales, contemplando la ubicación en los lugares con pocos riesgos.
6. **Seguridad interna:** Se dispondrá de un sistema basado en perfiles de usuarios, que pueden tener diferentes responsabilidades y así evitar el acceso no deseado o no autorizados, al tiempo que se contará con sistemas de seguridad para evitar acceso de terceros al servidor; garantizando un buen servicio a las personas usuarias inscritas.

Atributos de calidad del sistema

1. **Configuración:** el sistema ofertado es altamente configurable lo cual le permite satisfacer y adaptarse a las necesidades de evolución del servicio.
2. **Integridad:** Se contará con una base de datos con respaldos diarios automáticos, además, se instalarán sistemas de antivirus y se realizarán revisiones de seguridad para verificar la integridad del sistema.
3. **Interoperabilidad:** El sistema cuenta con una serie de servicios web, los cuales permitirán que se conecten con otros servicios, de esta manera el sistema puede trabajar con otras plataformas, por ejemplo los sistemas de pagos de Stripe.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



4. Modificable: Se cuenta con el equipo, soporte y componentes necesarios para adoptar y complementar las herramientas del software para la gestión y operación del sistema de acuerdo a las necesidades actuales y futuras del sistema de ECOBICI.

5. Mantenimiento: Se cuenta con un sistema que se va a monitorear de manera constante el óptimo funcionamiento, también se generarán respaldos y se realizarán actualizaciones del software de manera constante, garantizando así el constante funcionamiento.

6. Crecimiento: Tendremos la posibilidad de ampliación a nivel arquitectónico en nuestros servidores, además, a través de nuestro proveedor tecnológico se cuenta con las herramientas necesarias para realizar un crecimiento a nivel de datos y procedimental.

6.10.2. Requerimientos para los sistemas de información

El Consorcio 5M2-BKT considera en su propuesta que los sistemas de información cuentan con los requerimientos que se describen a continuación, como mínimo, además de las especificaciones del sistema de almacenamiento de información y los dispositivos que se detallan en el apartado 5.6 y los subapartados que lo integran dentro del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

Para poder cumplir con los requerimientos solicitados, particularmente técnicos y de seguridad, los sistemas de información ofertados se instalarán en servidores que cumplen con los requerimientos de servicios solicitados.

Una vez adjudicado el contrato, se ubicarán los sistemas de información de ECOBICI en el sistema, mismo que cuenta con más del 99.50% de disponibilidad requerido, y permitirá planificar actividades de mantenimiento sin que afecte la comunidad de servicio de los servidores, para esto se contará con un servidor de producción y con un servidor que actualice cualquier detalle que pudiera surgir, de esta manera el centro de procesamiento de datos dispondrá de la capacidad de distribución suficiente para poder llevar a cabo tareas de mantenimiento en una línea mientras se presta servicio por las otras.

6.10.2.1. Tecnologías, equipos y redes

El Consorcio 5M2-BKT considera que los sistemas de información cuentan con las siguientes características:

[REDACTED]

CINCO M DOS



EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

- 4. [Redacted]
- 5. [Redacted]
- 6. [Redacted]
- 7. [Redacted]
- 8. [Redacted]
- 9. [Redacted]
- 10. [Redacted]

6.10.3. Sistema de Gestión y Administración

El Consorcio 5M2-BKT oferta un sistema de tecnología especializada para sistemas de bicicletas compartidas, que se complementa con herramientas especializadas para la operación y de desarrollo exclusivo, estas características garantizan que el sistema cuente con todas las funcionalidades necesarias para la administración, monitoreo y gestión de actividades, a fin de realizar y garantizar un mejor servicio.

Con el fin de que el servicio ECOBICI cuente con un buen sistema de gestión y administración ofertamos 3 principales plataformas de gestión:

- 1. Un software de gestión y administración, mismo que permite establecer una comunicación en tiempo real entre las cicloestaciones y las bases de datos propias del sistema para así garantizar la funcionalidad y el monitoreo oportuno del mismo a través de sus componentes.
- 2. Un conjunto de herramienta para la gestión de las actividades operativas y el monitoreo de las mismas y;
- 3. Un conjunto de herramientas de software que permite la generación de informes y la satisfacción de los requerimientos particulares expuestos en las bases, así como de aquellos que pudiesen llegar a surgir a lo largo del periodo de operación del sistema, entre estos requerimientos se considera ya la posibilidad de integrar otras plataformas según sea necesario.

6.10.3.1. Características del Sistema de Gestión y Administración

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CI/ACTS/AMB-EXT/2022/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relacionados a la toma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicietas Públicas ECCEBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Hacienda de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, y la Ley de Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, en este asunto, no tiene carácter alguno. Publica del titular del área que entrega la información. Guillermo Javier Felipe Azaola Rodríguez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Handwritten signature]

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

6.10.3.2. Módulos y funcionalidades del Sistema de Gestión y Administración

La gestión interna del sistema de Gestión y Administración ofertada cuenta con distintas herramientas operativas que garantizan y hacen más eficiente el servicio, con estas herramientas se contará con las siguiente funcionalidades:

1. Gestión de la operación logística: el sistema permitirá el seguimiento de las operaciones en sus diferentes áreas, permitiendo la trazabilidad de las bicicletas por medio de módulos de seguimiento en tiempo real e informes de estatus, considerando que puede estar en uso (tránsito), ancladas, en el almacén o en balanceo (vehículo logístico). De la misma forma se podrá visualizar en tiempo real las condiciones de la operación (estatus de la cicloestación y estatus de las bicicletas), estimar la demanda y gestionar la distribución de las bicicletas. Se contará con las siguientes funciones:

- Funcionalidad de sistemas predictivos de la demanda corriente y potencial del nivel de bicicletas en cicloestaciones, mediante la ejecución de cálculos de balanceo por medio de algoritmos dinámicos que identifica patrones y predicciones, y así, genera de forma automática instrucciones operativas en tiempo real. Asimismo, el sistema podrá permitir incorporar variables adicionales tales como el tránsito de la ciudad, eventos atípicos (ej. conciertos masivos) o bloqueos, cumpliendo con los niveles de servicio de logística requeridos en el presente Anexo Técnico.
- Funcionalidad de gestión dinámica de rutas operativas de balanceo.
- Almacenar de forma estructurada la información relativa a las diferentes variables de la estrategia logística. La base de datos completa deberá ser descargable en formato .csv y .xlsx.
- Alimentar y registrar todo lo ocurrido en la logística de operación de manera automática, visualizar en tiempo real las condiciones de operación y con base en ello estimar la demanda corriente y potencial, y gestionar la distribución de las bicicletas en el sistema ECOBICI diariamente.
- Realizar cualquier tipo de consulta, informe, análisis de todo lo transcurrido en el proceso de logística.
- El sistema podrá modelar simulaciones de escenarios hipotéticos de operación, con base en distintas variables como el aumento o disminución en el número de bicicletas y cicloestaciones.
- El sistema podrá modelar simulaciones de escenarios hipotéticos de operación, con base en distintas variables como el aumento o disminución en el número de bicicletas y cicloestaciones.

El Consorcio 5M2-BKT garantizará y facilitará el acceso a la Secretaría a esta información de acuerdo a las características que se encuentran estipuladas en la Herramienta de Panel de Control dentro del presente subapartado.

2. Gestión del mantenimiento y limpieza: el sistema permitirá el seguimiento de las operaciones y el reporte de las acciones del mantenimiento tanto preventivo como correctivo de las bicicletas, cicloestaciones y de los sistemas de información, con la posibilidad de realizar diversos informes como uso del sistema, mantenimiento, atención a clientes y otros detallados en la sección Sistema de Información y Reportes del sistema (herramienta de reporte). El sistema llevará un registro y control del mantenimiento realizado a: bicicletas, cicloestaciones, sistemas de información, limpieza de las cicloestaciones y mantenimiento de los vehículos de logística.

3. Gestión de personas usuarias: El sistema controlará y gestionará el registro de personas usuarias por los diferentes medios como la página de internet, centros de atención y aplicación móvil; datos del perfil, acceso al servicio, bajas del servicio, renovaciones, reposiciones y el historial de viajes (usos). Tendrá la

capacidad de gestionar y realizar el seguimiento de procesos de bloqueo del servicio o sanción a las personas usuarias.

4. Sistema de gestión de atención a las personas usuarias: El sistema permitirá la gestión integral de un usuario, desde su registro, solicitudes de información, incidencias, reclamaciones, seguimiento, tratamiento y trazabilidad; permitiendo un fácil contacto con ellas, gestionará las solicitudes de información, y permitirá su registro. El acceso a esta información estará controlado por perfiles y controles de seguridad como la corroboración de datos personales que eviten que el personal tenga acceso libre a ella. Sus características y herramientas son:

- I. Registrará sin excepción (consultas, incidencias o reclamaciones, etc) todos los contactos con las personas usuarias, ya sea solicitudes de información o consultas, incidencias o reclamaciones, y registrará todas las respuestas del personal a los usuarios independientemente de la cantidad de contactos y canal por el que sea realizado.
- II. Capturará y almacenará los datos de clientes que ayudará a la creación de análisis.
- III. Consultará el historial de contactos con cada persona usuaria.
- IV. Gestionará y automatizará los procesos relacionados con marketing, ventas y servicio al cliente.
- V. Realizará informes de seguimiento con indicadores como: tiempo de respuesta, niveles de importancia de incidencias, Volumen de comunicaciones, seguimiento por responsable, etc. Los datos podrán exportarse en los formatos excel (.csv y .xlsx) y serán relacionales.
- VI. Tipificará el canal de contacto de cada registro y el motivo de contacto de las personas usuarias.
- VII. Establecerá una comunicación multicanal entre todas las áreas que conforman a ECOBICI, así como interactuará con las personas usuarias y no usuarias.
- VIII. Se contará con un flujo de información que privilegie la mejora del servicio de forma constante mediante soluciones informáticas que ayuden a la comunicación de las áreas que apoyarán las solicitudes de los usuarios, modelando los eventos o actividades para permitir la planeación haciendo que los flujos de información que afectan o puedan afectar a los procesos productivos y relacionales sean fluidos y estén orientados a mejorar el servicio.
- IX. Se gestionarán las solicitudes en tres niveles de atención:
 - A. Nivel 1: Personal capacitado para brindar atención telefónica y dar solución a las solicitudes de primera mano.
 - B. Nivel 2: Personal capacitado que realiza la gestión interna y canaliza las incidencias que le han sido reportadas por el personal del nivel 1 al nivel 3 para solicitar información especializada a este último y poder dar una respuesta. Una vez que el nivel 2 reúne toda la información necesaria, deberá dar seguimiento poniéndose en contacto con la persona usuaria vía telefónica (post atención) y de resultar imposible entablar comunicación alguna, intentará por otro medio disponible a fin de resolver el incidente y cerrar el asunto.
 - C. Nivel 3: Personal especializado que analiza y recibe la información especializada para hacérsela llegar al nivel 2 que dará una respuesta a la incidencia.
- X. Se registrarán el inicio, evolución, procedimientos para resolver el incidente y la resolución del mismo.
- XI. Se registrará el inicio, evolución y cierre de cada incidente para lo que se crearán categorías y subcategorías sobre la atención brindada con diferentes criterios para almacenar la información misma que estará disponible para ser consultada en el Módulo del sistema de información y reportes.
- XII. Los operadores podrán buscar y acceder a la información necesaria para resolver las incidencias de los usuarios.
- XIII. El sistema permitirá a la Secretaría posibilitará distintas interacciones masivas con los usuarios como el envío de boletines informativos (newsletter) a través de la exportación de información de los usuarios en un formato que la Secretaría convenga con el **Consortio 5M2-BKT**; así mismo se posibilitará el envío de mensajes masivos directo a la aplicación móvil.
- XIV. Se dispondrá de los recursos suficientes para responder a cualquier consulta, incidencia o reclamación de la persona usuaria, aunque no se haya dado por solucionado el caso, de acuerdo a los tiempos establecidos en los niveles de servicio del presente Anexo Técnico, así como las

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



incidencias de mayor importancia de acuerdo a su propuesta y a las que la Secretaría catalogó como urgentes y prioritarias.

El reporte para atención a personas usuarias incluirá una segregación de por categoría de los diferentes métodos de atención.

Reporte de cantidad de registros de atenciones

Tipo de atención / Canal	Redes sociales	Buzón de voz	Llamada gratuita	Llamada de número	Página web	Aplicación móvil	Redes sociales	Redes sociales	WhatsApp	Correo electrónico	Total
Informa	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV
Asesoría	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV
Queja	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV
Aviso	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV
Total	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV	AV

5. Sistema de Gestión Contable (Facturación y cobros): El sistema gestionará la facturación y cobros como se definió previamente en el apartado **Gestión Contable del Servicio**, contando con herramientas no solo para la gestión sino también para el seguimiento de las personas usuarias que se encuentran en la lista negra.

6. Sistema de Información y Reportes del sistema (herramienta de reporte): El sistema permitirá conocer el estado y progreso de diferentes indicadores a través de la creación de reportes disponible para la Secretaría quien tendrá un acceso exclusivo por medio de un usuario protegido por contraseña en donde se implementarán los informes que permitan consultar el estado de los diferentes componentes del sistema como las bicicletas, cicloestaciones, usuarios, atención a clientes, gestión contable, logística, mantenimiento e incidentes para la generación de reportes y gráficas. Los informes se detallan en el anexo "Apéndice de Reportes del Sistema", algunos de ellos son:

- I. Información relacionada con usos de bicicletas y cicloestaciones:
 - A. Usos por tiempo
 - B. Usos acumulados
 - C. Usos por género
 - D. Usos por edad
 - E. Usos (viajes) realizados en determinados periodos
 - F. Duración de los recorridos
 - G. Trayectoria de las bicicletas mecánicas (en caso se encuentre integrado el dispositivo GPS)
 - H. Kilómetros recorridos por unidad
 - I. Tiempos totales y tiempos promedios de utilización por bicicleta
 - J. Niveles de utilización por franjas horarias
 - K. Frecuencia de uso del servicio
- II. Anclajes disponibles por cicloestación, por hora y por día.
- III. Bicicletas disponibles por cicloestación, por hora y por día.
- IV. Situación de funcionamiento del sistema, de forma que se conozca en todo momento las fallas detectables por el sistema en las cicloestaciones.
- V. Información relacionada con personas usuarias:
 - A. Altas de personas usuarias (inscripciones anuales y temporales, cobros por exceso de uso, reactivaciones, reposiciones, entre otros).
 - B. Información personal
 1. Edad
 2. Género
 3. Dirección (colonia, alcaldía o municipio, estado, código postal)

- C. Bajas de personas usuarias
- VI. Información de Atención a Clientes
 - A. Llamadas
- VII. Información acerca de hechos de tránsito e incidentes.
- VIII. Mantenimiento del sistema: mantenimiento de bicicletas, mantenimiento de cicloestaciones y limpieza de cicloestaciones.
- IX. Reporte de logística del sistema (información relacionada con la logística y balanceo): cantidad de veces que han sido balanceadas las cicloestaciones, cantidad de bicicletas balanceadas (retiradas y ancladas), hora del balanceo.

El sistema ofertado está elaborado de tal forma en que se pueda consultar la información que brinda el sistema y se podrá consultar los informes en la plataforma y realizar el exportado de los informes pertinentes en los formatos más adecuados para cada caso que pueden ser .pdf, .csv o .xls.

La información se presentará a través de interfaces en formas de gráficas y debe ser filtrable, exportable en formatos excel y clasificable por diferentes conceptos. Incluido, por lo menos, los datos mencionados anteriormente. La base de datos estructurada exportable deberá ser relacional.

7. Herramienta de Panel de Control del Sistema de Gestión y Administración (herramienta web): La Secretaría contará con acceso a las herramientas de gestión a través de un panel que le permita acceso a la operación del sistema en tiempo real con el objeto de que pueda corroborar los datos que considere necesarios para el servicio de ECOBICI.

De manera conjunta, la Secretaría y el **Consortio 5M2-BKT** determinarán de común acuerdo las categorías de los módulos y componentes a las que tendrá acceso la Secretaría de manera controlada a través de usuarios protegidos por contraseña, considerando que los siguientes elementos son requisito: logística y operación (información en tiempo real relacionada con las bicicletas (retiro, arribo, estatus, en operación o fuera de servicio) por cicloestación y estatus de cicloestaciones (actualización automática de la información y estatus en tiempo real de la ocupación de las mismas), mantenimiento y limpieza de bicicletas y cicloestaciones, gestión de personas usuarias (estatus de las membresías de personas usuarias, altas, bajas, bloqueos, blacklist, cargos generados, entre otras), sistema de atención a las personas usuarias. Dichos accesos serán limitados de forma que el personal de la Secretaría no interfiera o modifique la configuración del mismo. Los elementos filtrables, exportables y clasificables serán acorde a las características propias de cada módulo del sistema.

Además de lo anterior, la Secretaría podrá solicitar información relacionada con la prestación del servicio que juzgue oportuna para un mejor conocimiento del servicio prestado, siempre y cuando no se necesiten modificaciones en los módulos o la arquitectura del panel de control. Dicha solicitud deberá realizarse con anticipación, por lo que el **Consortio 5M2-BKT** deberá entregar la información solicitada o notificará a la Secretaría sobre la factibilidad de su petición de información en un máximo de 5 (cinco) días hábiles.

8. Gestión de los activos: La plataforma gestionará el inventario de todos los activos y detalles de las cicloestaciones, las bicicletas y los componentes del sistema; gestión remota de las cicloestaciones; monitorización y estado de cada activo y alertas en caso de necesidad de mantenimiento.

9. Configuración del sistema: El sistema ofertado incorpora un módulo en los diferentes componentes de software que gestionarán la configuración general de parámetros de funcionamiento del servicio y elementos más importantes para su adecuado funcionamiento.

6.10.4. Página de internet

El Consorcio 5M2-BKT proveerá una página de internet para el nuevo servicio de ECOBICI dirigida a las personas usuarias y no usuarias del sistema, la cual deberá de gestionar y mantener actualizada. Dicho portal permitirá a las personas interesadas realizar todas las gestiones administrativas pertinentes, consultas relativas al servicio, disponibilidad de bicicletas, situación de las cicloestaciones. Asimismo, incluirá la difusión, promoción, comunicación del servicio y atención a las personas usuarias, ya que la página es una herramienta fundamental para el uso del servicio por parte de las personas usuarias y para la gestión del servicio.

La página de internet del sistema ECOBICI dispondrá de un alto grado de usabilidad, medida objetivamente bajo los parámetros de eficiencia, eficacia y satisfacción de la persona usuaria. Será capaz de ofrecer al visitante lo que está buscando de manera eficaz y deberá cumplir con la disponibilidad establecida en el apartado 11 Niveles de Servicio del Anexo Técnico.

Nuestra experiencia en operación de sistemas de bicicleta pública, nos permite conocer de primera mano y ser sensible de la importancia y valor que representa contar con herramientas como el sitio web y una aplicación sobre el servicio ECOBICI, para que por medio de estas, realicen diferentes acciones autogestivas, accediendo a ella mediante cualquier dispositivo (computadora, laptop, celulares, entre otros) y por los navegadores de uso común como Google Chrome, Mozilla Firefox, Internet Explorer y Safari, de esta forma será más fácil y a la vez eficaz, que la persona visitante encuentre de manera rápida y oportuna lo que está buscando.

Se desarrollará una página de internet para las personas interesadas (usuarias o no usuarias), con base en las características y necesidades especificadas por la Secretaría y de las personas usuarias del servicio. Entre sus principales funcionalidades será la de ofrecer accesibilidad a diferentes herramientas para conocer el funcionamiento del sistema, suscribirse al sistema y adquirir alguno de los esquemas tarifarios, administrar las cuentas de personas usuarias y monitorear en tiempo real la disponibilidad del servicio, la página estará en servicio las 24 horas del día de los 365 días del año, facilitando así la consulta de información, entre otras acciones que se podrán realizar por medio de esta página.

Además de cumplir con la disponibilidad requerida en el apartado Niveles de Servicio, la Secretaría validará el diseño final de la página de internet de acuerdo al Manual de Identidad Institucional del Gobierno de la Ciudad de México y los contenidos así como los cambios o ajustes a la misma. La página estará completamente configurada y preparada 30 días antes del inicio de la Segunda Fase de la Etapa 1 "Renovación del Sistema" para que en la fase de convivencia se ponga en funcionamiento de manera correcta.

6.10.4.1. Niveles de Interacción en la Página de Internet

Los servicios y contenidos de la página de internet se mostrarán en tres niveles primordiales:

- I. **Nivel Público**, dirigido a personas interesadas y de libre acceso, contendrá información de valor para este tipo de Visitante, incluyendo:
 - A. Funcionamiento del servicio: tipo de membresías, tarifas, horario, consejos ciclistas, ventajas, condiciones del servicio, valores del servicio.
 - B. Mapa detallado de las cicloestaciones en el cual se muestra la disponibilidad de bicicletas mecánicas y andajes libres en dichas cicloestaciones en tiempo real.
 - C. Enlace con las redes sociales.
 - D. Capacidad para reportar incidencias, consultas, entre otros, mediante un formulario o vía correo.
 - E. Noticias y comunicados del servicio.
 - F. Enlaces con otros organismos del Gobierno de la Ciudad de México para formalizar cualquier petición o solicitud.

- G. Sección destinada a realizar el alta de personas usuarias del sistema mediante un proceso que no excederá los cinco minutos.
- II. **Nivel Privado**, las personas usuarias se conectarán a esta área mediante el nombre de usuario y contraseña que creó durante el registro y presentará la siguiente información y herramientas:
 - A. Información en tiempo real del estado de cuenta de cada persona usuaria como: estado de usos, usos que generan un cargo adicional, fecha de vencimiento de la membresía, datos de registro de la persona usuaria.
 - B. La actividad completa de la persona usuario respecto al uso del servicio: historial de uso, con la posibilidad de aplicar filtros y bajarlos en otros formatos (PDF y Excel)
 - C. Posibilidad de realizar gestiones relacionadas con la membresía: consulta y modificaciones de los datos personales, gestión de baja, reposición de tarjeta, consulta de comprobantes de uso, entre otros.
 - D. Despliegue de notificaciones para la persona usuaria como multas, suspensiones.
- III. **Nivel Administrador**, mediante la web y con una URL diferente se tendrá acceso a las plataformas informáticas del sistema ECOBICI que permitirán:
 - A. Alta, baja y modificación de personas usuarias (accesos y niveles de lectura de usuarios backend).
 - B. Garantizar que la página funciona correctamente, de forma precisa y que está actualizada.
 - C. Alta, baja y modificación de usuarios propios de la aplicación.

6.10.4.2. Características y requisitos generales

La página propuesta por el Consorcio 5M2-BKT contará con las siguientes características mínimas:

La codificación y el formato de los contenidos del sitio web se realizarán diferenciando contenidos y formato y respetando los estándares existentes. La utilización de otros lenguajes solo se tendrá que efectuar bajo una justificación adecuada.

1. Lenguaje HTML (Extensible HyperText Markup Language) para los contenidos.
2. Proporcionar una navegación efectiva mediante nombres de pestañas y títulos visibles para la persona usuaria.
3. Contenidos organizados en secciones.
4. Mapa del sitio y espacio de búsqueda desde todas las ventanas del sitio.
5. Permitir la visualización, consultas de disponibilidad, ubicación de cicloestaciones, desde los dispositivos móviles mencionados (iOS y Android).

La página de internet será fundamentalmente gráfica, con soporte multimedia a videos, imágenes y gráficos en los formatos más habituales. Asimismo, tendrá que ser multilingüe, incluidos como mínimo el idioma español e inglés desde la puesta en marcha del nuevo servicio.

6.10.4.3. Visualización e información de los datos

La página de internet considera un diseño que permita su visualización e interacción en distintos dispositivos móviles, iOS y Android como mínimo, además de equipos de escritorio. Las principales funcionalidades que deberán estar disponibles como mínimo en esta aplicación son las siguientes:

1. Consultar información sobre la disponibilidad de las bicicletas y los anclajes en la totalidad de las cicloestaciones.
2. Consultar el mapa interactivo en tiempo real, el cual mostrará la disponibilidad de las cicloestaciones, anclajes y bicicletas, de acuerdo con lo siguiente: visualización de cicloestaciones a través de filtros de búsqueda, estatus de la cicloestación, listado de cicloestaciones que informe sobre el número de

la cicloestación y la cantidad de bicicletas y anclajes disponibles, integración de capas de transporte público (Red de Movilidad Integrada) e infraestructura ciclista de la Ciudad.

Será obligación de la Secretaría compartir los datos de la red mencionada en el presente punto, así como enviar las actualizaciones al **Consortio 5M2-BKT** (en caso de que crezca la red de movilidad integrada y la infraestructura ciclista) y este contará con 5 (cinco) días hábiles para realizar la actualización.

3. Información general sobre el sistema y noticias.
4. Contendrá información estadística actualizada mensualmente del sistema ECOBICI, mismas que serán actualizadas los primeros cinco días de cada mes, las estadísticas serán sobre el histórico de usos, histórico de registros, usos acumulados y registros acumulados.

Las estadísticas del sistema ECOBICI deberán tener una funcionalidad de visualización donde se pueda filtrar por rangos de fecha y agrupar por día, mes o año. Dicha visualización deberá ser agrupada por los usos de las bicicletas mecánicas.

5. Se creará una guía para realizar el registro, uso y consulta de la API de datos abiertos.
6. Las bases de datos abiertos descargables estarán integradas con los datos del Sistema ECOBICI, estas serán actualizadas los primeros cinco días de cada mes. La información desplegada será conforme a lo presentado en la siguiente tabla:

Figura 6. Variables de datos abiertos descargables

No.	Campo	Nombre de Campo	Formato	Descripción
1	ID_bicicleta	Número de matrícula de la bicicleta	"0001"	# de la unidad
2	fecha_inicio	Fecha de inicio del viaje (retiro de bicicleta)	DD, MM, AAAA	N/A
3	fecha_fin	Fecha de terminación del viaje (anclaje de la bicicleta)	DD, MM, AAAA	NA
4	ini_viaj	Hora de Inicio de Viaje (retiro de bicicleta)	HH:MM:SS(00:00:00 -23:59:59)	NA
5	fin_viaj	Hora de Fin de Viaje (anclaje de la bicicleta)	HH:MM:SS(00:00:00 -23:59:59)	NA
6	ciclo_inici	Número de cicloestación de Origen	"0001"	# de cicloestación
7	ciclo_fin	Número de cicloestación de Destino	"0001"	# de cicloestación
8	t_unidad	Tipo de bicicleta	[Mecánica]	N/A

9	Género	Género de la persona usuaria	[Hombre, mujer, otro]	NA
10	Edad	Edad	"Numérico"	Edad de la persona usuaria (número)

El número total de descargas de los datos históricos y datos abiertos serán entregados de manera mensual a la Secretaría.

La página de Internet del sistema ECOBICI se pondrá en producción bajo el dominio principal "https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/" propiedad del Gobierno de la Ciudad de México, con un ancho de banda de acceso mínimo de 10 MB/s simétrica. Dicho dominio se otorgará al Consorcio 5M2-BKT con anticipación para poder desarrollar la página.

En el caso de que se presenten fallos que ocasionen la inhabilitación total o parcial de cualquiera de las funciones, se contactará de inmediato al personal asignado para en caso de ser posible se reparen las fallos en un lapso de 72 horas naturales. En caso de que se requiera más tiempo para solucionar, se notificará a la Secretaría informando sobre las causas de dicho suceso y las posibles soluciones para arreglarlo.

La información de la página de Internet se mantendrá actualizada constantemente y cuando la Secretaría solicite actualizar, las actualizaciones solicitadas por la Secretaría que no estén programadas, serán realizadas a la brevedad o bien en menos de 5 días hábiles, a partir del momento en el que se recibe la notificación. En caso que este proceso requiera más tiempo se informará a la Secretaría.

Quando la Secretaría solicite que se realicen adecuaciones y modificaciones sobre el contenido de la página, se atenderá la solicitud siempre y cuando no impliquen modificaciones en la arquitectura o programación del sistema. Las modificaciones solicitadas por la Secretaría serán atendidas de común acuerdo en un lapso no mayor a 5 días hábiles. En caso de requerir un plazo mayor para su atención, se le notificará por escrito a la Secretaría informando las razones para ello.

6.10.4.4. Herramienta analítica de uso

Como parte del desarrollo, diseño y configuración de la página de Internet de ECOBICI se incluirá la configuración de una herramienta analítica, para el seguimiento de todas y cada una de las secciones de uso, de forma que con esta misma información se puedan proyectar el seguimiento y mejoras a las secciones y servicios, manteniendo un acceso para la Secretaría. De igual forma se dispondrá de la administración de la aplicación móvil para Android y iOS, de forma que sea posible monitorear la evaluación y estadísticas de las mismas.

6.10.5. Aplicación móvil

El Consorcio 5M2-BKT proveerá una aplicación móvil para el nuevo servicio de ECOBICI dirigida a las personas usuarias del sistema, misma que deberá gestionar y mantener actualizadas. Dicha aplicación permitirá a las personas interesadas realizar todas las gestiones administrativas pertinentes, consultas relativas al servicio, disponibilidad de bicicletas, situación de las cicloestaciones. Además, contará con las características y funcionalidades descritas en el presente subapartado.

Esta aplicación móvil permitirá a las personas usuarias y no usuarias consultar toda la información relacionada con el sistema, se podrán realizar registros desde la misma en cualquiera de los planes y esquemas tarifarios, de igual forma las personas usuarias, previamente registradas, podrán acceder a las

herramientas complementarias del servicio, como: la liberación de bicicletas, administración de cuentas y métodos de pago, consulta de uso y cargos, solicitud de soporte e informes de incidentes.. Tanto las personas usuarias como las no usuarias también podrán consultar la información del estado del sistema como: el mapa con la disponibilidad de cicloestaciones y bicicletas entre otras funciones.

El **Consortio 5M2-BKT** mantendrá la aplicación actualizada como mínimo para los sistemas operativos de mayor uso que son IOS y Android. La aplicación se optimizará y ofrecerá a partir de la versión Android 6.01 en adelante e IOS 12 en adelante, de manera obligatoria. La aplicación estará en servicio las 24 horas del día, los 365 días del año y permitirá que las personas usuarias la utilicen antes, durante y después de cada recorrido.

La aplicación será nativa y su diseño estará alineado con el Manual de Identidad Institucional del Gobierno de la Ciudad de México y cumplirá con los principales estándares de accesibilidad y usabilidad, garantizando la mejor experiencia de las personas usuarias cumpliendo con la disponibilidad establecida en los Niveles de Servicio, en caso de presentarse alguna falla que inhabilite la aplicación por más de 30 minutos, se notificará a la Secretaría, informando el estatus de la misma, así como la difusión a las personas usuarias por medio de las redes sociales y el centro de contacto.

La aplicación estará completamente configurada y preparada 30 días antes del inicio de la segunda fase de la Etapa 1 "Renovación del Sistema" para que en la fase de convivencia se ponga en funcionamiento de manera correcta.

La aplicación deberá brindar a las personas usuarias de ECOBICI las herramientas necesarias para optimizar el uso del sistema. La aplicación se diseñará en los idiomas español e inglés, como mínimo.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que la Secretaría tendrá que validar y aprobar el diseño inicial y final, sus contenidos y cualquier modificación realizada. El diseño deberá estar alineado con el Manual de Identidad del Gobierno de la Ciudad de México. Complementariamente, la Secretaría validará el funcionamiento correcto de esta aplicación mediante auditorías internas.

6.10.5.1. Características y requisitos generales

La aplicación móvil ha sido desarrollada cumpliendo con las características y requisitos generales solicitados por la Secretaría;

- I. Cuenta con una estructura sin punto único de fallo y establece, entre otros, los protocolos de direccionamiento que permiten un servicio continuado.
- II. Cuenta con una arquitectura que permite el crecimiento progresivo bajo demanda, pudiendo añadir nuevos nodos al sistema en medida que la carga vaya en aumento.
- III. Siempre y cuando sea posible, el tiempo de respuesta ante una petición realizada por la persona usuaria será de 3 segundos, a excepción de las tareas ejecutadas en segundo plano.
- IV. En los casos necesarios, las tareas de sincronización se implementarán en una página de contenidos a sincronizar. En caso de que sean interrumpidas no perjudica la calidad de la información ni se duplicarán los resultados.

6.10.5.2. Funcionalidades y servicios

La aplicación ofertada cuenta con las siguientes funcionalidades:

1. Realizar inscripción al servicio.
2. Dar de baja el servicio.
3. Reactivación del servicio por parte de la persona usuaria que lo desee retomar

4. Retirar y devolver bicicletas.
5. Acceso al mapa del servicio, donde podrá visualizar toda la información referente al servicio ECOBICI (cicloestaciones, disponibilidad de bicicletas y anclajes) en tiempo real y se deberá reflejar las capas de la red de Movilidad Integrada de la Ciudad de México (STC Metro, Metrobús y Servicio de Transportes Eléctricos) así como el mapa de la infraestructura ciclista de la ciudad.

La Secretaría compartirá los datos de la red mencionada en el presente punto y enviará las actualizaciones, quien contará con 5 días hábiles para realizar la actualización.

6. Consultar la disponibilidad de las bicicletas, en cada cicloestación.
7. Marcar una cicloestación como favorita. Una vez marcado, será accesible para una consulta fácil.
8. Consultar la cicloestación más cercana a su ubicación.
9. Consultar de disponibilidad del servicio por medio de filtros ya sea: bicicletas y por anclajes.
10. Sección de configuración e información.
11. Comprobar los datos del último anclaje o viaje (cicloestación de origen y destino, fecha y hora del último uso, número de bicicleta utilizada). La aplicación será proactiva con la persona usuaria y le mandará un mensaje automático de anclaje correcto de la bicicleta y de la información adicional relacionada para cada uso efectuado. También enviará mensajes automáticos cuando sobrepase cada fracción de pago del sistema de tarifas establecido.
12. Por medio de un acceso protegido por su usuario y contraseña, las personas usuarias podrán realizar acciones como cambiar el tipo de membresía y revisar comprobantes digitales de uso del sistema.
13. Consultar un planificador de rutas entre las cicloestaciones, donde se podrá visualizar cuál es la ruta más segura, la que requiere menos esfuerzos y la más rápida.
14. El usuario, con solo presionar el botón de inicio comenzará a contar su tiempo, distancia, velocidad promedio y velocidad máxima, el ahorro de CO2 y consumo de calorías.
15. Cuenta con la capacidad de recibir de forma masiva mensajes automáticos (push) relativos al servicio o incidencias.
16. Integración con las redes sociales oficiales del sistema, como Facebook, Twitter e Instagram..
17. Cuenta con un acceso de marcación rápida al centro de contacto telefónico del sistema ECOBICI.
18. La persona usuaria podrá consultar el historial de recorridos con vistas por día, semana y mes.
19. Se podrá consultar los usos registrados en el sistema ECOBICI, con el número de usuario y contraseña.
20. Cuenta con un apartado donde se brinda información sobre el sistema a las personas usuarias, con una guía interactiva para una correcta devolución de las bicicletas.
21. Cuenta con un apartado en el cual se podrán reportar los incidentes ocurridos, fallas en las bicicletas, cicloestaciones, así como bicicletas no reconocidas u otros.
22. La aplicación del sistema ECOBICI continuará integrada a la aplicación móvil "App CDMX" que concentra las distintas aplicaciones existentes del Gobierno de la Ciudad de México de manera unificada.

Se permitirá al Gobierno de la Ciudad de México a través de la Agencia Digital de Innovación Pública, el acceso y conexión al servicio web para hacer posible la comunicación, intercambio de datos e integración de la Aplicación Móvil a la App CDMX. En caso que sean necesarias tareas adicionales para concretar dicha integración, ambas partes se comprometerán a realizarlas para su incorporación.

Nos esforzamos por estar siempre a la vanguardia, es por eso que se realizarán todas las gestiones para mantener la aplicación actualizada, cabe destacar que la aplicación solo será utilizada para fines que tengan que ver con el Sistema ECOBICI, explícitamente excluyendo la publicidad de bienes o servicios.

El Consorcio 5M2-BKT tendrá una URL pública disponible en la página de internet de ECOBICI (www.ecobici.cdmx.gob.mx).

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



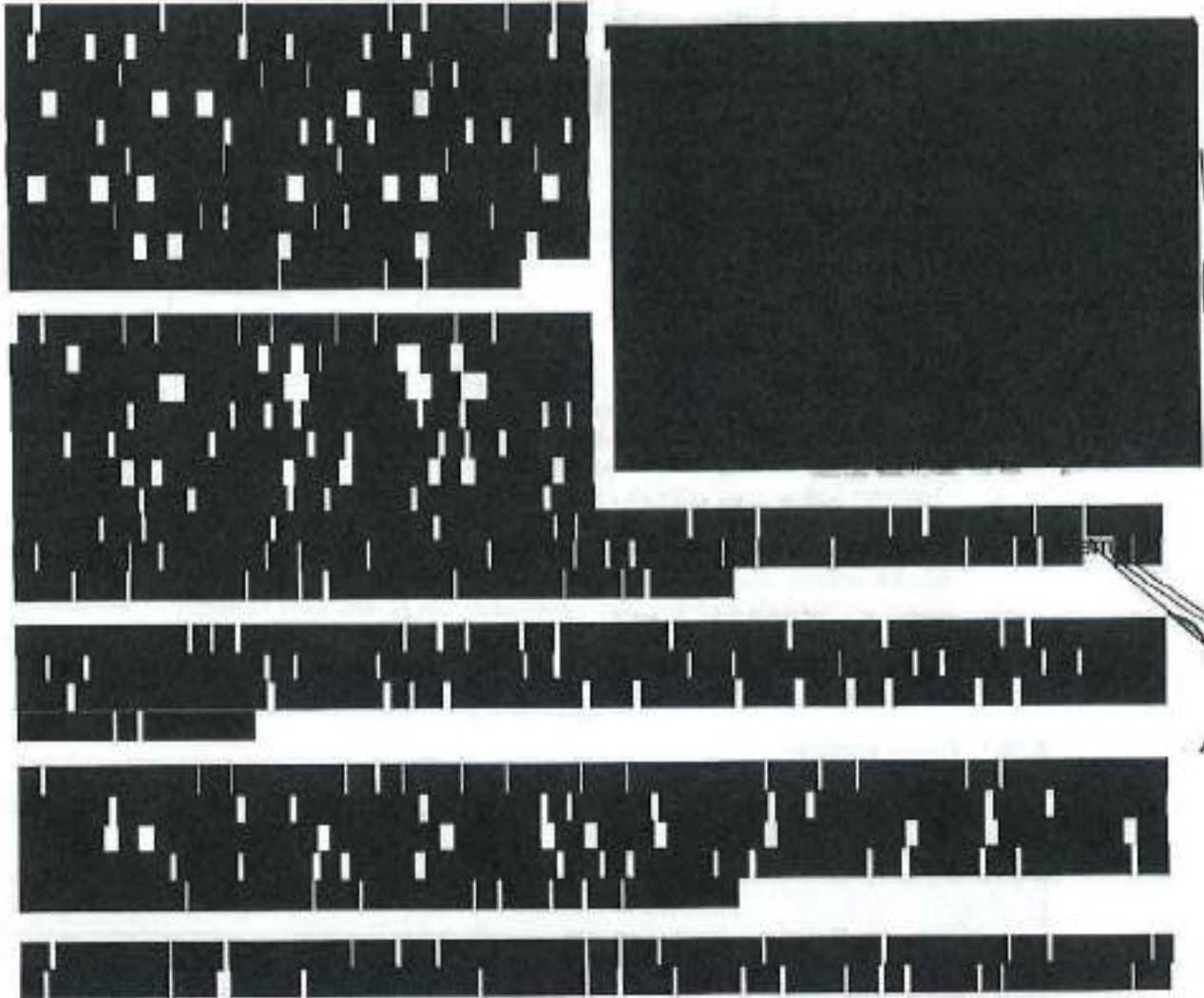
La Secretaría recibirá un reporte mensual que contendrá el número total de descargas de la aplicación en ambos sistemas operativos como se indica en el Reporte de Atención a Clientes del Apéndice de Reportes Entregables a la Secretaría del Anexo Técnico.

6.10.5.3. Herramienta analítica de uso

La aplicación ofertada cuenta con una herramienta analítica la cual permite que se realice el seguimiento del uso de todas las secciones y servicios, además del control y seguimiento de las descargas realizadas. La Secretaría podrá tener acceso a esta herramienta.

6.10.6. Aplicación web de Supervisión

La Secretaría designará a un equipo de supervisión del sistema ECOBICI para asegurar y verificar que el servicio que brinda el Consorcio 5M2-BKT cumple con los niveles de servicio solicitados en cuanto a mantenimiento y operación. Para realizar esta función de supervisión, el Consorcio 5M2-BKT dispondrá de una aplicación web dirigida al equipo de supervisión de la Secretaría para efectuar dichas tareas de control y revisión.



Sistema" para que sea revisada en conjunto con la Secretaría para posteriormente aprobar y ponerla en operación para la supervisión del sistema.



6.10.6.1. Contenidos y Servicios

La aplicación web diseñada cumple con los contenidos y servicios solicitados por la Secretaría e incluye lo siguiente:

1. Inicio de sesión en donde las personas usuarias accederán mediante sus credenciales de acceso(usuario y contraseña).
2. Datos de operación: la consulta de datos se restringirá a aquellos que se tengan que obtener para realizar la tarea de supervisión descrita, como mínimo se considerará:
 - a. La disponibilidad y estatus en tiempo real de las cicloestaciones.
 - b. Último mantenimiento tanto preventivo como correctivo que recibió cada cicloestación.
 - c. Acciones que se realizaron en los últimos mantenimientos de todas las cicloestaciones.
 - d. Último movimiento de balanceo de cada cicloestación, incluyendo el retiro y anclaje de bicicletas.
 - e. Estatus en tiempo real de las bicicletas del sistema (ancladas, en uso, en balanceo, en mantenimiento, desaparecidas, etc.)
 - f. Último mantenimiento preventivo y correctivo que recibió cada bicicleta.
 - g. Acciones realizadas en el último mantenimiento recibido de todas las bicicletas.
 - h. Último uso de las bicicletas, o en su caso el anterior al viaje que se está llevando a cabo en el momento de consultar.

6.10.7. Redes sociales

El Consorcio 5M2-BKT ajustará su operación a las redes sociales con las que cuenta actualmente el sistema ECOBICI, las cuales se enlistan en la siguiente figura:

Figura 7. Redes Sociales de ECOBICI				
No.	Red Social	Nombre		URL
1	Facebook	Ecobici CDMX	@ecobici	https://es-la.facebook.com/ecobici/

2	Twitter	Ecobici CDMX	@ecobici	https://twitter.com/ecobici
3	Instagram	Ecobici	@ecobicicdmx	https://www.instagram.com/ecobicicdmx/
4	Youtube	Ecobici CDMX		https://www.youtube.com/channel/UCYV05FTt3DVrffpVuBF23Q/featured

Sin embargo, en caso de que surja alguna nueva red social durante la vigencia del contrato, el **Consortio 5M2-BKT** creará una propuesta para poder complementar a las redes actuales, con base en la estrategia general de comunicación, evaluando de qué manera la nueva red social complementa o apoya en el cumplimiento de los objetivos de comunicación. La Secretaría será la única facultada para autorizar todas aquellas propuestas que en su caso puedan ser formuladas por el **Consortio 5M2-BKT** en cuanto a las redes sociales y el contenido de las mismas.

El contenido de las redes sociales respetará los lineamientos gráficos del Manual de Identidad Institucional del Gobierno de la Ciudad de México, así como los de contenido. Los contenidos a publicar estarán alineados a la normativa en materia de movilidad y tránsito de la Ciudad de México y deberá impulsar la seguridad vial.

La Secretaría podrá enviar al **Consortio 5M2-BKT** semanalmente la cantidad de mínimo 10 (diez) contenidos a publicar en las redes sociales del sistema ECOBICI.

Tanto las cuentas de las redes sociales del sistema ECOBICI como sus accesos son propiedad de la Secretaría; sin embargo estas serán compartidas con el **Consortio 5M2-BKT**, quien se encargará de crear el contenido de las mismas. Este contenido será autorizado por la Secretaría y en caso que se publique algún contenido sin su autorización, la Secretaría podrá objetarlo deberá ser retirado.

El **Consortio 5M2-BKT** es consciente de la importancia de la imagen del sistema ECOBICI, por lo que buscará siempre que los contenidos sean previamente verificados, acordados y alineados con la estrategia definida con la Secretaría y garantizará internamente procesos de calidad, revisión y supervisión, por parte del equipo de supervisión.

El **Consortio 5M2-BKT** dará seguimiento a los reportes y quejas relacionadas con el servicio, garantizando altos estándares de calidad en sus procesos internos de generación y revisión, asegurándonos de no dañar la imagen del sistema, lo que puede provocar la revocación de los accesos a las redes sociales.

6.10.8. Dominios de Internet

El **Consortio 5M2-BKT** reservará los siguientes dominios relacionados con el Sistema ECOBICI:

No.	Nombre del Dominio
1	<u>ecobici.cdmx.gob.mx</u>
2	ecobici.org.mx
3	ecobici.com.mx

Los costos derivados de la reserva de los dominios ya mencionados serán a cargo del **Consortio 5M2-BKT**, al igual que los costos derivados de la renovación de los mismos.

Para los tres dominios utilizados, el **Consortio 5M2-BKT** proveerá de un certificado de seguridad por el tiempo que dure el proyecto. El sistema deberá visualizarse únicamente a través del protocolo HTTPS con este certificado implementado.

7. CENTRO DE OPERACIONES Y ÁREAS DE ATENCIÓN A CLIENTES

Al momento del inicio de la prestación del servicio, el **Consortio 5M2-BKT** contará con espacios específicos tanto para los Centros de operación, como para las Áreas de Atención a Clientes. Dichos espacios se localizarán dentro del área de operación o aledaños a la misma, de acuerdo con las características señaladas en el apartado 7 del Anexo Técnico de Componentes Físicos, mismas que deberá considerar y cumplir de manera obligatoria.

8. SUPERVISIÓN Y CONTROL DE LA GESTIÓN DEL CONTRATO

El **Consortio 5M2-BKT** será el responsable total de la prestación del servicio; sin embargo, la Secretaría será la encargada de supervisar la operación y gestión del contrato. Por lo tanto, tendrá acceso a la información referente a la operación del sistema ECOBICI; asimismo, la Secretaría podrá entrar, de manera remota y en tiempo real a través de la herramienta del panel de control que el **Consortio 5M2-BKT** le proporcionará, entrar al Sistema de Gestión y Administración permitiéndole visualizar la información de manera comprensible y que pueda ser exportable por lo menos a los formatos excel, pdf y texto (.xlsx, .csv, .pdf, .txt). Dicha base de datos estructurada será relacional.

El acceso que se le proporcionará a la Secretaría brindará la siguiente información:

1. Información relacionada con usos de bicicletas y cicloestaciones.
2. Información relacionada con el mantenimiento de bicicletas y cicloestaciones, además de la limpieza.
3. Información relacionada con la operación y logística.
4. Información relacionada con personas usuarias (altas, bajas, bloqueos, blacklist, cargos generados, entre otras).
5. Información de atención a clientes.
6. Información de hechos de tránsito e incidentes.

El **Consortio 5M2-BKT** se obliga a trabajar conjuntamente con la Secretaría en la definición del mejor protocolo de acceso a la información con el objetivo de no perjudicar el rendimiento de la base de datos y el servicio.

Para la adecuada planeación y operación del sistema ECOBICI, la Secretaría, en conjunto con el **Consortio 5M2-BKT**, realizará reuniones de desempeño, las cuales serán lideradas por la Secretaría a través del equipo de supervisión, con la finalidad de evaluar, planear y darle seguimiento a la operación del sistema de manera coordinada. La periodicidad de las mesas de trabajo se deberá definir entre ambas partes una vez firmado el contrato y los objetivos serán los siguientes:

- a. Ajustar la programación del servicio en el sistema de acuerdo a la demanda.
- b. Revisar y mejorar los niveles de servicio establecidos.
- c. Definir estrategias de administración de la demanda.
- d. Incrementar los ingresos del sistema y reducir sus costos de operación.
- e. Proponer medidas para mantener la tarifa técnica en niveles viables.
- f. Retroalimentar la planeación del servicio.
- g. Maximizar la eficiencia en la utilización de las cicloestaciones y bicicletas.
- h. Revisar periódicamente los resultados de la operación.

- I. Establecer las medidas necesarias para garantizar la seguridad de las personas usuarias.

El funcionamiento de las reuniones de desempeño estará normado por el contrato y la presente propuesta.

8.1. Reportes entregables y descargables de la gestión y operación del sistema

Adicional a los reportes señalados en los distintos apartados del Anexo Técnico, el **Consortio 5M2-BKT**, a través de la herramienta de reporte, proporcionará a la Secretaría, tanto como para consulta o descarga, reportes referentes al nivel de actividad y uso del sistema, de acuerdo a las variables y tiempos que se especifican en el apéndice correspondiente, aclarándose expresamente que la Secretaría podrá requerir modificaciones en la forma o tipo de datos a suministrar. Nuestro sistema cuenta con un panel de control, el cual permite que se generen los reportes directamente en el sistema la información y reportes del sistema.

En el caso de que los reportes que obligatoriamente se deberán entregar de forma física o digital no sean entregados en tiempo y forma, el **Consortio 5M2-BKT** deberá enviar por escrito las razones por las que no cumplió con el plazo de entrega de los reportes señalados en un plazo no mayor a 5 días.

8.2. Control de calidad

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que la Secretaría podrá realizar todas las validaciones que considere oportunas en cualquier momento durante la ejecución del contrato para asegurar la calidad del servicio, teniendo como referencia el sistema de reporte que el **Consortio 5M2-BKT** compartirá a la Secretaría, los demás reportes entregables y los niveles de servicio solicitados por la secretaria en las bases que originaron la presente propuesta para su seguimiento y control de servicio.

El **Consortio 5M2-BKT** facilitará la ejecución de dichas tareas de validación, poniendo a disposición de la Secretaría los medios auxiliares y el personal adecuado que sea necesario.

El control de calidad que lleve a cabo la Secretaría, directa o indirectamente, no exime a el **Consortio 5M2-BKT** de llevar a cabo su propio control de calidad necesario sobre la ejecución de la prestación del servicio para garantizar el cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en el presente.

En cualquier caso, el **Consortio 5M2-BKT** será plenamente responsable de la calidad de la prestación del servicio que ejecute.

8.3. Cierre temporal, retiro y reubicación de cicloestaciones

En caso que sea necesario proceder al cierre temporal y/o definitivo de alguna o algunas cicloestaciones, el **Consortio 5M2-BKT** realizará todas las actividades necesarias para su retiro, traslado, retiro de bicicletas, de manera tal que las cicloestaciones permanezcan fuera de servicio y, a su vez, se encuentren deshabilitadas las funciones para retirar y/o devolver bicicletas.

El cierre de cualquier cicloestación se verá reflejado inmediatamente en el mapa de la página de internet y la aplicación móvil.

Estos cierres temporales o definitivos tendrán lugar con motivo de eventos o actos en la vía pública, o bien por obras u otros trabajos de larga duración que se desarrollen o construyan en la vía pública o por circunstancias justificadas por la Secretaría que amerite el cierre temporal o definitivo de las cicloestaciones.

La Secretaría notificará oficialmente, por lo menos 5 días de anticipación al **Consortio 5M2-BKT** la previsión de los trabajos mencionados anteriormente, los cuales no generarán ningún costo adicional al servicio y quedarán a exclusivo costo y cargo del **Consortio 5M2-BKT**.

Una vez finalizados los trabajos previstos, el **Consortio 5M2-BKT** instalará la cicloestación en el mismo lugar en que se encontraba o en la ubicación que le indique la Secretaría procurando que el lugar donde se encontraba la cicloestación anteriormente vuelva a su estado original.

En caso de ser necesario y con motivos de demanda de las cicloestaciones, el **Consortio 5M2-BKT** deberá reubicar el 3% del total de anclajes del sistema en otras cicloestaciones de forma anual sin costo adicional al servicio. Dichos cambios deberán ser evaluados en conjunto con la Secretaría.

La remoción temporal o definitiva y reubicación de una o más cicloestaciones por cuestiones de beneficio público, correrá a cargo del **Consortio 5M2-BKT** y no generará reclamo compensatorio, indemnizatorio o resarcitorio alguno.

9. AUDITORIAS

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que durante la ejecución del contrato la Secretaría será la encargada de supervisar la operación, gestión y administración del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI.

Para llevar a cabo dicha función, la Secretaría realizará auditorías de los niveles de servicio en todos los elementos que componen el Sistema ECOBICI.

Las diferentes auditorías que se realizarán serán comunicadas a el **Consortio 5M2-BKT** de manera oficial por parte de la Secretaría.

En el supuesto de discrepancia sobre el resultado obtenido y lo informado por el **Consortio 5M2-BKT**, prevalecerán los datos obtenidos en la auditoría por la Secretaría salvo prueba de lo contrario.

9.1 Auditorías del Sistema de Gestión y Administración

9.1.1. Protección de Datos Personales

El **Consortio 5M2-BKT** cumplirá con la normativa relativa a la Protección de Datos Personales, como se estipula en el subapartado 6.8.3 del presente Anexo, por lo que el **Consortio 5M2-BKT** será responsable del incumplimiento de esta normativa y de las posibles sanciones en las que pudiera incurrir a este respecto.

9.1.2. Sistema de Acceso

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que la Secretaría, cuando así lo considere conveniente, realizará auditorías sobre el Sistema de Acceso, incluyendo Módulo de Acceso, Página de Internet, Aplicación Móvil, entre otros y cualquier otra modalidad de acceso al sistema no mencionada en el presente Anexo e incorporada en el futuro. El **Consortio 5M2-BKT** suministrará toda la información requerida por la Secretaría con motivo de la auditoría, sin embargo, determinarán de común acuerdo las variables e información que el **Consortio 5M2-BKT** deberá suministrar.

Las auditorías podrán ser por lo menos una vez al año, a partir de que se encuentre renovado el sistema actual y cuente con 458 cicloestaciones en operación. La Secretaría avisará por lo menos con 10 (diez) días hábiles de anticipación para que el **Consortio 5M2-BKT** pueda preparar la información solicitada.

9.1.3. Sistema de Gestión y Administración

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría podrá auditar el Sistema de Gestión y Administración en cualquier momento de la ejecución del contrato.

El Consorcio 5M2-BKT colaborará con la Secretaría para que la auditoría se lleve a cabo de manera ininterrumpida y práctica para las partes, asimismo, el Consorcio 5M2-BKT suministrará toda la información requerida por la Secretaría con motivo de las auditorías; sin embargo, determinarán de común acuerdo las variables e información que el Consorcio 5M2-BKT deberá suministrar.

Las auditorías podrán ser por lo menos una vez al año, a partir de que se encuentre renovado el sistema actual y cuente con 458 cicloestaciones en operación. La Secretaría avisará por lo menos con 10 (diez) días hábiles de anticipación para que el Consorcio 5M2-BKT pueda preparar la información solicitada.

9.2 Auditorías de operaciones: Mantenimiento y logística

9.2.1 Auditoría sobre el mantenimiento del sistema

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría realizará por lo menos cada quince días, auditorías sobre el estado de conservación y mantenimiento general de los siguientes elementos del sistema: mantenimiento y limpieza de cicloestaciones, elementos de señalamiento y área de ocupación; mantenimiento, reparación y limpieza de los componentes de las bicicletas. Sin embargo, en caso que así lo considere la Secretaría, podrán realizar más de una auditoría cada 15 días y le avisará a el Consorcio 5M2-BKT por lo menos con 10 (diez) días hábiles de anticipación para que el Consorcio 5M2-BKT pueda gestionar los recursos. Las auditorías se realizarán a partir de que se encuentre renovado el sistema actual y cuente con 458 cicloestaciones en operación.

El Consorcio 5M2-BKT gestionará los medios humanos y materiales necesarios, y dispondrá de procedimientos internos, para asegurar una adecuada gestión del mantenimiento de los elementos mencionados y que forman parte del sistema ECOBICI, con el fin de atender de forma adecuada las necesidades del servicio para las personas usuarias y para cumplir con los criterios del Nivel de Servicio que se establecen en el Anexo Técnico.

9.2.2 Auditoría sobre la logística del sistema

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría, en cada oportunidad que así lo considere conveniente, realizará auditorías por lo menos 2 (dos) veces por semestre sobre el procedimiento general de traslado y reposición de bicicletas: estado de los vehículos de traslado, reposición, correlación del personal designado para logística, frecuencia, entre otros. Las auditorías se realizarán a partir de que se encuentre renovado el sistema actual y cuente con 458 cicloestaciones en operación.

9.3 Supervisores de la Secretaría

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría designará y dispondrá de un equipo de supervisión e inspección para el sistema ECOBICI que le dará seguimiento al servicio de la operación. Dicho equipo de supervisión será personal calificado para revisar que los niveles de servicio se cumplan con lo estipulado en el presente anexo.

El Consorcio 5M2-BKT facilitará la tarea del equipo de supervisión, en cuanto al acceso en línea a la información referente a la operación del servicio por medio de la aplicación web de supervisión y también atender cualquier tipo de observación, cambio o requerimiento, que en función de cada inspección pudiera indicar el equipo de supervisión al Consorcio 5M2-BKT. Dichas observaciones se determinarán de común acuerdo entre las partes.

9.4 Índice de satisfacción de la Persona Usuaria (ISPU)

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, independientemente a las auditorías realizadas por la Secretaría de manera periódica, ésta elaborará un índice de satisfacción de la persona usuaria de manera anual, mediante distintos análisis de los datos obtenidos de las auditorías del sistema elaboradas por su personal y/o quien la Secretaría pudiera designar durante el primer año de operación cuando se haya renovado totalmente la infraestructura actual.

Los resultados de los análisis realizados por la Secretaría durante el primer año una vez que esté renovado totalmente el sistema, es decir, el año correrá a partir de que estén en funcionamiento las 458 cicloestaciones y se traducirá en un índice de desempeño que representará el valor medio de satisfacción que el Consorcio 5M2-BKT deberá cumplir durante el segundo año y así ininterrumpidamente durante la ejecución del contrato. El cálculo se deberá realizar anualmente y los elementos vinculados con este índice serán los siguientes, como mínimo:

1. Disponibilidad de bicicletas.
2. Disponibilidad de anclajes en la cicloestación de arribo (destino).
3. Estado del mantenimiento de las cicloestaciones.
4. Estado del mantenimiento de las bicicletas.
5. Estado de limpieza de las cicloestaciones.
6. Calidad de los elementos del Sistema ECOBICI (bicicletas, cicloestaciones, aplicación móvil, página de internet).
7. Funcionalidad de uso del sistema (bicicletas, cicloestaciones, aplicación móvil, página de internet).
8. Rapidez de uso del sistema (sistemas de acceso en cicloestaciones y/o bicicletas, aplicación móvil, página de internet).
9. Seguridad del sistema.
10. Atención y solución de los problemas reportados a través de los diferentes canales con los que cuenta el Sistema ECOBICI.

Una vez definidos los criterios del índice de desempeño de las personas usuarias, la Secretaría deberá comunicarlo de manera oficial a el Consorcio 5M2-BKT para que sea revisado en conjunto y posteriormente implementarlo.

10. PATROCINIO Y PUBLICIDAD

El Consorcio 5M2-BKT podrá disponer de un patrocinio en los componentes que integran el sistema descritos en el subapartado 7 del Anexo Técnico de Componentes Físicos, así como la explotación publicitaria de 510 espacios, de acuerdo a las características especificadas en el subapartado ya mencionado. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT tomará como referencia el apartado antes mencionado para realizar sus propuestas respecto a estos componentes.

11. NIVELES DE SERVICIO (Indicadores de Desempeño)

Para efectos de esta propuesta, el Consorcio 5M2-BKT reconoce que se entiende por Nivel de Servicio cada uno de los criterios e indicadores establecidos por la Secretaría, que permiten evaluar y verificar el cumplimiento del Servicio de Operación y Mantenimiento del Sistema de Transporte individual en Bicicleta Pública (ECOBICI), asimismo, permitirán comprobar los indicadores para determinar el grado de cumplimiento contractual en función de las obligaciones asumidas por él y aplicar las respectivas sanciones en caso de que corresponda.

La evaluación del Nivel de Servicio se verificará mediante el análisis de los reportes, información entregada en tiempo y forma por el Consorcio 5M2-BKT, así como las auditorías que realice la Secretaría, para cumplir con cada uno de los criterios establecidos por la misma.

Los Niveles de Servicio se establecen con base en las condiciones actuales de la demanda del servicio, viajes diarios, recursos materiales y humanos disponibles, y el área de cobertura. En caso de requerir alguna modificación a los criterios e indicadores, el Consorcio 5M2-BKT podrá hacer una propuesta con su debida justificación y análisis, misma que será evaluada por la Secretaría.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría podrá hacer modificaciones a los Niveles de Servicio con base en la demanda del servicio, viajes diarios y área de cobertura, siempre y cuando el cambio no implique una modificación mayor al 5% del nivel establecido previamente.

En caso de rebasar uno de los siguientes supuestos:

1. 9 usos diarios por cada bicicleta activa.
2. 24 usuarios activos por cada bicicleta activa.

La Secretaría en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT determinarán de común acuerdo los protocolos a seguir para implementar las acciones bajo los supuestos mencionados.

En caso de incumplimiento a las obligaciones en cualquiera de los Niveles de Servicio en los términos y condiciones señaladas para cada criterio por causas imputables al Consorcio 5M2-BKT, dará lugar a la penalización establecida en el Contrato de Prestación de Servicios vigente.

Se excluyen del incumplimiento aquellos daños, averías o fallas provocadas por caso fortuito o fuerza mayor, entendiéndose por estos, los sucesos de la naturaleza o del hombre, ajenos al Consorcio 5M2-BKT, o bien, cuando se derive del otorgamiento de una prórroga que le imposibiliten jurídicamente a cumplir, constituyendo una imposibilidad verdadera un obstáculo insuperable que impida el cumplimiento parcial o total de sus obligaciones, siendo necesario que tales hechos no lo sean imputables, directa o indirectamente, y escapen a toda previsión.

El Consorcio 5M2-BKT informará de manera inmediata vía correo electrónico y a través de un escrito en un plazo no mayor a 72 (setenta y dos) horas de cualquier caso fortuito o fuerza mayor que influya directamente en los Niveles de Servicio; dicho tiempo correrá a partir de que tenga conocimiento del hecho; de igual forma, deberá integrar estas fallas en los reportes solicitados por cada apartado, con la información suficiente que permita conocer los hechos.

Cabe señalar que en el caso específico de las desconexiones masivas de cicloestaciones, el Consorcio 5M2-BKT informará a la Secretaría (a partir de la desconexión del 5% de las cicloestaciones en servicio) el estatus de la falla cada hora vía correo electrónico, hasta que el servicio se normalice en todo el sistema. Asimismo, informará de manera inmediata en redes sociales, áreas de atención al cliente y centro de atención telefónica durante el horario de operación y al menos 10 minutos antes de iniciar o de terminar el horario de operación del servicio.

El Consorcio 5M2-BKT dispondrá de procedimientos internos y gestionará los recursos humanos y materiales necesarios para asegurar una adecuada gestión del mantenimiento, de la demanda del servicio, contemplando la disponibilidad de bicicletas en las cicloestaciones, con el fin de atender de forma adecuada las necesidades del servicio para las personas usuarias, para cumplir con los criterios de los Niveles de Servicio que se establecen en el Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT operará el sistema de gestión de la operación (regulación y el balanceo) de acuerdo a las características y funcionalidades que se establecen en el Anexo Técnico. Las fallas en dicho sistema no serán admitidas como justificación en caso de incumplimiento de los criterios de Nivel de Servicio señalados en el Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría podrá realizar cotidianamente una supervisión de la gestión de la demanda del servicio y podrá emitir notificaciones al Consorcio 5M2-BKT, quien deberá dar

continuidad y seguimiento a dichas notificaciones a la mayor brevedad posible. Asimismo, la Secretaría tendrá acceso al sistema informático de gestión del servicio en tiempo real a través de la herramienta de panel de control y podrá solicitar reportes adicionales a los que se mencionan en el Anexo 1 del presente documento, en caso necesario y que estén relacionados con la demanda y gestión del sistema, de tal forma que pueda disponer de la información relativa de manera oportuna para la evaluación del cumplimiento en los Indicadores de los Niveles de Servicio.

Tomando en cuenta un periodo de adaptabilidad y después de seis (6) meses concluida la Primera Etapa "Renovación del servicio", es decir, la instalación de la totalidad de cicloestaciones correspondientes a esta Etapa (458 cicloestaciones), la Secretaría comenzará a penalizar los incumplimientos de los niveles de servicio establecidos en el presente Anexo Técnico, sin embargo, durante los meses previos al inicio de las penalizaciones (6 meses) el Consorcio 5M2-BKT entregará los reportes de los niveles de servicio conforme se establece en el presente apartado y subapartados, y en caso de incumplimiento no se le sancionará durante este periodo.

Para efectos de esta propuesta se entiende por:

1. **Día de Servicio:** tiempo de servicio en una jornada de operación del sistema, correspondiente al horario de servicio establecido y vigente, en el que las personas usuarias podrán retirar y devolver bicicletas de las cicloestaciones, de acuerdo con lo especificado por la Secretaría. El horario determinado en el Anexo Técnico corresponde de las 05:00 horas a las 00:30 horas, sumando un total de 19 horas, 30 minutos por cicloestación y por día de servicio. Posterior a este horario, el sistema permanecerá habilitado sólo para la devolución de bicicletas.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la evaluación de los niveles de servicio sobre la operación, gestión, administración y mantenimiento del Sistema ECOBICI se realizará a partir de los informes del sistema y de la verificación realizada de los valores obtenidos de las auditorías llevadas a cabo periódicamente por el equipo de supervisión de la Secretaría. Dicha periodicidad de evaluación podrá ser modificada por la Secretaría conforme a criterios de mejoramiento y satisfacción del servicio a lo largo del contrato. En caso de discordancia entre los datos obtenidos por la Secretaría y el Consorcio 5M2-BKT, se utilizarán los resultados de la auditoría realizada por la Secretaría, para establecer los niveles del servicio.

Adicional a los reportes señalados en el Anexo 1 "Apéndice de Reportes del Sistema" que serán entregados física o digitalmente de manera obligatoria, el Consorcio 5M2-BKT entregará reportes mensuales por tipo de nivel exigido en los que se refleje la medición de los Niveles de Servicio, así como su desagregación por tipo en caso de que aplique.

La entrega de los niveles de servicio se realizará de forma física o digital con los archivos .csv para su validación. La entrega deberá ir acompañada de un escrito dirigido a la Secretaría.

11.1. Clasificación de los índices de desempeño

Para efectos de la propuesta, los niveles de servicio (índices de desempeño) que deberá cumplir el Consorcio 5M2-BKT, serán los siguientes:

1. **Disponibilidad**
 - a. Nivel de disponibilidad de bicicletas
 - b. Nivel de disponibilidad de anclajes
 - c. Nivel de disponibilidad de cicloestaciones
2. **Mantenimiento**
 - a. Nivel del tiempo de retiro de bicicletas averiadas
 - b. Nivel de reparación de las cicloestaciones por tipo 1, 2 y 3
 - c. Nivel de bicicletas en condiciones óptimas

3. **Logística**
 - a. Nivel de cicloestaciones llenas
 - b. Nivel de cicloestaciones vacías
4. **Centro de Contacto**
 - a. Nivel de disponibilidad del centro de contacto
 - b. Nivel de tiempo de respuesta del centro de contacto
 - c. Tasa de abandono de llamadas
5. **Atención a personas usuarias**
 - a. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en redes sociales
 - b. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en formulario en página web y aplicación móvil
 - c. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en chatbot en página de internet y aplicación móvil
 - d. Nivel de tiempo de atención a solicitudes en área de atención presencial
 - e. Tasa de quejas no atendidas
 - f. Tasa de retención de personas usuarias
 - g. Nivel de activación del servicio
6. **Software**
 - a. Nivel de disponibilidad de página de internet
 - b. Nivel de disponibilidad de la aplicación móvil

1. Disponibilidad de Bicicletas, Anclajes y Cicloestaciones

a. Nivel de disponibilidad de bicicletas (NDB)

Definición: este indicador permite establecer y evaluar la existencia mínima de bicicletas disponibles y en balanceo, que se encuentran en condiciones óptimas para la prestación del servicio. Lo anterior, estableciendo una relación entre las bicicletas disponibles, en balanceo y en operación, al inicio del horario de servicio.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema al inicio del horario de servicio.

Cálculo (%):

$$NDB = \frac{\sum_{d=1}^n \left(\frac{\text{Número de bicicletas disponibles} + \text{Número de bicicletas en balanceo}}{\text{Número de bicicletas en operación}} \right) \text{ al día } i}{n \text{ (número de días en el mes)}} \times 100$$

Nivel exigido: Mínimo 95.0%

b. Nivel de disponibilidad de anclajes (NDA)

Definición: este indicador permite establecer y evaluar la disponibilidad promedio de anclajes disponibles y en condiciones de uso. Lo anterior, estableciendo una relación entre el número total de anclajes operativos y el total de anclajes instalados al inicio del horario de servicio.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema al inicio del horario de servicio.

Cálculo(%):

$$NDA = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Número de anclajes operativos}}{\text{Total de anclajes teóricos - AFS}}}{n \text{ (número de días en el mes)}} \cdot 100$$

Entendiéndose por anclajes fuera de servicio (AFS) todos aquellos anclajes que por causas de fuerza mayor ponen en riesgo a las personas usuarias o que por petición de la Secretaría fueron bloqueados temporalmente. Los anclajes teóricos son el total de anclajes que se instalaron con las cicloestaciones instaladas por contrato.

Nivel exigido: Mínimo 95.0%

c. Nivel de Disponibilidad de las Cicloestaciones (NDC)

Definición: este indicador permite evaluar el tiempo real de disponibilidad del total de las cicloestaciones instaladas y operativas respecto al tiempo total teórico mensual de servicio de las t cicloestaciones. Se entenderá por cicloestación operativa aquella cicloestación que se encuentra apta para retiro y devolución de bicicletas.

Periodicidad: mensual

Cálculo (%):

$$NDC = \sum_{i=1}^n \frac{\text{Tiempo de disponibilidad real de la cicloestación } i}{(\text{Tiempo de disponibilidad teórico mensual} - \text{Tiempo de desactivación por causas ajenas}) \text{ de la cicloestación } i} \cdot 100$$

Nivel mínimo: 99.5%

2. Mantenimiento de bicicletas y cicloestaciones

El Consorcio 5M2-BKT se hará cargo del mantenimiento y conservación de las partes mecánicas, eléctricas, electrónicas y físicas de bicicletas y estaciones, bajo especificaciones técnicas de cada una. Por ello, adoptará esquemas flexibles de mantenimiento, asistencia, soporte informático y desarrollo que le permitan valorar y hacer evolucionar los elementos del sistema, aplicando técnicas predictivas o correctivas para mejorar los niveles de servicio en general, lo cual deberá estar descrito en los planes de mantenimiento que presente.

a. Nivel de Servicio del Tiempo de Retiro de Bicicletas Averiadas (NSTRBA)

Definición: este indicador permite evaluar el tiempo promedio mensual que transcurre entre la detección y el retiro de la cicloestación de las n bicicletas "averiadas" para ser reparadas, notificadas por el sistema de gestión en el periodo de evaluación.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema.

Cálculo (h):

$$NSTRBA = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{Momento de Retiro de la Bicicleta Averiada}_i - \text{Momento de Detección de la Bicicleta Averiada}_i)}{n}$$

*Se considera instante la hora registrada por el sistema de gestión en minutos/hora/día/mes/año.

Nivel exigido: Máximo 18 horas.

b. Nivel de Servicio del Tiempo de Reparación de Cicloestaciones (NSTRC)

Definición: este indicador permite evaluar el tiempo promedio mensual transcurrido entre la detección y la reparación de las n cicloestaciones con fallas, notificadas por el sistema de gestión en el mes de evaluación.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema.

Cálculo (h):

$$NSTRC = \frac{\sum_{i=1}^n (\text{Momento de Reparación de la Cicloestación}_i - \text{Momento de Detección de la Falta}_i)}{n}$$

*Se considera instante la hora registrada por el sistema de gestión en minutos/hora/día/mes/año.

El Consorcio 5M2-BKT considerará tres niveles de prioridad para la atención de todas las cicloestaciones de acuerdo a los siguientes criterios, siempre y cuando los fallas sean imputables directamente al prestador del servicio:

Prioridad Alta: cuando la cicloestación presenta fallas que impiden su funcionamiento total y amerita una intervención inmediata, como, por ejemplo: inexistencia de comunicación entre las bicicletas, cicloestación y el servidor, la cicloestación no responde para la prestación del servicio.

Prioridad Media: cuando la cicloestación presenta fallas que limitan el uso en cuanto a funcionalidad y no amerita una intervención inmediata, como, por ejemplo: error de detección del RFID, error en la detección de tarjetas en los lectores de proximidad de la cicloestación, falla en la comunicación entre la aplicación móvil y la cicloestación o bicicleta para retiro o devolución.

Prioridad Baja: cuando la cicloestación presenta falla en un elemento y no impide el funcionamiento y el uso correcto de la misma, como, por ejemplo: falla mecánica en el anclaje, falla en el bloqueo y apertura del anclaje.

Nivel exigido:

1. Cicloestaciones Tipo 1: Con prioridad alta máximo 4 horas, con prioridad media máximo 8 horas, con prioridad baja máximo 12 horas
2. Cicloestaciones Tipo 2: Con prioridad alta máximo 8 horas, con prioridad media 12 horas, con prioridad baja máximo 16 horas
3. Cicloestaciones Tipo 3: Con prioridad alta máximo de 12 horas, con prioridad media 16 horas y con prioridad baja máximo 20 horas

No aplica para las intermitencias en señal GPRS atribuible a la compañía proveedora del servicio de comunicación de la cicloestación, ni para desconexiones masivas de GPRS, fallas en el suministro eléctrico imputables a la compañía distribuidora de la energía eléctrica, delitos, incidentes y hechos ajenos a la operación del sistema que provocan la falla, o cualquier otro suceso de acuerdo con lo establecido en el artículo 58 del Reglamento de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal.

c. Nivel de Bicicletas en Condiciones Óptimas (NBCO)

Definición: este indicador permite evaluar el nivel de calidad en el que se encuentren las bicicletas disponibles para la prestación del servicio, el cual será delimitado por el porcentaje mínimo de bicicletas sin fallas y buen estado como resultado de la inspección quincenal realizada por personal del Consorcio 5M2-BKT en conjunto con personal de la Secretaría.

Periodicidad: quincenal mediante las auditorías realizadas en conjunto.

El Nivel de Servicio de Bicicletas en Condiciones Óptimas se evaluará dos veces al mes, una la primera quincena y otra la segunda quincena de mes, a través de un muestreo aleatorio para realizar una auditoría del mantenimiento de las bicicletas mecánicas en operación de acuerdo con los criterios que se establecerán en un Apéndice de Criterios de Inspección de Bicicletas que será acorde a las características y componentes de la bicicleta. El primer muestreo se deberá realizar entre el día 10 y 15 del mes y el segundo entre el día 25 y último del mes y se tomarán en consideración y por separado aspectos mecánicos que intervengan en el funcionamiento, así como la imagen y limpieza de las mismas. Dichos muestreos se llevarán a cabo en un solo día. En caso de que una bicicleta se inspeccione más de una vez durante la auditoría, sólo se considerarán los datos obtenidos en la primera revisión.

Cálculo(%):

$$NBCO = \left(\frac{\text{Número de bicicletas en estado sin fallas} + \text{Número de bicicletas en estado bueno}}{\text{Número de bicicletas inspeccionadas}} \right) * 100$$

Nivel exigido: Mínimo 90.0%

Para efectos de esta propuesta se entiende por:

1. **Estado sin fallas:** la bicicleta será considerada en estado sin falla cuando no contemple ninguno de los aspectos señalados en los siguientes estados del presente indicador.
2. **Estado bueno:** la bicicleta será considerada en estado bueno cuando falle en uno o más de los siguientes elementos:
 - a. Sucia
 - b. Campanilla dañada o faltante
 - c. Daño en tapa (display) de velocidades
 - d. Puños desgastados o diferentes
 - e. Sin matrícula (id de la bicicleta)
 - f. Desgaste llanta delantera
 - g. Cubre cadena roto
 - h. Bielas Dañadas
 - i. Sin vinil trasero (imagen del sistema)
 - j. Desgaste llanta trasera
 - k. Manubrio desalineado
 - l. Liga en mal estado
 - m. Sillín rasgado
 - n. Soporte de pie (parador dañado o faltante)
 - o. Guardas de luz dañadas o faltantes
 - p. Salpicadera dañada
3. **Estado regular:** la bicicleta será considerada en estado regular cuando falle en uno o más de los siguientes elementos:
 - a. Ajuste de freno delantero
 - b. Ajuste de freno trasero
 - c. Llanta delantera baja
 - d. Llanta trasera baja
 - e. Asiento flojo
 - f. Asiento roto



- g. Luz delantera dañada
- h. Luz trasera dañada
- i. Cadena floja
- j. Eje de centro recorrido
- k. Pedales Dañados
- l. Desajuste de pedal
- m. Parador desalineado
- n. Desajuste de Velocidades (tres pascos)
- o. Sin cinta sujetadora de seguridad en el manubrio
- p. Manubrio fisurado y/o deformado
- q. Poste de asiento fisurado
- r. Salpicadera friccionando lenta
- s. Sin puños

4. **Estado no funcional:** la bicicleta será considerada en estado no funcional cuando falle en uno o más de los siguientes elementos:
- a. Sin freno delantero
 - b. Sin freno trasero
 - c. Llanta delantera ponchada
 - d. Llanta trasera ponchada
 - e. Manubrio roto
 - f. Cadena suelta o fallante
 - g. Sin luz delantera
 - h. Sin luz trasera
 - i. Sin pedales
 - j. Poste de asiento roto

Condiciones óptimas de uso: se entenderá por condiciones óptimas de uso de una bicicleta, el estado adecuado de todos sus elementos y en concreto el correcto funcionamiento de:

- 1. Llantas, rines, frenos, cadena y cambios.
- 2. Luces, cableado y dinamo.
- 3. Accesorios, pedales, bielas, salpicaderas, cubrecadena, sillín, abrazadera de sillín, poste de sillín y viriles.
- 4. Manubrio, puños, tezas, timbre, tapas, palanca, liga, RFID, cinchos y tornillería de seguridad.

3. Logística

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los niveles de servicio de logística se refieren a aquellas mediciones del servicio mediante las cuales se califica el equilibrio entre la oferta y la demanda de bicicletas y de anclajes en las cicloestaciones del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la gestión de la demanda es uno de los problemas con mayor impacto negativo asociados a la operación de un sistema de bicicletas públicas con anclaje, por lo que es uno de los aspectos más complejos y debe tenerse en cuenta desde la planeación y contar con un sistema de retroalimentación a través de la recopilación de información y análisis de ésta. Con la finalidad de facilitar ambos propósitos, la Secretaría ha definido que la regulación entre la cantidad de bicicletas y anclajes no depende únicamente de la relación directa entre ambos, sino también de una división geográfica en clusters y subclusters, tipo de demanda, el día y la hora, lo cual se explica a continuación.

La gestión en clusters y subclusters se basa en agrupar cicloestaciones para aumentar la disponibilidad de bicicletas o candados, bajo la consideración de que los clusters agrupan un gran número de cicloestaciones que funcionan con cierta independencia y a su vez pueden responder a diferentes tendencias; mientras que un subcluster es una pequeña agrupación de cicloestaciones cercanas entre sí

y sin barreras físicas entre ellas, por lo que presentan un comportamiento similar, una gran agrupación de ellos forma un cluster.

La demanda de bicicletas o anclajes en las cicloestaciones se clasifica en alta (Tipo 1), media (Tipo 2) y baja (Tipo 3), sin embargo, al formar parte de un subcluster comparte características con otras cicloestaciones y pueden ser atendidas como una unidad dentro del servicio.

En caso en que exista sobredemanda (sobrecapacidad) en el uso del servicio en algunos sitios del área de operación de ECOBICI y con el fin de atenderla, el Consorcio 5M2-BKT propondrá estrategias de implementación para el mejoramiento del servicio, las cuales deberán ser revisadas en conjunto con la Secretaría y aprobadas por esta última para su implementación. El Consorcio 5M2-BKT asumirá los costos asociados a dichas estrategias de logística.

a. Niveles de Servicio de Cicloestaciones Llenas (NSCLL)

Definición: es la media mensual de los porcentajes diarios de tiempo de las cicloestaciones llenas de bicicletas, notificadas por el sistema de gestión en el mes evaluado, respecto al tiempo total teórico de disponibilidad de todas las *m* cicloestaciones que pertenecen a cada subcluster.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema.

Cálculo (%):

$$NSCLL = \sum_{j=1}^n \left(\frac{\sum_{i=1}^m \text{Tiempo de lleno de la cicloestación } i \text{ de cada subcluster al día } j}{\sum_{j=1}^n \text{Tiempo de disponibilidad diario teórico de una cicloestación}} \right) \cdot 100$$

Siendo *n* el número de días del mes.

Nivel máximo exigido para todos los subclusters: será del 4.0 %.

b. Niveles de servicio de cicloestaciones vacías (NSCV)

Definición: es la media mensual de los porcentajes diarios de tiempo de las cicloestaciones vacías de bicicletas, notificadas por el sistema de gestión en el periodo evaluado, respecto al tiempo total teórico de funcionamiento de todas las *m* cicloestaciones que pertenecen a cada subcluster.

Periodicidad: mensual y notificada por el sistema.

Cálculo(%):

$$NSCV = \sum_{j=1}^n \left(\frac{\sum_{i=1}^m \text{Tiempo de vacío de la cicloestación } i \text{ de cada subcluster al día } j}{\sum_{j=1}^n \text{Tiempo de funcionamiento diario teórico de una cicloestación}} \right) \cdot 100$$

Siendo *n* el número de días del mes.

Nivel máximo exigido para todos los subclusters: será del 6.0 %.



4. Centro de Contacto

El Nivel de Servicio del Centro de Contacto se medirá a través de distintos índices de desempeño.

a. Disponibilidad del Centro de Contacto (DCC)

Definición: La disponibilidad del Centro de Contacto se define como la proporción de tiempo en el que el Centro de Contacto está disponible para recibir llamadas de personas usuarias. Se entenderá por disponibilidad que las personas usuarias puedan contactar a una persona de atención a clientes o la respuesta de voz interactiva (IVR) durante el horario de operación del Centro de Contacto, el cual debe ser de 20 horas con 30 minutos los 365 días del año.

Periodicidad: mensual

Cálculo(%):

$$DCC = \frac{\text{Tiempo de disponibilidad real mensual del centro de contacto}}{\text{Tiempo de disponibilidad teórico mensual del centro de contacto} - \text{Tiempo de mantenimiento programado}} \cdot 100$$

Nivel exigido: Mínimo 99.5%

Este nivel de servicio, incluye fines de semana y días festivos. En caso de que el Centro de Contacto no se encuentre disponible y la duración sea mayor a 30 minutos, deberá notificar a la Secretaría el estatus de la falla y deberá informar de manera inmediata en página de internet y redes sociales, durante el horario de operación y al menos 10 minutos antes de iniciar o de terminar el horario de servicio. Asimismo deberá notificar cuando la disponibilidad del Centro de Contacto se restaure con un resumen de la causa y duración.

b. Tiempo de respuesta del Centro de Contacto (TRCC)

Definición: El Tiempo de respuesta es el tiempo que cada persona usuaria espera en la línea hasta que una persona de atención a clientes lo atiende, una vez que elige una opción en el IVR. El 80% de las llamadas diarias que ingresan al Centro de Contacto deberá atenderse en un tiempo máximo de 20 (veinte) segundos por una respuesta de voz interactiva (IVR) y el 95% de las llamadas diarias deberán ser atendidas por una persona de atención a clientes en un tiempo máximo de 120 segundos.

Periodicidad: mensual

Cálculo (%):

$$TRCC = \frac{\text{Número de llamadas atendidas en el mes en } \leq 20 \text{ segundos}}{\text{Número de llamadas entrantes en el mes}} \cdot 100$$

Nivel exigido: Mínimo 80.0%

c. Tasa de abandono de llamadas (TALL)

Definición: La Tasa de abandono de llamadas es promedio mensual el número diario de llamadas que son canceladas antes de ser atendidas por una persona de atención a clientes.

Periodicidad: mensual

Cálculo(%):

$$TALL = \frac{\sum_{i=1}^n \frac{\text{Llamadas abandonadas en el día } i}{\text{Llamadas entrantes en el día } i}}{n} * 100$$

*Siendo n el número de días del mes.

Nivel exigido: Máximo 5.0%

5. Atención a personas usuarias

1. Atención a consultas, solicitudes, quejas y sugerencias

Definición: El Consorcio 5M2-BKT gestionará los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar que se brinde una respuesta adecuada y oportuna a las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias realizadas por las personas usuarias y aquellas relacionadas con el sistema ECOBICI. El Tiempo de atención de todas las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias es el tiempo que cada persona usuaria espera para recibir una respuesta de una persona de atención a clientes. Este tiempo de atención será de acuerdo con el medio por el que ingresen y se deberán responder de acuerdo con lo siguiente:

Periodicidad: Mensual

a. Tiempo de respuesta a solicitudes en Redes sociales (TRSRS)

El 65% de las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias que ingresen a través de redes sociales y deberán atenderse en menos de 1 (una) hora hábil a partir de la recepción dentro del horario de atención a clientes. El 100% de consultas, solicitudes, quejas y sugerencias deberán atenderse en un plazo máximo de 8 (ocho) horas hábiles a partir de su recepción.

Cálculo (%):

$$TRSRS = \frac{\text{Número de solicitudes atendidas en el mes } \leq 1 \text{ hora}}{\text{Número de solicitudes entrantes en el mes}} * 100$$

Nivel exigido: 65.0%

Los tiempos mencionados no aplicarán cuando el Consorcio 5M2-BKT haya solicitado en tiempo y forma a un tercero, información adicional para cumplir con la solicitud de la persona usuaria o exista una justificación por un evento extraordinario, la cual deberá hacerse del conocimiento de la persona usuaria dentro del tiempo de respuesta establecido.

En caso de tratarse de un reporte de hecho de tránsito o alguna incidencia con personas usuarias o bienes del sistema ECOBICI, el tiempo de respuesta deberá reducirse a un máximo de 5 (cinco) minutos a partir de la recepción.

La Secretaría es la propietaria de las redes sociales del sistema y las claves de acceso, las cuales serán compartidas con el Consorcio 5M2-BKT. No obstante, cualquier mal uso dará lugar al retiro de las claves de acceso.

b. Tiempo de respuesta a solicitudes en Página web y aplicación móvil por formularios (TRSF)

El 80% de las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias que ingresen a través de formularios en la página web y aplicación móvil deberán responderse en menos de 24 horas a partir de la recepción. El

100% de consultas, solicitudes, quejas y sugerencias deberán atenderse en un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles a partir de su recepción.

Cálculo (%):

$$TRSF = \frac{\text{Número de solicitudes atendidas en el mes en } \leq 24 \text{ horas}}{\text{Número de solicitudes entrantes en el mes}} \cdot 100$$

Nivel exigido: 80.0%

c. Tiempo de respuesta a solicitudes en Página web y aplicación móvil por medio de chatbots (TRSCH)

Para el caso de las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias que ingresen a través de conversaciones en tiempo real (chatbot) el 100% en la página web y aplicación móvil deberán atenderse en menos de 2 (dos) minutos, es decir, iniciar la conversación.

Cálculo(%):

$$TRSCH = \frac{\text{Número de solicitudes atendidas en el mes en } \leq 2 \text{ minutos}}{\text{Número de solicitudes entrantes en el mes}} \cdot 100$$

Nivel exigido: 100%

Los tiempos mencionados no aplicarán cuando el Consorcio 5M2-BKT haya solicitado en tiempo y forma a un tercero, información adicional para cumplir con la solicitud de la persona usuaria o exista una justificación por un evento extraordinario, la cual deberá hacerse del conocimiento de la persona usuaria dentro del tiempo de respuesta.

d. Tiempo de atención a solicitudes en áreas de atención presencial (TACAP)

El 98% de las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias que ingresen a través los centros de atención presencial deberán atenderse en un plazo máximo de 2 (dos) días hábiles a partir de su recepción. Asimismo, se responderá con precisión al 100% de las consultas, solicitudes, quejas y sugerencias en un plazo máximo de 3 (tres) días hábiles.

Responder con precisión significa que el Consorcio 5M2-BKT ha enviado a la persona usuaria una respuesta sobre la consulta, solicitud, queja y/o sugerencia, de acuerdo con los procedimientos establecidos para tal efecto por el Consorcio 5M2-BKT y la Secretaría.

Cálculo(%):

$$TACAP = \frac{\text{Número de solicitudes atendidas en el mes en } \leq 3 \text{ días hábiles}}{\text{Número de solicitudes ingresadas en el mes}} \cdot 100$$

Nivel exigido: Mínimo 98.0%

Los tiempos mencionados no aplicarán cuando el Consorcio 5M2-BKT haya solicitado en tiempo y forma a un tercero, alguna información adicional para cumplir con la solicitud de la persona usuaria o exista una justificación por un evento extraordinario, la cual deberá hacerse del conocimiento de la persona usuaria dentro del tiempo de respuesta.

e. Tasa de quejas no atendidas (TQNA)

Definición: La tasa de quejas no atendidas es un indicador que permite conocer la cantidad de personas usuarias que realizaron una queja por cualquier medio (centro de contacto, página de Internet, aplicación móvil o atención presencial) y no obtuvieron una solución a la solicitud realizada.

Periodicidad: mensual

Cálculo (%):

$$TQNA = \frac{\text{Total de quejas entrantes en el mes a través de todos los medios} - \text{Número de quejas atendidas en el mes}}{\text{Total de quejas entrantes en el mes a través de todos los medios}} \cdot 100$$

Nivel exigido: Máximo 5.0%

f. Tasa de retención de personas usuarias (TRPU)

Definición: La tasa de retención es la medición que permite conocer el índice de personas usuarias anuales activas que continúan con el uso del servicio.

Periodicidad: Mensual

Cálculo(%):

$$TRPU = \frac{\text{Número de personas usuarias activas al final del periodo} - \text{Número de personas usuarias anuales desregistradas}}{\text{Número de personas usuarias anuales activas al inicio del periodo}} \cdot 100$$

Nivel exigido: Mínimo 94%

g. Nivel de activación del servicio (NAS)

Definición: este indicador permite evaluar el porcentaje mensual de personas usuarias cuyo tiempo de activación del servicio a partir de la solicitud de la inscripción (recapción del registro) hasta la activación sea igual o menor a 24 horas.

Periodicidad: Mensual

Cálculo (%):

$$NAS = \frac{\text{Número de personas usuarias con tiempo de activación en el mes} \leq 1 \text{ día}}{\text{Número de personas usuarias dadas de alta en el mes}} \cdot 100$$

Nivel mínimo exigido: 85%

6. Software

a. Nivel de Disponibilidad de la página de Internet (NDPI)

Definición: El Nivel de Servicio de Disponibilidad de la página web se define como la proporción de tiempo en el que la página web está disponible respecto al tiempo teórico de disponibilidad, sin considerar los tiempos programados de mantenimiento, el cual debe ser de 24 horas los 365 días del año.

Periodicidad: mensual

Cálculo (%):

$$NDPI = \frac{\text{Tiempo de disponibilidad real mensual de la página de internet}}{\text{Tiempo de disponibilidad teórico mensual de la página de internet} - \text{Tiempo de mantenimiento programado}} \cdot 100$$

Nivel mínimo: 99.9%

En caso de que la página web no se encuentre disponible y la duración sea mayor a 30 minutos, deberá notificar a la Secretaría el estatus de la falla y deberá informar de manera inmediata en redes sociales y centro de contacto, durante el horario de operación y al menos 10 minutos antes de iniciar o de terminar el horario de operación del servicio. Asimismo, deberá notificar cuando la disponibilidad de la página web se restaure con un resumen de la causa y duración.

b. Nivel de Disponibilidad de la aplicación móvil (NDAP)

Definición: El Nivel de Servicio de Disponibilidad de la aplicación se define como la proporción de tiempo en el que la aplicación móvil está disponible respecto al tiempo teórico de disponibilidad, sin considerar los tiempos programados de mantenimiento, el cual debe ser de 24 horas los 365 días del año.

Periodicidad: mensual.

Cálculo(%):

$$NDAP = \frac{\text{Tiempo de disponibilidad real mensual de la aplicación móvil}}{\text{Tiempo de disponibilidad teórico mensual de la aplicación móvil} - \text{Tiempo de mantenimiento programado}} \cdot 100$$

Nivel exigido: 99.9 %

En caso de que la aplicación móvil no se encuentre disponible y la duración sea mayor a 30 minutos, deberá notificar a la Secretaría el estatus de la falla y deberá informar de manera inmediata en redes sociales y centro de contacto, durante el horario de operación y al menos 10 minutos antes de iniciar o de terminar el horario de operación del servicio. Asimismo, deberá notificar cuando la disponibilidad de la aplicación se restaure con un resumen de la causa y duración.

Figura 9. Compilado de Niveles de servicio

No	Tipo de Nivel	Nombre Nivel de Servicio	Nivel de Servicio Solicitado	Frecuencia de entrega	Agregación de datos	Acrónimo
1	Disponibilidad	Nivel de disponibilidad de bicicletas	≥ 95.0%	Mensual	Diaria y Mensual	NDB
2	Disponibilidad	Nivel de disponibilidad de anclajes	≥ 95.0%	Mensual	Diaria y mensual	NDA
3	Disponibilidad	Nivel de disponibilidad de cicbestaciones	≥ 99.5%	Mensual	Diaria y mensual	NDC
4	Mantenimiento	Nivel de servicio del tiempo de retiro de	≤ 18 horas	Mensual		NSTRBA

		bicicletas averiadas				
5	Mantenimiento	Nivel de servicio del tiempo de reparación de cicloestaciones	<p>Cicloestaciones Tipo 1: Con prioridad alta ≤ 4 horas Con prioridad media ≤ 8 horas Con prioridad baja ≤ 12 horas</p> <p>Cicloestaciones Tipo 2: Con prioridad alta ≤ 8 horas, con prioridad media ≤ 12 horas, con prioridad baja ≤ 16 horas</p> <p>Cicloestaciones Tipo 3: Con prioridad alta ≤ 12 horas con prioridad media ≤ 16 horas Con prioridad baja ≤ 20 horas</p>	Mensual		NSTRC
6	Mantenimiento	Nivel de bicicletas en condiciones óptimas	$\geq 90 \%$	Mensual	Quincenal	NBCO
7	Logística	Nivel de servicio de cicloestaciones llenas	$\leq 4,0 \%$ para todos los subclústers	Mensual	Diaria y mensual	NSCLL
8	Logística	Nivel de servicio de cicloestaciones vacías	$\leq 6,0 \%$ para todos los subclústers	Mensual	Diaria y mensual	NSCV
9	Centro de Contacto	Disponibilidad del Centro de Contacto	$\geq 99,5\%$	Mensual	Diaria y mensual	DCC
10	Centro de Contacto	Tiempo de respuesta del centro de contacto	$\geq 80,0\%$ de las llamadas en 20 segundos	Mensual		TRCC
11	Centro de Contacto	Tasa de abandono de llamadas	$\leq 5,0\%$	Mensual	Diaria y mensual	TALL
12	Atención a personas usuarias	Tiempo de respuesta a solicitudes en redes sociales	$\geq 85,0\%$ en menos de una hora	Mensual		TRSRs
13	Atención a personas usuarias	Tiempo de respuesta a solicitudes en página de Internet y aplicación móvil (formularios)	$> 80,0\%$ en menos de 24 horas	Mensual		TRSF
14	Atención a personas usuarias	Tiempo de respuesta a solicitudes en página de Internet y	100% en dos minutos	Mensual		TRSCH

		aplicación móvil (chatbot)			
15	Atención a personas usuarias	Tiempo de atención a solicitudes en áreas de atención presencial	> 98,0% en dos días hábiles	Mensual	TACAP
16	Atención a personas usuarias	Tasa de quejas no atendidas	≤ 5,0%	Mensual	TQNA
17	Atención a personas usuarias	Tasa de retención de personas usuarias	≥ 94%	Mensual	TRFU
18	Atención a personas usuarias	Nivel de Activación del Servicio	≥ 95% (sea igual o menor a 24 horas)	Mensual	NAS
19	Software	Nivel de disponibilidad de la página de internet	> 99,9 %	Mensual	NDPI
20	Software	Nivel de disponibilidad de la aplicación móvil	≥ 99,9%	Mensual	NDAP

12. MUESTRA DE LAS BICICLETAS Y CICLOESTACIONES

El Consorcio 5M2-BKT presenta los prototipos a escala real de la bicicleta de tipo mecánico y cicloestación en conjunto con su oferta técnica. Dichas muestras coinciden en su totalidad con las características mínimas señaladas en los apartados 5.1 y 5.2 del Anexo Técnico de Componentes Físicos, así como con las fichas técnicas solicitadas en los apartados ya mencionados. Por lo tanto, para su presentación, el Consorcio 5M2-BKT considera las especificaciones señaladas en el apartado 8 del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

13. CAPACITACIÓN AL EQUIPO DE SUPERVISIÓN DE LA SECRETARÍA

13.1. Equipo de supervisión de la Secretaría

El Consorcio 5M2-BKT capacitará al personal de la Secretaría durante la fase 1 de la Etapa 1 de Renovación o cuando la Secretaría así lo requiera, en lo referente a la operación, administración y funcionamiento del sistema. Dicha capacitación, tendrá lugar también cada vez que se incorpore nueva tecnología al sistema. Todo ello, con el objeto que el personal de la Secretaría pueda llevar adelante en forma completa y correcta la supervisión y las auditorías del sistema.

13.2. Personal del Sistema ECOBICI

El Consorcio 5M2-BKT brindará capacitación permanente a todo su personal que se relacione directa o indirectamente con la prestación del servicio, por lo que presentará a la Secretaría en el mes de diciembre de cada año su "Programa Anual de Capacitación", que se integrará con los documentos siguientes:

1. Cursos que integran el programa y su contenido.
2. Carta descriptiva de los cursos.
3. Calendario en que se impartirán los cursos.

14. COMUNICACIÓN, PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN DEL SISTEMA ECOBICI

El Consorcio 5M2-BKT contará con un equipo creativo experto en medios y herramientas gráficas así como con los medios materiales necesarios para la adecuada comunicación con las personas usuarias. Como propuesta de valor agregado, dicho equipo generará y publicará distintos contenidos y campañas de promoción que brinden información básica y clara sobre el sistema, las cuales se describen más adelante.

Adicionalmente, el Consorcio 5M2-BKT dispondrá necesariamente de áreas de atención a clientes y/o módulos y/o stands que se requieran para ofrecer y dar seguimiento al servicio, donde pueden acudir las personas usuarias y prospectos de manera presencial como se estipula en el apartado 6 del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

Con el objetivo de conocer la opinión y percepción del servicio, hábitos de movilidad y características sociodemográficas de las personas usuarias, así como para diseñar mejores estrategias, contenidos y campañas de comunicación, promoción e información tanto para las personas ya usuarias como las potenciales, el Consorcio 5M2-BKT realizará por lo menos una vez al año una encuesta de satisfacción y percepción del servicio a personas usuarias, tomando en cuenta la información y resultados de las encuestas base anteriores (2012, 2014 y 2017) y los objetivos de información futuros. De esta manera será posible identificar áreas de oportunidad y mejoras en la operación y mantenimiento del Sistema ECOBICI, así como poder identificar cambios en sus hábitos de movilidad. De ser solicitado y/o aprobado por la Secretaría, el Consorcio 5M2-BKT desarrollará y publicará un reporte y una página donde pueda consultarse la visualización de datos. Así como poder identificar cambios en sus hábitos de movilidad.

Asimismo, El Consorcio 5M2-BKT garantizará una tasa de permanencia de personas usuarias anuales en el servicio de acuerdo a lo señalado en el apartado 11 Niveles de Servicio del Anexo.

El Consorcio 5M2-BKT realizará campañas específicas y acciones estratégicas con el fin de mantener una tasa de permanencia de personas usuarias anuales en el servicio, de acuerdo a lo señalado en el apartado 11 Niveles de Servicio del presente Anexo. Se realizarán distintas campañas digitales y en tierra mencionando los siguientes ejemplos no limitativos: activaciones, promociones, y de ser necesario un sistema de puntos y lealtad con el que se busque lograr la permanencia de las personas usuarias.

Como propuesta de valor agregado, se realizará un análisis con personas usuarias y ex usuarias del servicio, con el fin de profundizar en las áreas de mejora para retención y activación, lo anterior implica la identificación de las principales razones para la no renovación y las consecuentes estrategias promocionales dirigidas con base en los segmentos de personas usuarias, incluyendo acciones como: revisión e identificación de métodos de pago y vigencias, así como contacto directo previo a la renovación automática entre otras.

14.1. Promoción del Sistema ECOBICI

Como propuesta de valor agregado, el Consorcio 5M2-BKT presentará de manera trimestral un plan de medios y de acciones estratégicas que permita difundir la imagen e información del sistema ECOBICI. Dicho plan incluirá los distintos formatos en los que se contemple llegar a las audiencias objetivas.

El Consorcio 5M2-BKT solicitará aprobación a la Secretaría cada vez que se planea difundir información del Sistema ECOBICI en cualquier medio de comunicación y/o exista presencia del sistema en cualquier tipo de evento. Lo anterior deberá realizarse bajo las especificaciones que se mencionan a continuación y, de ser necesario, habrá un representante de la Secretaría que supervise dichos eventos:

1. **Entrevistas:** Si el Consorcio 5M2-BKT recibe una invitación para dar una entrevista sin importar el medio de comunicación, notificará con tiempo a la Secretaría, en el caso sea una entrevista relacionado con la operación del servicio de ECOBICI, de lo contrario, si es una entrevista que no tiene relación alguna con la operación del sistema, no deberá notificar.
2. **Stands/ Módulos:** Cada vez que se coloque o reubique un stand o módulo de inscripción del sistema, se informará a la Secretaría, el lugar, la razón, los horarios y fechas, con la finalidad que pueda definir si es necesario una autorización por parte de alguna dependencia.
3. **Recorridos:** Los recorridos se organizarán con la Secretaría.
4. **Reportajes:** La información o imágenes utilizadas en reportajes (prensa o medios de comunicación electrónicos) deberán ser autorizadas por la Secretaría.
5. **Boletines de prensa:** Los boletines serán desarrollados por la Secretaría, sin embargo, en caso de ser necesario la información será proporcionada por el Consorcio 5M2-BKT.
6. **Sitio oficial de ECOBICI (página de internet):** Cualquier cambio efectuado a la página de internet será previamente revisado y aprobado por la Secretaría. En el caso de que la Secretaría requiera cualquier cambio en el sitio, se notificará con 5 (cinco) días hábiles de anticipación al Consorcio 5M2-BKT y se determinarán de común acuerdo entre las partes.
7. **Redes sociales:** Es indispensable que el canal de comunicación entre el Consorcio 5M2-BKT y la Secretaría sea directo y continuo, con el fin de informar puntualmente a las personas usuarias cualquier afectación al servicio, así como generar contenidos y fomentar el incremento de los mismos.

La Secretaría es propietaria de las cuentas de redes sociales del Sistema ECOBICI, así como de sus accesos, mismos que serán compartidos con el Consorcio 5M2-BKT quién será el encargado de la creación de contenido para éstas, de acuerdo a lo que determina el Manual de Identidad Institucional 2018-2024 del Gobierno de la Ciudad de México en el tema. Previo a su publicación, deberán contar con la autorización de la Secretaría. Asimismo, podrán dar respuesta a las personas usuarias en materia de seguimiento a reportes y quejas relacionadas con el servicio. Cabe señalar que cualquier uso que resulte en un daño a la imagen del sistema, puede provocar la revocación de los accesos a estas redes sociales.

8. **Presencia física:** En caso de que el Sistema ECOBICI sea invitado a formar parte de eventos y exposiciones, será necesario que la planeación de la logística y desarrollo de estos eventos se realicen entre el Consorcio 5M2-BKT y la Secretaría. Es necesario que haya un supervisor por parte del Consorcio 5M2-BKT durante el evento, con el fin de cerciorarse de que todo se encuentre en orden. Así mismo, se entregará a la Secretaría un reporte de las inscripciones al Sistema ECOBICI y el tipo de información que se proporcionó en el módulo, de acuerdo al Anexo 1 "Apéndice de Reportes del Sistema" del presente Anexo.
9. **Newsletter/Página de internet:** Cualquier diseño elaborado por el Consorcio 5M2-BKT mediante el cual se vaya a difundir información del Sistema ECOBICI se realizará de acuerdo con el Manual de Identidad Institucional 2018-2024 del Gobierno de la Ciudad de México y enviarse a la Secretaría para que ésta emita su visto bueno. La funcionalidad, los éxitos y noticias deben propagarse con transparencia.

14.2. Negociaciones y alianzas con empresas

En el caso de existir la posibilidad de realizar negociaciones y/o alianzas con cualquier tipo de organización o empresa relacionados con la operación y gestión del servicio, la Secretaría revisará y aprobará dicha

alianza o cualquier cambio en la misma, por lo que el Consorcio 5M2-BKT entregará reportes sobre cada paso del proceso tomando en cuenta el inicio, desarrollo y culminación.

Como propuesta de valor agregado, el Consorcio 5M2-BKT entregará anualmente una estrategia de alianzas con empresas y/o asociaciones que representen los valores de ECOBICI. Dicha estrategia contemplará eventos específicos así como embajadores anuales del sistema.

Cualquier aspecto relativo a la comunicación, promoción y difusión del Sistema ECOBICI será revisado y aprobado previamente por la Secretaría.

14.3. Programa de información a la persona usuaria.

El Consorcio 5M2-BKT establecerá los mecanismos necesarios que permitan dar a conocer a la persona usuaria toda la información referente a las características del servicio que se está prestando, a través de diversos medios, tales como, página de internet, aplicación móvil, redes sociales, correos electrónicos, Centro de Atención Telefónica, Áreas de Atención al Cliente y/o módulos y/o stands.

Por lo anterior, la Secretaría podrá generar contenidos relacionados con el Sistema ECOBICI que ayuden a las personas usuarias, para que sean difundidos a través de la página de internet, áreas de atención al cliente, centro de atención telefónica, aplicación móvil, redes sociales y correo electrónico.

Dichos mecanismos y medios permitirán a la persona usuaria conocer la siguiente información:

1. Los tiempos y políticas para la atención de la totalidad de las comunicaciones dentro de un plazo no mayor a 5 (cinco) días hábiles.
2. La disponibilidad de bicicletas y anclajes en las cicloestaciones del Sistema ECOBICI.
3. Interfaz a través de la página de internet que le permitan emitir cualquier tipo de pregunta o queja respecto a los elementos que conforman el sistema, así como del mantenimiento y disponibilidad del mismo. Se deberá dar seguimiento a las preguntas y quejas.
4. Información a la persona usuaria acerca del funcionamiento del sistema, operación, horario del servicio, condiciones de uso, esquema tarifario, especificaciones técnicas, preguntas frecuentes y avisos.
5. Informar a la persona usuaria acerca de la periodicidad y fechas exactas en las que se realizan los cargos recurrentes a su tarjeta de crédito o débito.
6. Informar a la persona usuaria acerca del esquema de penalizaciones y sanciones, políticas y principales recomendaciones sobre el uso del sistema y la publicación del contrato de persona usuaria vigente.
7. Las fallas registradas en los servicios, programas o sistema informático de gestión del servicio que impidan a la persona usuaria acceder a la información antes mencionada. En el caso que sucedan, serán solucionadas por el Consorcio 5M2-BKT.

Adicional a los mecanismos y medios mencionados previamente y como propuesta de valor agregado, el Consorcio 5M2-BKT desarrollará distintas estrategias, activaciones y campañas con el objetivo de promover y difundir el uso correcto del sistema a las personas usuarias. Toda estrategia, activación o campaña será aprobada previamente por la Secretaría.

De manera general más no limitativa estos son algunos de los pilares o líneas propuestas para la comunicación de estrategias, activaciones y campañas para ECOBICI:

- Tutoriales de uso
- Uso correcto del sistema
- Sana convivencia con otros medios de transporte
- Cultura Vial
- Guía de uso de la app y página web

- Inscripción y cómo utilizar tu zona de persona usuarias
- Identificarla, para promover el sentido de pertenencia
- Beneficios generados por ECOBICI (salud, económicos y ambientales)

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría podrá solicitar en cualquier momento mejoras o modificaciones siempre y cuando no impliquen modificaciones de diseño, arquitectura del sitio y/o programación, de acuerdo a lo previsto en el presente y deberá ser en común acuerdo con el Consorcio 5M2-BKT.

15. IMPLEMENTACIÓN Y CONVIVENCIA DE SERVICIOS (Renovación y Expansión del Sistema)

El Consorcio 5M2-BKT presenta un plan de diseño para llevar a cabo la implementación del sistema ECOBICI contemplando la Renovación y Expansión del servicio. Dicho planteamiento se incluye en la propuesta técnica de manera obligatoria y contempla la colocación de 687 cicloestaciones, el préstamo de 9,308 bicicletas.

Los componentes necesarios para desarrollar el proyecto se mencionan en el cronograma de actividades y tiempos, a fin de garantizar la correcta implementación y funcionamiento de todos los elementos involucrados en el servicio (bicicletas, cicloestaciones y sistemas).

El cronograma sigue las características que se especifican en el apartado 9 del Anexo Técnico de Componentes Físicos, como mínimo.

Dicho cronograma se encuentra desarrollado en el apartado 9.2 Propuesta de diseño, del Anexo Técnico de Componentes Físicos.

16. PRUEBA DE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA PRE INAUGURACIÓN

Previo a la puesta en marcha del sistema de la Etapa 1, la Secretaría en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT realizará una prueba sobre el funcionamiento integral del servicio. Dicha prueba de comprobación se deberá realizar de forma anticipada a la culminación de la instalación de las cicloestaciones correspondientes a la segunda fase de la Etapa 1 de Renovación y previo a su inauguración de acuerdo lo estipulado en el apartado 9 del Anexo de Componentes Físicos, o bien, cuando la Secretaría en común acuerdo con el Consorcio 5M2-BKT determinen que el sistema se encuentra en condiciones de habilitarse para brindar el servicio nuevo aunque aún se encuentre en proceso de implementación.

Antes de realizar la prueba de funcionamiento en conjunto con la Secretaría, el Consorcio 5M2-BKT efectuará la misma prueba internamente de forma particular, a fin de que el sistema haya sido probado previamente a la prueba conjunta con la Secretaría.

La prueba del sistema de pre inauguración, abarca el desempeño operativo del sistema en su totalidad. Es decir, el funcionamiento de manera integral de los siguientes componentes:

1. Cicloestación: Se deberá comprobar el funcionamiento de anclajes, los sistemas de acceso al servicio, comunicación entre computadora, motor base y sistema de gestión y administración.
2. Bicicleta: Se deberá comprobar el funcionamiento de la misma directamente en el anclaje (retiro y devolución).
3. Sistema de Gestión y Administración y todos los módulos correspondientes al mismo: Funcionamiento de la comunicación de los datos operativos de los sistemas de accesos y movimientos de las bicicletas en la cicloestación y las trayectorias de viaje (GPS).
4. Que se cuente con el personal idóneo para ejecutar las labores operativas.
5. Sistema de Tarifas: Se deberá comprobar que puedan efectuar pruebas con los diferentes sistemas de tarifa y los diferentes sistemas de acceso al servicio.
6. Además de todos los componentes que en su totalidad integren la correcta operación y funcionamiento del sistema de manera eficiente.

En caso que la Secretaría detectara fallas o anomalías en el funcionamiento del Sistema, el **Consortio 5M2-BKT** dará solución en un plazo máximo de veinticuatro (24) horas y se deberá repetir la prueba nuevamente, hasta que la Secretaría determine que el funcionamiento es óptimo para realizar la inauguración de las estaciones planeadas.

El retraso en la fecha de inauguración prevista, por responsabilidad del **Consortio 5M2-BKT**, dará lugar a las penalizaciones que correspondan de acuerdo con lo establecido en las bases del Procedimiento de Invitación Restringida.

Dicho proceso también será aplicado para la etapa 2 de Expansión, una vez que se haya culminado con la instalación, o bien, cuando la Secretaría en común acuerdo con el **Consortio 5M2-BKT** determinen que el sistema se encuentra en condiciones de habilitarlo para brindar el servicio en las nuevas zonas aunque se encuentre en proceso de implementación.

17. RESPONSABILIDADES, SEGUROS Y FIANZAS

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que estará obligada a la obtención de los seguros y fianzas relacionados con la prestación del servicio, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones. Dicho seguro, se encuentra desarrollado en el apartado 10, 'Responsabilidades, seguros y fianzas' del Anexo 2, de la presente propuesta.

18. ORGANIGRAMA, ORGANIZACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL DIRECTIVO, ADMINISTRATIVO Y TÉCNICO-OPERATIVO

El **Consortio 5M2-BKT** expone en este apartado la organización relativa a la totalidad de la operación que dispondrá para gestionar el servicio, donde se detalla: el organigrama del sistema, cantidad y distribución del personal administrativo, directivo y técnico con relación a la organización y estructuras de las áreas de trabajo, mostrando los diferentes niveles de jerarquía y las relaciones entre ellas, así como la asignación de funciones tanto del personal directivo, administrativo y técnico-operativo. Dicho esquema será flexible y adaptativo a los cambios que requiera el servicio.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que este requisito es obligatorio y será causal de descalificación si no lo incluye o resulta insuficiente en su propuesta.

Previo al inicio de la Prestación del Servicio, el **Consortio 5M2-BKT** presentará el organigrama de la empresa y su manual de operaciones, anexando la documentación en la que se haga constar que el personal asignado tiene la capacidad y la experiencia para el desarrollo de las actividades directivas, técnicas y operativas. Por lo que los mismos están obligados a conocer el objetivo del sistema, así como las normas aplicables en la materia que reglamentan el contrato del proyecto de prestación de servicios que estará a su cargo y lo necesario para el correcto desempeño de sus funciones de manera conjunta con la capacidad y experiencia para el cumplimiento de sus obligaciones.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ADJUDICACIÓN NÚMERO 140/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia procedió y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la GANERANZA DE PROYECTO TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" con relación a modificaciones relacionadas a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntegra concerniente al proyecto Servicio de Remoción y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Ciclovías Públicas ECOBICI de la Ciudad de México. La anterior conformidad a lo dispuesto por el artículo 160, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo II de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 136, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, se otorga a la Imposición del Régimen de Protección de la Información.- Guillermo Javier Felipe Avila Rosales.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

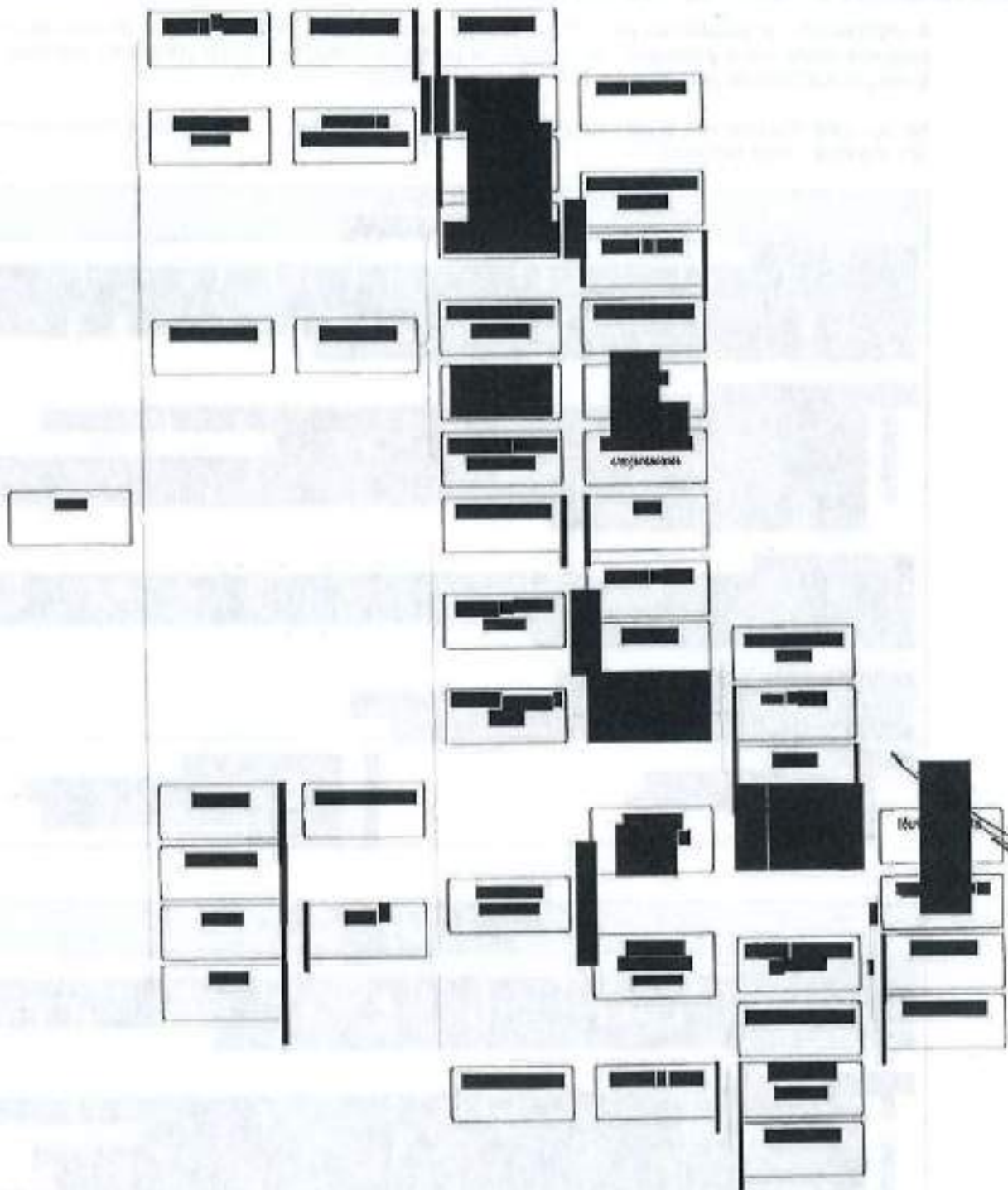


Figura. Organigrama de la futura organización de ECOBICI

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 11/CTSM/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROYECTOS TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" consideradas confidenciales relativas a la forma en la que opera, así como los características de los flotes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información evaluada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública (SCOBICI) de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubricó del titular del área que entregó la información.- Guillermo Javier Folpe Aule

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted content]

Handwritten signature and scribbles on the right margin.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CTSM/EXTD/03/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los bienes intelectuales al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECOMBI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 193 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercero Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que emite la Información: Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 001/AGT/SMR/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPOSTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación relativa, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna consistente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en BiciPública ECODESI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 168 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Publica del día del día que entrega la información.- Guillermo Iván Felipe Avila Pineda.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

3

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión ordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO MCTSM/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solucióla APROBACION DE LA VERIFICACION PUBLICA de la idoneidad a una entidad, así como las acciones inherentes al "know how" considerado confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna con respecto al proyecto Servicio de Planificación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Biciética Pública ECORRUCI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 165 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 165, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Pública del titular la forma en que entrega la información.
Gobierno Jefe Felipe Aulá Revuelta.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

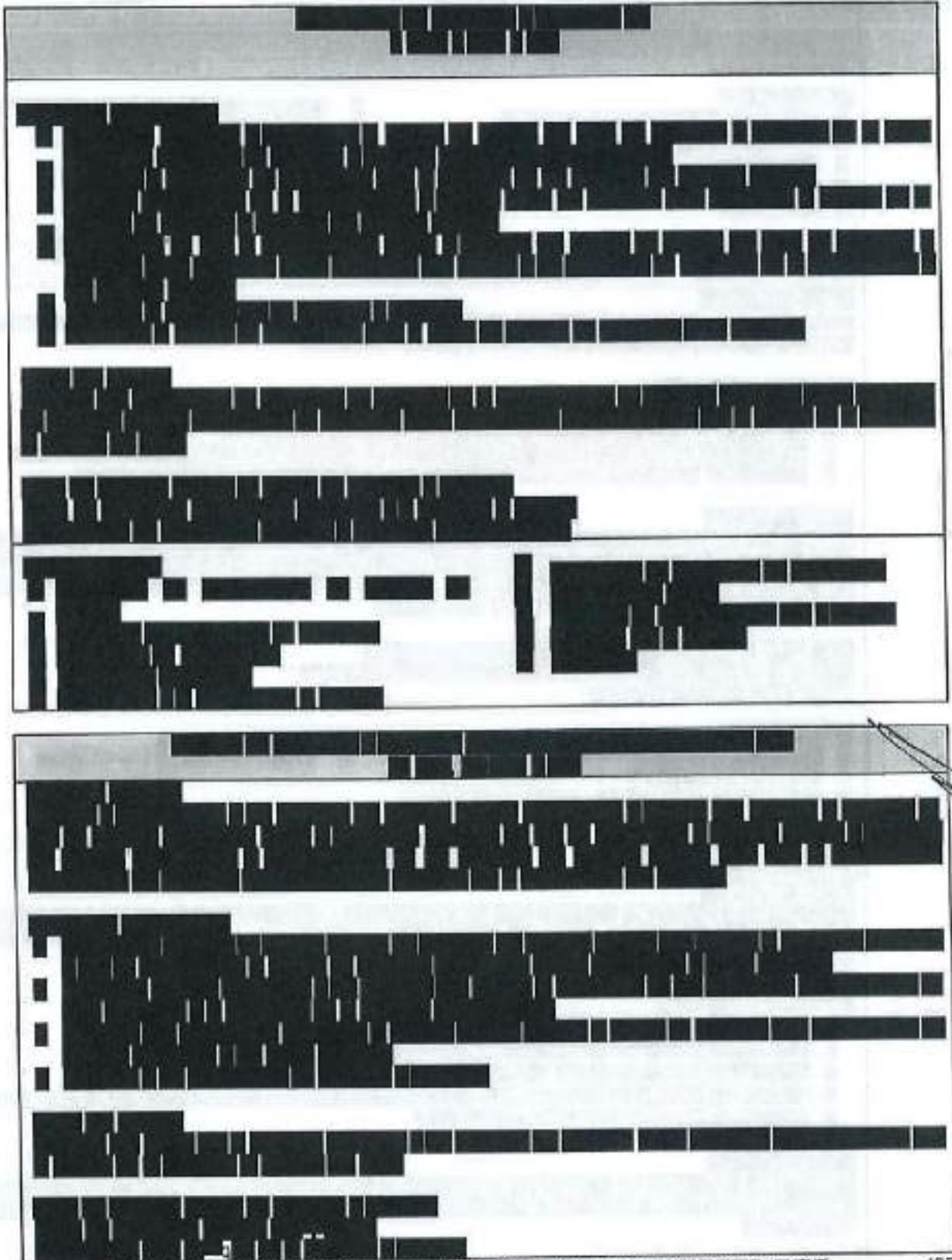
[REDACTED]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintés y mediante ACUERDO UCTSM/EXD040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "trabajo home" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicletas Públicas (ECONIC) de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerísimo Octavo, Capítulos VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a imposibilidad alguna. - Publica del Boletín de Área que entrega la Información. - Guillermo Javier Felipe Avila Resendiz. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



Handwritten marks on the right side of the page, including a large number '3' and a signature or scribble.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veinte y mediante ACUERDO/CTSM/EXTRA/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gratuito, abrió el acceso a la información en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" con los datos confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECODICI de la Ciudad de México - Lo anterior en forma e lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 160 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Vigésimo Cuatro, Capítulos VI y Capítulo IX de las Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 185, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Plática del 04 de julio de 2020 que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Rosendo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INCI/SMI-2022/04792, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPOSTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a las temáticas relativas al "know how" considerados conocimientos reservados a la forma en la que opera, así como las consideraciones de los planes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Evidente Pública ECONO de la Ciudad de México. - Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 184, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. - Asimismo con fundamento en artículo 106, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rúbrica del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Ávila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad

CINCO M DOS^{MI}

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



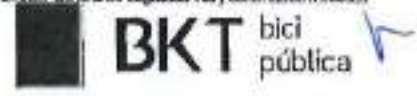
[Redacted content]

Competencias:

Handwritten signature and scribbles on the right margin.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 011/CTS/MB/EX/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que usará para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Revisión de Frecuencia y Expansión del Sistema de Transporte Individual de BiciBici Pública ECORBCI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 189 de la Ley Federal de Protección de Propiedad Industrial vigente; numeral Tercero Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la publicación de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 158, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalización alguna. - Publica, del Estado del Área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Avila Roséndiz- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted content]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión ordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACLERACIÓN INMEX 1040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactivo y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a las temáticas inherentes al "know how" consistente en los datos confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna o comercio del proyecto Sistema de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública ECOMBI de la Ciudad de México. Lo anterior conlleva a lo dispuesto por el artículo 183, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a transparencia alguna. Publica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila, Presidente, Comité Especial de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Handwritten signature]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 01/CTSM/EXT/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CUPETA DE PROYECTISTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "trazado base" correspondiente a los referidos proyectos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que ellos poseen, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntegra del proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicileta Pública EDCBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 195, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; Decreto numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que otorga la información. - Guillermo Javier Felipe Ávila Rosendo - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

3

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO C/13/M/18 EXT/1943732, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionado que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECCOMBI de la Ciudad de México - La anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 196 párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versión Pública.- Asimismo con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Publicación de la información que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Reséndez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Handwritten signature]

[Redacted text block 3]

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

N mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 001/CTSM/EX/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROYECTO TÉCNICA y adjunta la APROBACION DE LA VERSION PUBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relativos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que se utilizan para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México. La anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos 1º y Capítulo 02 de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Visitas Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información. - Guillermo Javier Felipe Avila Restrepo, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintós y medianoche AGUERREROS/CTSA/16/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARTERA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó LA APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna consistente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 158, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 103 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral "Tercerísimo Octavo", Capítulo IV y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versión Pública. Asimismo con fundamento en artículo 103, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Publica del día del día que entrega la información. - Gobierno de la Ciudad de México - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad. DR

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO 0216/TSWII-EXT/190722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APROBACIÓN DE LA VISION PÚBLICA de la documentación antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como la caracterización de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública EDOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 195, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 193 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la publicación de Verbos Públicos. Asimismo con fundamento en artículo 185, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial, no está sujeta a la posibilidad de ser - Publicación total del área que entrega la información. Guillermo Javier Felipe Peña Rosendo. - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



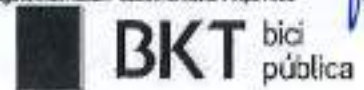
[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CMCTSM/EXT/04/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistema de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes a "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y servicios que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna consistente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicitaxis Públicos ECOBICI de la Ciudad de México.- En el tenor conforme a lo dispuesto por el artículo 156, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, y el artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 156, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica de titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila.
Resolución: Director General de Seguridad Vial y Sistema de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO01CTSM/1-EXT041/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto basado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know-how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación lícita, con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública COCIBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Procedimiento de la Ciudad de México, artículo 186 de la Ley Federal de Procedimiento de la Ciudad de México, artículo 186 de la Ley Federal de Procedimiento de la Ciudad de México, artículo 186 de la Ley Federal de Procedimiento de la Ciudad de México, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a imposición alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ariza Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable de la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted content]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 01 CTM/21-EXT/540772, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, es en ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los fondos inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utilizan para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna conforme al proyecto Servicio de Recaudación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOMBI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 103 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Destacación de la Información, así como la elaboración de Wellness Pública.- Asimismo con fundamento en artículo 183, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a impunidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text block]

[Redacted text block]

datos de flujos y compromisos

[REDACTED]

[REDACTED]

Mediante esta se otorga autorización al Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO UCTSM/EX/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativo a las tasas informativas al "seor-hav" consideradas confidenciales estrictas a la forma en la que opera, así como las características de las bases y estadísticas que sirven para ella, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al proyecto Servidor de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici Pública EOBICI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, en sus artículos Reglados Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Fajardo Ávila Realinski.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Anexo 1. APÉNDICE DE REPORTES DEL SISTEMA

A. REPORTES ENTREGABLES DE NIVELES DE SERVICIO (ÍNDICES DE DESEMPEÑO)

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que deberá entregar mensualmente de forma física o digital y a través de un oficio a la Secretaría, los reportes de los diferentes niveles de servicio que se enuncian a continuación y de acuerdo a lo especificado en el apartado 11. Niveles de Servicio. La entrega deberá ir acompañada con los archivos .CSV para la validación de los índices de desempeño.

1. Disponibilidad

- a. Nivel de disponibilidad de bicicletas
- b. Nivel de disponibilidad de anclajes
- c. Nivel de disponibilidad de cicloestaciones

2. Mantenimiento

- a. Nivel del tiempo de retiro de bicicletas averiadas
- b. Nivel de reparación de las cicloestaciones por tipo 1, 2 y 3
- c. Nivel de bicicletas en condiciones óptimas

3. Logística

- a. Nivel de cicloestaciones llenas
- b. Nivel de cicloestaciones vacías

4. Centro de Contacto

- a. Nivel de disponibilidad del centro de contacto
- b. Nivel de tiempo de respuesta del centro de contacto
- c. Tasa de abandono de llamadas

5. Atención a personas usuarias

- a. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en redes sociales
- b. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en formulario en página de Internet y aplicación móvil
- c. Nivel de tiempo de respuesta de solicitudes en chatbot en página de Internet y aplicación móvil
- d. Nivel de tiempo de atención a solicitudes en área de atención presencial
- e. Tasa de quejas no atendidas
- f. Tasa de retención de personas usuarias
- g. Nivel de activación del servicio

6. Software

- a. Nivel de disponibilidad de página de Internet
- b. Nivel de disponibilidad de la aplicación móvil

B. REPORTES ENTREGABLES DE LA OPERACIÓN

1. Reporte semanal de la operación, uso del sistema y personas usuarias

- a. Frecuencia: Semanal (cada lunes antes de las 13 horas vía correo electrónico).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Período que se reporta: lunes a domingo de la semana previa a la fecha de envío.
- d. Descripción del Reporte: El reporte debe enviarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx), debe contener las siguientes variables con total del periodo reportado, acumulado mensual y acumulado total:

1. Total de personas usuarias registradas hasta el día anterior de la entrega del reporte, incluir desglose por sexo y tipo de membresía (anual general, anuales con tarifa preferencial y anuales por tiempo de uso).
2. Número de personas usuarias registradas desde el último reporte semanal, incluir desglose por sexo y tipo de membresía (anual general, anuales con tarifa preferencial y anuales por tiempo de uso).
3. Personas usuarias temporales registradas desde el último día del reporte desglosadas por sexo y tipo de membresía (24 horas, 72 horas, 7 días y 1 mes).
4. Total de viajes realizados hasta el día anterior a la entrega del reporte desglosado por sexo.
5. Total de viajes registrados desde el último día del reporte desglosado por sexo.
6. Reporte de hechos registrados hasta el día del reporte, indicando el total de cada tipo de hecho, y el seguimiento:
 - a. Total de hechos/incidentes de tránsito desglosando tipo de hecho (caída, colisión, choque, atropellamiento), persona involucrada (persona usuaria, colaborador, tercero), gravedad y tipo de lesiones, lugar de los hechos (calles, colonia, alcaldía), fecha del hecho.
 - b. Total de delitos (robo a personas usuarias, robo de bicicletas total o parcial, daños a la propiedad, entre otros).
 - c. Total de faltas administrativas (agresiones a operadores, abandono de bicicletas).
 - d. Total de incidencias.
7. Total de bicicletas robadas, no devueltas mayor a 24 horas, no devueltas desde el inicio de operaciones.

2. Base de datos de personas usuarias afiliadas al sistema

- a. Frecuencia:
 1. Quincenal (Entrega física vía oficial, a través de un CD con las personas usuarias registradas en la quincena, dentro de los 5(cinco) días hábiles posteriores a los días 15 (quince) y último de cada mes.
 2. Trimestral (Entrega física trimestralmente vía oficial dentro de los 5 (cinco) días hábiles posteriores al término del trimestre, a través de un CD con la Base de Datos de personas usuarias activas completa al último día de cada trimestre), sólo las personas usuarias activas.
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte deberá entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx), conteniendo todos los datos que la persona usuaria proporciona al Sistema ECOBICI para su membresía:
 1. Nombre Completo
 2. Sexo
 3. Fecha de Nacimiento
 4. Domicilio
 5. Correo electrónico
 6. Teléfono de contacto
 7. Forma de inscripción (página de internet, aplicación móvil, presencial, etc.)
 8. Número de persona usuaria
 9. Número de Tarjeta de usuaria
 10. Tipo de membresía

3. Reporte de descargas de la aplicación móvil o información de reportes realizados en la misma

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte debe entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx) y debe contener las siguientes variables:
 1. Registro con id autonómico
 2. Total de descargas por día desglosadas por sistema (android, IOS)

3. Total de descargas semanalmente desglosadas por sistema (android, IOS) (considerando los 7 días).
4. Total de descargas mensualmente desglosadas por sistema (android, IOS)
5. Total de reportes realizados en la aplicación desglosados por tipo:
 - a. Reporte de bicicletas (llantas, luces, asiento, frenos, cambios, campanilla, sucia, entre otros).
 - b. Ciclostaciones (llenas, vacías, sucias, desconectadas, no reconoce la bicicleta).
 - c. Extravío de tarjetas

4. Reporte de atención a clientes

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte debe entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx) y debe contener las siguientes variables:

1) Áreas de Atención al Cliente

- a) Registro con id autonumérico
- b) Total de personas usuarias registradas:
 - i) Área de Atención al Cliente
 - ii) Módulos
 - iii) Stands
 - iv) Página de Internet
 - v) Aplicación Móvil
 - vi) Total de personas usuarias anuales registradas por mes (desglosadas por tipo de membresía: anual general, anuales con tarifa preferencial y anuales por tiempo de uso).
 - vii) Total de personas registradas por tipo de pago (tarjeta de crédito con cargo recurrente, tarjeta de crédito sin cargo recurrente, tarjeta de débito con cargo recurrente, tarjeta de débito sin cargo recurrente, otros)
 - viii) Total de personas usuarias registradas desde el inicio de operaciones
 - ix) Personas usuarias anuales que vencen
 - x) Total de personas usuarias vencidas a la fecha
 - xi) Total de personas usuarias anuales que renovaron
 - xii) Total de personas usuarias que no renovaron
 - xiii) Total de personas usuarias activas
 - xiv) Total de personas usuarias temporales por tipo (24 horas, 72 horas, 7 días, 1 mes u otros) y modo de inscripción (forma presencial, en página de Internet y aplicación móvil).
 - xv) Total de personas usuarias temporales
 - xvi) Personas usuarias registradas en lista de espera (en caso aplique).
 - xvii) Total de personas usuarias anuales que hicieron un pago por tiempo de uso.
- c) Correos electrónicos: total de recibidos y contestados.
- d) Reposiciones y bajas: total de reposiciones de tarjeta y total de bajas del servicio.
- e) Información del Centro de Atención Telefónica:
 - i) Número de llamadas recibidas en el Centro de Atención Telefónica
 - ii) Número de llamadas atendidas en el Centro de Atención Telefónica
 - iii) Tiempo promedio de respuesta
 - iv) Tiempo promedio de duración de llamada
 - v) Número de llamadas abandonadas menores a 5 (cinco) minutos
 - vi) Información
 - vii) Reportes recibidos desglosando:
 - (1) Ciclostaciones llenas, vacía o andaje no reconoce bicicleta;
 - (2) Promedio de reportes de cada ciclostación y
 - (3) bicicletas con problemas o fallas
 - viii) Quejas
 - ix) Sugerencias

- x) Felicitaciones
- xi) Realizar pagos

5. Reporte de Servicios

El Consorcio 5M2-BKT entregará un reporte en el que se indiquen los servicios prestados en cada una de las áreas de atención presencial y en el centro de atención telefónica.

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes vía correo electrónico).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte debe entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx) y debe contener un catálogo de servicios de acuerdo a los siguientes:
Catálogo de servicios:
 - 1. Inscripciones
 - 2. Renovaciones
 - 3. Reactivaciones
 - 4. Reposición de tarjeta
 - 5. Pago por exceso de uso
 - 6. Baja
 - 7. Información
 - 8. Preguntas Frecuentes

Asimismo, se incluirá información mensual de los servicios otorgados, y debe de contener las siguientes variables:

- 1. Clave, número de consecutivo asignado dentro de la base de datos.
- 2. Folio, asignado a la solicitud por el Consorcio 5M2-BKT Adjudicado.
- 3. Trámite, indicando el número de acuerdo al catálogo de servicios. Se usará únicamente la clave asignada en el catálogo.
- 4. Tipo de solicitud de servicio. Indicando el medio de entrada de la solicitud (presencial o telefónica)
- 5. Fecha en que se realiza la solicitud (DD, MM, AA)
- 6. Atención. Indicar si la solicitud fue atendida (sí/ no)
- 7. Si fue atendida, indicar su calificación (Procedente, no procedente, no aplica)
- 8. Fecha en que concluye la atención del servicio (DD, MM, AA). Si en el transcurso del mes no se concluye la atención, se deberá colocar un punto.
- 9. Género de la persona que solicita el servicio (Hombre, Mujer, otro)
- 10. Personalidad de quien solicita el servicio (Física, moral u otro)
- 11. Alcaldía en la que radica quien solicita el servicio
- 12. Indicar si la persona pertenece a un grupo vulnerable (adultos mayores de 60 años, mujeres embarazadas, personas acompañadas de niños menores de 5 años y personas con alguna discapacidad).
- 13. En el "Catálogo de Servicios" sección "viii) Preguntas Frecuentes", deberá indicar las preguntas frecuentes en cada una de las áreas de atención presencial, en el centro de atención telefónica y en las redes sociales, conteniendo las variables enlistadas a continuación, las cuales podrán sufrir modificaciones de acuerdo con las necesidades de la Secretaría y estas serán notificadas vía correo electrónico:
 - a. Año del ejercicio
 - b. Fecha de inicio de periodo que se reporta
 - c. Fecha de término de periodo que se reporta
 - d. Temática de las preguntas
 - e. Planteamiento de las preguntas frecuentes
 - f. Respuesta a cada una de las preguntas
 - g. Número total de preguntas realizadas
 - h. Área responsable de generar información
 - i. Fecha de validación

- j. Fecha de actualización
- k. Medio de contacto

6. Reporte Técnico

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes vía correo electrónico).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte debe entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx) y debe contener las siguientes variables, por cada día del mes:
 - 1. Fecha
 - 2. Total de bicicletas del sistema.
 - 3. Total de bicicletas disponibles.
 - 4. Total de vehículos del sistema para balanceo
 - 5. Total de vehículos disponibles para balanceo
 - 6. Cantidad de cicloestaciones del sistema
 - 7. Cantidad de cicloestaciones disponibles
 - 8. Cantidad de anclajes del sistema,
 - 9. Cantidad de anclajes disponibles

7. Reporte de Fallos en el Sistema

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte de fallas (Interrupciones) del sistema por tipo deberá entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx), cada periodo debe incluir totales y subtotales de cada categoría y/o subcategoría, el histórico anual y el acumulado; debe contener las siguientes variables, como mínimo:
 - 1. Consecutivo
 - 2. Número de Cicloestación
 - 3. Fecha de inicio (DD, MM, AA)
 - 4. Hora de inicio [(HH:MM:SS(00:00:00 – 23:59:59))]
 - 5. Fecha de término (DD, MM, AA)
 - 6. Hora en la que se restableció el servicio [(HH:MM:SS (00:00:00 – 23:59:59))]
 - 7. Duración total de la suspensión del servicio (expresada en horas y las fracciones en decimal, únicamente sobre las horas de servicio del sistema).
 - 8. Tipo de interrupción: fallas en el suministro eléctrico por Comisión Federal de Electricidad, falla en el suministro por el Consorcio 5M2-BKT del sistema, falla en la señal GPRS, suspensión del servicio por obra de mejoramiento urbano, suspensión del servicio por evento, suspensión del servicio por daños, entre otras.
 - 9. Para el caso de fallas masivas de desconexión, deberán ser entregadas en una hoja separada y contener la siguiente información por cada evento: Consecutivo del número de falla, Fecha de inicio, Hora de inicio, Fecha de Término, Hora de Término, Duración Total de la Suspensión (expresada en horas y las fracciones en decimal, únicamente sobre las horas de servicio del sistema), Cicloestaciones afectadas (total y desglose), Origen [falla en señal GPRS (indicando compañía como nota adicional), falla en suministro eléctrico (indicando razón: lluvia, sismo, falla generalizada de CFE)].

8. Reporte de Ingresos

- a. Frecuencia quincenal: Entrega los primeros 5 (cinco) días hábiles después de cada quincena vía correo electrónico.
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del reporte: El reporte debe entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx), debe contener los siguientes datos:
 - 1. Para todos los ingresos (inscripción, renovación, reposición de tarjeta, renta por tiempo adicional)
 - a. Personas usuarias.

- b. Número de tarjeta de la persona usuaria.
 - c. Número de factura en el sistema.
 - d. Tarifa aplicada.
 - e. Fecha de cobro.
2. Para la renta por tiempo adicional además incluir:
- a. Cicloestación origen.
 - b. Cicloestación destino.
 - c. Fecha.
 - d. Duración del servicio.

Deberá incluir un resumen con la siguiente información:

1. Concepto (Inscripción anual, 24 horas, 72 horas, semanal, mensual u otros; Reposición de tarjeta; Renta por tiempo a partir del minuto 45 con 01 segundos hasta el minutos 60; Renta por tiempo adicional a partir del minuto 60 con 01 segundos; Extravío de bicicleta o por utilizar la bicicleta más de 24 horas)
2. Costo unitario
3. Número de servicios/cuotas
4. Monto generado (suma de todas las facturas generadas automáticamente)
5. Monto cobrado (monto que se cobró de forma directa o como cargo recurrente)
6. Monto devuelto
7. Total

Incluir desglose de los excesos de uso:

1. Minutos de uso (46 -60, 61-120, 121- 180, ..., 102- 1080)
2. Monto del exceso de uso
3. Número de personas usuarias que realizaron el exceso de uso
4. Número de personas usuarias a los que se cobró el exceso de uso
5. Monto total generado por el exceso de uso
6. Monto total cobrado por el exceso de usos
7. Monto total devuelto
8. Monto total que ingresó

Cabe señalar, que la base de datos deberá coincidir con el número de operaciones que se llevaron a cabo durante el mismo periodo y que fueron reportados a la Secretaría.

El formato podría sufrir modificaciones de acuerdo con las necesidades de la Secretaría y se notificará vía correo electrónico.

9. Reporte de operación.

- a. Frecuencia: Mensual (primeros 5 días hábiles de cada mes).
- b. Destinatarios: La Secretaría
- c. Descripción del Reporte: El reporte de deberá entregarse en formato de hoja de cálculo (.csv y/o .xlsx), y debe contener las siguientes variables:
 - i. Total de bicicletas balanceadas.
 - ii. Bicycletas balanceadas en promedio por día.
 - iii. Total de cicloestaciones balanceadas.
 - iv. Cicloestaciones balanceadas en promedio por día.
 - v. Bicycletas reparadas: en taller y en calle.

C. REPORTES DESCARGABLES DESDE LA HERRAMIENTA DE INFORMACIÓN Y REPORTEO

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los siguientes reportes se deberán descargar o consultar desde la Herramienta de Información y Reportes del Sistema. Su periodo de actualización máximo se indica en el detalle de cada uno.

1. Reporte de usos en el sistema

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx", esta base de datos estructurada deberá ser relacional, de acuerdo a las siguientes variables que se describen en la tabla:

Figura 1. Variables del reporte de usos

No.	Campo	Nombre de Campo	Formato	Descripción
1	ID_usuario	Identificador la persona usuaria	xxx0001, xxx0002, xxx0003, ...	n/a
2	ID_bicicleta	Número de matrícula de la bicicleta	"000"	# de la unidad
3	fecha_inicio	Fecha de inicio del viaje (retiro de bicicleta)	DD,MM,AAAA	n/a
4	fecha_fin	Fecha de terminación del viaje (anclaje de la bicicleta)	DD,MM,AAAA	n/a
5	hora_inicio	Hora de inicio de viaje (retiro de bicicleta)	HH:MM:SS(00:00:00 - 23:59:59)	n/a
6	hora_fin	Hora de Fin de viaje (anclaje de la bicicleta)	HH:MM:SS(00:00:00 - 23:59:59)	n/a
7	ciclo_inicio	Número de cicloestación de Origen	"000"	# de cicloestación
8	ciclo_fin	Número de cicloestación de Destino	"000"	# de cicloestación
9	ubica_inicio	Coordenadas de cicloestación	X,Y (19.432293,-99.1358687)	El valor del campo debe ser una latitud WGS 84 válida en formato de grados decimales
10	ubica_fin	Coordenadas de cicloestación	X,Y (19.432293,-99.1358687)	El valor del campo debe ser una latitud WGS 84 válida en formato de grados decimales
11	tiempo_viaje	Duración de viaje	MM:SS	n/a
12	distancia_viaje	Distancia de viaje recorrido	00.00 (metros)	n/a

Figura 1. Variables del reporte de usos

No.	Campo	Nombre de Campo	Formato	Descripción
13	GPS	Coordenadas del trayecto (inicio y fin)	LINSTRING (19.432 - 99.2007, 19.43198 - 99.20044, 19.43169 - 99.19695, 19.43168 - 99.19677, 19.43158 - 99.19678, 19.43168 - 99.19677, 19.43173 - 99.19735, 19.43175 - 99.19757, 19.43187 - 99.19756, 19.43193 - 99.19833, 19.43181 - 99.19835, 19.43187 - 99.19906, 19.432 - 99.20059, 19.43212 - 99.20058, 19.43222 - 99.20188, 19.43223 - 99.20196, 19.4321 - 99.20198, 19.43211 - 99.20206, 19.43219 - 99.20309)	Bicicletas mecánicas (en caso aplique)
14	t_unidad	Tipo de bicicleta	Mecánica	n/a
15	Género	Género de la persona usuaria	[Hombre, mujer, otro]	n/a
16	Edad	Edad	numérico	n/a

2. Reporte de usos por bicicleta (rotación)

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá poder exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 1. Tipo de bicicleta (mecánica)
 2. Número de usos promedio por bicicleta por día
 3. Número de usos promedio por bicicleta de lunes a viernes
 4. Número de usos promedio por bicicleta en sábado y domingo
 5. Número de usos promedio por bicicleta.

3. Reporte de Balanceo del Sistema

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:

Figura 2. Variables del reporte de balanceo de bicicletas

No.	Campo	Nombre de Campo	Formato	Descripción
1	ID_bicicleta	Número de matrícula de la bicicleta balanceada	"0001"	# de la unidad
2	t_bicicleta	Tipo de bicicleta	Mecánica	n/a
3	ID_empleado	Identificador del empleado que realizó el movimiento de la bicicleta	xxx0001, xxx0002, xxx0003, ...	n/a
4	ID_unidad	Identificador del vehículo de balanceo	"0001"	# de la unidad
5	GPS	Coordenadas del trayecto	LINESTRING (19.432 - 99.2007, 19.43198 -99.20044, 19.43169 -99.19695, 19.43168 -99.19677, 19.43158 -99.19678, 19.43168 -99.19677, 19.43173 -99.19735, 19.43175 -99.19757, 19.43187 -99.19756, 19.43193 -99.19833, 19.43181 -99.19835, 19.43167 -99.19906, 19.432 -99.20059, 19.43212 -99.20058, 19.43222 -99.20188, 19.43223 -99.20196, 19.4321 -99.20198, 19.43211 -99.20206, 19.43219 -99.20309)	Se refiere a la trayectoria realizada por el vehículo de balanceo (en caso esté integrado)
6	fecha_inicio	Fecha de inicio del balanceo (retiro de bicicleta)	DD, MM, AAAA	n/a
7	fecha_fin	Fecha de terminación del balanceo (anclaje de la bicicleta)	DD, MM, AAAA	n/a
8	ini_viaj	Hora de inicio del balanceo (retiro de bicicleta)	HHMM:SS(00:00:00 - 23:59:59)	n/a
9	fin_viaj	Hora de Fin del balanceo (anclaje de la bicicleta)	HHMM:SS(00:00:00 - 23:59:59)	n/a

Figura 2. Variables del reporte de balanceo de bicicletas

No.	Campo	Nombre de Campo	Formato	Descripción
10	ciclo_inici	Número de cicloestación de Origen del balanceo	"0001"	# de cicloestación
11	ciclo_fin	Número de cicloestación de Destino del balanceo	"0001"	# de cicloestación
12	tiemp_viaj	Duración del balanceo	MM:SS	n/a

4. Reporte de incidentes de llenos por subclúster de cada clúster

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 1. Número de Subclúster, incluyendo las cicloestaciones que lo componen.
 2. Número de Clúster
 3. Tipo de Clúster
 4. Total de incidentes de lleno en el subclúster
 5. Tiempo: Total de minutos consecutivos de cada incidente

Definición: Se considera incidente de lleno de un subclúster cuando en todas las cicloestaciones de ese subclúster se produce simultáneamente un lleno de bicicletas de más de 15 minutos consecutivos.

5. Reporte de incidentes de vacío por subclúster de cada clúster

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá poder exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 1. Número de Subclúster, incluyendo las cicloestaciones que lo componen.
 2. Número de Clúster
 3. Tipo de Clúster
 4. Total de incidentes de vacío en el subclúster
 5. Tiempo: Total de minutos consecutivos de cada incidente

Definición: Se considera incidente de vacío de un subclúster cuando en todas las cicloestaciones de este subclúster se produce simultáneamente un vacío de bicicletas de más de 15 minutos consecutivos.

6. Estadísticas de Usos

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 1. Total de viajes
 - a. Total de viajes
 - b. Total de viajes de bicicleta mecánica
 2. Total de distancia en km
 - a. Total de distancia (km)

- b. Total de distancia en bicicleta mecánica (km)
- 3. Total de tiempo en horas
 - a. Total de tiempo (h)
 - b. Total de tiempo en bicicleta mecánica (h)
- 4. Promedio
 - a. Promedio de viajes
 - b. Promedio de distancia de viaje (km)
 - c. Desviación estándar de distancia de viaje (km)
 - d. Promedio de tiempo de viaje (h)
 - e. Desviación estándar de tiempo de viaje (h)
 - f. Promedio de velocidad (km/h)

7. Reporte de Bicicletas Averiadas en el Sistema

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 - 1. Matrícula (ID de la bicicleta)
 - 2. Fecha de detección de la bicicleta averiada (DD, MM, AA)
 - 3. Hora de detección de la bicicleta averiada (HH:MM:SS - 0:00:00 – 23:59:59)
 - 4. Fecha de ingreso a taller (DD, MM, AA)
 - 5. Hora de ingreso a taller de la bicicleta averiada (HH:MM:SS - 0:00:00 – 23:59:59)
 - 6. Cantidad total de bicicletas averiadas diarias ingresadas en taller para mantenimiento, al inicio del servicio.

8. Bitácora de mantenimiento y limpieza de cicloestaciones

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 - 1. Número de cicloestación
 - 2. Tipo de cicloestación (1, 2 y 3)
 - 3. Fecha de mantenimiento
 - 4. Fecha de último mantenimiento
 - 5. Días transcurridos desde el último mantenimiento (Fecha de mantenimiento actual menos Fecha de último mantenimiento)
 - 6. Tipo de mantenimiento realizado (acorde con el plan de Mantenimiento de la propuesta ofertada e indicando de manera general la actividad realizada, que de manera enunciativa más no limitativa cada cicloestacion estará compuesta por los siguientes sistemas: mobiliario, instalación eléctrica, anclajes, interfaz del usuario y limpieza.
 - 7. Fecha de limpieza de acuerdo al programa establecido para ello
 - 8. Fecha de última limpieza realizada a la cicloestación
 - 9. Días transcurridos desde la última visita de limpieza (Fecha de limpieza actual menos fecha de última limpieza)
 - 10. Bolardos: total del sistema, total de elementos impactados en el periodo, total de elementos sustituidos en el periodo desglosados por cantidad y cicloestación.
 - 11. Problemática: Se refiere a incidencias urbana, obra en vía pública o predios particulares, invasión de comercio en vía pública, estacionamiento en doble fila contiguo, o cualquier tipo de hecho o incidencia urbana que afecte la correcta operación de la cicloestación, y deberá contener la siguiente información de cada reporte:
 - a. Fecha de reporte (DD, MM, AA)
 - b. Hora (HH:MM)
 - c. Número de cicloestación
 - d. Calle principal

- e. Calle secundaria
- f. Tipo de Reporte: Poda, obstrucción de paso por vehículos, fuga de agua, desazolve, etc.
- g. Evidencia fotográfica: A través de un vínculo de imagen se podrá acceder a la evidencia fotográfica de cada cicloestación reportada, cada fotografía deberá tener marca de agua con fecha y hora de la toma.

9. Reporte de Mantenimiento de Bicicletas

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx", esta base de datos estructurada deberá ser relacional, de acuerdo a las siguientes variables:
 1. Matrícula (ID de la bicicleta)
 2. Lugar de reparación (taller o cicloestación)
 3. Fecha de ingreso a taller (DD, MM, AA)
 4. Fecha de reparación en taller o cicloestación (DD, MM, AA)
 5. Fecha de salida de taller (DD, MM, AA)
 6. Tipo de mantenimiento, acorde con el plan de Mantenimiento e indicando el sistema, y componente intervenido que de manera enunciativa deberá contener como mínimo lo siguiente:
 - a. Sistema de Bastidor: Cuadro, Tijera, Poste de asiento; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - b. Sistema de Dirección: Tijera, potencia y manubrio; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - c. Sistema de Seguridad: Frenos delantero y trasero, luces delantera y trasera, campanilla; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - d. Sistema de Tracción: Multiplicación con bieles izquierda y derecha, piñon trasero, eje de centro, velocidades, cadena; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - e. Sistema de Ruedas: Tanto la rueda delantera como la trasera, de manera general están compuestas por rin, rayos, masa, corbata, cámara, llanta, sujeción al cuadro para montaje-desmontaje; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - f. Sistema de la Persona Usuaria: Asiento, pedales, puños, perador, canastilla, mando de cambio de velocidad, salpicaderas; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - g. Sistema de Anclaje: Elemento de sujeción a la estación, elemento de detección en la estación; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - h. Sistema de Identificación: Matrícula, adheribles del sistema, otros; incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cable, etc, de cada componente descrito y que permiten su correcto funcionamiento.
 - i. Sistema de Geolocalización (GPS): Elemento de rastreo (gps); incluye toda la tornillería, tuercas, rondanas, cables, fundas de cables, antena, etc., que permiten su correcto funcionamiento.

10. Reporte del mantenimiento de vehículos de balanceo

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.

Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables :

Bitácora de Mantenimiento:

- a. Fecha de ingreso a mantenimiento (DD, MM, AA)
- b. Fecha de reparación (DD, MM, AA)
- c. Fecha de salida (DD, MM, AA)
- d. Placa
- e. Tipo de mantenimiento que se le realizó (preventivo, correctivo o mayor).
- f. Reparaciones realizadas


11. Reporte de inventario de Bicicletas

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las siguientes variables:
 - 1. Matrícula de la bicicleta (id)
 - 2. Número de serie
 - 3. Estatus.
 - a. Bicicleta disponible.
 - b. Bicicleta en uso.
 - c. Bicicleta en reparación.
 - d. Bicicleta robada.
 - e. Bicicleta no localizada o extraviada.
 - f. Bicicleta no devuelta por persona usuaria.
 - g. Bicicleta en cuarentena o valuación de daños.
 - h. Bicicleta en proceso legal.
 - i. Total de bicicletas inventariadas

12. Hechos de tránsito, Incidente, Delito o Falta Administrativa

- a. Frecuencia: Mensual, habilitado para descarga máximo el quinto día hábil de cada mes, a través del Reporteador.
- b. Descripción del Reporte: El reporte deberá exportarse en formato ".csv" y/o ".xlsx" y contener como mínimo las variables indicadas en el subapartado 6.8.7 Gestión de incidencias del Anexo Técnico.

Protesto lo necesario


5M2 S.A. de C.V.
C. Bernardo Álvarez del Castillo Vargas
Representante legal

Protesto lo necesario


5M2 S.A. de C.V.
C. Héctor Erick Arriaga Palmeño
Representante legal

Propuesta técnica

Cumplimiento del Anexo técnico A2

"Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México"

Ciudad de México a 24 de diciembre de 2021.

Lic. Arturo Cruzalta Martínez
Director General de Administración y Finanzas
en la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México

PRESENTE.

Por este medio, C. Bernardo Álvarez del Castillo Vargas y C. Héctor Erick Arriaga Palmeño, en su carácter de representante común del Consorcio 5M2-BKT, ponemos a su disposición, la siguiente propuesta técnica de acuerdo a lo estipulado en el numeral 5.1.3. de las bases a la convocatoria de referencia:

NUMERAL25

ANEXO TÉCNICO (A2)

COMPONENTES FÍSICOS, MUEBLES E INMUEBLES PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN BICICLETA PÚBLICA ECOBICI

1. OBJETO Y ALCANCE

1.1. Objeto del Anexo Técnico

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Anexo Técnico A2 tiene como objeto establecer los requerimientos técnicos y características funcionales mínimas de los elementos físicos, bienes muebles e inmuebles necesarios para la operación y gestión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI dentro del proyecto de Renovación y Expansión del mismo.

Asimismo, reconoce que el documento "Anexo Técnico de Componentes Físicos" se encuentra asociado de manera indisoluble al "Anexo Técnico de Operación", documento que describe con detalle el alcance técnico de los Servicios objeto del Contrato y sobre el que se basa este documento y se basa el Consorcio 5M2-BKT para realizar las propuestas.

1.2. Alcances

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el alcance de los servicios comprende, la renovación y expansión del sistema actual, que tendrán que desarrollarse en 2 etapas diferentes con una duración total de 57 semanas, además de la operación y gestión integral del mismo a lo largo de 6 años; lo anterior en el entendido que como parte de los servicios el Consorcio 5M2-BKT deberá realizar todas las actividades necesarias para alcanzar los niveles de servicio de conformidad con los indicadores de Desempeño establecidos en el Anexo Técnico de Operación.

El Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta técnica que cumple con todos los requisitos y características mínimas establecidas en el presente documento y el Anexo Técnico de Operación. El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la propuesta que resulte ganadora del procedimiento licitatorio,

1

deberá garantizar que los bienes descritos en el Anexo A2 que atenderán el servicio se apeguen a los presentes términos técnicos por la duración total del contrato.

2. DEFINICIONES

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que, además de lo que señalan la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su Reglamento, así como el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, para los efectos de este Anexo Técnico, se entiende por:

1. **Administración Pública:** La Administración Pública de la Ciudad de México;
2. **Adip:** Agencia Digital de Innovación Pública de la Ciudad de México;
3. **Alcaldías:** Los órganos políticos administrativos de cada demarcación territorial en que se divide la Ciudad de México;
4. **Anclaje:** Dispositivo en la cicloestación que permite el enganche de las unidades de servicio (bicicletas), así como el desbloqueo y cierre de las mismas, a través de un mecanismo automatizado;
5. **Anclaje disponible:** Anclaje que se encuentra libre, permitiendo la devolución de una bicicleta;
6. **Anclaje no operativo:** Anclaje fuera de servicio, que no se encuentra en condiciones para el retiro o devolución de una bicicleta;
7. **Anclaje operativo:** Anclaje que se encuentra en condiciones óptimas de funcionamiento para el retiro y devolución de una bicicleta;
8. **Anonimización:** Técnica o procedimiento de uso obligatorio por las alcaldías, dependencias, entidades y órganos desconcentrados de la Administración Pública de la Ciudad de México y privados, mediante el cual se garantiza que los datos abiertos relativos a personas no contengan referencias o elementos que permitan relacionar la información con la identidad de las mismas, resguardando con ello la información confidencial en poder de los sujetos obligados de acuerdo a la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;
9. **Antivandálico:** Es aquella característica de los elementos del sistema cuyos materiales resultan resistentes a golpes, agresiones, impactos, roturas o manipulaciones y que no permiten su destrucción o sustracción;
10. **Aplicación móvil:** Es la aplicación disponible para aparatos electrónicos que permitirá a las personas usuarias acceder al Sistema conforme los términos, alcances y condiciones estipuladas en el presente;
11. **Área de operación:** Espacio territorial delimitado que se destina para la operación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI, conforme lo defina la Secretaría de Movilidad;
12. **Área de atención al cliente:** es el lugar en donde personal especializado del Prestador del Servicio atiende presencialmente a personas usuarias y al público en general, y cuyas funciones principales son: (i) dar información general del servicio; (ii) tramitar la membresía y cancelación de la misma, así como cambios de tipo de membresía; (iii) dar información sobre términos y condiciones para el uso de servicio; (iv) atender las aclaraciones y quejas respecto a la prestación del servicio; (v) realizar los cobros relacionados con la prestación del servicio; así como (vi) realizar trámites diversos sobre la operación del servicio.

13. **Balaceo:** Acción de redistribución espacial de las bicicletas en las cicloestaciones con base en los usos registrados;
14. **Bicicleta averiada:** Bicicleta que ha sido regresada tres ocasiones consecutivas en la misma estación en menos de 2 minutos cada vez;
15. **Bicicleta disponible:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que se encuentra en condiciones óptimas para ser utilizada por las personas usuarias registradas en el Sistema y está anclada en una cicloestación operativa;
16. **Bicicleta con fallas:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que no se encuentra apta para su uso y aún no han sido ingresadas al taller para su reparación;
17. **Bicicleta en operación:** Bicicleta con la que cuenta el Consorcio 5M2-BKT para el funcionamiento del sistema, independientemente si están en calle o en taller;
18. **Bicicleta en uso:** Bicicleta perteneciente a la flota de ECOBICI que se encuentra siendo utilizada por una persona usuaria registrada en el Sistema;
19. **Bicicleta mecánica:** Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales y que no cuenta con asistencia eléctrica de ningún tipo;
20. **Bolardo:** Dispositivo para el control del tránsito que consiste en un elemento vertical colocado en la vía para impedir el paso de vehículos y delimitar áreas de circulación o estacionamiento;
21. **Ciclista:** Conductor de un vehículo de tracción humana a través de pedales; se considera también ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos, siempre y cuando éstas desarrollen velocidades de hasta 25 kilómetros por hora; los menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;
22. **Cicloestación:** Espacio exclusivo de estacionamiento para la prestación del servicio de un sistema de transporte individual en bicicleta pública con anclaje, que cuentan con dispositivos, elementos que utilizarán las personas usuarias para iniciar o finalizar un uso del servicio y además contemplan infraestructura necesaria para realizarlo;
23. **Cicloestación operativa:** Cicloestación cuyo estado de mantenimiento de estructura, conectividad de datos (en el caso de las cicloestaciones que funcionan con datos) y alimentación de energía (en el caso de las cicloestaciones que funcionan con energía), se encuentran aptos para el retiro y devolución de las bicicletas, o bien, posee bicicletas disponibles para retirar;
24. **Circulación:** Desplazamiento por la vía pública de peatones, conductores y ocupantes de vehículos;
25. **Ciudad:** Ciudad de México;
26. **Clúster:** Es una agrupación de subclústers cercanos entre sí y tratada como una unidad independiente;
27. **Conductor:** Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades;
28. **Datos abiertos:** Los datos digitales de carácter público que son accesibles en línea, y pueden ser usados reutilizados y redistribuidos por cualquier interesado, conforme a las características

que marca la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;

29. **Datos personales:** Cualquier información concerniente a una persona física identificada o identificable. Se considera que una persona física es identificable cuando su identidad pueda determinarse directa o indirectamente a través de cualquier información como puede ser nombre, número de identificación, datos de localización, identificador en línea o uno o varios elementos de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, patrimonial, económica, cultural o social de la persona;
30. **Dictamen:** Resultado de la evaluación técnico-jurídica emitida por la autoridad competente, respecto de un asunto sometido a su análisis;
31. **Emplazamiento:** Se refiere a la ubicación o el establecimiento geográfico o físico de algún elemento a construir o implementar;
32. **GPS:** Sistema de posicionamiento global que permite determinar la ubicación de un objeto en un espacio;
33. **Infraestructura:** Conjunto de elementos con que cuenta la vialidad que tiene una finalidad de beneficio general, y que permite su mejor funcionamiento e imagen urbana;
34. **Interoperabilidad:** Capacidad de un componente o desarrollo tecnológico para utilizar, de forma total o parcial, componentes o resultados de otros productos tecnológicos;
35. **Levantamiento Técnico:** Proceso de recopilación y acumulación de datos con los cuales se realiza un plano (esquema técnico) que refleje con detalle y exactitud la orientación, la forma, los elementos y características físicas de un sitio donde se pretende construir;
36. **Ley:** la Ley de Movilidad de la Ciudad de México;
37. **Licencia de conducir:** Documento que concede la Secretaría a una persona física y que lo autoriza para conducir un vehículo motorizado, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en esta Ley y demás ordenamientos jurídicos y administrativos;
38. **Licitante:** Persona física o moral que participa con una propuesta cierta en cualquier procedimiento de licitación pública en el marco de la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal;
39. **Licitante Adjudicado:** Licitante cuya propuesta ha sido declarada más conveniente por acto formal del Gobierno de la Ciudad de México, y notificada por la dependencia licitante. De modo que es la persona moral acreditada para prestar el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública;
40. **Membresía:** Acceso a alguno de los servicios del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública mediante el pago de una tarifa;
41. **Mobiliario Urbano:** Aquel elemento complementario al equipamiento urbano que está determinado por las necesidades de la Ciudad, ubicado en la vía pública o en espacios públicos que según su función, puede aplicarse para el servicio, comerciales, el cual se permitirá siempre y cuando no afecte la movilidad peatonal, previa aprobación de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda y la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano.

42. **Paquete de Bienvenida:** Recurso que se brinda de forma gratuita a las personas cuando se han inscrito al sistema ECOBICI, el cual contiene como mínimo la explicación y el objetivo del sistema, el tipo de bicicleta y cicloestación, las reglas de uso, los procedimientos de retro y devolución de una bicicleta, número de contacto en caso de accidente, la dirección de la página de internet y el mapa con la ubicación de todas las cicloestaciones, las ubicaciones de los centros de atención a clientes, la infraestructura ciclista, el nombre de las calles y avenidas, y los principales sistemas de transporte masivo como el Sistema de Transporte Colectivo y Metrobús;
43. **Persona con movilidad limitada:** Persona que de forma temporal o permanentemente, debido a enfermedad, edad, accidente o alguna otra condición, realizan un desplazamiento lento, difícil o desequilibrado. Incluye a niños, mujeres en periodo de gestación, adultos mayores, adultos que transitan con niños pequeños, personas con discapacidad, personas con equipaje o paquetes;
44. **Persona usuaria:** Persona física registrada y apta para hacer uso del sistema ECOBICI, conforme los términos, alcances y condiciones vigentes definidos por la Secretaría;
45. **Propuesta Técnica:** significa el conjunto de datos, información, especificaciones y documentos de carácter técnico que el Consorcio 5M2-BKT deberá incluir en su Propuesta de acuerdo con lo establecido en las Bases del Procedimiento de Invitación Restringida, incluyendo sin limitar lo previsto en el Anexo Técnico de Operación (A1) y los documentos indisolublemente relacionados al mismo;
46. **Secretaría:** Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México;
47. **Seduvi:** Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México;
48. **Seguridad Ciudadana:** Secretaría de Seguridad Ciudadana de la Ciudad de México;
49. **Seguridad Vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a la prevención de hechos de tránsito;
50. **Subclúster:** Son agrupaciones de cicloestaciones lo suficientemente cercanas entre sí y entre las cuales una persona usuaria puede desplazarse a pie;
51. **Tarifa:** Es el pago unitario previamente autorizado que realizan las personas usuarias por la prestación de un servicio;
52. **Vehículos de operación:** Conjunto de vehículos que permiten la correcta operación de los servicios que son parte del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública, entre los cuales se incluyen vehículos de balanceo, arrastre, mantenimiento y seguridad;
53. **Vehículo motorizado:** Aquellos vehículos de transporte terrestre de pasajeros o carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que le proporciona velocidad a más de 25 km/hr;
54. **Vehículo no motorizado:** Vehículo que utiliza tracción humana, pedaleo asistido y/o propulsión eléctrica para su desplazamiento con una velocidad máxima de 25 km/hr;
55. **Vehículo utilitario:** Aquel que no es indispensable para llevar a cabo la operación, logística y mantenimiento del sistema ECOBICI, sin embargo, tiene una funcionalidad adicional como, por ejemplo, apoyo a traslados del personal administrativo;

56. **Vía pública:** Todo espacio de uso común destinado al tránsito de peatones y vehículos; así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano; y

57. **Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

3. DESCRIPCIÓN DEL SISTEMA

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que actualmente ECOBICI es un servicio de transporte individual de bicicletas públicas, tanto de tipo mecánico como de tipo eléctrico con pedaleo asistido, dentro de un área de operación definida, de acuerdo con la ubicación de las cicloestaciones. El servicio proporciona la posibilidad de utilizar la bicicleta como vehículo de transporte público dentro del espacio determinado para la ubicación de las estaciones. El futuro servicio de ECOBICI es heredero del servicio de ECOBICI actual, que funciona desde el 2010, sin embargo, el servicio se deberá realizar sólo con cicloestaciones y bicicletas de tipo mecánico.

El 16 de febrero de 2010 se puso en marcha la primera fase del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI) que ofrece a los habitantes de la Ciudad de México una opción de movilidad sustentable, para realizar viajes cortos e intermodales.

ECOBICI es un sistema de transporte respetuoso del medio ambiente que fomenta estilos de vida saludables y que permite a las personas usuarias desplazarse de manera rápida de un modo de transporte público masivo (como el Sistema de Transporte Colectivo Metro o Metrobús) a sus destinos finales o intermedios. Actualmente existen 37 estaciones del STC y 69 de Metrobús dentro del área de ECOBICI.

4. DIMENSIÓN DEL SERVICIO

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el servicio actual dispone de 480 cicloestaciones y 6,500 bicicletas de las cuales 340 son eléctricas con pedaleo asistido. Al 31 de marzo de 2021, más de 340,000 personas se han registrado en el servicio. El promedio de viajes diarios en el sistema es de 30,000 y de 6 usos por bicicleta al día¹. ECOBICI dispone de la siguiente flota para llevar a cabo la operación, logística, supervisión y mantenimiento:

Figura 2. Flota vehicular de la operación de ECOBICI

No.	Tipo de vehículo	Unidad	Flota Total	Capacidad Promedio de carga de bicicletas por unidad de la flota total	Actividad
1	Camión	Motorizado	10	50	Logística
2	Camioneta	Motorizado	21	14	Logística
3	Remolque	No Motorizado	18	15	Logística
4	Motocicleta	Motorizado	8	NA	Supervisión y Mantenimiento
5	Bicicleta adaptada	No motorizado	16	NA	Mantenimiento

¹ Datos de uso del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECOBICI), 2019.

	con remolque				
--	--------------	--	--	--	--

El tamaño promedio de las cicloestaciones consta de 27 anclajes con un rango de 12 a 36, dependiendo de la ubicación y demanda de la zona específica. Además, se utilizan dos centros logísticos dentro del área de operación, con un centro de control en uno de ellos; ninguno pertenece al Gobierno de la Ciudad de México. Uno se ubica en la zona sur (colonia General Anaya) y el otro en la zona central del área de operación (colonia Juárez).

En cuanto a la atención a clientes, el servicio actual cuenta con tres (3) módulos en donde se brinda atención a las personas de forma presencial para inscripciones y con un centro de contacto (atención telefónica).

Respecto a los hechos de tránsito² en promedio ocurren treinta y cinco (35) por cada millón de viajes en el sistema y en el caso de las bicicletas robadas, se han registrado 162 robos de bicicletas durante 9 años, de las cuales 93 han sido recuperadas³.

El servicio de operación de ECOBICI contempla la ampliación del tamaño actual del sistema, el cual estará conformado por 9,308 bicicletas de tipo mecánico en su totalidad.

En cuanto a las cicloestaciones, deberán contar con anclajes de tipo mecánico, es decir, que se podrán anclar bicicletas mecánicas en cualquier cicloestación. Considerando las características de las cicloestaciones actuales, se prevén al menos 687 cicloestaciones, equivalente a 18,549 anclajes en total, con una proporción de anclajes 2 a 1 respecto al número de bicicletas del sistema. En general, las cicloestaciones de ECOBICI se emplazarán en la misma ubicación de las cicloestaciones actuales, aunque una parte de éstas cambiará de ubicación, es decir, 458 cicloestaciones de las 480 actuales se ubicarán en el mismo sitio y 22 se reubicarán a uno nuevo en conjunto con las 207 cicloestaciones equivalentes a la "Expansión" (Segunda Etapa del proyecto), es decir, 229 cicloestaciones totales se contemplan en la ampliación. Por lo cual, una vez que haya concluido la "Renovación" (Primera Etapa del proyecto) se proporcionará la ubicación exacta de cada una de estas nuevas cicloestaciones, de acuerdo con lo estipulado en el apartado 9.7 del presente Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el proyecto de Renovación y Expansión se deberá de llevar a cabo en dos (2) Etapas con sus respectivas fases cada una, las cuales se detallan en el apartado 9 del Anexo Técnico.

5. ELEMENTOS MUEBLES E INMUEBLES DEL SISTEMA

Para el desarrollo de las propuestas técnicas, el Consorcio 5M2-BKT cumple con las características mínimas de los elementos físicos, muebles e inmuebles y sus elementos que se indican en el Anexo A2 y que forman parte de los bienes necesarios para realizar la operación y gestión integral del sistema ECOBICI.

En ese sentido, los elementos serán los siguientes:

- Bicicletas con anclaje:** Se refiere al tipo de bicicletas con las cuales el Consorcio 5M2-BKT brindará el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI.
- Cicloestaciones:** Se refiere al tipo de cicloestaciones con las cuales el Consorcio 5M2-BKT brindará el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública.
- Sistema de acceso al servicio:** Se refiere a todos los elementos y componentes con los cuales contará el sistema ECOBICI para que las personas usuarias puedan acceder al uso del servicio.

² Se consideraron las caídas, caídas, choques y arropamientos de los años de 2010 a 2019.

³ Se consideraron los datos de los años 2010 a 2019.

- d) **Vehículos para el esquema logístico:** Se refiere a todos los vehículos motorizados y no motorizados con los cuales el **Consortio 5M2-BKT** efectuará el equilibrio entre la oferta y la demanda de bicicletas y anclajes, el cual se llevará a cabo por medio de los vehículos adaptados para la redistribución y traslado de las bicicletas.
- e) **Vehículos para el esquema de conservación y mantenimiento:** Se refiere a todos los vehículos motorizados y no motorizados con los cuales el **Consortio 5M2-BKT** usará para mantener el Sistema en un estado óptimo de funcionamiento.
- f) **Sistema de almacenamiento y dispositivos:** Se refiere a todo el conjunto de dispositivos hardware para el almacenamiento de información y componentes software de todos los sistemas de información que integran al sistema **ECOBICI**, los cuales permitirán operar y gestionar el servicio de manera integral, tal y como se especifica en el Anexo A2.
- g) **Centros de Operaciones y Atención a clientes:** Se refiere a todo el conjunto de inmuebles o espacios específicos para la realización de las actividades y/o procesos de mantenimiento y operación del sistema en la proximidad del área de operación, así como la atención a clientes.
- h) **Patrocinio y Publicidad (MUPIS):** Se refiere a todo el conjunto de componentes del Sistema **ECOBICI** que podrán disponer de un patrocinio y a los espacios físicos para la colocación de mobiliario urbano de publicidad integrada.
- i) **Responsabilidades, Seguros y Fianzas:** Se refiere a todo el conjunto de espacios para la colocación de mobiliario urbano de publicidad integrada.

5.1 BICICLETA

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que las especificaciones de las bicicletas que forman parte de su propuesta técnica, tendrán que cumplir con las características técnicas mínimas que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran. El **Consortio 5M2-BKT** podrá proponer las mejoras que considere convenientes a la unidad, sin embargo, dichas mejoras no son de carácter obligatorio y no serán causal de descalificación si no las incluye.

Para brindar el servicio de bicicletas compartidas, el sistema **ECOBICI** tendrá solo un tipo de bicicleta:

1. Bicicleta Mecánica (Vehículo no motorizado de propulsión humana a través de pedales).

Las bicicletas ofertadas por el **Consortio 5M2-BKT** son las mejores bicicletas mecánicas de su clase y cumplen con todas las características mínimas especificadas en el Anexo A2. Esta bicicleta ha generado millones de viajes en algunos de los sistemas de bicicletas más grandes de América del Norte, incluidos Nueva York, Chicago, Washington D.C. y San Francisco.



La bicicleta ofertada considera los siguientes puntos:

1. La bicicleta estará individualizada con un diseño original, color e imagen específicos para la Ciudad de México, de acuerdo con las diversas características y tabla de Códigos Pantone de "Movilidad Integrada - ECOBICI" y "Colores Jefatura Gobierno Central" que se estipulan en el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI del Anexo 1. El Consorcio 5M2-BKT no podrá usar colores distintos a los que se describen en el Manual antes mencionado, ni durante la duración del contrato.
2. Todas las bicicletas contarán con el mismo diseño, color e identidad gráfica.
3. Las bicicletas tendrán un espacio disponible para colocar el logo de Movilidad Integrada en la salpicadera trasera, u otra imagen que determine la Secretaría de acuerdo al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI (Anexo 1). En el caso de que el sistema ECOBICI obtenga un patrocinio antes o durante la vigencia del contrato con el Consorcio 5M2-BKT se considerará un área para su ubicación en los sitios ya señalados. Los diseños que deban colocarse por concepto de patrocinio serán aprobados en todo momento por la Secretaría como se describe en el apartado 7 del Anexo Técnico.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que en la Renovación y Expansión del Sistema ECOBICI, se deberán poner en servicio un total de 9,308 bicicletas mecánicas.

5.1.1. Características de las bicicletas

Se refiere a las especificaciones particulares de las bicicletas con las cuales el Consorcio 5M2-BKT brindará el servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública de la Ciudad de México.

5.1.1.1. Bicicletas Mecánicas



La bicicleta mecánica ofertada en la Propuesta Técnica por el Consorcio 5M2-BKT cumple, de manera enunciativa más no limitativa, con las especificaciones técnicas expuestas en los requisitos publicados por la Secretaría, como lo son:

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



1. **Tipo de bicicleta:** La bicicleta ofertada tiene un diseño único, de tipo urbano y universal. Adicionalmente, su diseño y geometría se diferencian claramente de cualquier otra bicicleta de tipo comercial y del resto de bicicletas del entorno lo que facilita su identificación.
2. **Cuadro:** El diseño del cuadro de las bicicletas ofertadas es de barra baja y ergonómico para la comodidad de las personas usuarias; sus dimensiones son adecuadas para jóvenes, adultos, mujeres u hombres con una altura entre 1.50 m y 2.00 m como mínimo.
3. **Material del cuadro:**



4. **Peso:** el peso de las bicicletas ofertadas es de 20.52 kg cada una.
5. **Portabultos (canastilla):** Las bicicletas ofertadas cuentan con un espacio delantero integrado a la misma, este espacio permite a las personas usuarias colocar y transportar objetos personales como paquetes, mochilas, maletines o bolsos, y soporta un peso de carga de 5 kg y máximo de 11 kg. Dicho espacio posee una cinta elástica sujetadora de seguridad para que las pertenencias personales y elementos puestos en el mismo no se deslicen, boten o caigan; este espacio y la carga no dificultan la conducción de las bicicletas ofertadas, siempre y cuando la persona usuaria no exceda las dimensiones del portabultos.

El portabultos con el que están acondicionadas las bicicletas ofertadas cuentan con un espacio interno totalmente condicionado para colocar información del servicio para que las personas usuarias puedan leer con claridad. Adicionalmente, este portabultos cuenta con características antivandálicas que impiden que sea retirado de las bicicletas por personal no autorizado.

6. **Sistema de anclaje con la cicloestación:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un sistema de anclaje totalmente integrado a la estructura de la bicicleta. Con la tecnología de las bicicletas ofertadas, se garantiza que las bicicletas están totalmente adaptadas y son compatibles con el mecanismo de las cicloestaciones ofertadas, las cuales sólo pueden ser liberadas por las personas usuarias registradas en el servicio o por el personal de operación y mantenimiento, de esta forma, se reduce el riesgo de ser liberada de manera ilegal. El diseño de las bicicletas ofertadas es ergonómico, de tal manera que el punto de bloqueo y desbloqueo es cómodo para las personas usuarias y facilita el anclaje sin necesidad de algún esfuerzo o carga a la bicicleta.
7. **Transmisión:** Las bicicletas ofertadas cuentan con transmisión por cadena, este tipo de transmisión está recubierta en gran parte para evitar el contacto con la ropa de las personas usuarias (cubrecadena), así como para evitar daño y/o robo.
8. **Sistema de cables de los componentes de la bicicleta:** La totalidad de los cables de las bicicletas ofertadas están incorporados en gran medida al interior del cuadro para minimizar los daños causados por las condiciones climáticas, por actos vandálicos y otros factores que pudieran afectar la funcionalidad de estos.
9. **Cambios de velocidad:** Las bicicletas ofertadas tienen un sistema de velocidades de cambios infinitos con engranajes internos. Esta bicicleta cumple con el requisito de tener 3 o más marchas que permiten el pedaleo eficiente bajo diferentes condiciones. Los cambios son internos y se controlan por las personas usuarias con un accionamiento rotacional de bajo esfuerzo a través de los dedos, al mismo tiempo de que le permite mantener las manos en el manubrio mientras cambia de velocidad. Las velocidades se muestran a través de un indicador

mecánico (display), con la finalidad de que la persona usuaria identifique la velocidad seleccionada.

10. **Manubrio:** El manubrio de las bicicletas ofertadas es de aluminio altamente resistente al uso intensivo. Es de diseño ergonómico y proporcional a la bicicleta, y permite una conducción cómoda y equilibrada acorde a todo tipo de persona usuaria (joven o adulto, mujer u hombre).
11. **Puños de manubrio:** Los puños de los manubrios de las bicicletas ofertadas es de caucho, un material altamente resistente a las condiciones climáticas, con lo que se garantiza una vida útil para el uso intensivo. Cuentan con una sección uniforme en toda la longitud en su sección transversal. Son puños diseñados ergonómicamente para que sean cómodos al agarrar de cualquier tipo de manos, con un agarre más seguro evitando el deslice por sudor y lluvia al contacto. Cuentan con un candado que sólo puede ser ajustado por el personal de mantenimiento, evitando de este modo la extracción no autorizada.
12. **Frenos:** Las bicicletas que se ofrecen utilizan un freno de tambor en la parte delantera y un freno de rodillo en la parte trasera. Los frenos se controlan con palancas de freno ubicadas en el manillar. Tenemos experiencia operando bicicletas con diferentes tipos de frenos delanteros y hemos llegado a la conclusión de que los frenos de tambor delanteros son preferibles en los programas de bicicletas compartidas por varias razones. En primer lugar, la lubricación con grasa necesaria para los frenos de rodillo aumenta la resistencia y el calor, lo que finalmente reduce el rendimiento de frenado. En segundo lugar, es menos probable que los frenos de tambor delanteros se dañen durante el acoplamiento y se ha demostrado que requieren mantenimiento con menos frecuencia. La tecnología utilizada en nuestras bicicletas es una tecnología segura y eficiente en vida de uso, minimizando así los costos por mantenimiento.
13. **Llantas:** las dos ruedas de las bicicletas ofertadas son simétricas con un diámetro de 26". Dichas ruedas y sus llantas tienen diseño robusto, para uso urbano, resistentes y cuentan con una tecnología que da mayor resistencia y protección a las pinchaduras. Las llantas poseen elementos reflectantes en ambas caras y el dibujo en la banda de rodadura de las llantas es la adecuada para circular en la Ciudad.
14. **Sistema de luces:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un sistema de luces alimentadas por un dinamo al momento del pedaleo. Este sistema de luces es intermitente, tanto en color rojo como color blanco en diferentes partes de la bicicleta, diseñada de tal manera que sea visible para los demás ciclistas, transeúntes o automovilistas. El sistema de luces de las bicicletas ofertadas está compuesto por:
 - a. **Luz delantera:** Cuenta con una luz LED blanca delantera con un alcance óptimo de iluminación de 30 m promedio, mismo que se activa a través de un dinamo al momento de pedalear y se mantiene encendida por más de 1 minuto después de detenerse por completo la bicicleta.
 - b. **Luz trasera:** Cuenta con una luz LED roja trasera con un alcance óptimo de iluminación de 30 m promedio, mismo que se activa a través de un dinamo al momento de pedalear y se mantienen por más de 1 minuto después de detenerse por completo la bicicleta.
15. **Dinamo:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un dinamo antivandálico el cual alimenta el sistema de luces LED de la bicicleta. Dicho dinamo está integrado de tal manera que no representa una resistencia al pedaleo.
16. **Elementos reflectantes:** Las bicicletas ofertadas poseen un sistema de elementos reflectantes distribuidos en su diseño para mayor seguridad de las personas usuarias. Los elementos reflectantes están distribuidos de la siguiente manera:

- a. Pedales en ambas caras de color ámbar
- b. En las barras del cuadro
- c. En ambas caras de las llantas trasera y delantera.

17. **Dispositivo acústico de advertencia (Campanilla):** Cada una de las bicicletas ofertadas posee un dispositivo acústico de advertencia, también conocido como campanilla, que cuenta con elementos de fijación antivandálica las que impiden su desmontaje. El uso de la campanilla es por medio de un sistema de rueda de alta
18. **Pedales:** Los pedales de las bicicletas ofertadas son de tipo plataforma, metálicos recubiertos y con plástico antiderrapantes altamente resistente a los golpes e impactos entre bicicletas durante el proceso de balanceo. Los pedales permiten el uso con cualquier tipo de calzado.
19. **Salpicaderas:** Las bicicletas ofertadas cuentan con salpicaderas tanto delantera como trasera, con el fin de evitar la aspersión de líquidos o que otros residuos del camino sean lanzados al aire por el neumático al rodar. La salpicadera trasera cubre en un mínimo del 35% del área de la circunferencia de la llanta; en la misma, se contempla un espacio para colocar la imagen del sistema ECOBICI de acuerdo al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI del Anexo 1 publicado por la Secretaría, así como contemplar el espacio del eventual patrocinador.
20. **Asiento:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un asiento con estructura de sillín de nailon (poliamida) con relleno de espuma de poliuretano en la parte superior y una funda de poliuretano similar al cuero que es hidrofóbico e impermeable, revestimiento suave y resistente a las condiciones y abrasión climatológica, de diseño confortable y anatómico. Cuenta con fijación antivandálica para evitar su extracción o robo.
21. **Poste de asiento:** El tubo donde se sujeta el asiento es de altura autorregulable, sin necesidad de uso de herramienta adicional para su ajuste. Cuenta con un sistema de marcaje de talla y además cuenta con otro sistema de bloqueo interno antivandálico el cual impide su extracción por completo cuando se esté ajustando.
22. **Identificación por Radiofrecuencia (RFID):** Las bicicletas ofertadas poseen un sistema automático de identificación único (dispositivo RFID) cuya validación de movimientos al anclarse o desanclarse en la cicloestación es por medio de radiofrecuencia, mientras que la transmisión de datos de forma digital se logra a través de energía adecuadamente modulada. Este dispositivo estará personalizado para cada una de las bicicletas, lo cual permite una identificación unitaria de forma automática por parte del sistema informático y por ende, una gestión eficiente de la flota.
23. **Sistema de Posicionamiento Global (GPS):** Las bicicletas ofertadas podrán contar con un dispositivo de rastreo satelital (GPS) que permite localizar la ubicación de la unidad en el sistema y garantiza la transferencia y descarga de datos de la ubicación al Sistema de Gestión y administración de manera eficiente, y de acuerdo con las características especificadas en el apartado 5.6.2 del Anexo Técnico publicado por la Secretaría. Cabe señalar que el 10% del total de las bicicletas mecánicas, como mínimo, contarán con el dispositivo GPS. Esta solución la hemos implementado con otros socios, incluido Transport for London.
24. **Número económico o matrícula (ID de la bicicleta):** Cada una de las bicicletas ofertadas contará con una número de identificación único e irrepelible que les será asignado antes de la puesta en marcha del servicio; dicho número no se podrá repetir. En el caso de que una bicicleta haya concluido su vida útil y sea repuesta por una nueva, a esta última se le tendrá que asignar un número distinto de la que salió de circulación (será el ID siguiente al último

dado de alta en el sistema). El número económico servirá como identificación asignado para llevar un control en el sistema, se usará como referencia en la base de datos y estará asociado a la identificación RFID correspondiente. Adicionalmente, este número estará visible en las bicicletas para su fácil identificación por las personas usuarias, personal de mantenimiento y personal de operación en campo.

25. **Número de serie:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un número de serie (de fabricación), único e imborrable situado en la parte baja del cuadro para mayor seguridad, en caso de identificación de la bicicleta.
26. **Elementos de desmontaje y fijación de la bicicleta (antivandálica):** Los tornillos y fijaciones de los componentes de las bicicletas ofertadas son de tecnología antivandálica. No son compatibles con herramientas habituales del mercado. El mantenimiento se realizará con herramientas específicas para evitar el robo y el vandalismo.
27. **Soporte de pie:** Las bicicletas ofertadas poseen un soporte de pie plegable de acero con goma antiderrapante al final del soporte y con fijación antivandálica al cuadro de la bicicleta. Estos soportes de pie son acorde al peso de las bicicletas ofertadas y cuentan con una fijación antivandálica al cuadro de la bicicleta. Sus materiales son resistentes a las condiciones climáticas y antideslizantes para evitar que las unidades se caigan o se deslicen.
28. **Color:** El color de las bicicletas ofertadas se alineará a los códigos de color de Movilidad Integrada - ECOBICI y Jefatura Gobierno Central establecidos en el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI, de acuerdo con el Anexo 1 publicado por la Secretaría.
29. **Logo:** Cada una de las bicicletas ofertadas que integren el Sistema tendrán el logo de Movilidad Integrada de la Ciudad de México (MI - ECOBICI), como es solicitado en el Anexo 1 del procedimiento de Invitación Registrada.
30. **Certificación:** el Consorcio 5M2-BKT cuenta con y proveerá las certificaciones las cuales comprueban la seguridad de las bicicletas ofertadas.

Las bicicletas ofertadas han sido diseñadas y probadas por organismos terceros, antes de certificación autorizados para cumplir o superar todas las regulaciones federales de América del Norte, regulación Federal según CPSC 16 CFR 1512. Dichas bicicletas también han sido certificadas según otros estándares voluntarios reconocidos internacionalmente. Estos estándares incluyen ISO 4210 y EN 15194. Estos estándares someten a las bicicletas a condiciones y casos de prueba que no se encuentran en 16 CFR 1512. Tanto el cuadro como la horquilla pasaron los requisitos de ISO4210, y han sido sometidos a ciclos de pruebas de 50,000 a 100,000 veces para impacto, carga y fatiga. Las diversas pruebas que realizamos garantizan que las bicicletas ofertadas proporcionarán viajes más seguros para las personas usuarias.

31. **Tiempo de vida útil:** Las bicicletas ofertadas cuentan con un período de vida útil mayor a 5 años, con el mantenimiento adecuado. Dichas bicicletas están diseñadas para el uso cotidiano urbano. Contamos con un diseño avalado por mecánicos y probado en las calles y los millones de viajes realizados en los sistemas de bicicletas compartidas más grandes de América del Norte.
32. **Ficha técnica:** Se presenta la ficha técnica de la unidad en donde se comprueba que cuenta con, a menos, las características descritas en el presente apartado y otras adicionales.

Especificaciones de la Bicicleta Clásica Lyft

Tipo de Bicicleta	Diseñada para uso compartido
Estatura del Ciclista	1.50 m -2.00 m
Cuadro	Aluminio con recubrimiento en polvo Diseño paso a peso
Peso	20.52kg
Canasta	11 kg capacidad de carga Liga para asegurar carga
Candado	Compatible con estaciones de anclaje
Transmisión	Cadena Protegida por guardacadena
Cables	Integrados al cuadro
Velocidades	Nuvinci velocidades internas, masa de cambio infinito
Manubrio	Diseño ergonómico con puños antideslizantes
Frenos	Delantero: Sturmey Archer Freno de Tambor Trasero: Freno de Rodillo
Ruedas	26" rines de aluminio anodizado radios de acero inoxidable
Llantas	Llantas Marathon resistentes a pinchaduras
Luces	Iluminación activa Delantera: luces LED blancas (visible a más de 90 metros de distancia) Trasera: Luces LED rojas (visible a más de 90 metros de distancia)
Dinamo	Antirrobo
Reflectores	Delantero, lateral, trasero y reflectores de ruedas como lo requiere el CFR 1512
Campanilla	Campanilla de alerta incrustada en la palanca de velocidades izquierda
Pedales	Anti-derrapante
Salpicaderas	Delantera y trasera
Asiento	Resistente a la intemperie, recorte central para eliminar el agua
RFID	Etiqueta RFID pasiva (13.56MHz banda) que únicamente identifica la Bicicleta almacenando una ID única en formato digital
GPS	GPS incorporado impulsado por dinamo que crea la energía suficiente cuando el usuario pedalea
ID de la bicicleta	Cada equipo tiene un número único de equipo

Número de serie	Cada equipo tiene un número de serie único.
Seguridad	Tornillería personalizada para mitigar el robo de las ruedas
Soporte de patilla	De acero con goma antiderrapante, De un solo lado
Color and Logo	Códigos Pantone de "Movilidad Integrada - ECOBICI" y "Colores Jefatura Gobierno Central" y logos estipulados en el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI del Anexo 1 publicado por la Secretaría.
Certificaciones	ISO 4210
Vida Útil	Más de 5 años
Archivos técnicos	Anexados

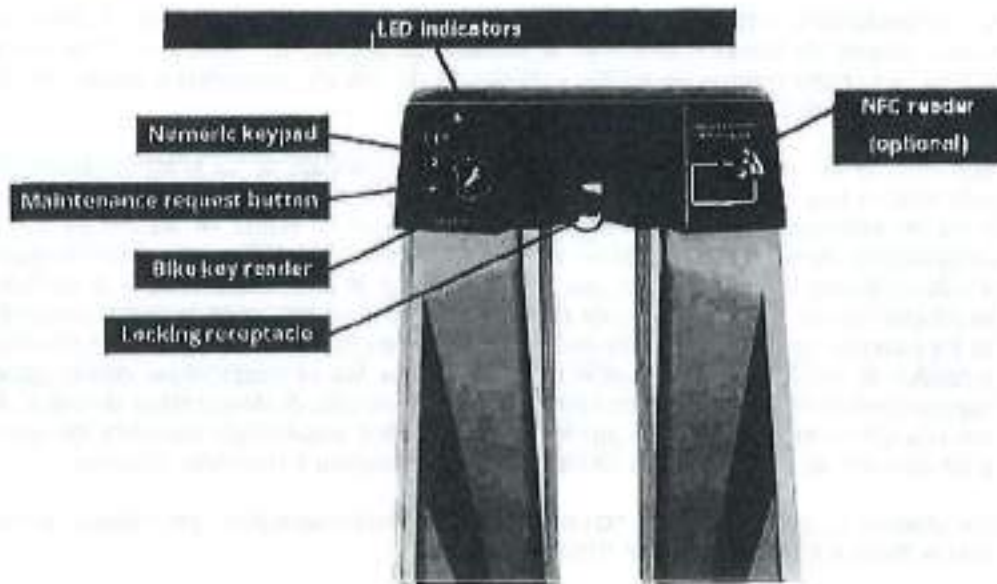
5.2. CICLOESTACIÓN

El Consorcio 5M2-BKT oferta cicloestaciones diseñadas específicamente para un sistema de bicicleta pública robusto, siendo una de las mejores tecnologías por la calidad del sistema de anclaje mecánico.

Las cicloestaciones cumplen con las siguientes características en concordancia con los requisitos establecidos en las bases de la Invitación Restringida publicada por la Secretaría



5.2.1. Características de la cicloestación



b. La tecnología de los puertos de anclaje de las cicloestaciones ofertadas permiten que las bicicletas sean ancladas, aunque la cicloestación presente fallas de conexión a la red. Es así como, se puede anclar bicicletas, pero no liberar.

c. Las cicloestaciones ofertadas cuentan con puertos de anclaje para bicicletas mecánicas, el punto de bloqueo y desbloqueo es cómodo, la bicicleta estará al nivel de piso al momento de anclar o desanclar, sin necesidad de cargarla o hacer un movimiento que requiera esfuerzo, lo cual facilita el anclaje y retiro de las bicicletas, sin necesidad de un esfuerzo extra.

d. Cada uno de los puertos de anclaje de las cicloestaciones cuentan con un lector de proximidad RFID, de acuerdo con las características detalladas en el punto 5.3.2 Sistemas de acceso del Anexo publicado por la Secretaría, para que las personas usuarias así como el personal técnico liberen una bicicleta.

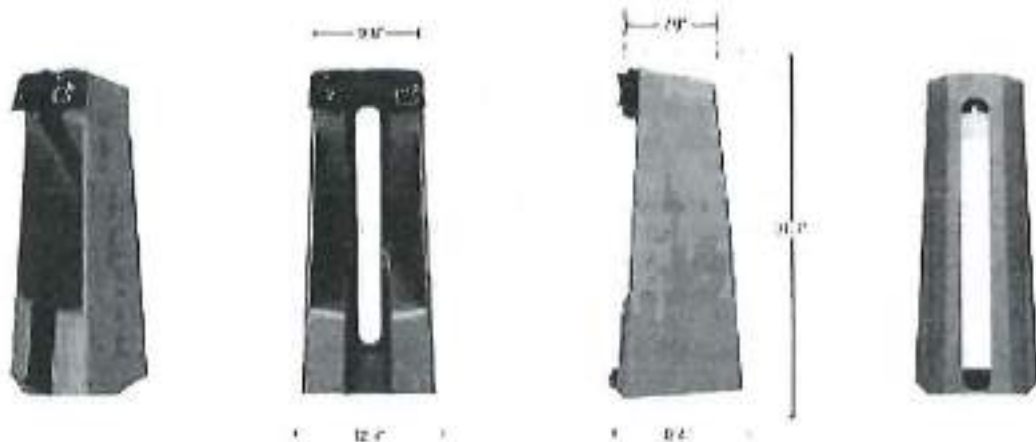
Cada cicloestación ofertada puede tener puntos de anclaje configurables; por lo general, se incluyen 27 puntos de anclaje en cada una de las estaciones para bicicletas. La cantidad de puertos de anclaje por estación puede ir de 4 a 120 según los requisitos y necesidades de cada estación y su ubicación.

La Secretaría proporcionará el listado detallado del número de anclajes que considera cada una de las cicloestaciones de manera previa a la instalación de cada una de ellas.

4. **Identificador gráfico de anclajes:** Cada uno de los puertos de anclaje de la totalidad de las cicloestaciones ofertadas cuentan con un número de identificación progresivamente del 1 al total de puertos de anclaje que le corresponden a cada una de las cicloestaciones. De esta manera las personas usuarias pueden reconocer fácilmente en qué puerto de anclaje se encuentra determinada bicicleta, desde el momento en que retira o devuelve una bicicleta. Estos identificadores son de vinil, el cual es resistente a la intemperie y diversas condiciones climáticas.

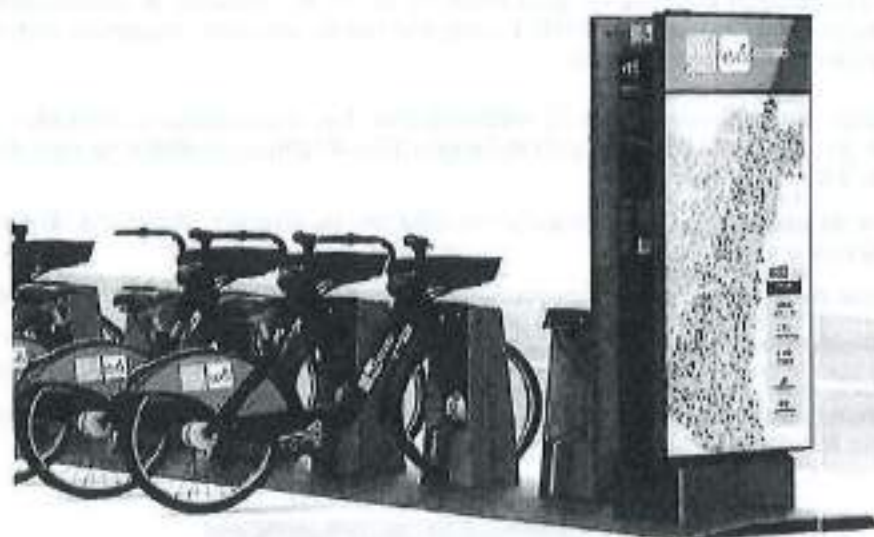
5. Tipo de Anclaje:

- a. Las cicloestaciones ofertadas están diseñadas para ser modulares a través de placas con las cuales pueden reducirse o ampliarse la cantidad de puertos de anclaje, es decir, cada placa cuenta con cuatro puertos de anclaje individuales, lo que permite añadir o ampliar las placas y con ello la cantidad de puertos de anclaje individuales.
- b. **Sujeción de los anclajes (módulos):** Cada puerto de anclaje de las cicloestaciones ofertadas está unido a una placa de metal la cual evita que personas no autorizadas retiren el puerto. El retiro y/o expansión eficiente de los puertos se basa en sí mismo en las placas que tienen la cicloestación, dichas placas metálicas son lo suficientemente pesadas para evitar su movimiento, al mismo tiempo de que permite una fácil instalación al no requerir anclaje al pavimento. La instalación de los puertos de anclaje requiere mínima obra civil, pues la única instalación es la de los bolardos, la cual no necesita de instalaciones para conexión eléctrica. Esto también ayuda a facilitar la extracción/recuperación en caso de que las cicloestaciones deban moverse de manera permanente o temporal (por ejemplo, para un evento, desfiles o cierre de calle). Además, con una grúa o montacargas, se puede mover una placa ensamblada completa sin que la placa o los bolardos se rompan, lo que facilita la instalación y remoción eficiente.
- c. Los puertos de anclaje cuentan con componentes electromecánicos que retienen la bicicleta y sólo la libera a través del uso del RFID registrado.



6. **Tótem (Columna):** es la unidad de señalización de la cicloestación ofertada en el entorno, por lo tanto, deberá contar con un espacio para la colocación de información sobre el servicio así como el número de la cicloestación, mapa del sitio (ubicación de la cicloestación y cicloestaciones cercanas), red de infraestructura ciclista de la ciudad, reglas de uso, proceso de retiro y devolución de bicicletas, número del Centro de Contacto de ECOBICI y la dirección de la página de internet.

Tanto el tótem (o columna) y la información que ahí se difunda estará alineada al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI, del Anexo 1 publicado por la Secretaría. El diseño y ubicación podrá variar a criterio de la Secretaría durante la vigencia del contrato.



7. **Tornillería:** las cicloestaciones ofertadas se componen por placas que se unen a través de barras metálicas, dado el peso de la placa sólo puede ser retirada por una grúa autorizada, mientras que la tornillería presente en la cicloestación es antivandálica, por lo que no pueden eliminarse o removerse sin herramienta especial y por personal competente. La estación se soporta a sí misma en función del peso de las placas. Hemos adjuntado una prueba que lo demuestra.
8. **Disposición de los Anclajes:** Los anclajes de las cicloestaciones ofertadas permiten el anclaje de las bicicletas sólo en un sentido de la cicloestación. Todos y cada uno de los puertos, y de la cicloestación en general, cuentan con medidas antivandálicas y de seguridad contra el robo de una bicicleta, así como evita el anclaje de bicicletas que no pertenezcan al sistema.
9. **Fijación y Seguridad anti-caída:**
- Las cicloestaciones están compuestas por placas metálicas de un peso de 500 kgs unidad con barras metálicas que impiden que éstas sean removidas y/o desmontadas sin autorización puesto que se requiere de una grúa así como herramienta especial para hacerlo.
 - Se tendrá que disponer de la certificación que avale que la cicloestación cuenta con especificaciones de seguridad de instalación (fijación) y anticaídas. Las estaciones han sido probadas para cumplir con las características anticaídas y antideslizantes. Lyft ha realizado pruebas que confirman que las estaciones son autosuficientes y que no se deslizan ni caen.
10. **Suministro de energía eléctrica:**
- La energía eléctrica necesaria para el funcionamiento de los elementos de la cicloestación es proveída por paneles solares así como hasta de 2 baterías que funcionan como banco de energía y de reserva, por lo que las cicloestaciones ofertadas cuentan con energía eléctrica las 24 horas del día, los 365 días del año.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



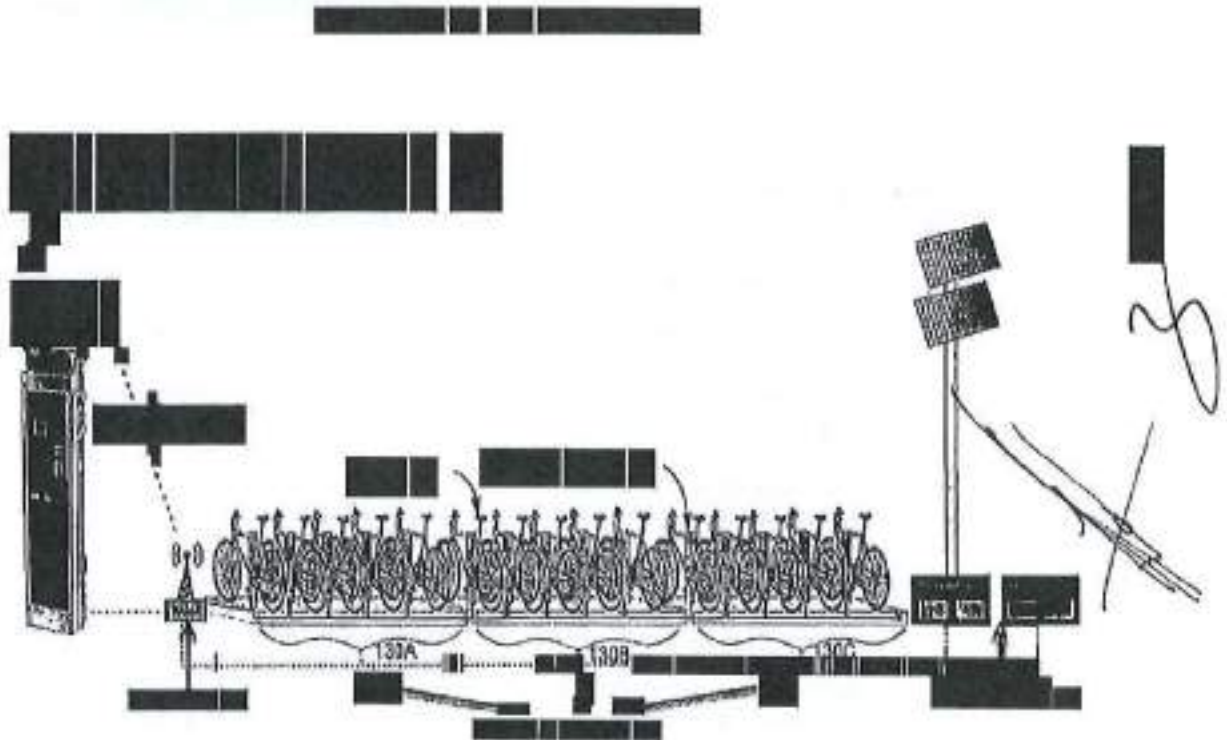
- b. El Consorcio 5M2-BKT realizará las acciones necesarias para actualizar en su totalidad las instalaciones eléctricas en caso de requerirse, una vez firmado el contrato, siguiendo la normativa y los regamentos vigentes. De igual forma los costos de consumo de energía eléctrica, serán asumidos por el Consorcio 5M2-BKT como parte de su propuesta económica para la renovación y expansión del servicio ECOBICI.

11. Tecnología de conectividad de la cicloestación: Las cicloestaciones ofertadas cuentan con conexión al motor base utilizando la conectividad LTE o 3G con el proveedor de servicio de conexión a internet a través de datos.

12. Proceso de Instalación: A continuación se adjuntan los procesos detallados de emplazamiento de las cicloestaciones ofertadas.

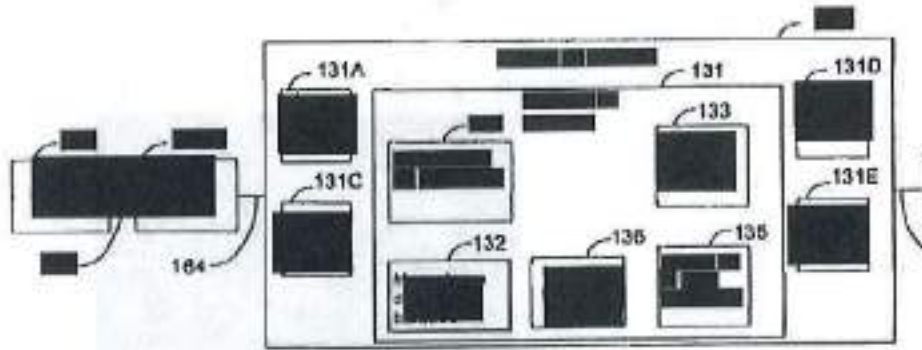
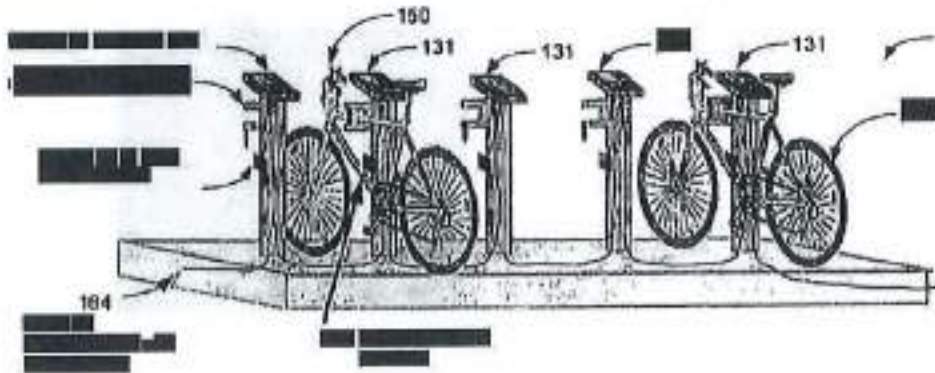
Esquemas de instalación de cicloestaciones. Dichos esquemas de instalación cuentan con:

- a. Ficha técnica de la cicloestación para anclar bicicletas mecánicas, en donde se comprueben que cuenta con la totalidad de las características descritas en el presente apartado.
- b. Planos que detallan la cicloestación que permita identificar cada uno de sus elementos, así como las especificaciones de los mismos.



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/ACTES/MI/EXT/04/022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto diseñó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECTOR INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROYECTO TÉCNICA y así en la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la información antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerado confidencial referente a la forma en la que opera, así como las características de las líneas y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (ECCBCI) de la Ciudad de México - La anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Ávila Rosalind... Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



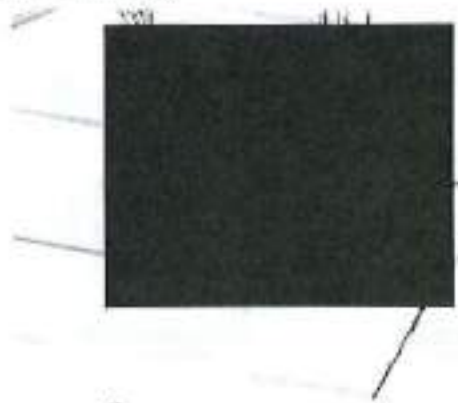
Imágenes de instalación de puertos de anclaje sobre placas



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidos y mediante ACUERDO/CTSM/EXC/2022/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, PUNTO EN SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y anexó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de lo documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "trazado" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los líneas y tecnologías que utiliza para ello, y toda información que pudiera poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOCICLI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información; así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información - Guillermo Javier Felipe Acuña Rosende, - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

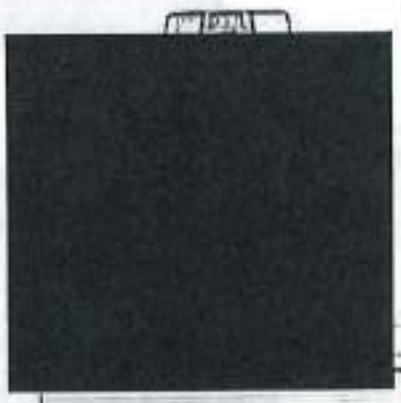
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 01/CTSMT-EX/1040732, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia, proactiva y gobierno abierto clasificó en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know-how" considerado confidencial en relación a la forma en la que opera, así como las características de los planes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna correspondiente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECORBI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que otorga la información: Guillermo Javier Felipe Peña Rosendo. - Centro Operativo Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



Ensamble y conexión de placas

Mediante segunda sesión ordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 141/2022-EX/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de lo documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "transfer" consistente en modificaciones operativas referidas a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnología que usará para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública (EORBI) de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 183 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entregó la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Restrepo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

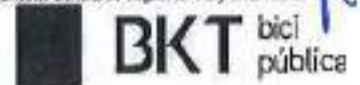
CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



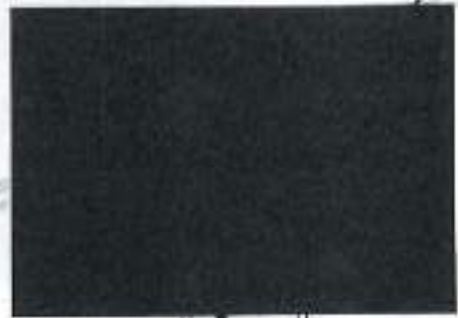
Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO COMITRANHEX 1740722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un afán de transparencia proactiva y gobierno abierto decidió en su modalidad de CONFIDENCIAL, PCR1 BCP SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y validada APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna, con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Reparación del Sistema de Transporte Individual en BiciPública ECORRI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial Vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos V y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Pineda.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Instalación Panel solar



CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



c. El proceso de instalación donde se detalla la totalidad de pasos a realizar para poner en operación la cicloestación y que una persona usuaria pueda hacer uso de ella (habilitada al 100%, incluyendo la transmisión de datos originados por el uso). Mismo que se presenta a continuación:

Armado

Los componentes principales (placas bases, quiosco, y pueros de anclaje, panel informativo) serán armados, configurados y probados de acuerdo al plano de cada sitio.

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Pruebas en Almacén

Con el fin de garantizar que el quiosco interactivo está listo para ser instalado en la calle, se realizarán las configuraciones en hardware de acuerdo a cada ciclo estación. Se configurará el software de acuerdo a las consideraciones de funcionamiento general del sistema.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO PRODUCTIVO EXTENDIDO 0122, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificado en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROYECTOS TÉCNICA y adjuntó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental a nivel de texto, relativo a las tareas inherentes al "know how" consideradas confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública CICLOBI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 103 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo II de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de Visiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Roséndez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Una vez armado y registrado y configurado en el sistema se realizarán las siguientes pruebas:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Las cicloestaciones ofertadas por el **Consortio 5M2-BKT** están orientadas a prestar la funcionalidad que se le fue designada, tales como: el retiro de bicicletas, devolución, bloqueo de bicicletas averiadas, anclaje fuera de servicio, bloqueo y desbloqueo de bicicletas y anclajes, botón de reporte de fallas, entre otras que se detallan a continuación. Las cicloestaciones ofertadas por el **Consortio 5M2-BKT** proporcionan las funcionalidades mínimas esperadas en un sistema de bicicletas públicas como son:

1. **Retiro de una bicicleta:** Las personas usuarias podrán realizar el retiro de bicicletas disponibles directamente de cada uno de los puertos de anclaje, los cuales cuentan con un lector de proximidad RFID integrado en la tarjeta de movilidad integrada o bien, a través de la aplicación móvil desarrollada por **BKT** con la que podrán hacer el retiro de la bicicleta a través de código. Adicionalmente, se pudiera generar un código desde la terminal para retirar la bicicleta.

Cada puerto de anclaje cuenta con luces LED de tres colores que indican de manera intuitiva y clara mediante el encendido cuando una bicicleta se ha liberado o anclado, este sistema de luces LED encienden según sea la liberación o devolución de la bicicleta. Los colores de las luces LED son verde, ámbar y rojo.

El sistema de luces LED cuenta con sonido por lo que, al realizar los cambios de luces para indicar el estatus del anclaje o liberación, también la persona usuaria podrá orientarse por el sonido que realiza el puerto de anclaje.

La luz LED ámbar en el puerto encenderá durante el proceso de liberación cuando una bicicleta sea solicitada por la tarjeta o aplicación móvil.

Una vez liberada la bicicleta la luz LED verde del puerto encenderá y emitirá un sonido agudo característico.

2. **Devolución de una bicicleta:**

- a. Las bicicletas podrán ser ancladas (devueltas) por las personas usuarias en cualquier puerto de anclaje disponible en las cicloestaciones ofertadas.
- b. En el sistema de la red de estaciones que oferta el **Consortio 5M2-BKT**, es configurable el tiempo mínimo entre un viaje y otro viaje consecutivo de una misma persona usuaria. Esta configuración se puede ajustar a cualquier intervalo de tiempo. Inicialmente será de máximo 2 minutos.

3. **Devolución correcta de una bicicleta:**

La correcta devolución de las bicicletas por las personas usuarias puede ser comprobada de manera fehaciente y clara, a través del sistema de luces LED y de sonido en los puertos de anclaje.

- a. La luz LED ámbar encenderá durante el proceso de anclaje de la bicicleta.
- b. Una vez anclada satisfactoriamente la bicicleta, la luz LED verde del puerto encenderá y emitirá un sonido agudo característico.
- c. En caso de un anclaje fallido, el puerto encenderá una luz LED roja intermitente acompañado de un sonido grave característico que indicará al usuario, para que este pueda intentar un correcto anclaje. En caso de que el usuario no intente un segundo anclaje, el puerto realizará un segundo intento de anclaje en automático.
- d. La persona usuaria podrá consultar comprobante electrónico por el uso del servicio, obtener comprobante electrónico de devolución correcta de la bicicleta dentro de un periodo máximo de 30 minutos a través de la aplicación móvil y la página de internet.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



4. Bloqueo de bicicletas averiadas: El bloqueo de bicicletas averiadas o con posible fallo en su funcionamiento óptimo se realiza de dos formas:

- En caso de que una bicicleta haya sido regresada en la misma cicloestación en tres ocasiones consecutivas, en menos de 2 minutos cada vez (bicicleta averiada), el sistema detectará la bicicleta y la bloqueará en el puerto anclaje para que no pueda ser usada.
- Cuando la bicicleta haya sido anclada en el puerto de una estación, ésta podrá bloquearse oprimiendo el botón de reparación situado en el puerto de la estación; esto bloqueará la bicicleta en el puerto anclaje.

En ambas situaciones, el sistema de luces LED indica claramente cuando una bicicleta ha sido bloqueada o se encuentra bloqueada para el impedimento de la liberación por una persona usuaria, mostrando un color de luz LED color rojo indicando que se encuentra inhabilitada, esta bicicleta sólo podrá ser liberada por un operador.

- Anclaje fuera de servicio:** en caso de que un anclaje presente fallas que impidan el uso del mismo, el puerto señalará claramente mediante una luz LED roja fija que no se puede utilizar.
- Idioma:** Todos los servicios de las cicloestaciones estarán en idioma español e inglés.
- Comunicación con el centro de control:** las cicloestaciones ofertadas, y algunas de las bicicletas ofertadas por El Consorcio 5M2-BKT son capaces de informar automáticamente a los servicios centrales sobre incidencias relativas a los elementos que la forman.
- Funcionamiento sin conexión con centro de control:** la cicloestación será capaz de anclar bicicletas cuando el funcionamiento de ésta no tenga conexión alguna con el centro de control del servicio; además, garantiza la trazabilidad de todos los eventos realizados durante este periodo, una vez recuperada la conexión con el servicio de gestión y control central los eventos registrados serán enviados al control central.
- Restablecimiento de conexión:** en caso de que la operación del sistema haya sido interrumpida por razones que afecten directamente a la operación diaria, el servicio podrá ser apagado o restablecido remotamente de forma automática una vez que se encuentre con las condiciones idóneas para hacerlo.

Especificaciones de las Estaciones

Materiales	[REDACTED]
Diseño	[REDACTED]
Anclajes	[REDACTED]
Identificación	[REDACTED]

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CTSMT/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto declaró en su totalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROPRIACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes relatada, relativa a los temas inherentes al "know how" considerado confidencial en virtud de la Norma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que puede poner en riesgo la operación o el funcionamiento del proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial especial, numeral Tercera Octava, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la obtención de Visiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 106, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su totalidad de confidencial no está sujeta a la posibilidad alguna. Fuente del titular del área que entregó la información: Guillermo Javier Felipe Avila Reséndiz, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Placa	[REDACTED]
Totem	[REDACTED]
Tornillos	[REDACTED]
Puntos de anclaje	[REDACTED]
Fijación	[REDACTED]
Suministro de Energía Eléctrica	[REDACTED]
Conectividad	[REDACTED]
Proceso de Instalación	[REDACTED]
Seguridad	[REDACTED]
Señalización	[REDACTED]
Módulo	[REDACTED]
Vida útil	[REDACTED]
Idiomas	[REDACTED]
Comunicación	[REDACTED]
RFID	[REDACTED]

Handwritten signature or mark.

Handwritten signature or mark.

5.3. SISTEMA DE ACCESO AL SERVICIO

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que para fines de este apartado, el sistema de acceso se dividió en dos conceptos principales para la prestación del servicio del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI.

- 1.- **Módulo de Acceso:** son todos los componentes y elementos de hardware y software que permiten a las personas usuarias iniciar un uso en el sistema ECOBICI.
- 2.- **Sistemas de acceso:** son todos los componentes y elementos de los que disponen las personas usuarias para acceder al servicio.

El Consorcio 5M2-BKT describe y explica gráficamente las especificaciones de los Sistemas de Acceso al Servicio que forman parte de la propuesta técnica. Y, posteriormente, en los subapartados se mencionan las características que lo integran.

Cuando un usuario abre la aplicación o sitio web de ECOBICI, podrá ver todo el sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México, los usuarios primero se registran en el sistema utilizando su teléfono móvil o sitio web antes de poder acceder a una bicicleta. Cuando un usuario se registra al sistema mediante la aplicación o sitio web, se le solicita que acepte los términos del servicio y realice el proceso de registro. Antes de desbloquear una bicicleta, se solicita a los usuarios que proporcionen su información de pago. Luego, la aplicación informa al usuario el desglose de tarifas incluidas y proporciona a los ciclistas información educativa sobre cómo acceder y anclar una bicicleta al final del viaje.

Las cicloestaciones del sistema son fáciles de usar y brindan instrucciones claras sobre su uso. Las cicloestaciones operan 24 horas, los 7 días de la semana, y procesan pagos y exención de responsabilidades para los usuarios sin cita previa. Los usuarios pueden desbloquear bicicletas sin necesidad de usar la terminal de la cicloestación y pueden dirigirse directamente a los puertos de anclaje para realizar el retiro de la bicicleta mediante la aplicación o la tarjeta de movilidad de la Ciudad de México.

México's segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil dieciséis y mediante ACUERDO 001/2016/CMH-DCT/060720, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sus anexos APLICACIÓN DE LA VISIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici para Ecodis de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 195 párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a responsabilidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Folpe Ávila Resendiz.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad. 1 de 1

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

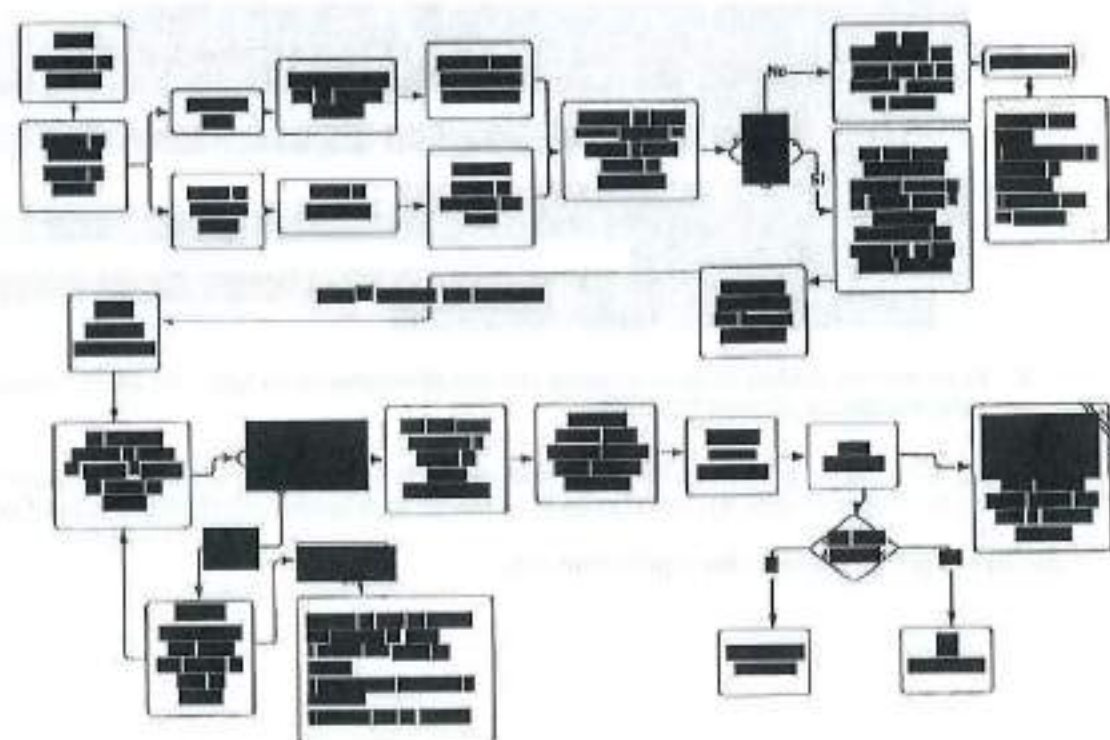
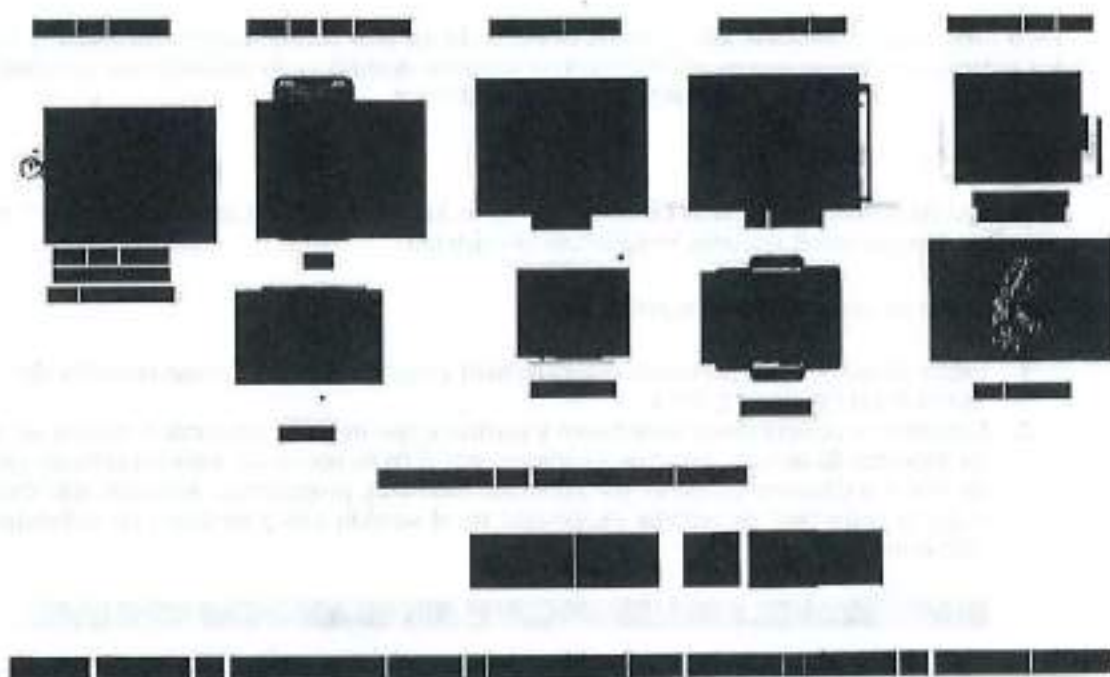


Figura. Esquema gráfico del sistema de acceso al servicio

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

Para hacer uso del sistema, las personas usuarias del servicio podrán hacerlo mediante el módulo y los sistemas de acceso que se establecen en el presente apartado y de acuerdo a las características y funcionalidades mínimas que se establecen a continuación:

5.3.1. Módulo de Acceso

El módulo de acceso del sistema ECOBICI son todos los elementos del hardware y del software que permiten a las personas usuarias iniciar el uso del sistema.

Los módulos de acceso están integrados por:

1. Lector de proximidad que tendrá compatibilidad y soporte para las tarjetas con estándar ISO/IEC 14443 A y B Partes 1, 2, 3 y 4.
2. Conjunto de componentes de software y hardware que deberán gestionar la lectura de datos de los sistemas de acceso, así como su proceso con el fin de activar los usos del servicio (capacidad de retirar y devolver bicicletas por personas usuarias), proporcionar servicios adicionales, así como la capacidad de reportar incidencias en el servicio (mantenimiento de cicloestación y/o bicicletas).



3. El servicio de módulo de acceso estará ubicado directamente en cada uno de los anclajes de la cicloestación del sistema ECOBICI.

Las personas usuarias tendrán acceso al servicio utilizando cualquiera de estas dos opciones de sistemas de acceso: Tarjeta de movilidad de la CDMX y/o la aplicación móvil del programa Ecobici.

Se adjunta gráfico que describe el procedimiento.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

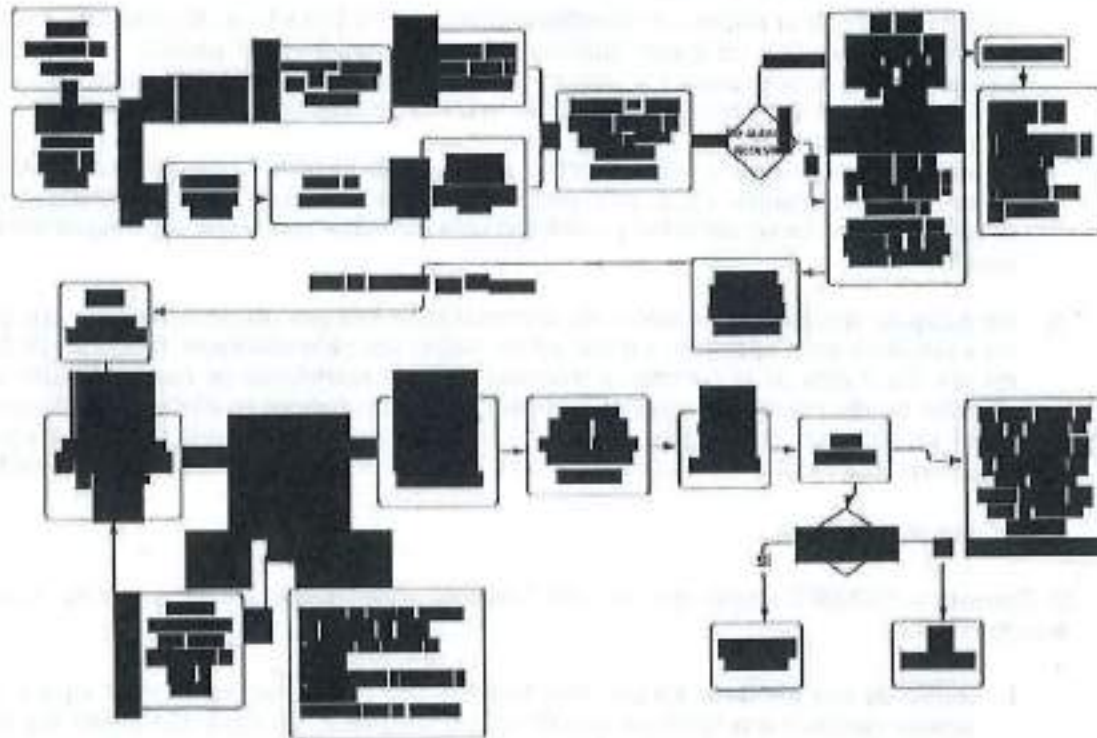


Figura. Esquema gráfico del sistema de acceso al servicio

5.3.2 Sistemas de Acceso

El Consorcio 5M2-BKT oferta un sistema de acceso, el cual podrán utilizar todas las personas usuarias para poder hacer uso del servicio, garantizando el correcto funcionamiento del mismo.

1. **Tarjeta de proximidad:** la persona usuaria registrada que tenga vinculada su tarjeta inteligente de proximidad de la red de Movilidad Integrada de la Ciudad de México o cualquier tarjeta de proximidad habilitada para tales fines que pudiera indicar la Secretaría, únicamente tendrá que acercar la misma al puerto de anclaje; éste indicará de manera visual y sonora la petición y en caso positivo liberará la bicicleta correspondiente. El sistema ECOBICI establecerá la relación entre las personas usuarias del servicio y sus tarjetas por medio del código identificador de cada una de las tarjetas. Este método ya ha sido implementado con éxito en la ciudad de San Francisco usando la tarjeta local de movilidad. A través de este proceso Lyft creó el software de back-end necesario para vincular las tarjetas inteligentes de tránsito a nuestro sistema de registros.
2. **Aplicación móvil:** A través de la aplicación móvil, que será totalmente gratuita para dispositivos con plataformas iOS y Android, las personas usuarias podrán realizar la liberación de las bicicletas en la cicloestación. La aplicación móvil permitirá, entre otras funcionalidades, solicitar una bicicleta siempre y cuando la persona usuaria se encuentre directamente en la cicloestación, mediante una localización segura a través de sistemas de detección de bluetooth y geolocalización. Cuando el usuario solicita una bicicleta a través de la aplicación, el sistema debe reconocerla realizando los controles establecidos y, una vez reconocida, el ciclista puede escanear el código QR de la

bicicleta o ingresar el número de identificación único de la bicicleta en la aplicación y se liberará automáticamente. Sólo se puede desbloquear una (1) bicicleta por usuario. La persona podrá realizar el retiro de la bicicleta y el sistema lo registrará como operación realizada, por lo tanto, el anclaje pasará a estar disponible y la unidad tendrá un estatus de bicicleta en uso.

La aplicación será nativa y estará alineada al Manual de Identidad Institucional de la Ciudad de México que se encuentra público en la página de transparencia de la Ciudad de México y cumplirá con los estándares de accesibilidad y usabilidad para garantizar una buena experiencia a la persona usuaria.

3. **Desbloqueo desde cicloestación:** las cicloestaciones incluyen quioscos de pago, que permiten a las personas sin la aplicación a pagar por los viajes. Las cicloestaciones funcionan las 24 horas del día, los 7 días de la semana, y procesan pagos y exenciones de responsabilidad para los usuarios sin dta previa. Los usuarios interesados pueden procesar rápidamente su pago antes de recibir un código de cinco dígitos que utilizan para desbloquear la bicicleta desde cualquier puerto de anclaje. Los ciclistas introducen el código en los botones del puerto y la bicicleta será liberada.

5.3.2.1. Funcionalidades

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con diversas funciones en el módulo del sistema y los sistemas de acceso que son:

1. **Retiro de una bicicleta:** las personas usuarias podrán solicitar una bicicleta en el módulo de acceso mediante una tarjeta de proximidad y/o una aplicación móvil. El sistema proporcionará una bicicleta en un máximo de 10 segundos una vez que fue solicitada por la persona usuaria.
2. **Devolución correcta de la bicicleta (comprobación):** Los usuarios pueden terminar su viaje en cualquiera de las cicloestaciones del sistema. Para esto se debe introducir la llanta delantera en el puerto de anclaje. Las personas usuarias podrán comprobar la devolución correcta de una bicicleta por medio de los sistemas de acceso que están disponibles en el servicio, a través de una confirmación, de tal manera que los anclajes señalarán claramente la devolución correcta de la misma mediante un sistema de iluminación LED verde y un sonido de devolución correcta. Si la devolución no es correcta el LED mostrará un color parpadeante rojo significando que debe de ser anclada de nuevo hasta mostrar el LED verde que significa correcta devolución. El mensaje de comunicación tanto para la liberación y la devolución de la bicicleta será claro y se diferenciará por el color y frecuencia en como se muestra la luz LED (verde con luz fija indica correcto funcionamiento) y (rojo con luz parpadeante indica que no se realizó correctamente). Además, si el ciclista accidentalmente no logra anclar correctamente, recibirá una guía que le alertará de que la bicicleta no está anclada y volverá a intentarlo, con la información de cómo devolver la bicicleta correctamente. Finalmente, dentro de la aplicación móvil, también se muestra ayuda sobre el anclaje para alertar a los usuarios a realizar el anclaje correctamente en todo momento.

Una vez realizado el anclaje correcto, la persona usuaria no deberá realizar ningún otro paso y se enviará un comprobante electrónico por el uso del servicio que podrá consultar en su cuenta de usuario en un máximo de 30 minutos después de haber anclado la bicicleta, ya sea a través de la aplicación móvil o página de internet. En caso contrario donde no se haya devuelto correctamente la bicicleta, a través de los medios mencionados anteriormente o algún otro que los sustituya, el sistema enviará una alerta de que la bicicleta no se devolvió correctamente, o bien, que tiene una bicicleta en uso.

5.3.2.2. Proceso del retiro y arribo de una bicicleta

El Consorcio 5M2-BKT otorgará a las personas usuarias el sistema de acceso, de tal manera que pueda hacer uso del servicio.

1. La persona usuaria solicitará una bicicleta, se notificará con una luz LED en el punto de anclaje con un destello verde y se emitirá un sonido de campanilla indicando que la bicicleta ha sido liberada.
2. Una vez que el usuario retira la bicicleta, puede usarla hasta por 45 minutos sin cargo adicional. En caso de que el usuario desee prolongar su viaje, puede hacerlo devolviendo la bicicleta en cualquiera de las cicloestaciones operativas y esperar 2 minutos para poder sacar otra de nuevo y hacer otro viaje de 45 minutos. El sistema es configurable y se pueden modificar tanto el tiempo de viaje asignado de 45 minutos como el tiempo de espera requerido entre viajes.
3. Una vez que la persona usuaria termine de usar la bicicleta, la regresará en cualquiera de las cicloestaciones, colocándola en un anclaje disponible, cuando la bicicleta esté correctamente anclada, el sistema LED del anclaje emitirá una señal para garantizar la correcta devolución de la bicicleta.
4. Para que la persona usuaria pueda comprobar la correcta devolución de la bicicleta, se le enviará un comprobante electrónico, el cual podrán consultar por medio de la aplicación móvil o de la página de Internet, en su cuenta de usuario, después de un máximo de 30 minutos de haberla devuelto.
5. El Consorcio 5M2-BKT, como parte de sus procesos actuales de operación del servicio de sistemas de bicicletas compartidas, la ampliación del tiempo de uso por cicloestaciones llenas y lo otorgará para el sistema ECOBICI por 10 minutos adicionales en cada viaje en cualquiera de los sistemas de acceso al servicio. Este parámetro es un valor configurable a diferentes periodos de tiempo y podrá ser sujeto a variación previa evaluación con la Secretaría. Asimismo, la persona usuaria podrá visualizar en los sistemas de acceso como lo es la aplicación móvil, las cicloestaciones cercanas que cuenten con algún anclaje disponible para su devolución.

5.4. VEHÍCULOS DEL ESQUEMA DE LOGÍSTICA

5.4.1. Vehículos logísticos

El Consorcio 5M2-BKT cuenta con una flota de vehículos suficientes que poseen la capacidad que se requiere para realizar toda la logística del sistema ECOBICI, cumpliendo con los niveles de servicio solicitados, siempre tomando en cuenta diferentes factores que fueron analizados con anticipación, tales como el comportamiento, la estacionalidad del sistema, la flota vehicular, la capacidad de carga, entre otros.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los vehículos y remolques deberán cumplir con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas NOM-012-SCT-2-2017 sobre el peso y dimensiones máximas con los que pueden circular los vehículos de auto transporte que transita en las vías generales de comunicación de jurisdicción federal; NOM-035-SCT-2-2010 Remolques y semirremolques (especificaciones de seguridad y métodos de prueba); NOM-068-SCT-2-2000, además de lo que marca el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en sus artículos 37 fracción IV; 38 fracciones II y V; 42 y 43.

Los vehículos utilizados para logística, incluyendo las motocicletas, deberán ser nuevos o seminuevos, a partir de la puesta en marcha del servicio y cumplirán con lo estipulado en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México en cuanto a las normas de circulación, el uso de la vía pública y la utilización

de la infraestructura vial durante la vigencia del contrato, así como de la seguridad vial. Asimismo, se señala que todos los vehículos utilizados para la logística deberán cumplir con los criterios, dimensiones y características de diseño sobre la aplicación de los logos de ECOBICI especificados en el Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte de la Ciudad de México.

Los vehículos utilizados para la administración y operación del sistema ECOBICI, incluyendo las motocicletas, serán usados únicamente por personal calificado que el **Consortio 5M2-BKT** designe, quedando bajo su total responsabilidad.

El **Consortio 5M2-BKT** obtendrá y mantendrá actualizada sin excepción la documentación necesaria para llevar a cabo la operación con los vehículos durante la vigencia del contrato; asimismo, deberá realizar todos los trámites y pagos correspondientes de tenencia, verificación, revista vehicular y el empujamiento de los vehículos en la Ciudad de México. En este contexto, será obligación de todos los conductores de algún vehículo motorizado contar con licencia de conducir vigente para el tipo de vehículo que conduzcan y cumplir con los requisitos legales para la conducción de vehículos establecidos en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad.

El **Consortio 5M2-BKT** contará con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente para cada uno de los vehículos destinados a la operación, logística y mantenimiento del sistema ECOBICI, que ampare la responsabilidad civil por daños y perjuicio que con motivo de la prestación del servicio pudiese ocasionar a las personas usuarias o terceros en su persona o patrimonio, con una cobertura por un monto mínimo de dos mil quinientas veces la unidad de medida y actualización vigente. Se deberá mantener actualizada la póliza de seguro de cada uno de los vehículos, así como asegurarse que cada uno tenga una copia de la misma. En el caso de las motocicletas y vehículos no motorizados, deberán cumplir lo dispuesto por la Ley de Movilidad referente a la póliza de seguro.

El **Consortio 5M2-BKT** informará a la Secretaría los datos de placa, año, marca, modelo, cilindraje y el número de identificación vehicular (NIV) de los vehículos destinados a la logística (incluyendo las motocicletas), así como cualquier cambio que se produzca en la flota de las unidades de balanceo, operación y mantenimiento.

El **Consortio 5M2-BKT** garantizará que el equipo que realice estas labores en la vía pública porte el uniforme y una identificación que lo acredite como personal del sistema ECOBICI.

En caso de que derivado de los servicios de operación se requiera la adquisición de nuevos vehículos adicionales a las ofertadas durante la vigencia del contrato, el **Consortio 5M2-BKT** deberá informar por escrito a la Secretaría, indicando la justificación correspondiente misma que será analizada en conjunto. La totalidad de costos asociados a la adquisición de nuevos vehículos serán asumidos por el **Consortio 5M2-BKT**, serán independientes y no se asociará al costo del servicio del sistema ECOBICI. Además, deberán de cumplir con los requerimientos y formatos especificados en el presente apartado y se tendrá que informar a la Secretaría con tiempo de antelación a la adquisición.

A continuación se describe de forma clara y precisa el proceso con el que se llevará a cabo la carga y descarga de las bicicletas, en los vehículos destinados para tal efecto:

5.4.1.1. Vehículos motorizados para balanceo

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



FIGURA 3. VEHÍCULOS MOTORIZADOS PARA REBALANCEO

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

5.4.1.2. Vehículos no motorizados para balanceo

Mientras que los vehículos motorizados son aprovechados para cumplir con tareas de trayectos medianos a largos, cuya tarea implique el movimiento de un mayor número de bicicletas, los vehículos no motorizados cumplen con tareas en distancias cortas con una menor capacidad de carga. Cumpliendo con una función de ajustar el estatus ideal de las cicloestaciones.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



El Consorcio 5M2-BKT no dispondrá de vehículos utilitarios para el sistema ECOCIBICI.

5.5. VEHÍCULOS PARA EL ESQUEMA DE CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

5.5.1. Vehículos de mantenimiento

Las especificaciones de los vehículos para el mantenimiento que forman parte de la propuesta técnica del Consorcio 5M2-BKT, cumplen con las características técnicas mínimas que se especifican en el presente apartado y subapartados que lo integran.

El Consorcio 5M2-BKT detalla en esta propuesta de mantenimiento la totalidad de vehículos que destinará a esta labor de mantenimiento, incluyendo la limpieza. Estos vehículos serán independientes a los que realizan el servicio logístico del sistema y se detallan sus características en la siguiente tabla.

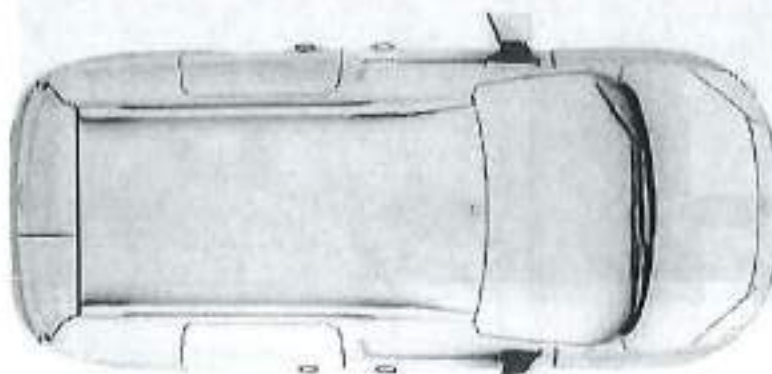
Igualmente, el Consorcio 5M2-BKT obtendrá y mantendrá actualizada sin excepción la documentación necesaria para llevar la conducción de estos vehículos durante la vigencia del contrato; así mismo, deberá realizar todos los trámites y pagos correspondientes de tenencia, verificación, revista vehicular y el emplacamiento de los vehículos en la Ciudad de México (en caso que aplique). El Consorcio 5M2-BKT se asegurará de que todos los conductores de algún vehículo motorizado cuenten con licencia de conducir vigente para el tipo de vehículo que conduzcan y cumplir con los requisitos legales para la conducción de vehículos establecidos en el Reglamento de Tránsito de la Ciudad.

Descripción	Cantidad	Modelo	Marca	Color	Observaciones	Observaciones	Observaciones	Observaciones	Observaciones	Observaciones
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

CINCO M DOS™
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



3

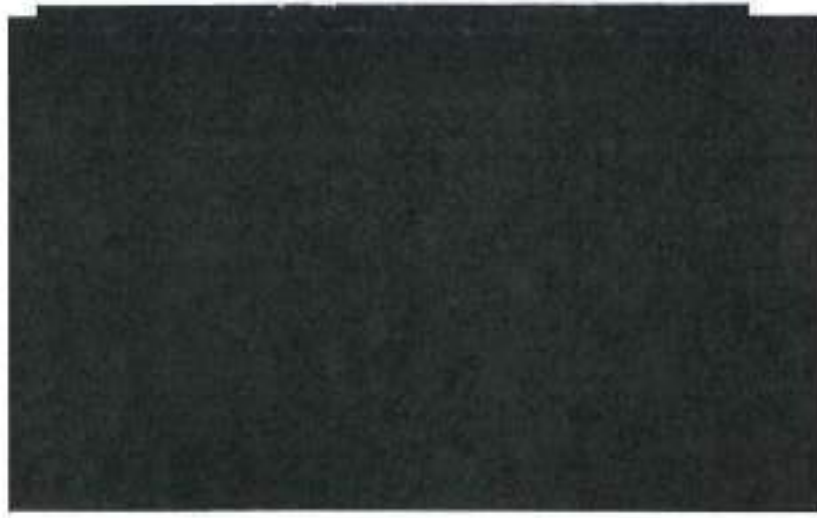


Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO NCTM/SM/EX/2022/0022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en su ejercicio de transparencia proactivo y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APROBACIÓN DE LA VENTURA PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a las formas relevantes de "know how" con alcances confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicieta Pública E.CUBIC de la Ciudad de México.- En tanto conforme a lo dispuesto por el artículo 185, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente numeral trigésimo Octava, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Verbos Positivos.- Asimismo con fundamento en artículo 185, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del Autor del área que otorga la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Restrepo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]



[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



5.6. SISTEMA DE ALMACENAMIENTO DE INFORMACIÓN Y DISPOSITIVOS

El sistema de almacenamiento cumplirá con las características técnicas que le permitan ofrecer un alto servicio de calidad a los usuarios, Secretaría, auditores y BKT como operador del sistema.

El sistema tendrá las características técnicas que le permitan ofrecer un servicio de alta calidad a los usuarios, Secretaría, auditores y BKT como operador del sistema.

Alojaremos nuestro software para bicicletas compartidas en un servidor localizado en México. La solución se describe con más detalle a continuación. Nuestros equipos implementarán múltiples tecnologías de monitoreo para garantizar el funcionamiento adecuado de la infraestructura y continuarán con las actualizaciones del servidor y las actualizaciones o el reemplazo del hardware según sea necesario.

5.6.1. Requerimientos para los sistemas almacenamiento de información

Se muestran las características de los sistemas de almacenamiento de información.

5.6.1.1. Alojamiento (Servidores)

La solución se implementará en un centro de datos ubicado en México de acuerdo con las pautas ANSI / TIA 942 Tier III +, proporcionando operaciones tolerantes a fallas. La instalación incluirá múltiples factores de redundancia, incluidas conexiones ISP redundantes, firewalls, servidores de aplicaciones y servidores de bases de datos y el uso de equilibrio de carga activo-activo, que proporciona tolerancia a fallas y flexibilidad de mantenimiento. Con más de 15 años de experiencia ejecutando varios sistemas, incluidos los sistemas de bicicletas compartidas para grandes ciudades, en donde se ha alojado el software en centros de datos y se ha demostrado la capacidad para mantener una infraestructura confiable.

La solución estará ubicada en un centro de datos que brinde disponibilidad del 99,6% o mejor y con capacidad y distribución suficientes para poder realizar las tareas de mantenimiento sin afectar la continuidad del servicio.

5.6.1.2. Conectividad en Centros de Datos

La solución tendrá al menos dos proveedores de servicios de Internet (ISP) distintos con alta confiabilidad y ancho de banda, de modo que, si un ISP experimenta problemas, el servicio seguirá ejecutándose en el segundo ISP para la prestación continua del servicio. La solución se configurará de manera que se produzca el equilibrio de carga sin la necesidad de intervención de personal humano.

5.6.1.3. Tratamiento de datos

Se dará un tratamiento a los datos gestionados en el sistema ECOBICI, que cumplirá con la normatividad vigente y aplicable en cuanto a la protección de datos. Se contará con estándares de seguridad, de esta manera garantizamos que el sistema cumple con lo estipulado.

El tratamiento de datos que se realizará cumplirá con toda la normatividad vigente en cuanto a la protección de datos y estándares de seguridad, con el fin de garantizar y certificar el correcto cumplimiento de estas. El Consorcio 5M2-BKT someterá a evaluación de seguridad de la Información a todos los sistemas de información relacionados con la prestación y gestión del sistema ECOBICI, incluyendo el estándar de seguridad de datos PCI DSS para proteger los datos de tarjetas bancarias durante el periodo de operación del servicio por parte del Consorcio 5M2-BKT.

La información de la base de datos se regirá por reglas que consideren el tratamiento de datos, entre ellas:

1. Se mantendrá la integridad de la información actual e histórica, aun cuando se modifique la base de datos, estructura, tablas, campos e índices, no se eliminarán ninguno de estos o el log de transacciones.
En los casos en donde sea necesario realizar un proceso de modificación del sistema, se realizará una verificación para asegurar que los datos de la base se mantienen íntegros y el uso de sistemas no se vea afectado.
2. No se eliminarán, ni editarán los registros de transacciones e historial, en los casos en que sea necesario realizar alguna corrección sobre el mismo, se creará una copia del registro más antiguo como archivado, anotando la fecha y motivo de dicho ajuste o corrección, en los casos en que se deba eliminar un registro, simplemente se marcará como archivado para que de esta manera no sea visible en la aplicación.
3. Los registros de las tablas tendrán un ID autonumérico, siguiendo una secuencia entre registros.
4. El sistema tendrá la funcionalidad auditoría de la misma para registrar los accesos de los usuarios con información como cuenta, fecha, hora, se valorará la pertinencia de almacenar resultados de los queries ya que guardar los mismos podría ser contraproducente para el sistema.
5. El Consorcio 5M2-BKT manifiesta de forma indubitable, bajo su estricta responsabilidad que conoce y acepta que la información contenida dentro de la base de datos como: datos de los usuarios, viajes, facturas y pagos, son propiedad exclusiva de la Secretaría y es absolutamente confidencial; por lo tanto, no la podrá comercializar, ceder, o disponer de ella mediante cualquier modalidad, parcial o totalmente, ya sea por acción y omisión, durante la duración del contrato. Una vez que se finalice el contrato del servicio, el Consorcio 5M2-BKT se encargará de realizar la migración de todos los registros de la información mencionada a los servidores que el Gobierno de la Ciudad de México indique, esta información será eliminada de forma acabada e irre recuperable de todos sus servidores, copias de seguridad en todos los medios de almacenamiento y en todas sus formas y versiones, sin afectar de manera alguna la base de datos master. La información almacenada en servidores externos como el sistema ERP utilizado para atención a personas

CINCO M DOS EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



usuarias no podrá ser trasladada por no tener acceso a la plataforma, se transmitirá el acceso de dichas plataformas a quien el Gobierno de la Ciudad de México indique.

6. El sistema proporcionará una copia espejo continua de la base de datos maestra del sistema ECOBICI en un servidor que será determinado por la Secretaría.

5.6.2. Dispositivo GPS de la bicicleta



El GPS tendrá el fin de dar seguimiento y rastrear a cada unidad, las características de este dispositivo son las siguientes:

1. **Módulo GPS:** como mínimo debe soportar, los sistemas de navegación por satélite (del inglés, GNSS o Global Navigation Satellite System): GPS, GLONASS, Beidou y Galileo. Cobertura de localización mediante GPRS, GPS, AGPS y LBS. Además, deberá permitir la conectividad a través de tecnología WIFI, al menos bajo el estándar 802.11 a/b/g y ser compatible con el esquema de Bandas de frecuencia comercial operable y aplicable en México para las tecnologías 2G, 3G y 4G, o subsecuentes. Con una precisión de localización promedio de al menos 10 m. Debe permitir su visualización de posicionamiento y rastreo en vivo (tiempo real), consulta del historial de posiciones y monitoreo del localizador GPS. El dispositivo deberá tener una batería interna recargable de larga duración que garantice funcionamiento continuo durante 24 horas y tendrá que ser resistente al polvo y a la inmersión en agua de forma continua hasta un metro de profundidad. Con grado de resistencia de al menos IP57 o equivalente e interoperable para uso con cualquier plataforma de monitoreo.

El GPS de la bicicleta se cargará con un dinamo que crea la energía suficiente cuando el usuario pedalea.

2. **Servicio de Conectividad:** el servicio de conectividad móvil deberá ser brindado a través de tarjeta SIM (en cualquiera de sus estándares). Compatible con el esquema de Bandas de frecuencia comercial operable y aplicable en México para las tecnologías 2G, 3G y 4G, o subsecuentes, de manera enunciativa más no limitativa, 2G: EDGE y GPRS; 3G: UMTS, HSPA, HSPA+ y HSUPA; 4G: LTE y LTE-A; o cualquier otra tecnología que la sustituya y que cuente con cobertura en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México bajo un contrato revocable, sin exclusividad en función de la evaluación integral del servicio (calidad, alcance, cobertura, velocidad y precio), que permita enviar información y alertas con Geolocalización en tiempo real, obteniendo el control de las unidades móviles, a través de la rastreabilidad, monitoreo, regulación y supervisión, en un Centro de Control y Monitoreo. Por lo tanto, al menos deberá ser interoperable con las siguientes tecnologías y bandas de frecuencia comerciales de telecomunicaciones móviles:

- a. Banda 28 (700 MHz)
- b. Banda Celular (800 MHz)
- c. Banda PCS (1,800, 1900 MHz)
- d. AWS (2,100 MHz)
- e. Banda 2 GHz

El servicio de conectividad deberá tener un nivel de disponibilidad de al menos 90% contados a partir de reportes auditados y/o auditables por parte del proveedor, con una tasa de pérdida de paquetes menor del 3% y una latencia no mayor a 60 ms.

Se deberá considerar una bolsa de datos de 2 GB mensuales, asignada, en primera instancia, a cada dispositivo de manera única. Sin embargo, cada una de las tarjetas SIM con su bolsa de datos podrán ser reasignados de manera limitada de acuerdo a los criterios que se establezcan entre la Secretaría

y el Consorcio 5M2-BKT. Es decir, el paquete de datos podrá ser reasignado a otra tarjeta SIM, derivado de las altas, bajas o modificaciones del volumen de la flota sin costo alguno adicional para el Consorcio 5M2-BKT y a cargo del proveedor de conectividad en cualquier momento que se requiera, derivado de las altas, bajas o modificaciones del volumen de la flota, dicha tarea la llevará a cabo el proveedor de conectividad en cualquier momento que se requiera como parte del soporte técnico.

En este tenor, para la gestión y administración de dispositivos SIMs, se deberá contemplar una plataforma en la cual el Consorcio 5M2-BKT sea capaz de gestionar y monitorear el consumo de datos por cada unidad móvil conectada, así como la bolsa de datos total contratada. Esto con la finalidad de emplear los datos eficientemente y reasignarlos dinámicamente en función del consumo de las unidades móviles.

El servicio es interoperable con:

- A. Banda 28 (700 MHz).
- B. Banda celular (800 MHz)
- C. Banda PCS (1,800, 1900 MHz)
- D. AWS (2,100 MHz)
- E. Banda 2. GHz

3. **Plataforma de Monitoreo:** Cuenta con la capacidad para establecer políticas de monitoreo basándose en la actividad de las bicicletas, con inteligencia que hace que a partir de la variación de la geolocalización del dispositivo se modifiquen los periodos de muestreo, identificando modos de inactividad y reduciendo el consumo de datos.

La plataforma permitirá realizar el seguimiento en diferentes sistemas operativos como Windows, Linux o iOS.

Los datos en tiempo real y de forma histórica estarán disponibles y se podrán descargar para almacenamiento local.

Se contará con un manejo eficiente de puntos de interés masivos superiores a los trescientos mil puntos y se utilizarán capas de visualización temática o una plataforma cartográfica separada con integración directa con el posicionamiento de las bicicletas y los puntos de interés requeridos a través de un Sistema de Información Geoespacial (del inglés, Geographical Information System).

- a. **Geolocalización:** el servicio de geolocalización tiene contemplado que si la Secretaría requiriera información de los dispositivos, se reportará la siguiente información:
- i. Fecha y Hora: en el momento de transmitir la información.
 - ii. Posición: información relativa a su latitud y longitud del vehículo, y su posición de ubicación, en mapá cartográfico.
 - iii. Velocidad: velocidad del vehículo en el momento de transmitir la información.
 - iv. Estatus de ignición: en cada ubicación solicitada la unidad reportará el estatus de ignición (encendido o apagado en caso de disponer el dispositivo del sensor y estar configurado).
 - v. Permitir alertas y notificaciones automatizadas, basadas en el comportamiento y uso de la bicicleta. Mismas que podrán ser notificadas vía correo electrónico. Dichas alertas se generarán de acuerdo con las necesidades de la Secretaría.
 - vi. Capacidad de generar geo-cerchas y geo-rotas.
- b. **Reportes:** Se obtendrán reportes por bicicletas y grupo de bicicletas de acuerdo al **Sistema de Información y Reporteo** que podrán ser consultados en la plataforma informática y algunos de ellos enviados directamente por correo electrónico en horarios definidos. Se consideran como mínimo los siguientes informes:
- i. Reporte de recorrido de la bicicleta.
 - ii. Reporte resumido del recorrido de la bicicleta.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



- iii. Reporte de entradas y salidas de puntos de interés.
- iv. Kilómetros recorridos por la bicicleta.
- v. Reporte de alertas y alarmas registradas.
- vi. Reporte de unidad parada por cierto tiempo (definido por el Licitante Adjudicado).
- vii. Reporte gráfico de recorrido (planimetría).

4. **Características Físicas:** Consideramos las adaptaciones necesarias de energía y montaje en bicicletas en donde la carga se realizaría de forma manual por el usuario. El GPS de la bicicleta se cargará con un dinamo que crea la energía suficiente cuando pedalea y se instalará en un sitio que resguarde la integridad y seguridad del dispositivo de rastreo.

Se considera que al menos el 10% del total de bicicletas tendrá el dispositivo GPS integrado.

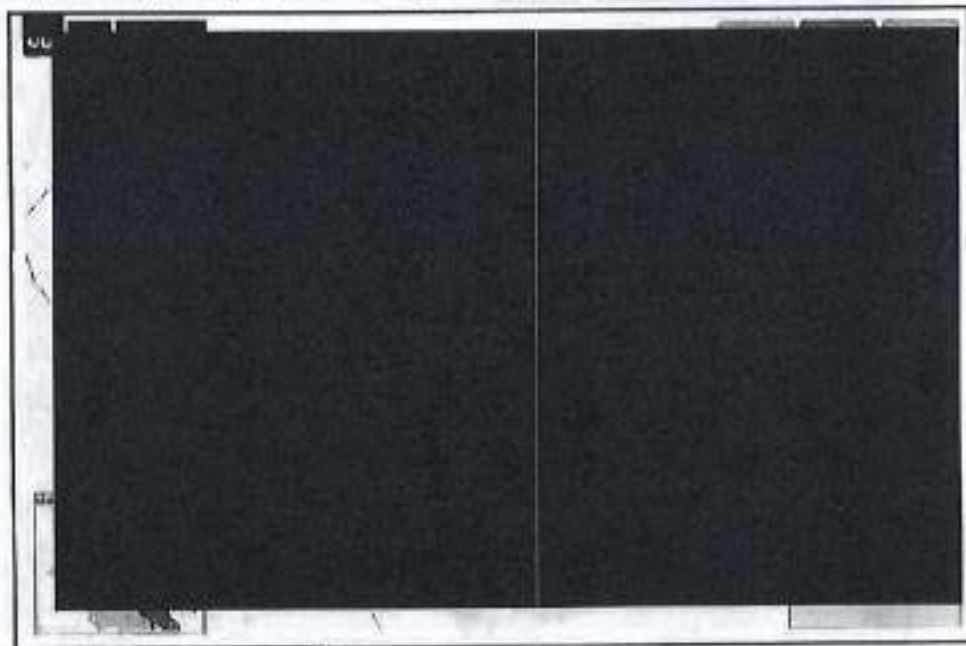
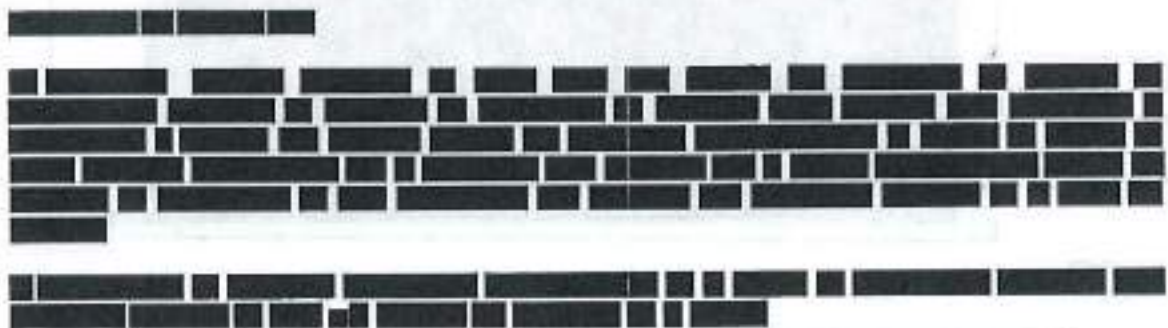
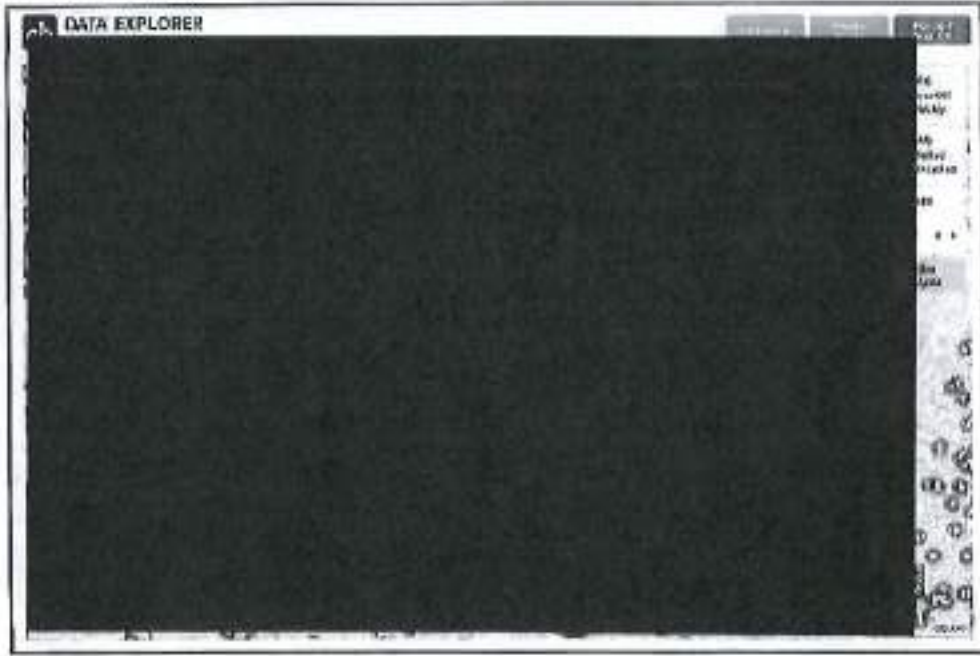
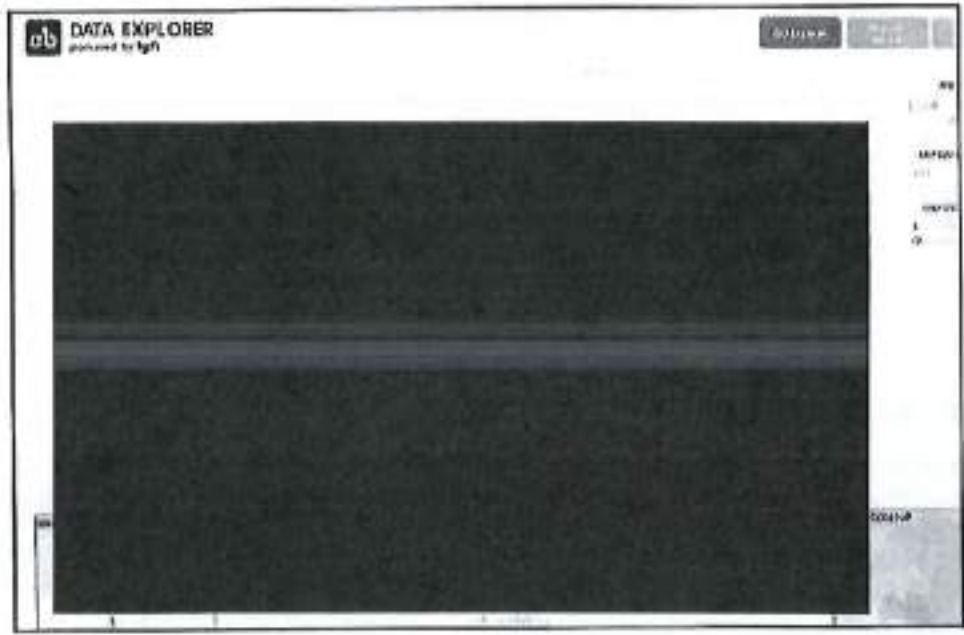


Figura. Ejemplo de visualización de datos GPS en la ciudad de Washington DC.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO 10CTSM-EXTA0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECTOR INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relativos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concierne al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en BiciBici Pública ECOMBI de la Ciudad de México.- Lo anterior conlleva a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México artículo 189 de la Ley Federal de Protección a los Derechos de Propiedad Intelectual vigentes en el Territorio del Distrito Federal y Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de Visiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 188, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a sanciones alguna.- Rubrica del Emissor del Acto que otorga la Información.- Guillermo Javier Felipe Ariza Hernández.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



6. CENTRO DE OPERACIONES Y ÁREAS DE ATENCIÓN A CLIENTES

De acuerdo al apartado 4 "Dimensión del Servicio" del presente Anexo Técnico, el Consorcio 5M2-BKT contará con inmuebles o espacios específicos para la realización de las actividades y/o procesos de mantenimiento y operación del sistema en la proximidad del área de operación.

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Centro de atención a personas usuarias.

Se contará con un centro de atención a personas usuarias contará con inmuebles necesarios y con los elementos técnicos suficientes para realizar adecuadamente las actividades y los procesos de atención a personas usuarias en la proximidad del área de operación, atendiendo las necesidades del sistema y de la prestación del servicio.

Este espacio contará con las adecuaciones y medidas necesarias que permitan su accesibilidad a todas las personas, particularmente a las personas con movilidad limitada y dando preferencia de atención a éstas, así como las dimensiones y características adecuadas que considere conveniente el Consorcio 5M2-BKT para el cumplimiento de los niveles de servicios estipulados.

El Consorcio 5M2-BKT realizará un correcto uso, conservación y mantenimiento de las instalaciones que ocupe para la operación, mantenimiento y resguardo de los bienes del sistema.

El Consorcio 5M2-BKT contará con áreas de atención al cliente y/o módulos y/o stands que se requieran para ofrecer y dar seguimiento al servicio donde pueden acudir las personas usuarias y prospectos de manera presencial, que brindará atención eficiente y de calidad.

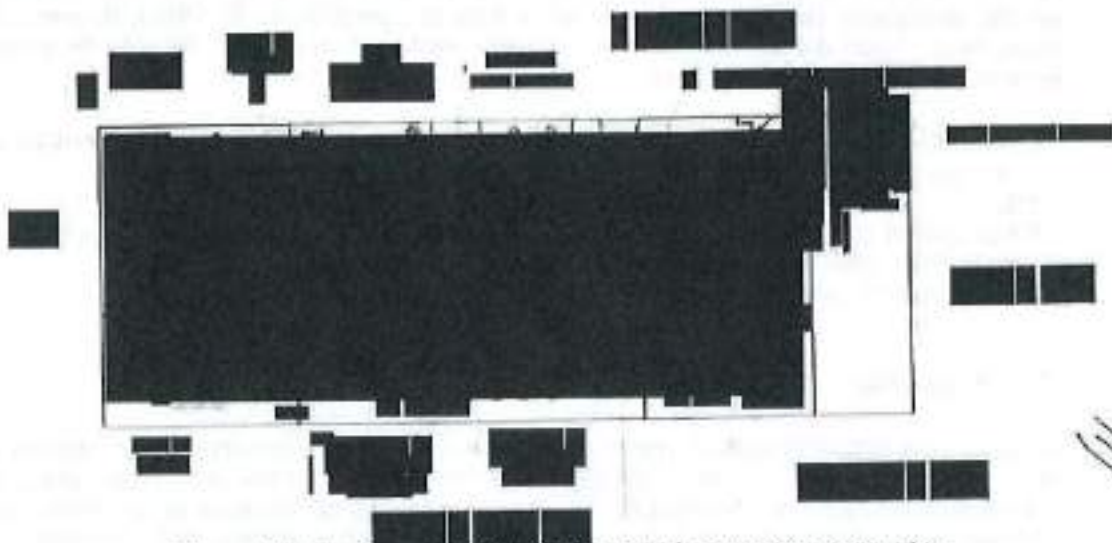


Figura. Distribución para el centro de atención a personas usuarias.

El centro de atención a personas usuarias y módulos móviles de atención estarán distribuidos de manera uniforme en el área de operación de ECOCICLI, de manera que se garantice la calidad del sistema y a su vez un mejor servicio de la totalidad del área de operación.

El Consorcio 5M2-BKT será el único responsable del correcto uso, conservación y mantenimiento de las instalaciones que ocupe para la operación, mantenimiento y resguardo de los bienes del sistema.

Centro de operaciones

El Consorcio 5M2-BKT contará con dos centros de control y operaciones, dentro del área de operación para realizar los trabajos de logística, monitoreo y control, mantenimiento y almacén. Se planea uno en

la parte norte del área de operaciones y otro al sur. Ambos centros contarán con el tamaño y distribución necesario para llevar a cabo los trabajos de logística y mantenimiento.

Los centros de operaciones se encontrarán acondicionados con los espacios específicos dentro del área de operación, así como con los elementos técnicos suficientes para atender las necesidades y el control de la operación tanto de gestión como logística y mantenimiento del servicio.

Dichos espacios contarán con las adecuaciones y medidas necesarias que permitan su accesibilidad a todas las personas, particularmente a las personas con movilidad limitada y dando preferencia de atención a éstas. Así como las dimensiones y características adecuadas que considere conveniente el Consorcio 5M2-BKT para el cumplimiento de los niveles de servicios estipulados.

El Consorcio 5M2-BKT realizará un correcto uso, conservación y mantenimiento de las instalaciones que ocupe para la operación, mantenimiento y resguardo de los bienes del sistema.

Atención a usuarios y operaciones

Los centros de operaciones que oferta el Consorcio 5M2-BKT para atención a usuarios y operaciones estarán distribuidos de manera uniforme en el área de operación de ECOBICI, de manera que se garantice la calidad del sistema y a su vez un mejor servicio de la totalidad del área de operación, los centros cuentan con la capacidad de:

1. Garantizar los niveles de servicio de logística, mantenimiento y eficiencia en los tiempos de viaje y distribución.
2. Mejorar la planeación y programación del balanceo.
3. Disminuir el consumo de recursos utilizados en los desplazamientos, tanto de mantenimiento como en la distribución de bicicletas operativas.
4. Garantizar los niveles de servicio de atención a personas usuarias.

7. PATROCINIO Y PUBLICIDAD

El Consorcio 5M2-BKT contará únicamente con un patrocinador presente en los componentes que integran el sistema descritos en el subapartado 7.1 del Anexo Técnico, del mismo modo realizará la explotación publicitaria de 510 espacios, de los cuales 360 (trescientos sesenta) se instalarán de forma contigua a las cicloestaciones y los 150 (ciento cincuenta) restantes serán ubicados de forma estratégica en distintos puntos de la ciudad conforme a las bases del Procedimiento de Invitación Restringida, los lineamientos establecidos en el Anexo Técnico y la normativa vigente en la materia.

Los componentes de patrocinio y publicidad ofertados por el Consorcio 5M2-BKT cumplirán con las características establecidas en el Anexo Técnico.

7.1 Componentes del sistema para el Patrocinio

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que para la aplicación de anuncios publicitarios en las bicicletas, cicloestaciones y vehículos de movilidad, estos serán exclusivamente de tipo denominativo e identificativo en forma de patrocinio.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los componentes del sistema que se detallan a continuación podrán contar con la presencia de un solo patrocinador, de acuerdo con los alcances dispuestos en el presente Anexo.

CINCO M DOSSM

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



Dichos elementos del sistema contarán con la presencia del logo de ECOBICI acorde con el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI expuesto en el Anexo 1 del presente documento:

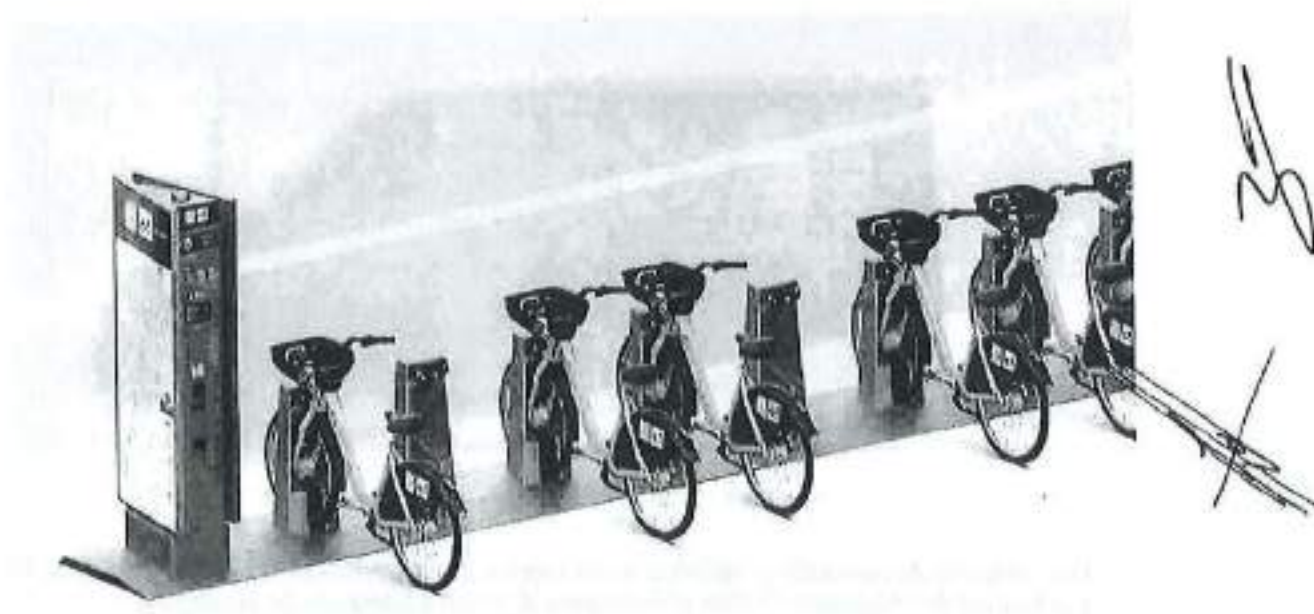
1. Bicicletas



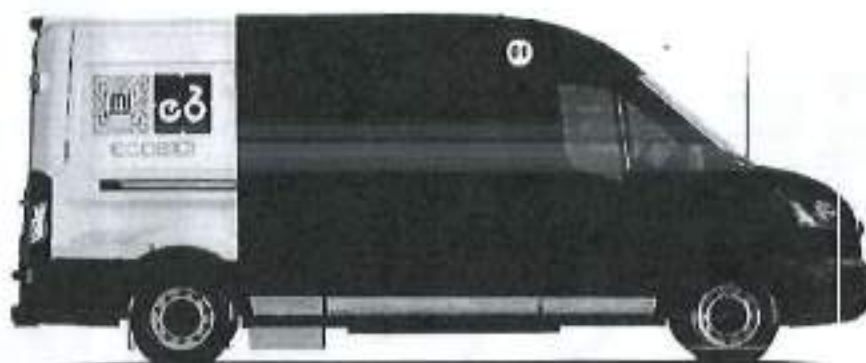
2. Cicloestaciones



[Handwritten signature]



3. Vehículos de operación (logística y utilitarios)



Handwritten signature and scribble in black ink.

Los vehículos de operación y utilitarios serán regidos por el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI y el Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte.

Se contará con la revisión y aprobación de la Secretaría previo a la aplicación definitiva de los logos en los componentes del sistema señalados.

La presencia del logo de ECOBICI en los componentes mencionados será concordante entre sí y con el resto de los componentes del sistema, considerando los parámetros estéticos, colores, dimensiones y tipografía establecidos en el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT considerará la convivencia del logotipo o nombre de la marca patrocinadora con la marca registrada de ECOBICI y el logo que se detalla en el Anexo 1 "Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI". El logotipo de ECOBICI compuesto por logotipo y nombre, será la imagen principal del sistema que estará siempre posicionada y alineada del lado izquierdo. Tendrá una dimensión mayor a la del nombre o logotipo del patrocinador, es decir, el logotipo o nombre del patrocinador tendrá una altura máxima de 6 (seis) unidades respecto al logo del sistema ECOBICI y estará separado por 4 (cuatro) unidades del logo del sistema, considerando las longitudes y áreas de protección indicadas en el Manual antes mencionado.

El patrocinador que proponga el Consorcio 5M2-BKT, será compatible con la movilidad y/o hábitos saludables y sustentables y/o el cuidado del medio ambiente y/o la responsabilidad social empresarial y entre otros criterios que resulten afines.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que no se aceptarán patrocinadores y quedan excluidas las marcas patrocinadoras que tengan asociación con las siguientes categorías:

1. Tabaco;
2. Alcohol;
3. Refresqueras;
4. Armas;
5. Combustible;
6. Pornografía;
7. Partidos políticos;
8. Sindicatos;
9. Apuestas y juegos de azar;
10. Así como cualquiera que avale algo ilegal y entre otros criterios que se contrapongan con los mencionados en el párrafo anterior.

En el caso de productos específicos que cumplan con criterios antes mencionados y pertenezcan a empresas relacionadas con alguna de las categorías excluidas, la Convocante podrá analizar el caso específico para aprobación.

El Consorcio 5M2-BKT no publicitará sus bienes y/o servicios en ningún bien del sistema ECOBICI, a excepción de la presencia de un patrocinador.

Todas las cicloestaciones, bicicletas y vehículos tendrán una imagen homologada en un solo sistema, independientemente al diseño y tipo de logo del patrocinador.

El Consorcio 5M2-BKT podrá optar por un patrocinio compartido en el uso del recurso, es decir, que la relación de sostenimiento entre el patrocinador y el Consorcio 5M2-BKT no sólo podrá ser de fondos monetarios (presupuestos), sino también, pueda ser suministrador de algún servicio y/o producto que ofrece también a cambio para su uso dentro del sistema ECOBICI.

La duración del contrato de patrocinio entre el Consorcio 5M2-BKT y el Patrocinador quedará a consideración del Consorcio 5M2-BKT; sin embargo, el sistema ECOBICI no deberá quedarse sin patrocinador en ningún momento del contrato. En caso de cambio de patrocinador durante el periodo del contrato, el Consorcio 5M2-BKT deberá notificar con anticipación a la Secretaría para su revisión y aprobación de manera oficial.

En todos los casos, el Consorcio 5M2-BKT tendrá en cuenta lo que rige la Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal y su reglamento, el Reglamento para el Ordenamiento del Paisaje Urbano del Distrito Federal, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México, Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad y el Código Fiscal de la Ciudad de México en cuanto al patrocinio.

A tal efecto y previo a su incorporación en los componentes del sistema, el **Consortio 5M2-BKT** informará a la Secretaría sobre el patrocinador seleccionado.

Para la autorización del patrocinador por parte de la Secretaría, una vez que el **Consortio 5M2-BKT** haya presentado la propuesta, la Secretaría dará respuesta en 15 días hábiles como máximo, a partir de que haya recibido la solicitud.

En el caso de que el **Consortio 5M2-BKT** presente dentro de su oferta, la propuesta de patrocinio, la Secretaría dará respuesta dentro del Procedimiento de Invitación Restringida una vez revisada la propuesta.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que dentro del rubro de patrocinio, quedarán descartados los siguientes criterios en el Componente:

1. Queda totalmente descartado que el tipo de patrocinio sea multimarcas. En este sentido, el **Consortio 5M2-BKT** otorgará a una sola empresa la exclusividad del patrocinio.
2. Queda totalmente prohibido que el **Consortio 5M2-BKT** a través del patrocinador realice muestreo de producto en las cicloestaciones (dentro, fuera o alrededor) del sistema, por parte del patrocinador.
3. Queda totalmente prohibido usar el logo del patrocinador en los siguientes elementos del sistema: tarjeta de acceso, uniforme del personal del sistema ECOBICI y página de Internet. En el caso de los uniformes que deberá portar el personal que trabaja para el Sistema ECOBICI, el **Consortio 5M2-BKT** debe tomar como base lo estipulado en el Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte.
4. El **Consortio 5M2-BKT** no podrá usar la base de datos de las personas usuarias del sistema ECOBICI con fines promocionales o de patrocinio.
5. Queda totalmente prohibido la integración de elementos o accesorios adicionales para patrocinio, en las bicicletas y cicloestaciones como banderines, tarjetones, folletos colgantes, pendones, entre otros.
6. No estará permitida la aplicación de diseños de vinilos e impresos de piso (*floor graphics*) en el espacio interno de la delimitación de las cicloestaciones, ni alrededores.

Como se indica en el apartado 6.5.1 "Mantenimiento preventivo y correctivo del sistema" del Anexo Técnico de Operación, el **Consortio 5M2-BKT** será el único responsable de realizar el mantenimiento y reposición de la totalidad de vinilos informativos y operacionales desgastados y en mal estado que se encuentren en la bicicleta y la cicloestación.

En el caso del material del patrocinio que se colocará en los bienes de sistema ya descritos, el **Consortio 5M2-BKT** contará con una estrategia sobre la gestión de la colocación y mantenimiento de los elementos gráficos del patrocinio. Por lo tanto, el **Consortio 5M2-BKT** será el contacto directo con la Secretaría y el responsable en su totalidad de dichos elementos para cualquier labor de corrección y actualización, garantizando en todo momento el cumplimiento de los niveles de servicio que se estipulan en el Anexo Técnico de Operación.

7.1.1. Patrocinio en Bicicleta

La bicicleta es el elemento de mayor interacción con las personas usuarias y potenciales. Nuestro atractivo diseño es ya un referente mundial, además de integrarse como un símbolo en la escena urbana. El color y la comunicación gráfica será un referente en la vía pública como se puede notar en las siguientes imágenes y en las muestras físicas.

El **Consortio 5M2-BKT** reconoce que en el caso de la bicicleta, los elementos que podrán contener la presencia de un patrocinador serán los siguientes:

1. Logo del patrocinador en ambas caras de la estructura central del cuadro, cuando el diseño de la bicicleta así lo permita;
2. Logo en ambas caras de la salpicadera trasera;
3. Logo en la parte frontal de la canastilla (portabultos);
4. En los espacios o componentes de la bicicleta no mencionados en los puntos anteriores, está prohibida la adición del logo del patrocinador y de anuncios publicitarios de cualquier tipo, también está prohibida la integración de elementos o accesorios con anuncios publicitarios adicionales en las bicicletas como los banderines, tarjetones, folletos colgantes y cualquier otro elemento ajeno a los componentes originales del vehículo.

La aplicación del patrocinio en el cuadro, la parte frontal de la canastilla y la salpicadera trasera deberán considerar el espacio para colocar la presencia institucional del Sistema ECOBICI en convivencia con el logo de patrocinador, de acuerdo al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI (ver Anexo 1) y como se señala en el presente apartado. Dicha aplicación y distribución del espacio de diseño del patrocinio y la presencia institucional en la bicicleta deberá ser detallada por el Consorcio 5M2-BKT en las muestras físicas y en las imágenes render de las bicicletas que deberá entregar y presentar en su oferta en virtud del presente. Los tamaños de la imagen y/o tipografía del patrocinador deberán ser acordes al tamaño de la presencia institucional especificada en el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI, es decir, no podrán ser de mayor dimensión.

Cualquier cambio en la distribución de la imagen del logo del patrocinador durante la vigencia del contrato deberá ser revisada y aprobada previamente por la Secretaría.





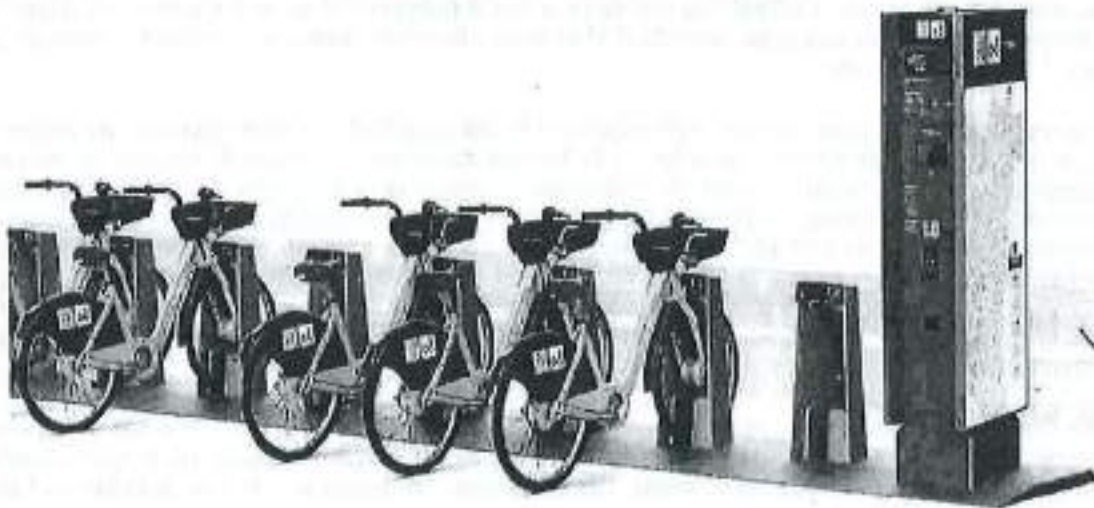
7.1.2. Patrocinio en Cicloestación

La cicloestación es otro de los elementos más importantes de interacción con las personas usuarias y potenciales del sistema, al ser el punto de entrega y recepción de las bicicletas. Su diseño es un elemento que se integra en la escena urbana. La comunicación gráfica en este elemento aportará a la ciudad un referente en la vía pública como se puede notar en las siguientes imágenes y en las muestras físicas.

En el caso de la cicloestación, los elementos que podrán contener la presencia de un patrocinador serán los siguientes:

1. Logo del patrocinador en el tótem (en caso la cicloestación lo contemple) en convivencia con el logo de ECOBICI;
2. Logo del patrocinador en estela informativa (cuando la cicloestación no considere tótem) en convivencia con el logo de ECOBICI;
3. Logo del patrocinador en cada uno de los de anclajes, sin embargo, como las cicloestaciones podrán variar en tamaño y diseño unas de otras propuestas, los espacios destinados para el patrocinio en los anclajes deberán ser analizados y revisados en conjunto entre el Consorcio 5M2-BKT y la Secretaría;
4. En los espacios o componentes de la cicloestación no mencionados en los puntos anteriores, está prohibida la adición del logo del patrocinador y de anuncios publicitarios de cualquier tipo, también está prohibida la integración de elementos o accesorios con anuncios publicitarios adicionales en las cicloestaciones como banderines, tarjetones, folletos colgantes y cualquier otro elemento ajeno a los componentes originales del mobiliario.

CINCO M DOSTM
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA





Para la aplicación del patrocinio en la cicloestación se considerará el espacio para colocar la presencia institucional del sistema ECOBICI en convivencia con el patrocinador en un lugar que sea visible en los elementos ya mencionados, de acuerdo al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI y como se señala en el presente apartado.

Se contempla en el tótem (en caso que considere la cicloestación) o la estela (en caso no se considere tótem en la cicloestación) la colocación de la información sobre el servicio de manera visible para las personas usuarias como: número de cicloestación, mapa de sitio (ubicación de la cicloestación y cicloestaciones cercanas), reglas de uso, proceso de retiro y devolución de una bicicleta, número del centro de contacto de ECOBICI y la dirección de la página de Internet, como mínimo. Dicho material informativo deberá apegarse al Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI y al Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte, y deberá ser aprobada por la Secretaría posterior a la firma del contrato del **Consortio 5M2-BKT** y antes de realizar la producción del material mencionado.

El **Consortio 5M2-BKT** detalla la distribución del espacio de diseño del patrocinio y la presencia institucional en la cicloestación en la muestra física, en las imágenes render de la cicloestación que deberá entregar y presentar en su oferta. Las propuestas se apegarán a la Ley de Publicidad Exterior y su Reglamento.

Se revisará y aprobará previamente por la Secretaría cualquier posible cambio en la distribución de la imagen del logo del patrocinador durante la vigencia del contrato.

No se aplicarán diseños de vinilos e impresos de piso (floor graphics) en el espacio interno de la delimitación de las cicloestaciones, ni alrededores.

7.1.3. Patrocinio en vehículos de logística y utilitarios

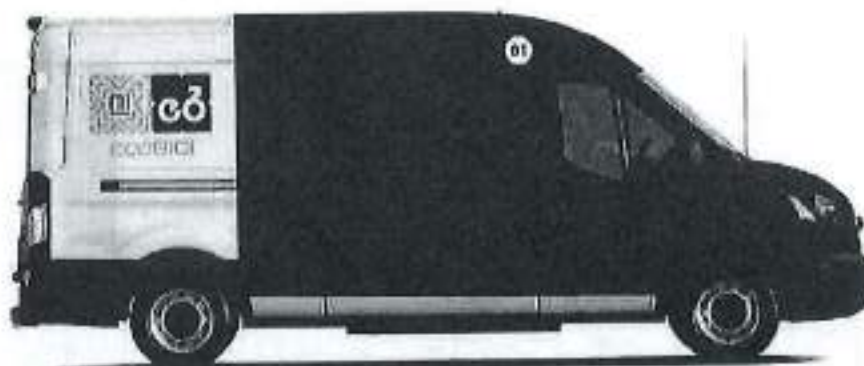
El Consorcio 5M2-BKT cuenta con una amplia experiencia en la operación de sistemas de bicicletas públicas, que ha logrado integrar de manera adecuada y acertada una flota de vehículos de operación, logística y utilitarios que nos permiten ofrecer los estándares más altos de calidad en el servicio de operación.

Estos vehículos contarán con espacios y superficies aptos para colocar la imagen institucional del sistema ECOBICI, en conjunto con imagen de nuestro patrocinador, con diseño de alta calidad a través de ploteo de los mismos y de acuerdo con el Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI y lo que establece el Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte, presentando permanentemente el corte de color, nomenclatura y diseño alineado con el proyecto y a los manuales previamente señalados.

Como los vehículos para la operación y logística del sistema podrán variar en tamaño y diseño unos de otros, los espacios destinados para el patrocinio durante la vigencia del contrato serán analizados y revisados en conjunto entre el Consorcio 5M2-BKT y la Secretaría.

A continuación se muestran las superficies de los elementos donde se aplicará el color y a la marca:

- Puertas laterales
- Puerta trasera
- Chasis
- Cajas y cubiertas de carga





7.2. Espacios Publicitarios

7.2.1. Cantidades y Localización

El Mobiliario Urbano con Publicidad Integrada (MUPI) es un elemento de interacción con las personas usuarias y potenciales; nuestro atractivo diseño se integra como un símbolo en la escena urbana. El color y la comunicación gráfica serán un referente en la vía pública.



El Consorcio 5M2-BKT explotará publicitariamente 510 (quinientos diez) espacios para la colocación de Mobiliario Urbano con Publicidad Integrada (MUPI), 360 (trescientos sesenta) de ellos deberán estar integrados armónicamente al diseño de las cicloestaciones y deberán instalarse contiguo a estas

garantizando el adecuado uso de las mismas, y los restantes 150 (ciento cincuenta) no estarán junto a las cicloestaciones y serán ubicados en distintos puntos de la ciudad.

Contarán con la información del servicio del sistema ECOBICI estipulado en el Anexo Técnico integrado en una de las caras de cada uno de los 360 MUPIS de manera visible y accesible para las personas usuarias de acuerdo a la imagen gráfica del Manual de Identidad Gráfica de ECOBICI y el Manual de Integración Gráfica y Visual para el Sistema Integrado de Transporte, es decir, una de las caras del MUPI figurará como lado de información del servicio, teniendo únicamente un mueble en la cicloestación. En el resto de las 327 cicloestaciones (para tener un total de 687 cicloestaciones) donde no se colocarán los MUPIS, se colocará la estela informativa que cumpla con las dimensiones estipuladas en el anexo de requisitos, aprobada por la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano de la Ciudad de México previo a su implementación a través de un dictamen técnico de diseño y tipo de mobiliario urbano.

Los tótems colocados en las cicloestación convivirán en armonía con cada uno de los 360 MUPIS que se deberán colocar en las cicloestaciones, es decir el tótem será colocado en conjunto con el MUPI garantizando en todo momento que no se impida el adecuado uso de la cicloestación y tótem por las personas usuarias. El MUPI cumplirá con las características especificadas en el anexo técnico.

La ubicación de las 360 cicloestaciones donde se colocarán los MUPIS, así como el resto de los sitios, se definirá con base a los dispuesto en el marco de la Ley de Publicidad Exterior y su reglamento, el Reglamento para el Ordenamiento del Paisaje Urbano del Distrito Federal, Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad y demás normalidad vigente y aplicable en la materia de la Ciudad de México.

No se colocarán ninguno de los 510 espacios de explotación publicitaria (MUPI) dentro de las 6 (seis) zonas de Monumentos Históricos de la Ciudad de México y de las áreas de Conservación Patrimonial dentro de las áreas señaladas en el mapa 1 del Anexo Técnico.

Mapa 1. Ubicación de las áreas de conservación patrimonial de la Ciudad de México



Se contará con la autorización correspondiente respecto a la distribución y emplazamiento del mobiliario urbano por parte de la Dirección General del Ordenamiento Urbano de la Seduvl, cumpliendo con los requisitos de manera puntual, entregando las cédulas de emplazamiento, la señalización de cada uno de los sitios, contando con la visita de campo en el espacio propuesto para cerciorarse de la viabilidad de la distribución y emplazamiento de mobiliario por parte de dicha dirección.

Los MUPIS se instalarán en su totalidad contando el Consorcio 5M2-BKT con las aprobaciones y permisos pertinentes para su emplazamiento y explotación. El mobiliario será dictaminado previo a su

instalación por la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano de Seduvi. Se entregará a la Secretaría un plan detallado con fechas y tiempos de instalación de los MUPIs donde se especificará el orden de implementación de cada uno. No se interferirá en la operación diaria del Sistema ECOBICI al momento de su colocación en caso de que una parte o la totalidad del nuevo servicio de ECOBICI se encuentre en operación durante la implementación de dicho mobiliario. En caso de que la localización de una cicloestación sea reubicada, se reubicará junto con el MUPI correspondiente a la cicloestación relocalizada, o bien, en el sitio que pueda ser sujeto a autorización.

El Consorcio 5M2-BKT se hará cargo de la totalidad de los costos derivados de la implementación de la totalidad de los MUPIS, al igual que los costos derivados de la obra civil y conexión eléctrica (en caso sea necesario), y no serán asociados a los costos del servicio del Sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT se hará cargo de administrar, mantener, gestionar y conservar en estado óptimo todos los elementos del Mobiliario, siendo el único y total responsable de la supervisión, mantenimiento y funcionamiento integral de los mismos. Igualmente, estará a cargo de todos los costos relacionados de manera directa e indirecta de la gestión y conservación del mobiliario y estos no serán asociados a los costos del servicio del Sistema ECOBICI.

7.2.2. Aprobación del Mobiliario Urbano con Publicidad Integrada

El diseño del Mobiliario estará sujeto a la aprobación de la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano de la Ciudad de México antes de su implementación a través de un dictamen técnico de diseño y tipo de mobiliario urbano, donde tendrán que cumplir con los requisitos que establece dicha Comisión. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT deberá tener la aprobación de la Comisión de manera obligatoria previo a la instalación de los MUPIS a un costado de las cicloestaciones y los restantes que se deberán ubicar en diferentes puntos de la ciudad.

El Consorcio 5M2-BKT podrá consultar los requisitos y condiciones del trámite de dictaminación de las cicloestaciones ante la Comisión Mixta en el Reglamento para el Ordenamiento del Paisaje Urbano del Distrito Federal. Todos los costos relacionados de manera directa e indirecta con el dictamen de la Comisión Mixta estarán a cargo del Consorcio 5M2-BKT y no serán asociados a los costos del servicio del sistema ECOBICI.

Además, el diseño, la ubicación, distribución y disposición de dichos elementos contará con el permiso de la autoridad competente de acuerdo con lo señalado por la Ley del Régimen Patrimonial y del Servicio Público, la Ley de Publicidad Exterior, y demás ordenamientos vigentes.

La obtención de las aprobaciones y permisos asociados al Mobiliario Urbano y Publicidad y su puesta en marcha corresponderá exclusivamente al Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que la Secretaría no garantizará niveles de ingreso provenientes de los permisos para explotación publicitaria y patrocinio asociados al Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI.

7.2.3. Características del Mobiliario Urbano con Publicidad Integrada

El Consorcio 5M2-BKT prevé que el soporte para el cartel publicitario (MUPI) de las 360 (trescientos sesenta) ubicaciones que deberán estar integrados armónicamente al diseño de las cicloestaciones e instalarse contiguo a estas garantizando el adecuado uso de las mismas, contará con las siguientes dimensiones: una altura máxima de 2.40 metros, largo máximo de 1.40 metros y un ancho máximo de 0.25 metros, con un área máxima para publicidad de 1.76 x 1.20 metros.

En el caso de las 150 ubicaciones que estarán en distintos puntos de la ciudad, el Consorcio 5M2-BKT podrá instalar también otro tipo de MUPI que ya cuente actualmente con autorización por parte de

la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano de la Seduvi y cumpla con lo dispuesto en el marco de la Ley de Publicidad Exterior y su reglamento, el Reglamento para el Ordenamiento del Palsaje Urbano del Distrito Federal, Ley de Accesibilidad de la Ciudad de México, Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad y demás normatividad vigente y aplicable en la materia de la Ciudad de México.

El mobiliario cumplirá con las siguientes especificaciones:

1. El diseño de los MUPIS será armónico y sobrio, considerando el impacto visual que generen en el entorno, esperando que el mismo sea bajo, y considerando los factores ecológico, tecnológico y visual de los mismos. Será un diseño distintivo para la Ciudad de México y contener la misma línea de diseño que posean el resto de los elementos del sistema ECOBICI.
2. Cumplirá con los lineamientos establecidos por la Seduvi, con relación a la calidad y seguridad para integrarse estética y armónicamente con el entorno urbano.
3. Asegurará resistencia a cualquier tipo de impacto y permitir un fácil mantenimiento.
4. Los muebles no presentarán, de acuerdo al diseño, aristas o cantos vivos, ni acabados que representen peligro a la vida o la integridad física de las personas.
5. Los materiales a utilizar garantizarán calidad, durabilidad y seguridad.
6. Los acabados garantizarán la anticorrosión, la incombustibilidad y el antirreflejo.
7. No se emplearán los colores utilizados en la señalización de tránsito, o de aquellos que distraigan la atención de los peatones y automovilistas en la vía pública.
8. Considerará las instalaciones eléctricas y especiales que requiera el mobiliario urbano y en su caso, los derechos de la acometida de energía eléctrica, mismas que serán a cargo del solicitante de la autorización.
9. Las instalaciones para electricidad y demás servicios, relacionadas con el punto anterior, serán subterráneas y/o conectadas a redes generales de los servicios, requiriendo con antelación los permisos, licencias o autorizaciones correspondientes, sin los cuales las obras no serán realizadas.
10. En la estructura de los elementos de mobiliario urbano, se utilizarán materiales con las especificaciones de calidad que garanticen su estabilidad a fin de obtener muebles resistentes al uso frecuente, al medio ambiente natural y social.
11. Todos los elementos utilizados en los diseños de los MUPIS serán antivandálicos, resistentes a golpes, agresiones, impactos o manipulaciones y que no se permita su sustracción. Resistirán las inclemencias climáticas, y serán aptos para su implantación en la intemperie.
12. Ubicará los anuncios solo en los espacios autorizados, utilizando materiales modulares, desmontables, ligeros, libres de aristas o filos, ignífugos o retardantes al fuego, a fin de facilitar su mantenimiento y contribuir a la seguridad de las instalaciones, empleados, trabajadores y usuarios.
13. Para la visibilidad de los anuncios, se aprovechará la iluminación existente en las distintas áreas en las que sean ubicados, y en el caso de requerir iluminación propia, esta deberá ser mediante sistemas electrónicos de bajo consumo como LED's, LCD, entre otros y con las regulaciones indicadas en la Ley de Publicidad Exterior y su reglamento en materia de iluminación.
14. Se garantizará la posición permanente y segura, así como el buen estado físico de todos los MUPIS que sean instalados conforme a lo establecido en los proyectos de espacios publicitarios y en las fichas técnicas autorizadas correspondientes, bajo los términos aprobados en el permiso o autorización emitida.
15. El diseño y materiales de los anuncios corresponderán a las características de los proyectos de los espacios publicitarios en los MUPIS, aprobados en el Permiso o autorización emitida.
16. La ubicación, distribución y emplazamiento del mobiliario urbano que se considere en el proyecto se localizará en sitios donde no impida la visibilidad, legibilidad y funcionamiento de la señalización de tránsito vehicular o peatonal y garantizar su coexistencia con elementos arbóreos, así como el adecuado uso de otros muebles urbanos instalados con anterioridad, asimismo no se debe instalar mobiliario urbano en áreas verdes ni obstruir el acceso a inmuebles o estacionamientos.

17. Con el fin de que no haya obstáculos que impidan la visibilidad de Monumentos Históricos, Artísticos o Arqueológicos, esculturas y fuentes monumentales, no se instalarán elementos de mobiliario urbano que por sus dimensiones limiten la percepción de los mismos.
18. Durante la vigencia del permiso o autorización del Mobiliario, el titular del permiso otorgará sin costo a favor del Gobierno de la Ciudad, el 10% por ciento del tiempo de exhibición al día conforme lo establece la Ley de Publicidad Exterior en su artículo 15 bis, para la difusión de contenido relativo al impulso de la Cultura de Movilidad, la perspectiva de género, la inclusión a grupos vulnerables y la cultura de la no discriminación, a través de anuncios institucionales de carácter educativo, cultural y cívico. Dichos contenidos deberán ser avalados por la Secretaría.
19. Los MUPIS tendrán dos caras para la colocación de publicidad y podrán ser ya sea de publicidad fija o digital.

8. MUESTRA DE LAS BICICLETAS Y CICLOESTACIONES

La bicicleta y cicloestación ofertadas por el **Consorcio 5M2-BKT** son presentadas para que la Secretaría realice la evaluación física de los bienes, estas muestras están acompañadas de sus respectivas fichas técnicas que fueron solicitadas.

Se hace entrega de lo siguiente:

8.1. Muestras en formato render

Se entrega una imagen impresa del del render 3D de la cicloestación y de la bicicleta ofertada.

Adicional, se presentan 5 (cinco) propuestas adicionales de la imagen del render, utilizando los distintos colores establecidos en el Anexo 1 de las bases del Procedimiento de Invitación Restringida, esto es con la finalidad de que en caso de resultar adjudicado las imágenes presentadas sean expuestas públicamente ante la ciudadanía en general, la cual podrá elegir el color final de la bicicleta que se usará en el Sistema ECOBICI.

8.2. Muestra física de la bicicleta

El **Consorcio 5M2-BKT** presenta un (1) prototipo de bicicleta mecánica a escala real, con una propuesta de imagen y colores de acuerdo al Anexo 1 del presente documento. Dicho prototipo cumple con las características mínimas señaladas en el apartado 5.1 del presente Anexo Técnico.

La muestra está acompañada por una carpeta, la cual incluye la ficha técnica, la explicación de la totalidad de características de la bicicleta, así como los aspectos relativos a su experiencia de uso, el tiempo que ha sido probada y usada, y el diseño e imagen personalizados para la Ciudad de México.

La bicicleta ha sido usada en las siguientes ciudades desde el año señalado:

Ciudad	País	Cantidad	Año
Boston	MA	4,000 bicicletas mecánicas	2011
Chicago	L	4,500 bicicletas mecánicas	2013
Jersey City y Hoboken	NJ	630 bicicletas mecánicas	2015

Minneapolis	MN	1,500 bicicletas mecánicas	2010
San Francisco	CA	3,500 bicicletas mecánicas	2013
San José	CA	1,000 bicicletas mecánicas	2013
Washington	DC	5,500 bicicletas mecánicas	2010

Debido a que la bicicleta ofertada por el Consorcio 5M2-BKT será suministrada por un tercero, la carpeta que acompaña a la muestra física de la bicicleta incluye un documento el cual es emitido por la empresa fabricante y que nos la suministra, en donde se indica el año en que fue fabricado el modelo de la bicicleta que oferta de tipo mecánico, los años que ha sido probada y puesta en funcionamiento, así como su compromiso por suministrar la totalidad de bicicletas comprometidas en este proceso de Invitación Restringida.

8.2.1. Certificado de seguridad de las bicicletas, patentes y marcas

El Consorcio 5M2-BKT presenta las certificaciones del país de origen; y, de ser el caso, las certificaciones internacionales equivalentes de las características de seguridad que acreditan que la bicicleta ofertada da cumplimiento a dicha normativa. Se garantiza que el diseño de la bicicleta cumple con la normativa ISO 4210, sobre requisitos de seguridad de las bicicletas.

Además, el Consorcio 5M2-BKT presenta las copias de las patentes originales correspondientes (extranjeras) y marca registrada de las bicicletas ofertadas.

8.3. Muestra física de la cicloestación

El Consorcio 5M2-BKT presenta un prototipo a escala real de una cicloestación con un mínimo de 3 (tres) anclajes para bicicletas mecánicas. El prototipo cumple con las distintas características que se estipulan en el apartado 5.2 del anexo A2 de la presente Invitación Restringida.

La muestra de la cicloestación se acompaña por una carpeta, que incluye la ficha técnica del mobiliario y la explicación de la totalidad de características de la cicloestación, incluyendo los aspectos relativos a su experiencia de uso, al tiempo que ha sido probada y usada, y al diseño e imagen personalizados para la Ciudad de México.

La muestra de las cicloestación con la que se ofrece el servicio en la Ciudad de México (cicloestación final) en cuanto al diseño y funcionamiento total, ha sido probada por más de 2 (dos) años en otras ciudades.

Boston	MA	415 cicloestaciones	2011
Chicago	IL	870 cicloestaciones	2013
Jersey City y Hoboken	NJ	90 cicloestaciones	2015
Minneapolis	MN	200 cicloestaciones	2010

San Francisco	CA	380 cicloestaciones	2013
San José	CA	80 cicloestaciones	2013
Washington	DC	675 cicloestaciones	2010

Adjunto a la presente propuesta, se exhibe una carta del proveedor de la estación, donde se estipulan los años que ha sido probada y puesta en funcionamiento, y, además, se señala que dicha empresa se compromete a suministrar la totalidad de cicloestaciones comprometidas en este proceso de Invitación Restringida.

8.3.1. Patentes, certificaciones y dictámenes de las cicloestaciones

El Consorcio 5M2-BKT proporciona las certificaciones del país de origen, o las certificaciones internacionales equivalentes según corresponda, todo esto, de las características de seguridad de la cicloestación donde se acredita que la cicloestación ofertada cuenta y cumple con las especificaciones de seguridad, como, por ejemplo: de instalación y anticaídas. Además, el Consorcio 5M2-BKT presenta copia de las patentes originales correspondientes (extranjeras o nacionales) con las que cuenta la cicloestación ofertada dentro de nuestra propuesta y la marca registrada de la misma.

Al ser un diseño nuevo para la ciudad, las cicloestaciones se someterán a dictamen técnico del diseño y tipo de mobiliario urbano de la Comisión Mixta de Mobiliario Urbano para el Distrito Federal, donde nos comprometemos a cumplir con los requisitos que establece dicha Comisión. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT se compromete a obtener la aprobación de la Comisión previo a la instalación de las cicloestaciones en la Etapa 1 "Renovación".

De acuerdo con lo anterior, el presente Apartado "Muestra de las bicicletas y cicloestaciones" se resume en la siguiente figura:

Figura 3. Listado de elementos a presentar

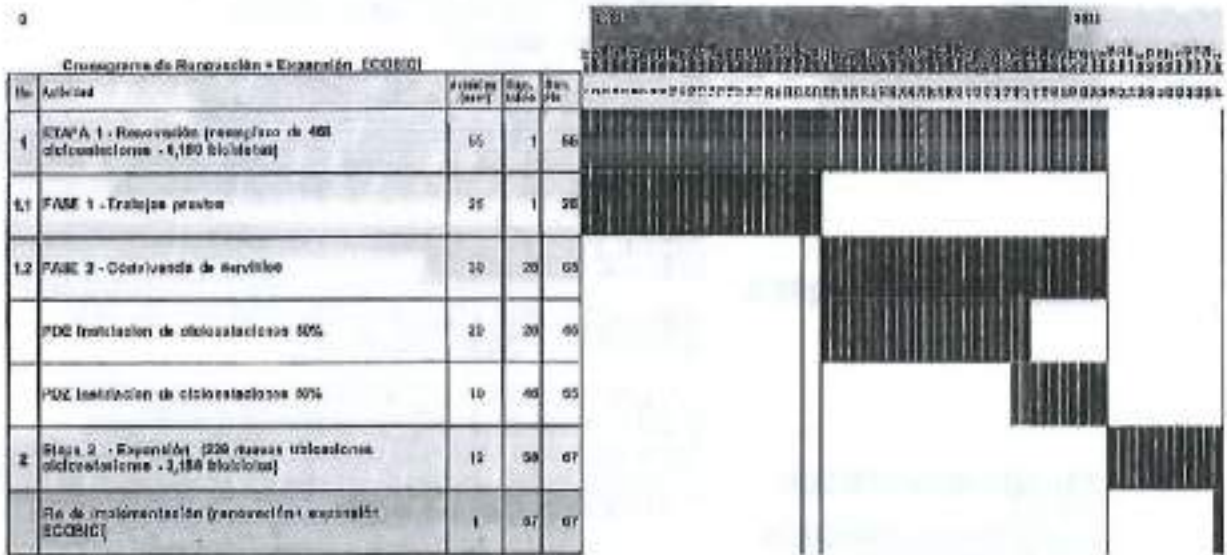
Bien Ofertado	Muestra física	Imagen Render	Ficha técnica	Número de propuestas de diseño adicional (en formato render)	Carpeta	Patente, marca y certificación
Bicicleta mecánica	SI	SI	SI	5	SI	SI
Cicloestación	SI	SI	SI	0	SI	SI

9. IMPLEMENTACIÓN Y CONVIVENCIA DE SERVICIOS (Renovación y Expansión del Sistema)

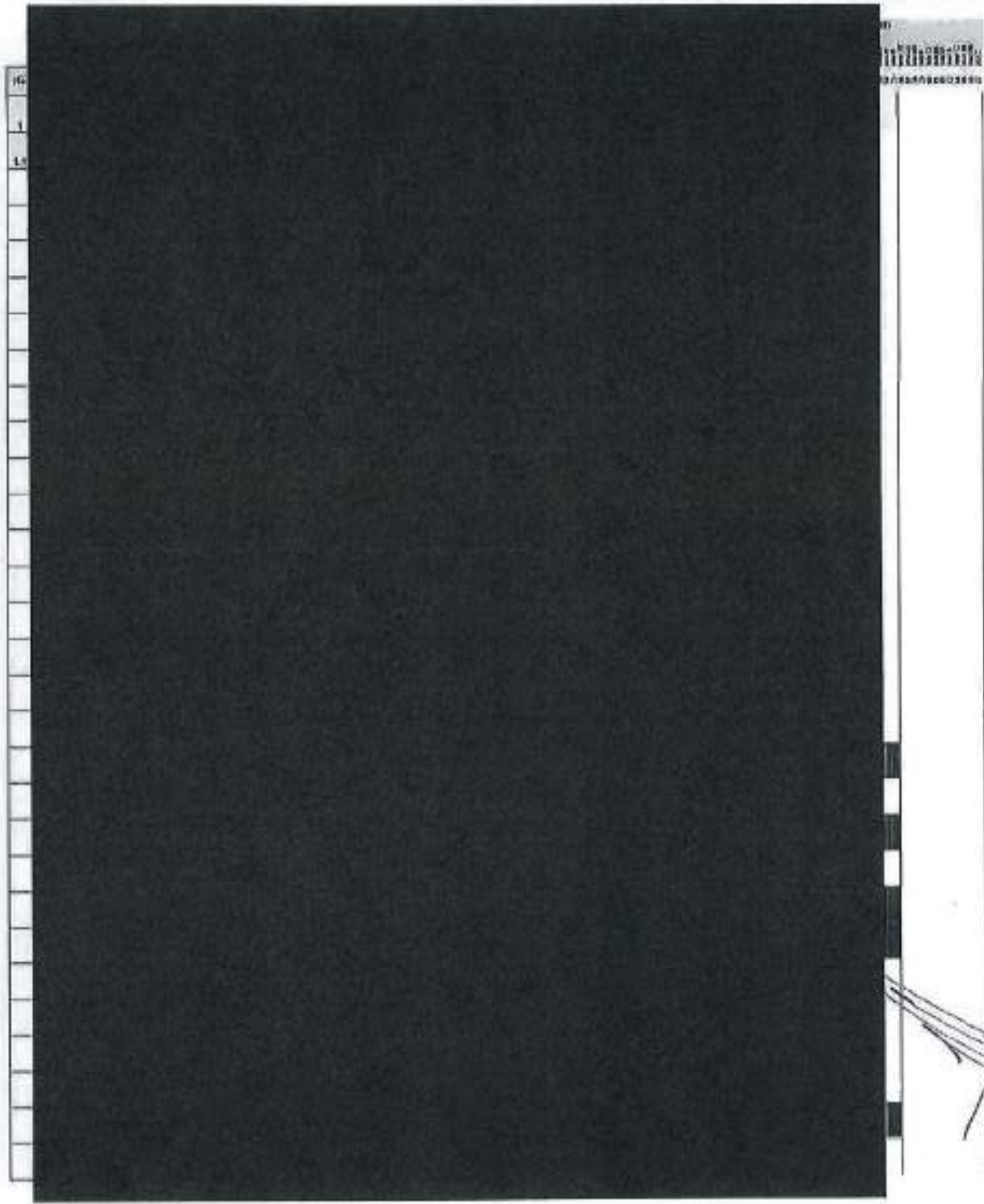
El diseño de implementación ofertado por el Consorcio 5M2-BKT, contempla la colocación de 607 cicloestaciones y 9,308 bicicletas en un tiempo no mayor a 67 semanas a partir de que se firme el contrato Integral de prestación de servicios. Con base en la experiencia de implementación del Consorcio 5M2-BKT y sin tomar en cuenta factores externos y ajenos a la implementación, se considera posible cumplir un tiempo de hasta 67 semanas, como se especifica en cronograma, siempre y cuando el retiro de las cicloestaciones actuales por parte del proveedor actual se apege al ritmo de instalación propuesto en el cronograma.

El Consorcio 5M2-BKT tiene contemplado, como parte de sus gastos, los trabajos de preparación para el emplazamiento de las nuevas cicbestaciones.

Cronograma del proyecto – sintetizado (se adjunta al final del documento)



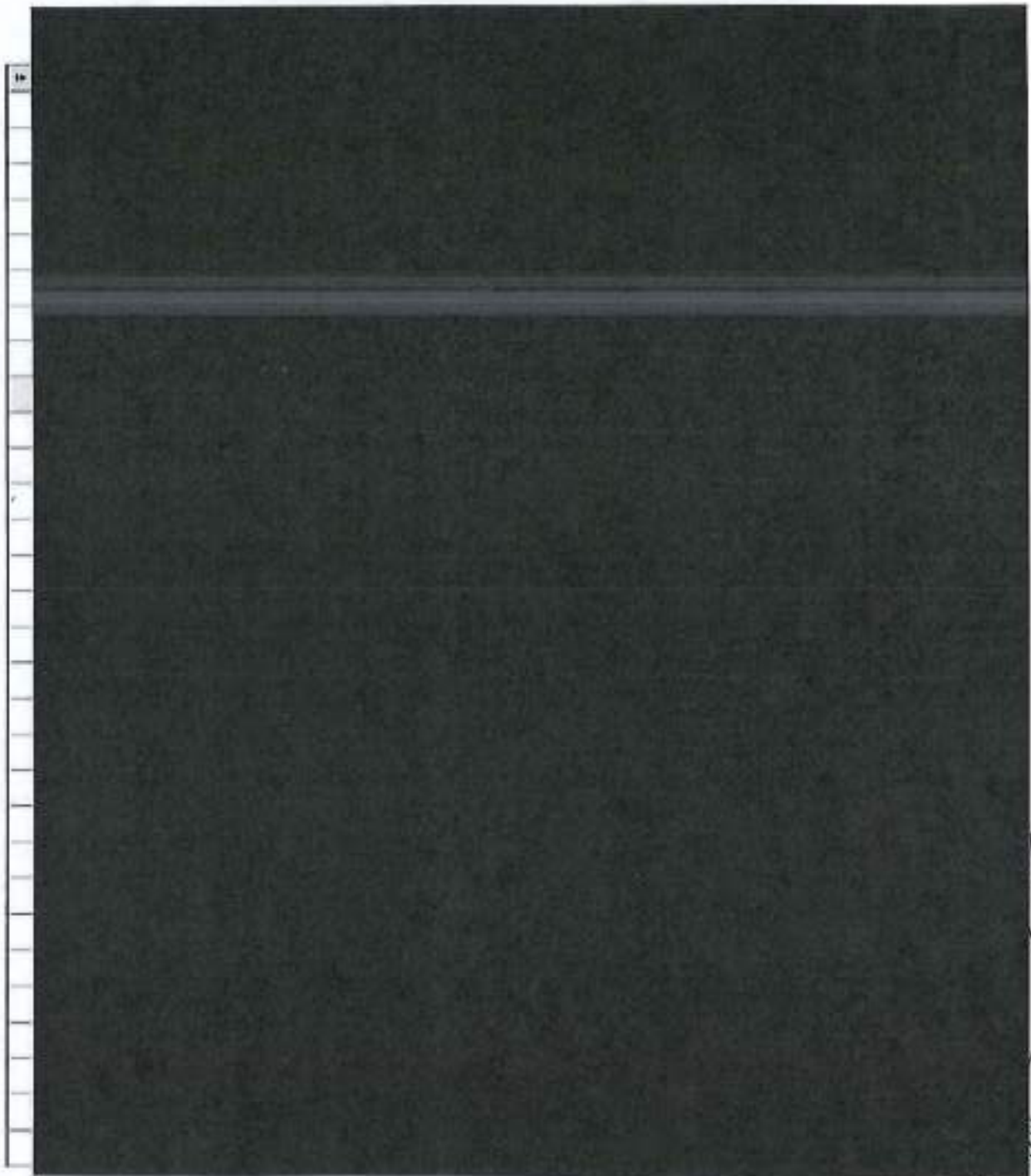
Cronograma del proyecto - detallado (se adjunta al final del documento)

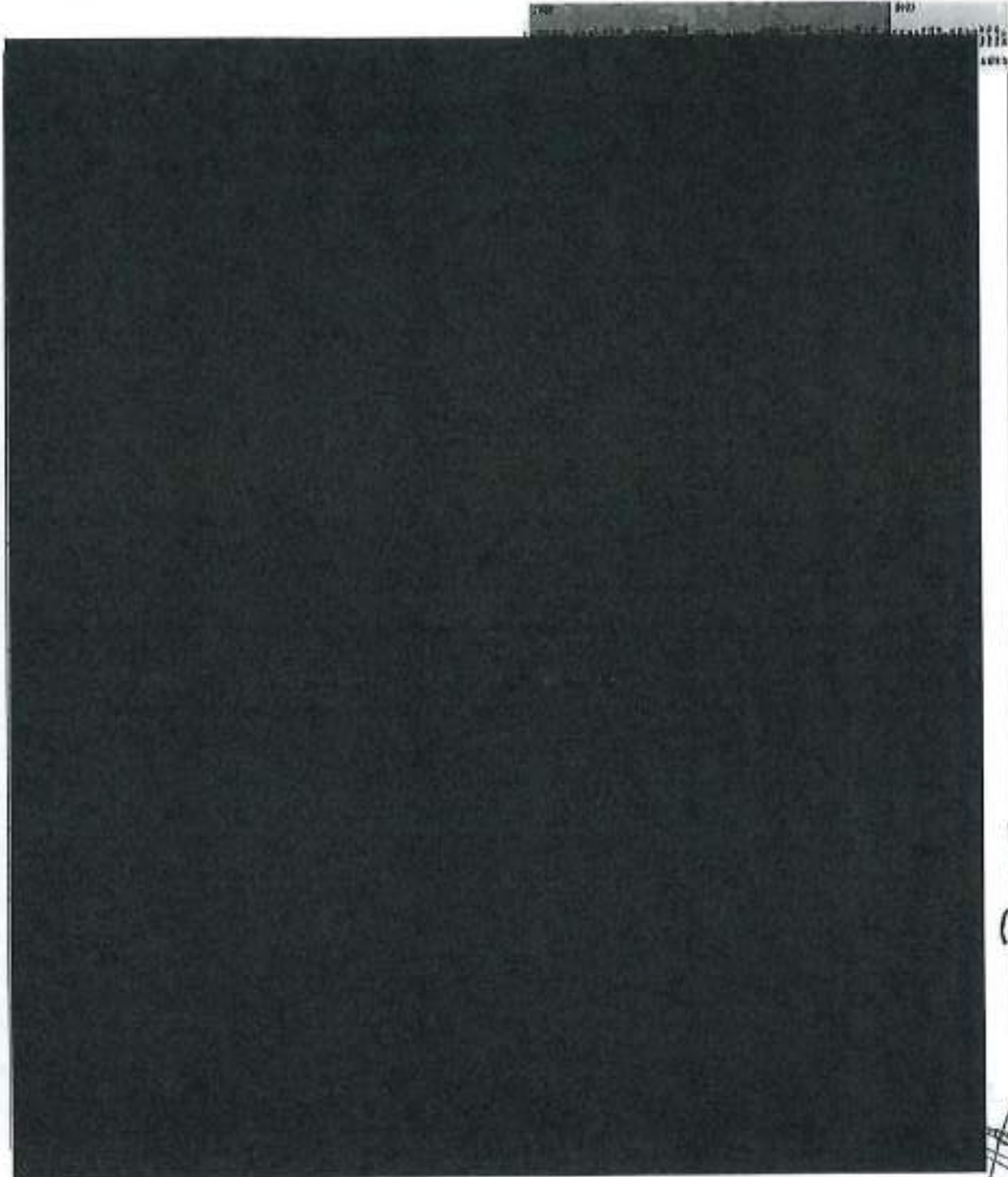


Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CM/SM/EXT/04/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactivo y gobierno abierto, clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los términos de referencia al "know how" consistiendo en confidencialidades inherentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma, concerniente al proyecto Servicio de Reservación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicletas Públicas EDOBCO de la Ciudad de México. La misma conforma a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 160 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la clasificación de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Pública del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Felipe Avila, Presidente, Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



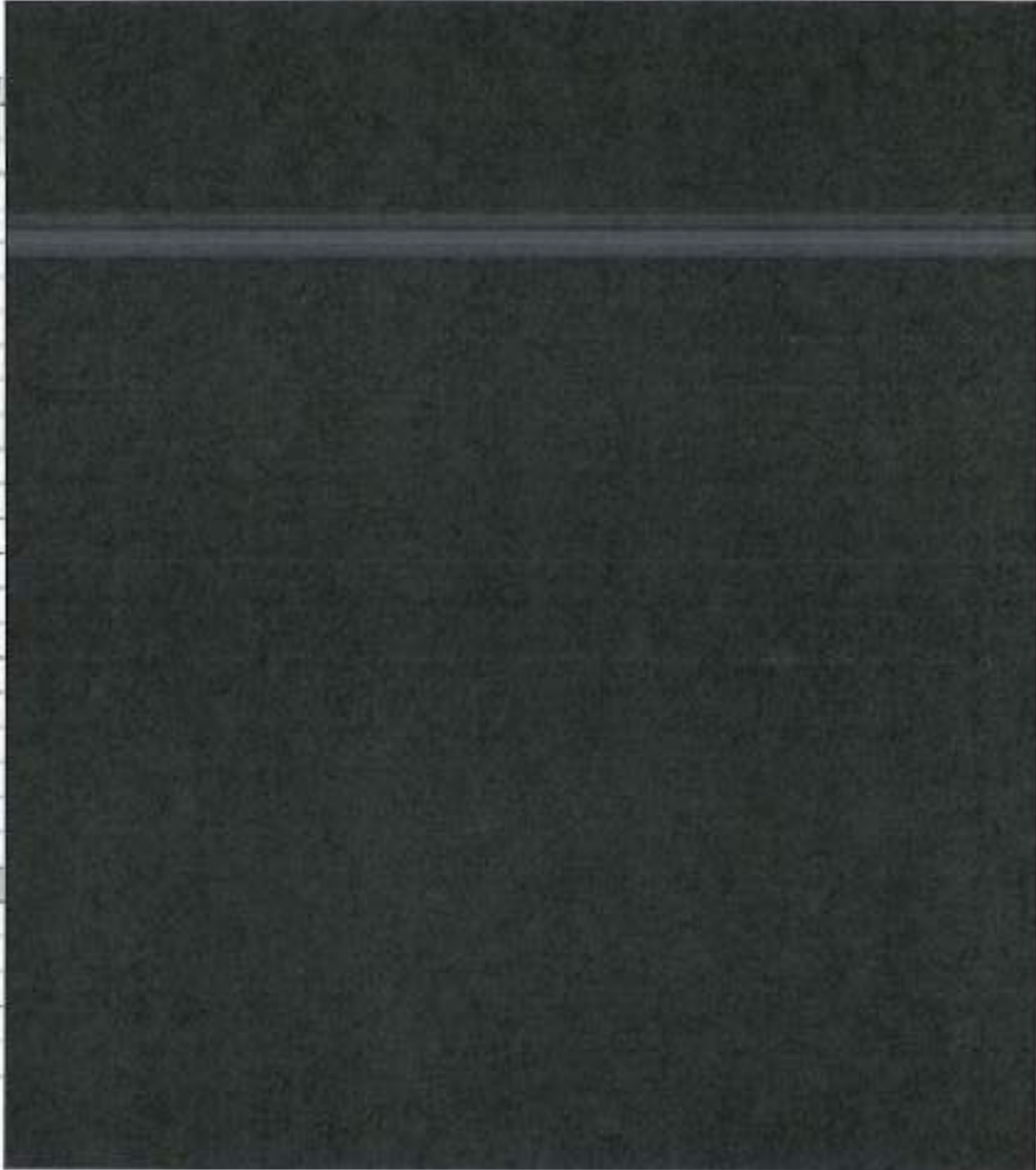


Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/UCTSM/EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto desclafó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los banners informativos al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que ellos poseen, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Gestión de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOCBI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 156, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 103 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la Revisión de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en el artículo 180, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubricado del titular del área que entregó la información.- Guillermo Javier Felipe Avelar, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mientras segundo sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO LICITAM-EXT/040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales relativos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Recolección y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici pública ECORBI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Nasarain.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que en ningún caso el cumplimiento de la totalidad de las etapas comprendidas en la puesta en marcha de las 687 cicloestaciones y 9,308 bicicletas, podrá realizarse en un plazo superior a 67 (sesenta y siete) semanas contadas desde la firma del contrato. No existirá

prórroga para ampliación de periodo de término, sin embargo, se excluyen del incumplimiento aquellos daños, averías o fallas provocadas por caso fortuito o fuerza mayor, entendiéndose por éstos, los sucesos de la naturaleza o del hombre, ajenos al Consorcio 5M2-BKT, constituyendo una imposibilidad verdadera o un obstáculo insuperable que impida el cumplimiento parcial o total de sus obligaciones, siendo necesario que tales hechos no le sean imputables, directa o indirectamente, y escapen a toda previsión. En estos últimos casos se podrá conceder alguna prórroga.

Los plazos y las fases que integran las 2 etapas mencionadas en el Anexo Técnico son considerados por el Consorcio 5M2-BKT para la realización de su oferta. En ningún caso, el número de cicloestaciones y bicicletas podrá ser menor a cada una de las fases del proyecto.

El Consorcio 5M2-BKT podrá proponer que la puesta en marcha del sistema en su totalidad sea en menor tiempo que el indicado en el presente apartado.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que el Prestador del Servicio actual deberá realizar el retiro de las 480 cicloestaciones que conforman el sistema, esto comprende: retiro de columnas, retiro de unidades centrales de procesamiento, desmontaje de anclajes, barras, piernas de soporte, embellecedores, empotres y todos los componentes internos de la cicloestación. Adicionalmente, deberá dejar los sitios donde se encuentran instaladas las cicloestaciones actuales (terreno) en el estado en el que se encontraban antes de instalar cualquier elemento de las mismas y lo único que permanecerá en el sitio serán los bolardos de protección y el señalamiento vertical, en caso cuenten con este. Los costos asociados al retiro de las cicloestaciones actuales serán asumidos en su totalidad por el proveedor actual, sin que esto considere los trabajos de la preparación y adecuación para los emplazamientos de nuevo equipamiento, que serán asumidos por el Consorcio 5M2-BKT. Asimismo, el Prestador del Servicio Actual deberá realizar el retiro del total de las bicicletas, vehículos y componentes asociados al servicio del sistema actual.

El Consorcio 5M2-BKT realizará la preparación y adecuación de los sitios en donde se han retirado las cicloestaciones actuales para instalar las nuevas de acuerdo a las necesidades y características particulares. Cabe señalar que se retirarán 480 (tarea a realizar por el Prestador del Servicio Actual) y se instalarán 458 nuevas cicloestaciones en la primera etapa (tarea a realizar por el Consorcio 5M2-BKT), es decir, 22 cicloestaciones se instalarán posteriormente en la etapa 2 de expansión en las nuevas zonas adyacentes al área de operación actual en conjunto con las 207 cicloestaciones equivalentes a la expansión, es decir, 229 cicloestaciones totales se contemplan en la ampliación.

Posterior a la fecha de la firma del contrato se facilitará la ubicación exacta de cada una de las 458 cicloestaciones que se renovarán, así como su levantamiento técnico del emplazamiento actual en formato .dwg y su clasificación de acuerdo al tipo de demanda de uso, clúster y subclúster al que pertenecen. Provisionalmente, es posible consultar la ubicación de las estaciones actuales del Sistema ECOBICI en el portal de datos abiertos de la Ciudad de México⁴.

8.3. Planteamiento de implementación de la transición

Durante el proceso de transición entre los dos servicios, la implementación del nuevo servicio y la transición se desarrollarán bajo los siguientes objetivos:

1. **Máxima coordinación:** habrá máxima colaboración y coordinación entre el Prestador del Servicio actual y el Consorcio 5M2-BKT durante la fase previa a la transición y en la convivencia de servicios, para llevar a cabo la implementación de manera ordenada, coordinada y eficiente.
2. **Implementación:** Se realizará la instalación de las nuevas cicloestaciones en los sitios que se mantienen en la ubicación actual (458) en un periodo máximo de 30 semanas como primera etapa

⁴ Sitio de datos abiertos de la Ciudad de México, <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/estaciones-de-ecobici/tabla/>

y la instalación de 229 cicloestaciones en una nueva ubicación en una etapa posterior de 12 semanas (en ambos periodos no se contempla el tiempo de producción).

3. **Mínima afectación:** el Consorcio 5M2-BKT desarrollará e implementará medidas para que la afectación que pudiera surgir sea la mínima indispensable, esto con el objetivo de que las personas usuarias tengan la menor afectación posible durante el periodo de implementación y servicio.

9.3.1. Componentes de transición

En el proceso de implementación y transición hacia el nuevo servicio de ECOBICI se contempla que exista más de un operador prestando servicios distintos durante un periodo de tiempo, mismo que se buscará reducir al máximo agilizando la implementación del nuevo servicio y la transición, bajo los objetivos establecidos por la Secretaría de máxima coordinación, implementación y mínima afectación, de igual manera el proceso contará con los siguientes componentes para llevarlo a cabo:

1. **Componente físico:** se refiere a los elementos físicos como son las cicloestaciones y bicicletas.
2. **Componente lógico:** se refiere a las partes de los sistemas de información y datos del servicio.
3. **Componente de comunicación a la persona usuaria:** se refiere a los canales de comunicación donde se informará a la persona usuaria sobre el proceso del servicio y además a todo el material gráfico y contenido que se desarrollará para comunicar.

9.3.2. Etapas del proyecto de Renovación y Expansión del Sistema ECOBICI

La renovación y expansión del servicio actual ECOBICI implica un proceso de transición entre el sistema que actualmente se encuentra operando con el sistema que tendrá que implementar el Consorcio 5M2-BKT, por lo que el Consorcio 5M2-BKT presenta una propuesta del cambio total del sistema incluyendo la expansión.

La renovación y expansión se deberán realizar en dos (2) Etapas diferentes, con sus respectivas fases cada una y tendrán que considerar que todos los componentes de transición (físicos, lógicos y de comunicación a las personas usuarias) se deberán ejecutar en ambas etapas que se mencionan a continuación:

1. Etapa 1 "Renovación del sistema"

La primera etapa de renovación comenzará a partir de la firma del contrato y no durará más de 55 semanas, desarrollándose en dos fases.

En esta etapa se realizarán los trabajos previos al emplazamiento de las nuevas cicloestaciones (458), instalación, montaje de las cicloestaciones, conectividad eléctrica (en caso de ser necesario), pruebas físicas, pruebas lógicas, pruebas de comunicación entre la "cicloestación / bicicleta / motor base / centro de control", además de la sustitución e incorporación de 6,150 bicicletas nuevas, así como la puesta en marcha del servicio integral del Sistema ECOBICI (incluyendo todos los componentes necesarios para su funcionamiento).

a. Fase 1 - Trabajos Previos

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que esta fase comienza a partir de la firma del contrato del Sistema ECOBICI y se extiende hasta que comience la fase 2 "Convivencia de Servicios", es decir, la instalación de la primera cicloestación del nuevo servicio. Los trabajos previos son todos los conjuntos de tareas que se deberán realizar antes de comenzar con la instalación de las cicloestaciones para que la renovación se pueda llevar a cabo de manera coordinada entre ambos servicios. Posterior a la firma, la Secretaría deberá proporcionar la ubicación de las cicloestaciones que no cambian de sitio y que se

renovarán (458 cicloestaciones en total). Cabe señalar que los trabajos previos deberán estar finalizados 2 semanas previas al comienzo de la fase 2.

En esta Fase 1, el Prestador del Servicio actual deberá entregar a el **Consortio 5M2-BKT**, la Información que, siendo propiedad de la Secretaría, sea útil para llevar a cabo la renovación del sistema. La Información a entregar puede ser, de manera enunciativa más no limitativa, de carácter técnico inherente a los trabajos previos, como instalaciones o acometidas eléctricas; bases de datos históricas del servicio ECOBICI, usos o frecuencia de usos del sistema o bien, de operación general del sistema. El Prestador del Servicio actual se obliga a brindar a el **Consortio 5M2-BKT**, las facilidades técnicas y administrativas que permitan la sustitución de los elementos físicos, desde los trabajos previos y hasta la sustitución e inicio de operación de la cicloestación.

Componentes en Fase 1 - Trabajos previos

Componentes físicos

- Gestión de acometidas eléctricas nuevas o ajuste (en caso de ser necesario).
- Planificación y gestión de los trámites sobre vía pública.
- Revisión y levantamientos técnicos de la disposición y colocación de las nuevas cicloestaciones en los sitios actuales.

Componentes lógicos

- **Sistemas de datos del servicio y operación**
 - Sistema de gestión
 - 1) Preparación del nuevo sistema de gestión.
 - 2) Sistema actual seguirá activo.
 - Base de datos personas usuarias
 - 1) La base de datos históricos de usuarios actuales se seguirán registrando.
 - 2) La base de datos nueva se instalará realizando una migración total y se activará en la convivencia con la gestión de las tarifas nuevas.
 - Base de datos de usos del servicio
 - 1) La base de datos de usos seguirá registrando todos los usos.
 - 2) La base de datos de usos del sistema nuevo se instalará y se preparará para ser activada en convivencia de servicios (fase 2).
 - Base de datos del servicio
 - 1) La base de datos del servicio actual seguirá registrando todos los datos del sistema con normalidad.
 - 2) La base de datos del servicio nuevo sistema se instalará y se preparará para ser activado en la convivencia del servicio (fase 2).
- **Sistema de datos de acceso al servicio**
 - Tarjeta inteligente sin contacto.
 - Tarjeta actual seguirá funcionando.
 - PIN
 - PIN del servicio actual seguirá funcionando.
 - Aplicación móvil app
 - Preparación del acceso al Servicio desde la nueva app.
- **Sistema de datos de la página de internet**
 - 1) La página de internet actual deberá estar disponible con normalidad.
 - 2) El **Consortio 5M2-BKT** desarrollará y tendrá lista la nueva página en la fase convivencia (fase 2)

- **Sistemas de datos de la aplicación móvil**
 - 1) La aplicación móvil actual deberá estar disponible con normalidad.
 - 2) El Consorcio 5M2-BKT desarrollará y tendrá lista la nueva aplicación móvil en la fase de convivencia.

Componentes de atención a personas usuarias

- **Preparación de campaña de comunicación integral (360°)**
 - 1) Estrategia de comunicación.
 - 2) Diseño de campaña de medios.
 - 3) Diseño de campaña impresa.
 - 4) Newsletter.
 - 5) Campaña en Redes Sociales.

b. Fase 2 - Convivencia de servicios

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que esta fase comienza a partir de la instalación de la primera cicloestación, una vez que los primeros activos (cicloestaciones, bicicletas) se encuentren físicamente en la Ciudad y listos para su instalación y se alarga durante 30 (treinta) semanas para su correcta instalación. Se inicia la instalación de las nuevas cicloestaciones del Sistema ECOBICI hasta que todos los componentes necesarios se encuentren en manos de el Consorcio 5M2-BKT y listos para su instalación. Cabe señalar que mínimo el 50% de las cicloestaciones de la Etapa de Renovación deberán estar instaladas (renovadas) y en funcionamiento dentro de las primeras 15 de las 30 semanas que dura la Renovación, de acuerdo a lo estrategia señalada en el subapartado 9.4.1.2.1 Disposición de la implementación de las cicloestaciones.

La fase dos comienza a partir de la instalación de la primera cicloestación, cuando los componentes se encuentren físicamente en la Ciudad de México, listos para ser instalados, esta fase durará un máximo de 30 semanas, para que se haga una correcta instalación, iniciando la instalación de las nuevas cicloestaciones del sistema ECOBICI.

Componentes de Fase 2 - Convivencia de Servicios

[Redacted content]

2) La base de datos del nuevo servicio se activará para registrar los usos de las personas usuarias en el nuevo servicio.

- o Base de datos del servicio
 - 1) La base de datos del servicio actual seguirá registrando todos los datos del sistema con normalidad. La página de internet seguirá proporcionando el estado de las cicloestaciones.
 - 2) La base de datos de usos de sistema nuevo se activará deberá registrar los datos de los sistemas correspondientes con normalidad.
- **Sistema de datos de acceso al servicio**
 - o Tarjeta inteligente sin contacto.
 - Tarjeta actual seguirá funcionando y los usuarios nuevos recibirán la tarjeta nueva.
 - o PIN
 - PIN del servicio actual seguirá funcionando
 - o Aplicación Móvil (App)
 - Se activará el acceso al servicio desde la nueva aplicación móvil.
- **Sistemas de datos de la página de internet**
 - o La página de internet del servicio actual se desactivará para proceder con la activación de la página del nuevo servicio de ECOBICI manteniendo acceso a la URL actual.
- **Sistemas de datos de la aplicación móvil**
 - o La aplicación móvil del servicio actual se desactivará para ser reemplazada por la aplicación del nuevo servicio, la cual estará conectada a los servicios web que informan del funcionamiento de las cicloestaciones del sistema ECOBICI actual, con la finalidad de mostrar la disponibilidad de las cicloestaciones de ambos servicios.

Componentes Atención a Personas Usuarías

- Se lleva a cabo la campaña integral de comunicación en medios

Una vez implementada la Fase 2 se considera terminada la renovación ECOBICI, pero todavía se necesitarán pasar las siguientes pruebas para considerar ECOBICI en servicio.

Se tienen que hacer y pasar pruebas pre inauguración

Sistemas de datos del servicio y operación

- **Sistema de Gestión**
 - o El sistema de Gestión nuevo permanecerá como el único sistema activo.
- **Base de datos personas usuarias**
 - o La base de datos nueva (renovada) permanecerá como único sistema activo.
- **Base de datos usos del servicio**
 - o La base de datos del nuevo servicio permanecerá como el único sistema activo.
- **Base de datos del servicio**
 - o La base de datos de usos del sistema nuevo permanecerá como único sistema activo.

Sistemas de datos de acceso al servicio

- **Tarjeta inteligente sin Contacto**
 - o La tarjeta de movilidad integrada quedará como sistema activo.

- **PIN**
 - El PIN se desactiva definitivamente.
- **Aplicación Móvil (app)**
 - La aplicación móvil queda como sistema activo.

En este momento ECOBICI está en servicio completamente por el nuevo proveedor. Hasta este momento están en servicio 458 cicloestaciones y 6,150 bicicletas nuevas. Inmediatamente después de esto comienza la Etapa 2 de expansión.

2. Etapa 2 "Expansión del servicio de ECOBICI"

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que esta segunda etapa del proyecto deberá iniciar cuando se haya colocado la totalidad de cicloestaciones de la etapa 1 (458 cicloestaciones) y se prolonga por 12 semanas hasta la instalación de todas las cicloestaciones en las nuevas áreas de operación (zonas de expansión).

9.4. Etapa 1 - Renovación del sistema

9.4.1. Componentes físicos

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que los componentes físicos se refieren a todos los elementos físicos del sistema actual y nuevo, y que forman parte de la infraestructura del servicio. De este modo, dentro de este concepto se incluyen fundamentalmente las cicloestaciones y bicicletas.

Dentro de la Etapa 1 se deberán desarrollar actividades alrededor de los componentes físicos, para garantizar su correcta implementación y funcionamiento. A continuación, se describen las acciones mínimas que se tienen que prever en cada una de las fases contempladas en la primera etapa.

9.4.1.1. Fase 1 - Trabajos previos

La fase 1 de esta etapa consiste en realizar distintas actividades previas para dejar preparado el sistema con antelación a la implementación de los elementos físicos. Dentro de esta fase se deberán efectuar las siguientes actividades enunciativas más no limitativas:

1. Gestión de las acometidas eléctricas.

Nuestra propuesta considera paneles solares y baterías para electrificar software y hardware de la cicloestación. En caso de ser necesaria la conexión eléctrica para iluminación de MUPI o alguna otra situación se hará la conexión a la red eléctrica de la ciudad.

La Secretaría y el prestador del servicio actual serán quienes efectúen la gestión del suministro eléctrico, antes de la firma del contrato, con el fin de que los dispositivos, puntos de conexión y acometidas eléctricas actuales se encuentren funcionales en el sitio donde se encuentra el servicio actual.

El Consorcio 5M2-BKT realizará las gestiones necesarias con la dependencia competente para tener la titularidad de todas las conexiones eléctricas en paralelo al inicio del servicio. El suministro eléctrico que actualmente tienen las cicloestaciones del Sistema ECOBICI para bicicletas del tipo mecánico se realiza mediante una acometida de baja tensión de consumo promedio de 220 v, compuesta de dos hilos más un neutro, y en el caso de las cicloestaciones para bicicletas eléctricas, el suministro eléctrico se realiza mediante una acometida de baja tensión de consumo medido, de 220v, compuesta de tres hilos más un neutro. Las acometidas del servicio nuevo dispondrán de estas acometidas a disposición

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



del Consorcio 5M2-BKT, el cual se tendrá que adaptar a los requisitos y condiciones de las cicloestaciones actuales.

Los trabajos de esta fase se realizan para las cicloestaciones que se mantienen en el mismo sitio, mientras que para las cicloestaciones que se ubicarán en nuevos sitios, el Consorcio 5M2-BKT deberá llevar a cabo las gestiones previas con la dependencia competente para solicitar el suministro de energía eléctrica para dichas cicloestaciones.

En el caso de ser necesario realizar trabajos para nuevas acometidas o ajustar las actuales, el Consorcio 5M2-BKT realizará la totalidad de tareas que se relacionen con esto y tendrá que asumir los costos asociados a dichos cambios.

Las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Cicloestaciones existentes - gestión de las acometidas eléctricas. Obtener la titularidad
 - o El área de administración realizará el trámite de la titularidad con las autoridades y organizaciones correspondientes.
 - o Este trámite se realiza justo después de la firma del contrato.
- Acometidas eléctricas cicloestaciones existentes - obra civil necesaria para conexión a acometida eléctrica (de ser necesario)
 - o En caso de que la ubicación de las acometidas no esté exactamente en el lugar donde necesitamos hacer la conexión, el Consorcio 5M2-BKT se encargará de la obra civil necesaria para conectarse a la acometida eléctrica original.
 - o En caso de requerir algún cambio o adaptación al tipo de corriente o voltaje, el Consorcio 5M2-BKT se encargará de la obra civil necesaria para conectarse a la acometida eléctrica original.

2. Planeación y gestión de trámites sobre vía pública.

En conjunto con la secretaría, el actual prestador de servicios y el Consorcio 5M2-BKT realizaremos las gestiones necesarias para coordinar a los diferentes actores que inciden en el desarrollo del sistema, con la finalidad de minimizar el impacto en el desarrollo de la implementación.



3. Revisión de la disposición y colocación de las nuevas cicloestaciones en los sitios actuales.

El Consorcio 5M2-BKT en conjunto con la Secretaría realizarán distintos recorridos en los sitios en donde se encuentran las cicloestaciones del servicio actual, con la finalidad de identificar y evaluar las necesidades para realizar la correcta implementación del equipamiento nuevo. Dichas acciones serán la planeación de recorridos de zonas donde se encuentran las cicloestaciones a renovar, la revisión de las características físicas del sitio actual, entre otros.

El Consorcio 5M2-BKT realizará los ajustes pertinentes a los levantamientos técnicos de la totalidad de los sitios actuales incorporando la nueva cicloestación, así como su disposición en el sitio. Una vez que se firme el contrato, la Secretaría deberá proveer al Consorcio 5M2-BKT de manera oportuna la totalidad de los archivos en formato .dwg de los levantamientos técnicos de todas las cicloestaciones

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

3

Sociodemográfico. Características de la población por manzana. (ejemplo cantidad de habitantes por manzana y por cuadrante creado).

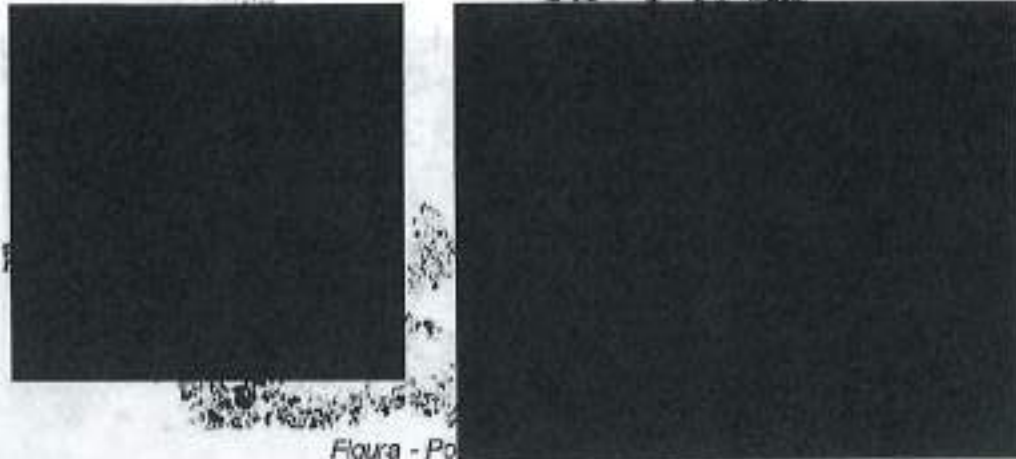


Figura - Po

Usos del sistema actual ECOBICI

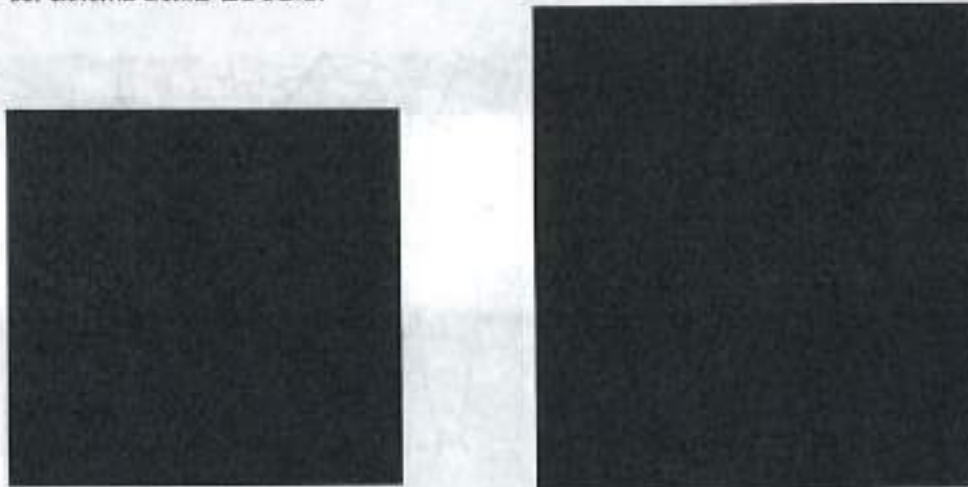
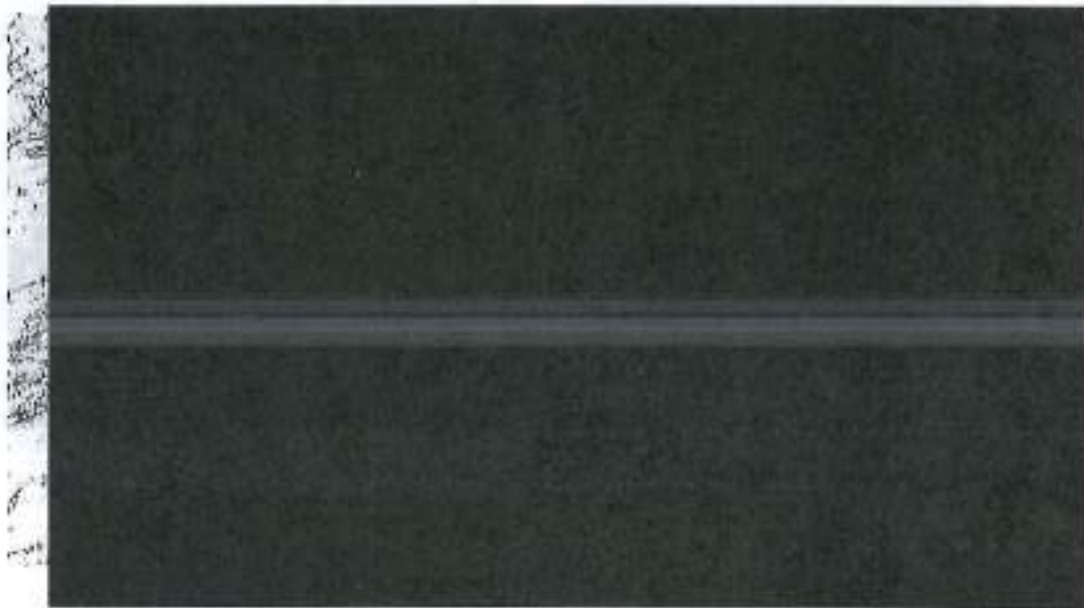


Figura. Zonas con más usos del sistema ECOBICI

[Handwritten signature and scribbles]

Mediante solicitud escrita extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de junio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/CI/SM/HEXT/043/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto decidió en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la AFILIACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la información antes referida, relativa a los términos inherentes al "force line" consideradas confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnología que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 193, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo III de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 193, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Historial del titular del área que entrega la información: Guillermo Javier Polpo Avila Resendiz, Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible en la Secretaría de Movilidad.

Unidades Económicas (DENUEs)



Transporte masivo y sus afiliencias
Metro



Figura. Zonas con más afluencia en metro de CDMX

Mediante solicitud amén interordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/ACT/SM/EXT/2022/022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto divulgó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y sobre la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "new flow" considerando confidencialidad referentes a la forma en la que opera, así como las características de las líneas y tecnologías que utilizará para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma concierne al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicietas Públicas (ECOBICI) de la Ciudad de México. En un tanto conforme a lo dispuesto por el artículo 164, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; artículos Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 181, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la desclasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Pública del titular del área que entregó la información: Guillermo Javier Felipe Avila Resendiz - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible en la Secretaría de Movilidad.

Metrobús

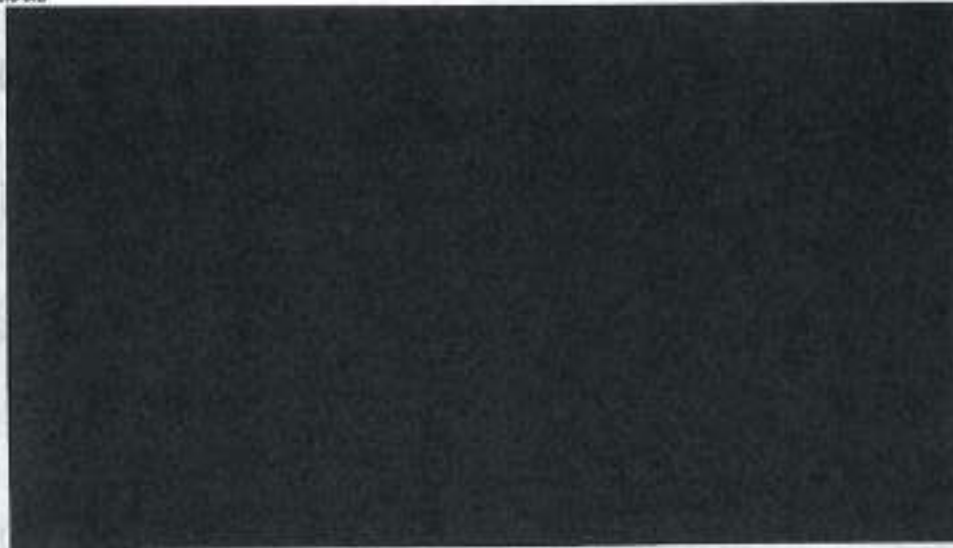
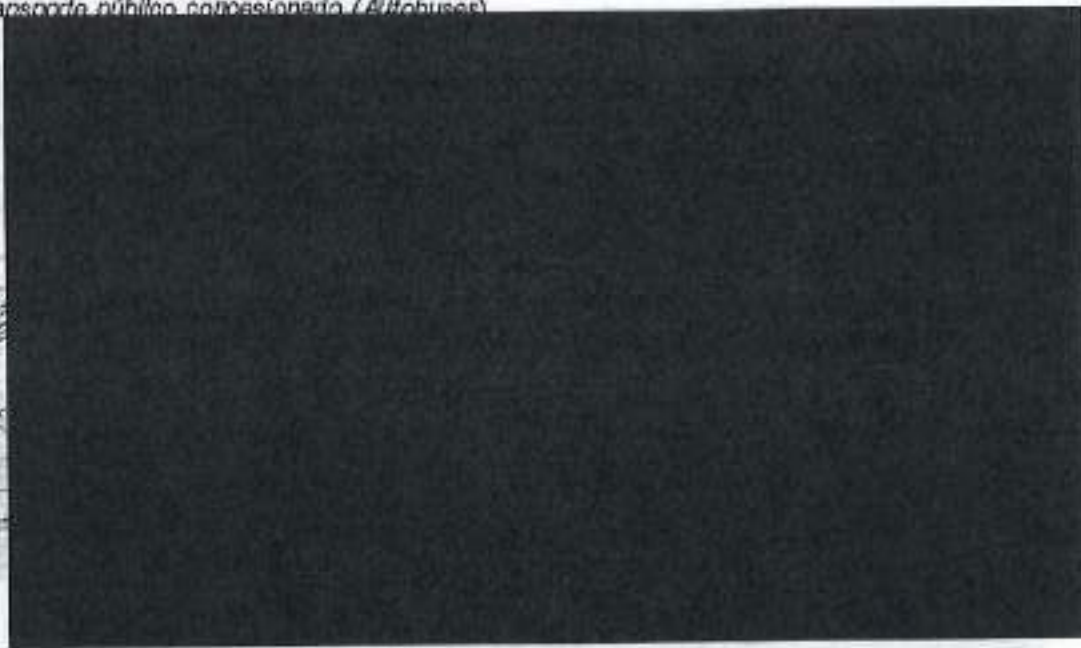


Figura. Zonas con estaciones de metrobús y afluentes

Transporte público concesionado (Autobuses)



Handwritten signature or initials.

Handwritten signature or initials.

Handwritten mark.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/LCT/SM/EXT/049/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto, publicó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documentación antes referida, relativa a los temas inherentes al "how how" considerado confidencial en la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación íntima considerando el proyecto Servicio de Prevención y Expansión del sistema de Transporte Individual en Bicitaxis Puntos FOCES/CI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 160, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo X de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a excepción alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Rosado.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós, y mediante ACUERDO CIATSM/EX/2022/072, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPOSTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna y conveniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicietas Públicas ECODICI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente, numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 188, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que otorga la información: Guillermo Javier Felipe Ávila Rosende - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública

Infraestructura ciclista

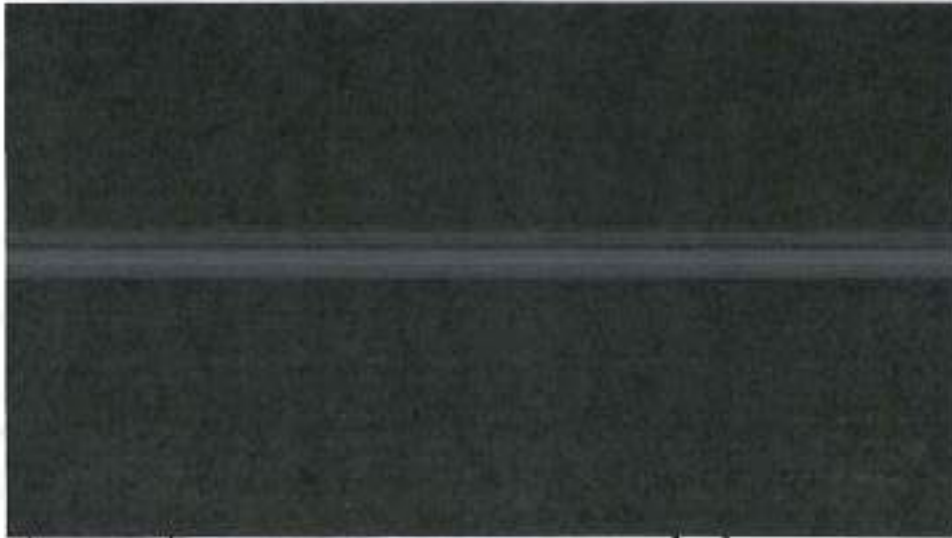


Figura. Zonas con más infraestructura ciclista - CDMX



SECRETARÍA DE MOVILIDAD

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

9.4.1.2. Fase 2 - Convivencia de servicios

En la fase de 2 de esta etapa se realizará la instalación física de las nuevas cicloestaciones que conservan la ubicación actual, es decir, reemplazan a las cicloestaciones actuales en la misma ubicación y se deberá realizar de acuerdo a los siguientes puntos como mínimo:

1. Se retirarán las cicloestaciones actuales de manera progresiva por parte del prestador del servicio actual, en coordinación con el Consorcio 5M2-BKT y de acuerdo a los procesos previamente establecidos. Adicionalmente, se dejarán los sitios donde se encuentran instaladas las cicloestaciones en el estado en el que se encontraban anteriormente y lo único que permanecerá serán los bolardos de protección y el señalamiento vertical si cuentan con éste.

[REDACTED]

2. La cantidad de cicloestaciones retiradas durante un día (tarea que deberá realizar el Prestador del Servicio actual) será igual al número de cicloestaciones instaladas por el Consorcio 5M2-BKT de manera ordenada entre ambos operadores.

CINCO M DOS

EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



3. Una vez retiradas las cicloestaciones, el **Consortio 5M2-BKT** preparará los sitios para instalar las nuevas cicloestaciones, sustituyendo las cicloestaciones actuales por las nuevas, en el orden cronológico en que se vayan desmontando las anteriores, los trabajos de retiro estarán vinculados con la instalación de manera escalonada, culminando los trabajos abiertos de forma oportuna y en

[Redacted text block]

4. Una vez concluidas las actividades de retiro de cicloestación por parte del operador actual incluyendo trabajos tales como cobertura de las cimentaciones, fraguado y retiro de escombros, el **Consortio 5M2-BKT** realizará las actividades de instalación de la nueva cicloestación que podrá demorar desde 3 horas hasta un máximo de 16 horas.

[Redacted text block]

5. Una vez instaladas las cicloestaciones, se realizará la conexión a la red de energía eléctrica (en caso de ser necesario), ya conectada a la red se realizarán pruebas de conectividad y los procesos y funcionamientos a la cicloestación, para que pueda ser usada correctamente con el servicio de bicicletas tipo mecánico.

9.4.1.2.1. Planteamiento de la implementación de las cicloestaciones

Para efectos del presente, se ha establecido una división de la totalidad de cicloestaciones en 128 subclústers con 3.5 cicloestaciones en promedio cada uno. Además, una clasificación de cicloestaciones determinada por la demanda en el uso de éstas.

De acuerdo a la clasificación de las 458 cicloestaciones por clúster, subclúster y tipo de demanda, el **Consortio 5M2-BKT** analizará la demanda y planificará la implementación de las cicloestaciones, de acuerdo a la estrategia y tiempos de ejecución previamente señalados.

En la siguiente figura, se muestra el tipo y el número de cicloestaciones que pertenecen actualmente a esta clasificación:



Figura 4. Tipo de demanda de las cicloestaciones

No	Tipo de cicloestación	Demanda	Cantidad de Cicloestaciones
1	Tpo 1	Alta	40
2	Tipo2	Media	304
3	Tipo3	Baja	114

El Consorcio 5M2-BKT consideró en su propuesta la estrategia para la implementación que la Secretaría señaló en el presente apartado del Anexo Técnico A2.

En el periodo de distribución equilibrado el Consorcio 5M2-BKT sustituirá el 50% de la totalidad de las cicloestaciones, así cada uno de los 128 subclusters que integrarán el área total de operación, se le retirará el 50% de cicloestaciones que lo integran y se sustituirán por nuevas.

El cambio de las cicloestaciones se realizará en todos los subclusters, de forma uniforme en toda el área de operación, el equipamiento a sustituir no sobrepasará, el 50% de las cicloestaciones a renovar y se le dará prioridad a los cicloestaciones que tengan demanda media y baja, esto con la finalidad de realizar una distribución heterogénea de manera equilibrada en el área de operación, garantizando los desplazamientos de ambos servicios en el área de operación, así ambos sistemas convivirán armónicamente reduciendo la oferta de proximidad pero no en la distribución.

Para seleccionar las 229 cicloestaciones del **Periodo de Distribución Equilibrado (PDE)** se siguió el siguiente proceso:

1. De las 480 cicloestaciones, se seleccionan las 22 cicloestaciones que se reubicarán.
2. De las 458 restantes, de cada subcluster se seleccionó la mitad de las cicloestaciones con menos usos.
3. Al hacer esta selección revisamos que la proporción PDE a PDZ dentro de cada subcluster sea lo más balanceada posible.
4. En este punto ya tenemos definidas las 229 estaciones que serán renovadas en el proceso de distribución equilibrado PDE.

Las cicloestaciones que se renovarán en el **Periodo de Distribución Zonificada (PDZ)** serán las 229 restantes que no fueron seleccionadas en el PDE. Esta vez dando prioridad a las cicloestaciones y zonas de mayor demanda. Estas cicloestaciones están distribuidas por todos los subclusters y en el siguiente mapa se muestran las estaciones que el Consorcio 5M2-BKT propone para realizar la implementación durante el PDE, PDZ y las cicloestaciones que se reubicarán en la etapa 2. El tamaño de la burbuja en el mapa representa la demanda de cada cicloestación de acuerdo al histórico de uso entre 2017 y 2020 aproximadamente 30 millones de usos (viajes) en total.

1. **Periodo de Distribución Equilibrado (PDE):** en esta fase el Consorcio 5M2-BKT deberá sustituir el 50% de la totalidad de las cicloestaciones de la etapa de Renovación (458), de tal manera, que a cada uno de los 128 subclusters que integran el área total de operación se le deberá retirar el 50% de cicloestaciones que lo integran y se deberán sustituir por las nuevas.

Mapa 2. Ejemplo gráfico de distribución de Cicloestaciones en la convivencia de servicios (PDE)

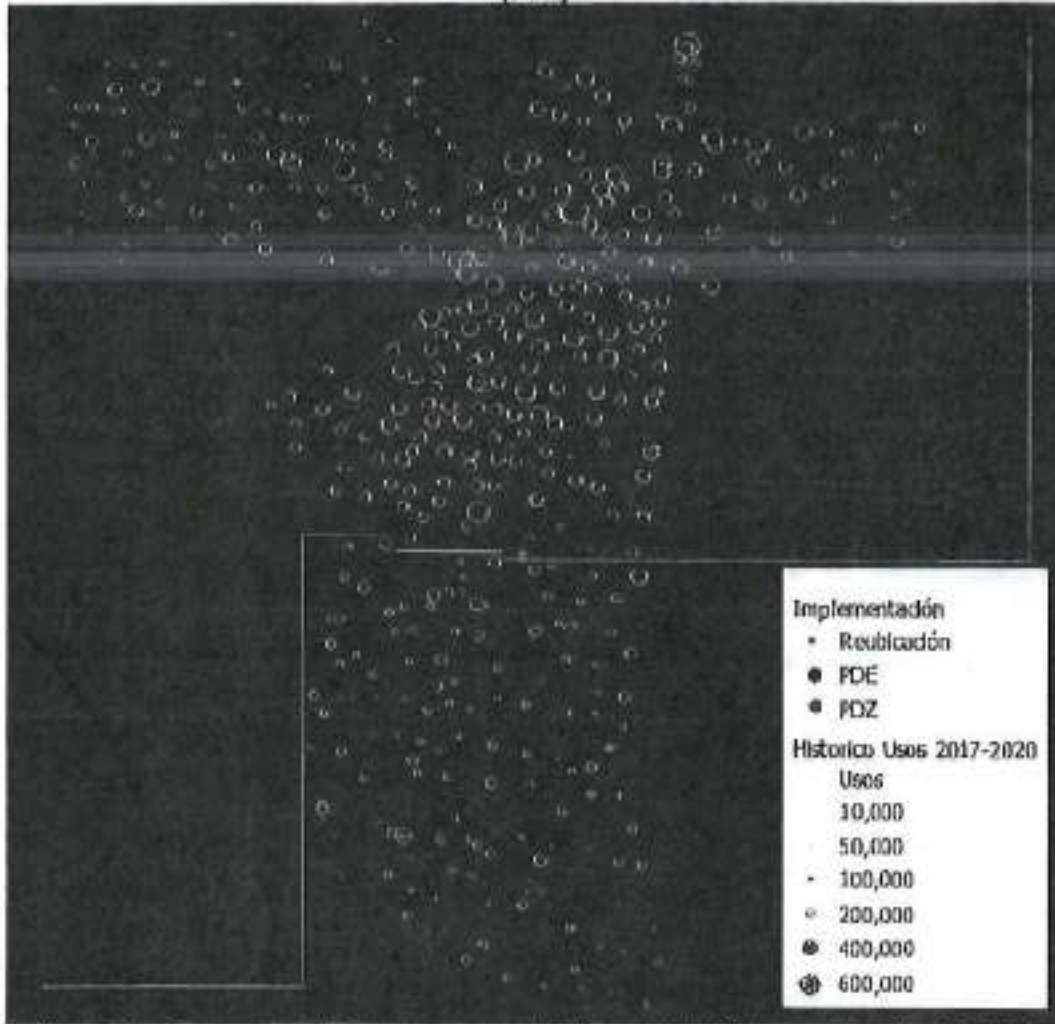
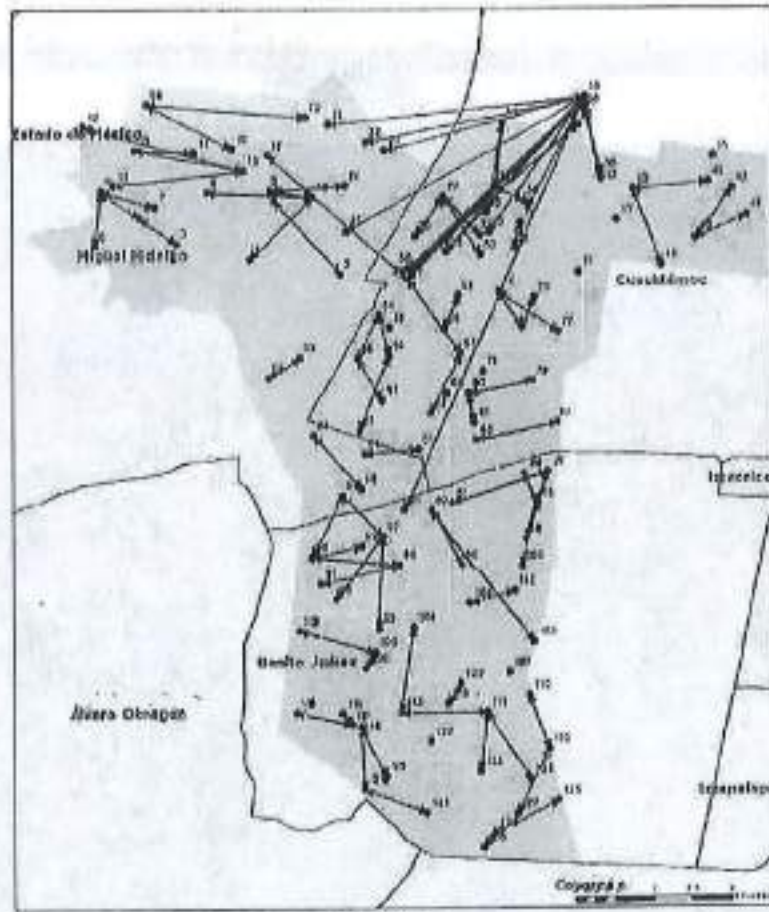


Figura. Mapa que con estaciones correspondientes a PDE, PDZ y reubicación ECOBICI



Mediante segundo sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintiuno y mediante ACUERDO 1/CTM/1-DT/2021-07-04/2021, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la ARCHIVACIÓN DE LA VIGILANCIA PÚBLICA de la documental antes referida, relative a los temas inherentes al "show fix" considerados confidenciales referentes a la formación de la que opera, así como los considerandos de los planes y programas que aplica para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concierne al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Pílicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Pílica del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Rodríguez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mapa 4. Tendencia de relación inter subcluster (128 subclústers)



Simbología

- Flujo entre subclústers
- Subclústers ECOMEX
- Alcaldías
- ▭ Municipios



Handwritten scribbles and lines, including a large '3' and some intersecting lines.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO DE CUMPLIMIENTO EXTD040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto doctóricó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la GANSETA DE PROPIEDAD TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental a que se refiere, relativa a los temas inherentes al "crowd-hive" consistente en las condiciones referentes a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación intencional consistente al proyecto Servicio de Fomento y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOCIC de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulo VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en el artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Noticia del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Folgado Ávila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



[Redacted text]

[Large redacted area]

Handwritten signature

[Redacted text]

[Redacted text]

Mediante seguridad según el ordenamiento del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO D001CTSM-EXT/04/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARTERA DE PROPUESTA TÉCNICA y adjuntó la APROXIMACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativo a los temas inherentes al "know how" considerados condiciones relevantes a la forma en la que opera, así como las características de las brechas y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda causar un riesgo a la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Modalidad PÚBLICA ECONÓMICA de la Ciudad de México. La anterior ordenanza lo dispuso por el artículo 193, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Cuatro, Capítulos VI y Capítulo II de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclassificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 196, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información - Guillermo Javier Felipe Avila - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad

CINCO M DOS

EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Handwritten signature and scribbles on the right margin.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO/VC/TSMB/EXT/24/2022, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerados confidenciales referentes a la forma en la que opera, así como las características de los buses y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOMBI de la Ciudad de México. Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Tercerismo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Variantes Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. Rubrica del titular del área que entrega la información - Guillermo Javier Felipe Avila Reséndez - Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

CINCO M DOS
EXPANSION / OUT OF HOME MEDIA



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[Handwritten signature]

CINCO M DOS EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA



9.4.1.2.2. Planeación de sitios nuevos (cicloestaciones) para la expansión del sistema

El Consorcio 5M2-BKT en conjunto con la Secretaría realizará una revisión de la disposición y colocación de las nuevas cicloestaciones en los sitios nuevos, realizando un estudio de análisis de datos de distintas zonas de la Ciudad de México utilizando los datos sociodemográficos, usos del sistema actual, económicos, territoriales, transporte público e infraestructura ciclista. Para este estudio el Consorcio 5M2-BKT recomienda comenzar desde la etapa de trabajos previos y no esperar hasta la etapa de convivencia de los servicios.

Se realizará una retícula de 250x250m que cubra toda la ciudad y a cada cuadrante se le asignará una calificación por cada factor estudiado, esto con la finalidad de encontrar zonas con mayor factibilidad para la expansión. Una vez definidas las ubicaciones el Consorcio 5M2-BKT realizará los levantamientos de las nuevas ubicaciones, para que la Secretaría realice las gestiones necesarias para la aprobación de fichas de cicloestaciones con las dependencias y alcaldías involucradas en su aprobación.

Las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Revisar factibilidad de ubicación en cicloestaciones nuevas en conjunto con la Secretaría. Recorridos de zonas, características físicas, análisis de datos (sociodemográficos, usos del sistema actual, económicos y territoriales)
 - Se utiliza el mismo análisis de datos que se utilizó para revisar las cicloestaciones actuales en 9.4.1.1 .3. Revisión de la disposición y colocación de las nuevas en los sitios actuales.
 - A diferencia del estudio anterior nos enfocaremos en zonas factibles para expansión estudiando los factores propuestos por las bases entre otros propuestos por el Consorcio 5M2-BKT como transporte masivo (Metro, Metrobus, RTP), infraestructura ciclista existente o planes de expansión de estos.
 - Para cada uno de estos factores se crea una retícula de 250 x 250 metros del área de estudio de la Ciudad de México (se asigna 250 m ya que es la distancia recomendada entre cicloestaciones). Al final estas cuadrículas se sobreponen y observaremos un estudio que nos mostrará los cuadrantes más óptimos para la implementación de sistemas de bicicletas públicas. Es posible filtrar por factor a estudiar o darle más peso a algunos factores que a otros. Es un estudio dinámico que se puede afinar en su momento con las consideraciones de la Secretaría. Al final tendremos una retícula similar a la de la siguiente figura: En donde la intensidad del color del cuadrante representa la factibilidad de instalar cicloestaciones en cierta zona.



CINCO M DOS
EXPANSIÓN / OUT OF HOME MEDIA

BKT bici pública



9.4.2. Componentes lógicos

En la etapa 1 el Consorcio 5M2-BKT desarrollará actividades alrededor de los componentes lógicos, garantizando su correcta implementación y funcionamiento, los sistemas de datos afectados por el proceso de transición son los siguientes:

1. Sistemas de datos del servicio y operación

- Sistema de gestión y administración: Los datos referentes al sistema de gestión y administración integral del servicio de bicicletas ECOBICI.
- Base de datos de personas usuarias: bases de datos que incluye toda la información referente a las personas usuarias del servicio (activos y no activos) como son datos personales y los relativos al uso del servicio como es el tipo de inscripción, tipo de pago, entre otras.
- Base de datos de usos (viajes) del Sistema ECOBICI: bases de datos que comprende toda la información referente a los usos realizados por las personas usuarias en la plataforma del servicio.
- Base de datos de servicio: Base de datos que contiene toda la información referente al estatus del servicio (estaciones y disponibilidad de anclajes y bicicletas).

2. Sistema de datos de acceso al servicio

- Tarjeta inteligente sin contacto.
- Pín: acceso mediante un código pín.
- Aplicación móvil del servicio

3. Sistemas de datos de la página de internet

El sistema de datos de la página de internet del servicio actual de ECOBICI comprende fundamentalmente la información general del servicio, la información de la disponibilidad en las cicloestaciones (mapa), información ciclista, zona de personas usuarias, datos abiertos, noticias y el servicio de alias en el sistema.

4. Sistemas de datos de la aplicación móvil

El sistema de datos de la aplicación móvil del servicio actual, comprende fundamentalmente la información del mapa de la disponibilidad en las cicloestaciones, el listado de las cicloestaciones de acuerdo a la geolocalización de la persona usuaria, listado de rutas, zona de reporte de incidencias, (reportar una bicicleta mecánica o eléctrica, ciclo-estaciones, bicicletas no reconocidas, otro tipo de reportes), zona de personas usuarias, información del servicio, atención telefónica.

9.4.2.1. Fase 1 - Trabajos previos

La fase 1 de esta etapa consiste en realizar distintas actividades previas para dejar preparado el sistema con suficiente anticipación a la implementación de los elementos físicos y lógicos. Dentro de esta fase se deberán efectuar las siguientes actividades como mínimo, así como las acciones que deberán prever la afectación de los sistemas descritos anteriormente. A continuación, se describe la estrategia y cómo se verán afectados los sistemas descritos anteriormente en esta fase de trabajos previos:

1. Sistemas de datos del servicio y operación

- a. **Sistema de gestión y administración.** El sistema de gestión del sistema actual de ECOBICI deberá seguir activo de manera normal y el **Consortio 5M2-BKT** deberá realizar todas las acciones para que el sistema de gestión del nuevo servicio esté totalmente preparado y listo para ser activado durante la fase de convivencia de servicios.
- b. **Base de datos de personas usuarias.** La base de datos de las personas usuarias del sistema actual de ECOBICI, seguirá registrando todos los datos asociados a las personas usuarias del sistema de manera normal y el **Consortio 5M2-BKT** deberá realizar todas las acciones necesarias para que la base de datos de las personas usuarias del nuevo servicio quede instalada y preparada para ser activada durante la fase de convivencia de los servicios.

Las acciones llevadas a cabo permitirán la migración de toda la información de la base de datos del servicio actual de ECOBICI, a la base de datos de personas usuarias del nuevo servicio.

En los trabajos previos a la implementación del nuevo servicio el **Consortio 5M2-BKT** recibirá indicaciones de la Secretaría sobre cómo se efectuará la migración de datos de inscripción de las personas usuarias de un sistema a otro, la base de datos de las personas usuarias del nuevo servicio gestionará tarifas definidas para este nuevo servicio y las vigentes.

El **Consortio 5M2-BKT** sugerirá el mejor curso de acción para realizar la migración y acordando con la Secretaría se podrá identificar la mejor forma de completar la transición para las personas usuarias.

- c. **Base de datos de usos de servicio.** La base de datos de usos del servicio actual de ECOBICI, seguirá registrando todos los usos realizados por las personas usuarias del sistema de manera habitual y el **Consortio 5M2-BKT** deberá realizar todas las acciones necesarias para que la base de datos de usos del nuevo servicio quede instalada y preparada para ser activada durante la fase de convivencia de los servicios.
- d. **Base de datos de servicio.** La base de datos de servicio actual de ECOBICI seguirá registrando y conteniendo todos los datos de servicio del sistema de manera normal y el **Consortio 5M2-BKT** deberá realizar todas las acciones necesarias para que la base de datos del servicio nuevo quede instalada y preparada para ser activada durante la fase de convivencia de los servicios.

Será necesario evaluar la información que será posible trasladar del sistema anterior al actual.

Durante esta fase 1 - trabajos previos, el estatus del Sistema de datos del servicio y operación será el siguiente:

- **Sistemas de datos del servicio y operación**
 - o Sistema de gestión
 - 1) Preparación del nuevo sistema de gestión.
 - 2) Sistema actual seguirá activo.
 - o Base de datos personas usuarias
 - 1) La base de datos de usuarios actuales seguirán registrando actividades en el sistema actual.
 - 2) La base de datos nueva se instalará realizando una migración total y se activará en la convivencia con la gestión de las tarifas nuevas.
 - o Base de datos de usos del servicio
 - 1) La base de datos de usos seguirá registrando todos los usos. Sin embargo en la fase 2, no se migrará la base de datos de usos del sistema viejo(actual) al sistema nuevo.
 - 2) La base de datos de usos de sistema nuevo se instalará y se preparará para ser activada en convivencia de servicios (fase 2).

- **Base de datos del servicio**

- 1) La base de datos del servicio actual seguirá registrando todos los datos del sistema con normalidad.
- 2) La base de datos del servicio nuevo sistema se instalará y se preparará para ser activado en la convivencia del servicio (fase 2)

Durante la fase 1 de trabajos previos se podrán seguir haciendo registros en el sistema actual, pero durante la fase de convivencia deberá estar cerrada la suscripción al sistema anterior.

- 2. **Sistema de datos de acceso al servicio**

- a. **Tarjeta inteligente sin contacto (proximidad)**. Las tarjetas de acceso al servicio actual seguirán activas para hacer uso del servicio de manera normal.
- b. **Pin**. El acceso al servicio por medio de un pin seguirá activo para hacer uso del servicio de manera normal.
- c. **Aplicación móvil**. El servicio actual no cuenta con un acceso al servicio a través de una aplicación móvil; sin embargo, en esta fase el Consorcio 5M2-BKT deberá realizar todas las acciones necesarias para realizar y dejar preparada la configuración de acceso al servicio nuevo a través de la aplicación móvil para ser puesto en funcionamiento durante la fase siguiente.

En resumen para los sistemas de datos de acceso al servicio las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Realizar trabajos y pruebas para funcionamiento de Sistema de datos de acceso al servicio a implementar en fase 2 (Tarjeta inteligente calypso ISO/IEC 14443/B, Pin, Aplicación móvil). Durante el proceso de implementación de las nuevas cicloestaciones, el equipo del Consorcio 5M2-BKT realizarán las pruebas correspondientes para asegurar que todos los componentes funcionen de manera adecuada entre los cuales se consideran las siguientes funcionalidades:
 - o Liberación de bicicletas a través del lector sin contacto de tarjetas calypso ISO/IEC 14443/B, todos y cada uno de los puertos de anclaje del sistema serán puestos a prueba para asegurar que sus lectores y la comunicación con el resto del sistema funcione adecuadamente.
 - o El equipo de logística y sistemas de información trabajarán con proveedor de bicicletas y cicloestaciones para coordinar las adaptaciones de conexión con la tarjeta actual que se usa.
 - o El sistema actual seguirá permitiendo acceso con PIN que algunos usuarios actualmente ingresan. Las nuevas cicloestaciones no serán compatibles con este sistema de acceso con PIN, solo con tarjeta y aplicación móvil.
 - o Con el uso de la aplicación móvil del sistema, previo a su lanzamiento, se realizarán pruebas funcionales para verificar que los códigos generados y la lectura de QR's funcionen adecuadamente para la liberación de bicicletas en el 100% de las cicloestaciones nuevas, validando así el funcionamiento de las mismas como el de la aplicación. Se trabaja simultáneamente en los tres diferentes tipos de accesos para que funcionen al momento de la implementación en fase 2

Durante esta fase 1, el estatus de el Sistema de datos de acceso al servicio será el siguiente:

- **Sistema de datos de acceso al servicio**

- o Tarjeta inteligente sin contacto
 - Tarjeta actual seguirá funcionando
- o PIN
 - PIN del servicio actual seguirá funcionando (solo para cicloestaciones del sistema viejo)

- o Aplicación móvil app
 - Preparación del acceso al Servicio desde la nueva aplicación.

3. Sistema de datos de la página de Internet

La página de Internet del servicio actual ECOBICI estará disponible de manera normal para todas las personas y el Consorcio 5M2-BKT proveerá y tendrá lista la página de Internet del nuevo servicio para que pueda activarla durante la fase de convivencia. Se deberá mantener el acceso desde el localizador de recursos uniforme (URL) actual.

Con el fin de facilitar la información en su totalidad de los servicios del sistema, la página del nuevo servicio se conectará a los servicios web que informan la disponibilidad de cicloestaciones del servicio actual. Las conexiones que se llevarán a cabo serán programadas con la suficiente antelación para que así la activación transcurra sin contratiempos durante la etapa de convivencia de servicios.

En resumen para los sistemas de datos de la página de Internet las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Realizar trabajos y pruebas para funcionamiento de Sistema de datos de la página de Internet a implementar en fase 2
 - o El área de logística y sistemas de información harán pruebas con la página de Internet asegurándose que haya conexión con la base de datos del sistema y de usuarios, para poder mostrar en tiempo real el estado del sistema.
 - o Se harán las acciones necesarias para añadir la zona de usuarios donde podrá ver su información.
 - o Se trabajará en el resto de las funciones específicas de la página de Internet.

Durante esta fase 1, el estatus de el Sistema de datos de la página de Internet será el siguiente:

- Sistema de datos de la página de Internet
 - 1) La página de Internet actual deberá estar disponible con normalidad.
 - 2) El Consorcio 5M2-BKT desarrollará y tendrá lista la nueva página en la fase convivencia (fase 2).

4. Sistemas de datos de la aplicación móvil

La aplicación móvil del servicio actual seguirá funcionando como de costumbre y estará disponible para las personas usuarias del sistema ECOBICI, mientras que el Consorcio 5M2-BKT desarrolla y alista la aplicación del nuevo servicio, para poder activarla de manera correcta en la fase de convivencia de servicios.

Con la finalidad de facilitar información en su totalidad la aplicación móvil del nuevo servicio se conectará con los servicios web que informan sobre la disponibilidad de las cicloestaciones del servicio actual a través de un programa, esto se realizará con la antelación necesaria para que al momento de ser activada no existan contratiempos durante esta etapa de convivencia de servicios.

En resumen para los sistemas de datos de la aplicación móvil las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Realizar trabajos y pruebas para funcionamiento de Sistema de datos de la aplicación móvil a implementar en fase 2
 - o El área de logística y sistemas de información harán pruebas con la aplicación móvil, asegurándose que haya conexión con la base de datos del sistema y de usuarios, para poder mostrar en tiempo real el estado del sistema.

- o Se harán las acciones necesarias para añadir la zona de usuarios donde podrá ver su información.
- o Se trabajará en el resto de las funciones específicas de la app.

Durante esta fase 1, el estatus de los sistemas de datos de la aplicación móvil será el siguiente:

- **Sistemas de datos de la aplicación móvil**
 - 1) La aplicación móvil actual deberá estar disponible con normalidad
 - 2) El Consorcio 5M2-BKT desarrollará y tendrá lista la nueva aplicación móvil en la fase de convivencia

9.4.2.2. Fase 2 - Convivencia entre servicios

La fase 2 de esta etapa detalla cómo se desarrollará la afectación y dinámica de convivencia de los sistemas de datos entre el servicio actual y el nuevo, de acuerdo a los siguientes puntos:

1. Sistemas de datos del servicio y operación

- a. **Sistema de gestión y administración.** En esta fase el sistema de gestión actual de ECOBICI seguirá activo, dando servicio a las cicloestaciones. El nuevo sistema de gestión será activado por el Consorcio 5M2-BKT en esta fase, ambos sistemas estarán conviviendo, cada uno gestionará su servicio correspondiente.
- b. **Base de datos de personas usuarias.** Una vez completada la transición (al final de la vida de las cicloestaciones viejas, la base de datos de personas usuarias será desactivada por el prestador del servicio actual de ECOBICI, para que posteriormente el Consorcio 5M2-BKT ponga en funcionamiento la base de datos del nuevo servicio, esta nueva base de datos será la única donde se registren y almacenen los datos asociados a las personas usuarias del sistema.
- c. **Base de datos de usos del servicio.** Una vez concluida la fase de convivencia de sistemas el Consorcio 5M2-BKT realizará la migración de información entre el sistema actual a la base de datos del sistema nuevo, esta base de datos estará vinculada para que se pueda acceder desde la plataforma de gestión y administración del nuevo sistema, para poder realizar consultas y descargas. Para los datos históricos se tendrá un concentrado en una área separada. No se recomienda mezclar esta información con la nueva plataforma.

Se realizará la activación de la base de datos del nuevo sistema para registrar los usos de las personas usuarias en el nuevo servicio.

- d. **Base de datos de servicio.** Durante la fase de convivencia de ambos sistemas, mediante el servicio web, la base de datos del sistema actual seguirá proporcionando información acerca del estado de las cicloestaciones y la disponibilidad de las bicicletas y anclajes del servicio actual.

En resumen en la fase 2 - convivencia de servicios para los sistemas de datos del servicio y operación las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Activación de Sistemas de datos de servicio y operación (Sistema de gestión y administración, BD personas usuarias, BD usos del servicio), BD de servicio) el sistema actual seguirá registrando usos y datos de servicio.
 - o El equipo de logística trabajará con proveedor actual para iniciar con la activación de todas las bases de datos del servicio y operación
 - o Se monitorea constantemente la conectividad con cicloestaciones para que registren todos los usos y manden la información a la base de datos correspondiente.

Durante esta fase 2 - convivencia de servicios, el estatus de el Sistema de datos del servicio y operación será el siguiente:

- **Sistemas de datos del servicio y operación**
 - o Sistema de Gestión
 - 1) El sistema de Gestión nuevo se activará
 - 2) Sistema actual seguirá activo de manera que convivirán ambos sistemas
 - o Base de datos personas usuarias
 - 1) La base de datos histórica de usuarios actuales se desactivará.
 - 2) La base de datos nueva (renovada) será la única responsable de registrar todos los datos de usuarios
 - o Base de datos de usos del servicio
 - 1) La base de datos de usos del sistema actual, seguirá registrando todos los usos hasta el término de las convivencia
 - 2) La base de datos del nuevo servicio se activará para registrar los usos de las personas usuarias en el nuevo servicio
 - o Base de datos del servicio
 - 1) La base de datos del servicio actual seguirá registrando todos los datos del sistema con normalidad. La página de internet seguirá proporcionando el estado de las cicloestaciones.
 - 2) La base de datos de usos de sistema nuevo se activará deberá registrar los datos de los sistemas correspondientes con normalidad

En el caso de los registros tenemos 2 casos durante la convivencia de servicios:

- **Usuarios actuales.** Poco antes de comenzar con la convivencia de servicios, se hace toda la transición de datos de los usuarios del sistema anterior a la nueva base de datos, pero por seguridad no se realiza la transición de información de los métodos de pago. Se le pide a la persona usuaria que realice este último paso en el sitio web o en atención a usuarios.
- **Usuarios nuevos que deseen registrarse durante la convivencia de servicios.** El Consorcio 5M2-BKT concentrará acceso al sistema y proporciona al proveedor anterior o a quien secretaría asigne, para dar acceso a los datos de registro. De tal manera que sea posible brindar acceso en el sistema anterior y sistema nuevo. Sin tener que hacer dos registros por separado.

2. Sistema de datos de acceso al servicio

- a. **Tarjeta inteligente sin contacto (proximidad).** Las personas que se inscriban al servicio en la fase de convivencia, se les proporcionará una tarjeta del nuevo sistema, con esa tarjeta solo podrán acceder a las cicloestaciones nuevas.

El Consorcio 5M2-BKT realizará las acciones necesarias en esta fase antes de iniciar la etapa 2 de expansión, para que de esta forma todas las personas usuarias del servicio actual cuenten con una tarjeta de acceso del nuevo sistema y puedan hacer uso del servicio, las tarjetas no compatibles serán inhabilitadas a partir de la etapa 2 con el fin de que sólo exista una tarjeta para el sistema ECOBICI, misma que será una tarjeta de Movilidad Integrada de la Ciudad de México.

- b. **Pin.** El acceso al sistema actual por medio de un código PIN funcionará de manera normal hasta la conclusión de la fase de convivencia, de tal manera que las personas usuarias que lo tengan puedan acceder a las cicloestaciones del servicio actual.
- c. **Aplicación móvil.** El Consorcio 5M2-BKT deberá activar el servicio de acceso al sistema nuevo desde la aplicación móvil. De tal manera que las personas usuarias podrán hacer uso de este aplicativo para ejecutar las distintas funcionalidades y servicios descritos en el subapartado 6.10.5 del presente Anexo sólo en el nuevo servicio.

En resumen para los sistemas de datos de acceso al servicio las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Activación de Sistema de datos de acceso al servicio. Tarjeta inteligente (comenzar a distribuir nuevas tarjetas). Pin (seguirá funcionando). Aplicación móvil (activa acceso a servicio)
 - o El Consorcio 5M2-BKT comenzará a distribuir las nuevas tarjetas a los nuevos usuarios registrados.
 - o El PIN que algunos usuarios actualmente ingresan. Seguirá siendo válido para el servicio actual.
 - o El Consorcio 5M2-BKT ya tiene en su sistema la base de datos de usuarios y es posible retirar bicicletas con la app móvil.
 - o Se hace monitoreo constante para revisar que los tres diferentes tipos de accesos funcionen durante la fase 2

Durante esta fase 2, el estatus de el Sistema de datos de acceso al servicio será el siguiente:

- Sistema de datos de acceso al servicio
 - o Tarjeta inteligente sin contacto
 - Tarjeta actual tipo calypso ISO/IEC 14443/B seguirá funcionando y los usuarios nuevos recibirán la tarjeta nueva
 - o PIN
 - PIN del servicio actual seguirá funcionando para el sistema actual, no para nuevas cicloestaciones.
 - o Aplicación Móvil (App)
 - Se activará el acceso al servicio desde la nueva app

3. Sistemas de datos de la página de Internet

Dentro de esta Fase, el Consorcio 5M2-BKT activará la página de internet del servicio nuevo manteniendo el actual localizador de recursos uniforme (URL), de tal manera que la página de internet del servicio actual se deberá inhabilitar. La página de internet estará conectada a los servicios web que comunican el estado de las cicloestaciones y bicicletas del servicio actual, con la finalidad de mostrar la disponibilidad y estatus de las mismas de ambos servicios.

En resumen para los sistemas de datos de la página de internet las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Activación de nuevo Sistema de datos de la página de internet. Actualizar día con día conforme a avances de implementación.
 - o El área de logística y sistemas de información revisarán que la página de Internet tenga conexión con la base de datos del sistema y de usuarios, para poder mostrar en tiempo real el estado del sistema.
 - o La zona de usuarios estará lista para donde el la persona usuaria podrá ver su información.
 - o Todas las funciones de la página de internet estarán funcionando.

Durante esta fase 2, el estatus de el Sistema de datos de la página de internet será el siguiente:

- Sistemas de datos de la página de Internet
 - o La página de internet del servicio actual se deberá desactivar para proceder con la activación de la página del nuevo servicio de ECOBICI manteniendo acceso a la URL actual.

4. Sistemas de datos de aplicación móvil

El Consorcio 5M2-BKT dejó preparada en la fase de trabajos previos. Dicha aplicación deberá estar conectada a los servicios web que comunican el estado de las cicloestaciones del servicio actual, con la finalidad de mostrar la disponibilidad y estatus de las mismas en ambos servicios.

El Consorcio 5M2-BKT activará la aplicación móvil y con esta se desactivará y sustituirá la aplicación del servicio actual, la nueva aplicación se conectará a los servicios web donde se comunican los estados de las cicloestaciones actuales, para que las personas usuarias puedan acceder a la información sobre la disponibilidad y estatus de ambos servicios.

En resumen para los sistemas de datos de la aplicación móvil las actividades relacionadas en el cronograma son:

- Activación de nuevo Sistema de datos de la aplicación móvil. Actualizar día con día conforme a los avances de implementación.
 - o El área de logística y sistemas de información revisarán que la aplicación móvil tenga conexión con la base de datos del sistema y de usuarios, para poder mostrar en tiempo real el estado del sistema.
 - o La zona de usuarios estará lista para donde la persona usuaria podrá ver su información.
 - o Todas las funciones de la app estarán funcionando

Durante esta fase 2, el estatus de los sistemas de datos de la aplicación móvil será el siguiente:

- **Sistemas de datos de la aplicación móvil**
 - o La aplicación móvil del servicio actual se desactivará deberá desactivarse para ser reemplazada por la aplicación del nuevo servicio, la cual tendrá que estar conectada a los servicios web que informan del funcionamiento de las cicloestaciones del sistema ECOBICI actual, con la finalidad de mostrar la disponibilidad de las cicloestaciones de ambos servicios.

9.4.3 Componente de comunicación a las personas usuarias

Los componentes de comunicación a la persona usuaria son todos los contenidos y canales de comunicación por los que el Consorcio 5M2-BKT informará a la persona usuaria el objetivo y el desarrollo de los trabajos de renovación del sistema ECOBICI. Dentro de este concepto se incluye fundamentalmente la estrategia de una comunicación integral tanto del proceso de renovación como del funcionamiento del nuevo sistema, así como sus ventajas y avances del mismo.

Dentro de la Etapa 1, el Consorcio 5M2-BKT desarrollará actividades alrededor del componente de comunicación, a fin de anticipar, prevenir y resolver problemas que se puedan suscitar durante el proceso de transición entre ambos servicios. A continuación, se describen los elementos las líneas de acción de la comunicación dentro de la Fase 1 de esta etapa de manera enunciativa más no limitativa.

9.4.3.1. Fase 1 - Trabajos Previos

En esta fase se desarrollarán actividades del componente de comunicación, con el objetivo de anticipar, prevenir y los problemas que se puedan suscitar durante el proceso de transición entre los servicios. A continuación se muestra la estrategia de transición, líneas de comunicación y acciones que se desarrollarán durante la Fase 1 de la Etapa 1.

El Consorcio 5M2-BKT desarrollará una campaña de expectativa sobre la renovación del sistema ECOBICI, la cual además de tener el objetivo de informar los procesos y tiempos de la renovación y convivencia de los servicios, tiene como objetivos principales:

1. Generar interés y llamar la atención de personas usuarias y posibles usuarias específicamente sobre la nueva tecnología y sus ventajas, así como socializar la nueva imagen del sistema.
2. Generar comunidad con medios de comunicación y personas relevantes del tema de movilidad urbana.

En la fase 1 uno se desarrollarán las siguientes acciones de comunicación:

1. Capacitación al personal.

En esta etapa el **Consortio 5M2-BKT**, en conjunto con el proveedor de tecnología, desarrollará una estrategia de capacitación para el personal contratado sobre el uso y operación del nuevo sistema. Esta será diseñada y soportada con apoyo del proveedor de tecnología para cumplir los objetivos y necesidades de la etapa del proyecto, en la cual el **Consortio 5M2-BKT** aportará su conocimiento para preparar al personal.

2. Informe estratégico.

El **Consortio 5M2-BKT** desarrollará un documento estratégico en el que plasme toda la preparación, objetivos, coordenadas, mensajes, acciones y canales de la campaña de comunicación de una forma integral, esta estará dirigida a las personas usuarias del sistema y público general. Dicho informe estratégico será revisado y aprobado por la Secretaría.

3. Planificación y desarrollo de la campaña de comunicación off-line y on-line del proceso y lanzamiento de renovación, promoción del nuevo servicio (uso de bicicletas, cicloestaciones, nuevas tarifas y facilidad de inscripción).

El **Consortio 5M2-BKT** desarrollará una estrategia de comunicación que, de manera efectiva e integral, informará a la persona usuaria los objetivos y el desarrollo de los trabajos de renovación, los canales de comunicación que tendrá el servicio durante la fase de convivencia de ambos servicios, los métodos de inscripción (facilidad), la nueva tecnología y su mejora, los periodos de la renovación, los periodos de la puesta en marcha.

De forma enunciativa, más no limitativa, El **Consortio 5M2-BKT** toma en cuenta los siguientes componentes y orden de elementos para la realización de la estrategia:

- a) Elaboración del mensaje de la campaña
- b) Realización de la creatividad de la campaña
- c) Elaboración del plan de medios para el lanzamiento de la campaña
- d) Adecuación del mensaje al tipo de medio
- e) Puesta en marcha antes de la fase de convivencia y durante dicha fase.

La estrategia desarrollada y ejecutada por el **Consortio 5M2-BKT** tendrá varias líneas de comunicación que serán ejecutadas en distintos mensajes y herramientas, y tendrán el fin de comunicar y lograr los distintos objetivos de dicha renovación:

1. Continuar la consolidación de la bicicleta como un medio de transporte público, accesible, mediante la renovación, expansión y mejora de bicicletas, cicloestaciones y otros componentes.
2. Incrementar la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de transporte, principalmente con el transporte público masivo en la CDMX.
3. Contribuir al incremento de viajes de la bicicleta en la ciudad, alineado al plan de movilidad de la CDMX, al ofrecer una opción de movilidad más rápida y económica.
4. Reducir la emisión de contaminantes criterio y gases de efecto invernadero del sector transporte, al proveer una alternativa de transporte individual no contaminante y contribuir a la disminución de viajes realizados en medios contaminantes.
5. Fomentar una vida más saludable, al promover la movilidad activa y generar beneficios en la salud de las personas usuarias del sistema.

6. Contribuir a la igualdad social, al considerarla un medio que genera mayor accesibilidad a la oferta de empleos, educación, salud y espacios culturales de la ciudad, que más allá de no discriminar por razones de género, raza, ni estatus social, genera condiciones de igualdad.

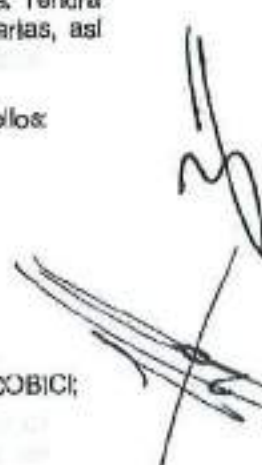
Es importante mencionar que un segundo objetivo de la estrategia, y que tendrá un énfasis durante todas las etapas de la Estrategia de Comunicación Integral de Renovación y Expansión ECOBICI, será **redirigir constantemente a las plataformas digitales** (especialmente app, página web y suscripción de boletines), pues en ellas se centralizará toda la información y comunicación hacia las personas usuarias sobre la renovación del sistema.

Además de los medios digitales mencionados, la campaña hará uso de otros medios on-line así como off-line, con el fin de difundir la información necesaria para las personas usuarias durante la fase de convivencia de ambos servicios. De manera on-line o digital se hará uso de las redes sociales del sistema ECOBICI, de pauta digital en distintos medios e interfaces; mientras que de manera off-line o terrestre y aérea, se difundan los distintos mensajes a través de radio, prensa impresa y medios complementarios.

Para los trabajos previos de la fase 1, se realizará una agenda de entrevistas, boletines, plan de medios y calendario de eventos con prensa y personas influyentes del tema de movilidad, para presentar novedades y primicias del sistema. Entre los eventos que se presentarán a la Secretaría para la propuesta incluir: rueda de prensa inicial, rodadas por la ciudad, y lanzamiento de una campaña de expectativa previa a la develación de la nueva imagen del sistema.

Así mismo, se comenzará a difundir información sobre la próxima renovación y contenidos de valor para las personas usuarias. Entre las líneas de comunicación o pilares que se emitirán durante esta fase, destacan de manera enunciativa más no limitativa:

- Campaña de expectativa: comunicar la renovación y mejora de tecnología del sistema. Tendrá el objetivo de generar curiosidad entre personas usuarias y posibles personas usuarias, así como develar la nueva imagen.
- Métodos de inscripción, con el fin de facilitarlos y dar a conocer todo lo relevante a ellos:
 - o Tarifas y planes
 - o Cómo inscribirse, lugares físicos y digitales para realizar la inscripción.
 - o Promoción de inscripción en app.
 - o Requiéritos
 - o Difusión del nuevo proceso para personas no bancarizadas y ventajas.
- Nueva tecnología:
 - o Diferencias tecnológicas entre un sistema y otro;
 - o Familiarización hacia las nuevas bicicletas y cicloestaciones del sistema ECOBICI;
 - o Cómo utilizarlo correctamente, mejoras y ventajas;
 - o Diferencias y características de bicicletas mecánicas y eléctricas;
 - o Acceso por medio de app y códigos QR.
- Periodos, tiempos y zonas de renovación. Explicará el proceso de renovación, así como la convivencia de ambos servicios.
 - o Inicio y fin estimado de los procesos.
 - o Zonas y fechas donde inicia, continúa y terminará.
 - o Funcionamiento de ambos servicios al mismo tiempo. Estrategias para identificar disponibilidad de bici según sistema, y devolver en el mismo tipo.
 - o Una tarjeta, dos bicicletas.



La campaña que el Consorcio 5M2-BKT realice divulgará de manera sencilla, clara y amable los 10 puntos y condiciones claves para poder ser una persona usuaria del nuevo sistema y utilizarlo de manera correcta. En este decálogo se explicará: cómo se usa, cómo inscribirse y los cambios que tiene el nuevo servicio en relación a las tarifas, de igual manera difundirá la promoción de respeto y sana convivencia con las personas y restos de actores que circulan en la ciudad.

Toda propuesta de campaña de comunicación, así como sus materiales gráficos, que realice el Consorcio 5M2-BKT se diseñarán con base en los lineamientos que establece el Manual de Identidad Institucional del Gobierno de la Ciudad de México, y será revisado y aprobado por la Secretaría antes de su publicación.

4. Información y acompañamiento de las personas usuarias en el nuevo servicio.

El Consorcio 5M2-BKT desarrollará una estrategia la cual incluye un proceso de acompañamiento cercano y en calle a las personas usuarias en el uso del nuevo sistema, que considera cortes constantes y elementos para medir la efectividad del servicio antes, durante y después del mismo:

- a. Proceso de la inscripción y vinculación al sistema por los diferentes medios.
- b. Operación de retiro y anclaje de las bicicletas.
- c. Uso y funcionamiento del nuevo servicio (bicicletas y cicloestaciones).
- d. El Consorcio 5M2-BKT contará con un grupo de trabajo dedicado exclusivamente a acompañar a las personas usuarias, con metodologías de socialización que con calidad y de manera permanente realizará dicho trabajo durante los primeros meses de operación del nuevo servicio (convivencia del servicio). Este grupo de personas y especialistas instruirá y brindará información oportuna, solucionará las dudas e inquietudes que surjan respecto al servicio, generará estadísticas y medirá las variables que permitan ajustar el proceso.

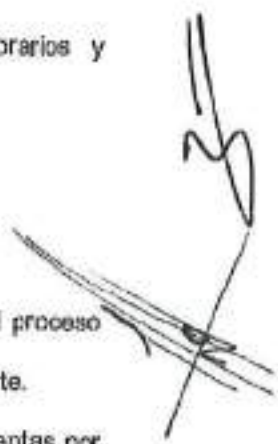
Los equipos de personas que acompañarán de manera física se localizarán en horarios y cicloestaciones estratégicas, para atender y mostrar lo siguiente a las personas usuarias:

1. Cómo utilizar correctamente el nuevo sistema.
 - a. Anclaje y desanclaje de la bicicleta
 - b. Uso correcto de la estación
 - c. Qué realizar en caso de falla o emergencia
 - d. Ajuste de asiento
 - e. Verificación de frenos y aire en llantas
2. Utilizar la aplicación móvil y los medios digitales para mantenerse al tanto de todo el proceso de renovación.
3. Entrega de impreso con papel reciclado para dar a conocer más información pertinente.

La socialización en calle será fundamental para dar a conocer los distintos canales y herramientas por las que el sistema estará difundiendo información, ayudando a redirigir a las personas usuarias a la app, web y boletines digitales para mantenerse al día con la información y actualizaciones del sistema.

4. Diseño de trabajo con Grupos de Enfoque

El Consorcio 5M2-BKT diseñará y desarrollará los grupos focales necesarios con las personas usuarias del sistema actual, con el fin de lograr obtener información relevante para el desarrollo de la campaña de comunicación de la renovación en corto plazo, como la visión de personas usuarias, el comportamiento que se pueda sostener frente al cambio de tecnología del servicio actual, entre otras que puedan surgir. El Consorcio 5M2-BKT gestionará y asumirá económicamente la totalidad de los costos derivados de los mencionados trabajos con grupos de enfoque.



El Consorcio 5M2-BKT se compromete a entregar a la Secretaría los resultados y análisis de los grupos focales, y de hacer público un reporte y una web de datos abiertos si la Secretaría lo requiere.

9.4.3.2. Fase 2 - Convivencia de servicios

Durante la fase 2, la convivencia de servicios, El Consorcio 5M2-BKT pondrá en marcha la campaña de comunicación integral y las estrategias de seguimiento para brindar una atención y comunicación efectiva a las personas usuarias del sistema ECOBICI.

Dentro de esta fase se tiene como **objetivo principal** facilitar la transición para las personas usuarias, así como posibilitar nuevas suscripciones.

Al igual que en la fase 1, los medios por los que se difundirá y se buscará alcanzar a las audiencias objetivo (personas usuarias, posibles personas usuarias y medios de comunicación,) serán tanto on-line y off-line:

- On-line:
 - Página web, app y redes sociales del sistema
 - Pauta en redes sociales y medios digitales locales
- Off-line:
 - Spot de radio
 - Prensa impresa,
 - Complementarios
 - Artículos semanales de cicloestaciones por cambiarse en medio impreso de relevancia local para usuarios de transporte público y sistema ECOBICI.
 - Eventos
 - Durante esta fase comenzará a correr la estrategia de socialización en calles y cicloestaciones. Se contará con un equipo de personas que acompañará de manera física a las personas usuarias, se localizarán de manera estratégica en cicloestaciones, para atender y mostrar a las personas usuarias cómo utilizar correctamente el nuevo sistema.
 - Continuación de agenda con medios
 - Acciones estratégicas en calle.

Así mismo, se reforzarán líneas de comunicación previamente difundidas durante la fase 1 y mencionadas en el apartado 3 (de esta misma sección, 9.4.3.1.), como: métodos de inscripción, tarifas, nueva tecnología, y especialmente énfasis en periodos y zonas de renovación.

- Sensibilización del cambio
 - Nueva tecnología, mejoras y beneficios. Características nuevas bicis y cicloestaciones
 - Uso de nuevas bicicletas y cicloestaciones
 - Uso de los 2 sistemas. Reforzando la utilización de dos sistemas en el periodo de transición.
 - Calendario de cambios
- Nuevas tarifas
- Métodos de inscripción
 - Proceso de inscripción al nuevo sistema
 - Características que se conservan del anterior.
- Canales de comunicación para atención.
- Uso de los nuevos medios digitales
 - Importancia de la aplicación móvil para mantenerse al tanto de todos los procesos, tiempos y polígonos en la renovación.

Durante esta fase el Consorcio 5M2-BKT ejecutará una línea amable que invite a conocer o visitar las colonias, museos, lugares relevantes a los que las personas usuarias pueden arribar en bicicleta con ECOBICI.

Se intensificará tanto en línea de comunicación, como en socialización en calle, la redirección de las personas usuarias hacia la aplicación móvil principalmente, pero también hacia la página web y boletines por correo electrónico.

1. Lanzamiento e inicio de campaña de renovación

Previo a la convivencia de servicios de ECOBICI, y además de realizar la campaña de expectativa mencionada anteriormente, el Consorcio 5M2-BKT realizará una campaña de sensibilización para adelantar el proceso de gestión de cambio que las personas usuarias pasarán en el sistema.

En este tiempo, el Consorcio 5M2-BKT lanzará la campaña de comunicación integral mencionada previamente a fin de comenzar a informar a las personas cuál será el proceso de renovación del sistema ECOBICI, esto se llevará a cabo en el mayor tiempo real posible con el fin de motivar a las personas usuarias el uso del nuevo servicio.

A continuación se muestran las coordenadas generales de la Estrategia de Comunicación Integral de Renovación y Expansión de la Etapa 1, la cual incluye tanto la fase 1 como la fase 2. Dichas coordenadas son enunciativas más no limitativas:

	ETAPA 1: RENOVACIÓN DEL SISTEMA		ETAPA 2: EXPANSIÓN DEL SERVICIO
LÍNEAS DE COMUNICACIÓN (CONTENIDOS)	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña de expectativa: con el fin de dar a conocer la renovación y mejora de tecnología del sistema. Generará interés entre personas usuarias y posibles personas usuarias, así como develará la nueva imagen. • Métodos de inscripción, con el fin de facilitarlos y dar a conocer todo lo relevante a ellos: <ul style="list-style-type: none"> • Tarifas y planes • Cómo inscribirse, lugares físicos y digitales para realizar la inscripción. • Promoción de inscripción en aplicación móvil. • Requisitos • Difusión del nuevo proceso para personas no bancarizadas y ventajas. • Nueva tecnología: <ul style="list-style-type: none"> • Diferencias tecnológicas entre un sistema y otro; • Familiarización hacia las nuevas bicicletas y 	<ul style="list-style-type: none"> • Sensibilización del cambio <ul style="list-style-type: none"> • Nueva tecnología, mejoras y beneficios. Características nuevas bicicletas y cicloestaciones • Uso de nuevas bicicletas y cicloestaciones • Uso de los 2 sistemas. • Calendario de cambios • Nuevas tarifas • Métodos de inscripción. <ul style="list-style-type: none"> • Proceso de inscripción al nuevo sistema • Características que se conservan del anterior. • Canales de comunicación para atención. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso correcto de bicicletas y cicloestaciones • Tarifas, planes y requisitos • Métodos de inscripción • Uso de los medios digitales • Polígonos: inicio fechas, números de cicloestaciones por polígonos y/o colonias, tiempos de instalación, número de estaciones por día. • Expansión: numeración bicicletas y cicloestaciones, su ubicación, cercanía a otros lugares, etc.

	<p>ciberstafaciones del sistema ECOBICI:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cómo utilizarlo correctamente, mejoras y ventajas; • Acceso por medio de app y códigos QR. • Periodos, tiempos y zonas de renovación. Explorará el proceso de renovación, así como la convivencia de ambos servicios. <ul style="list-style-type: none"> • Inicio y fin estimado de los procesos. • Zonas y fechas donde inicia, continúa y terminará. • Funcionamiento de ambos servicios al mismo tiempo. • Estrategias para identificar disponibilidad de bicicletas según sistema, y devolver en el mismo tipo. • Una tarjeta, dos bicicletas. <ul style="list-style-type: none"> • Decálogo persona usuaria: <ul style="list-style-type: none"> • Cómo usarlo, cómo inscribirse, qué cambios tiene el nuevo servicio, nuevas tarifas, así como la promoción del respeto y la sana convivencia con el resto de actores que circulan en la ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Uso de los nuevos medios digitales <ul style="list-style-type: none"> • Importancia de app para mantenerse al tanto de todos los procesos, tiempos y polígonos en la renovación. • Amable <ul style="list-style-type: none"> • Agenda cultural • Lugares a visitar en ECOBICI 	
<p>ACCIONES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rueda de prensa para próxima renovación del sistema • Lanzamiento de campaña de expectativa, con llamado a acción a estar pendientes de la difusión de ECOBICI • Dedicación de nueva imagen de Ecobici • Rodada previa con círculo rojo de Movilidad Urbana y actores principales. • Kit de regalo para círculo rojo de Movilidad Urbana y actores principales. 		<ul style="list-style-type: none"> • Rodada desde alcaldías más lejanas encuentro en centro.

	<ul style="list-style-type: none"> • Capacitación del personal • Informes estratégicos • Grupos focales con personas usuarias del sistema; para obtener información relevante para el desarrollo de la campaña de comunicación de la renovación (visión de la persona usuaria y el comportamiento que ante el cambio de tecnología) 	<p>Socialización en calle: se contará con un equipo de personas que acompañará de manera física a las personas usuarias, se localizarán de manera estratégica en cicloestaciones, para atender y mostrar a las personas usuarias cómo utilizar correctamente el nuevo sistema.</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Operación de la inscripción y vinculación al sistema por los diferentes medios. b. Operación de retiro y anclaje de las bicicletas. c. Uso y funcionamiento del nuevo servicio (bicicletas y cicloestaciones). <p>Además apoyará para dar a conocer los distintos canales y herramientas por las que el sistema estará difundiendo información. Llamado a acción para bajar la aplicación móvil y mantenerse informados por ese medio.</p> <p>Los informadores apoyarán en caso de duda a la hora de retirar o anclar una bicicleta y repartirán folletos informativos mientras dure el cambio de servicio.</p>
--	--	--

Tabla X. Coordenadas de la Estrategia de Comunicación Integral.

El Consorcio 5M2-BKT comunicará de manera permanente durante esta fase tanto en los medios on-line y off-line mencionados previamente. Por lo tanto se estará preparado para trabajar en este periodo de manera constante en la divulgación, con contenidos de sensibilización e información acerca del nuevo sistema, este será dirigido a todas y todos los ciudadanos y a las personas usuarias que tengan relación, ya sea directa o indirecta con el sistema.

El Consorcio 5M2-BKT activará la estrategia de acompañamiento a las personas usuarias en el uso del nuevo sistema, y contará con un equipo capacitado el cual estará exclusivamente dedicado a realizar este acompañamiento de manera permanente durante los primeros meses de operación del nuevo servicio a fin de garantizar una buena y grata experiencia a las personas usuarias, respecto del nuevo servicio y su correcto uso. Este equipo de socialización en calle apoyará a lograr el objetivo de dirigir a las personas usuarias a los canales digitales, en los cuales se centralizará toda la información necesaria de los procesos. El equipo especialista recordará constantemente la importancia de descargar y conocer en la app la información más relevante.

9.5. Seguimiento y supervisión de la implementación

Durante la totalidad de las fases que integran la etapa 1 de la Renovación del servicio de ECOBICI, el Consorcio 5M2-BKT entregará semanalmente a la Secretaría un reporte de avance de la implementación de los tres componentes descritos en el subapartado 9.3.1 del presente Anexo y un cronograma con el avance de las actividades mencionadas en subapartado 9.2 del presente Anexo actualizado a la fecha en que se entrega en reporte con la finalidad de que la Secretaría realice el seguimiento y supervisión del proyecto en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT reconoce que no está exento de la entrega de los reportes ni del cronograma actualizado durante la realización del proyecto.

9.6. Servicio Renovado en operación

Una vez que el Consorcio 5M2-BKT haya realizado la renovación de las 458 cicloestaciones en el área de operación actual y se encuentren funcionando y proporcionando el servicio de manera normal,

los sistemas de datos tanto del servicio actual como del servicio nuevo tendrán cambios relevantes en cuanto a su funcionamiento. Dichos ajustes se describen a continuación de manera enunciativa más no limitativa:

Una vez realizada la renovación de las 456 cicloestaciones en el área de operación actual y que estas se encuentren en funcionamiento, proporcionando el servicio de manera normal, los sistemas de datos del servicio actual y el nuevo tendrán cambios relevantes de funcionamiento, estos cambios serán los siguientes:

1. Sistemas de datos del servicio y operación

- a. **Sistema de gestión y administración:** El sistema actual de gestión y administración se desactiva definitivamente, para que el sistema del nuevo servicio sea el único activo a partir de esta fase.
- b. **Base de datos de personas usuarias:** La base de datos de las personas usuarias del servicio nuevo será la única que permanecerá activa a partir de esta fase.
- c. **Base de datos de usos del servicio:** La base de datos del sistema actual se desactivará y la única que estará en funcionamiento a partir de esta fase será la del nuevo sistema.
- d. **Base de datos del servicio:** La base de datos de servicio del sistema actual se desactivará y la única que estará en funcionamiento a partir de esta fase será la del nuevo sistema. La nueva base de datos de servicio proporcionará información sobre el estado de las cicloestaciones y disponibilidad de las bicicletas y anclajes del servicio.

2. Sistema de datos de acceso al servicio

- a. **Tarjeta de proximidad:** A partir de esta fase, la tarjeta de Movilidad Integrada de Ciudad de México será uno de los servicios activos para acceder al uso del servicio, en consecuencia el resto de las tarjetas que no son compatibles con la tecnología del nuevo sistema quedarán inhabilitadas, no se podrán usar.
- b. **PIN:** El acceso al servicio por medio de un código PIN será inhabilitado a partir de esta fase.
- c. **Aplicación móvil:** En el nuevo servicio se podrá acceder por medio de aplicación móvil a partir de esta fase.

Las actividades relacionadas en el cronograma son:

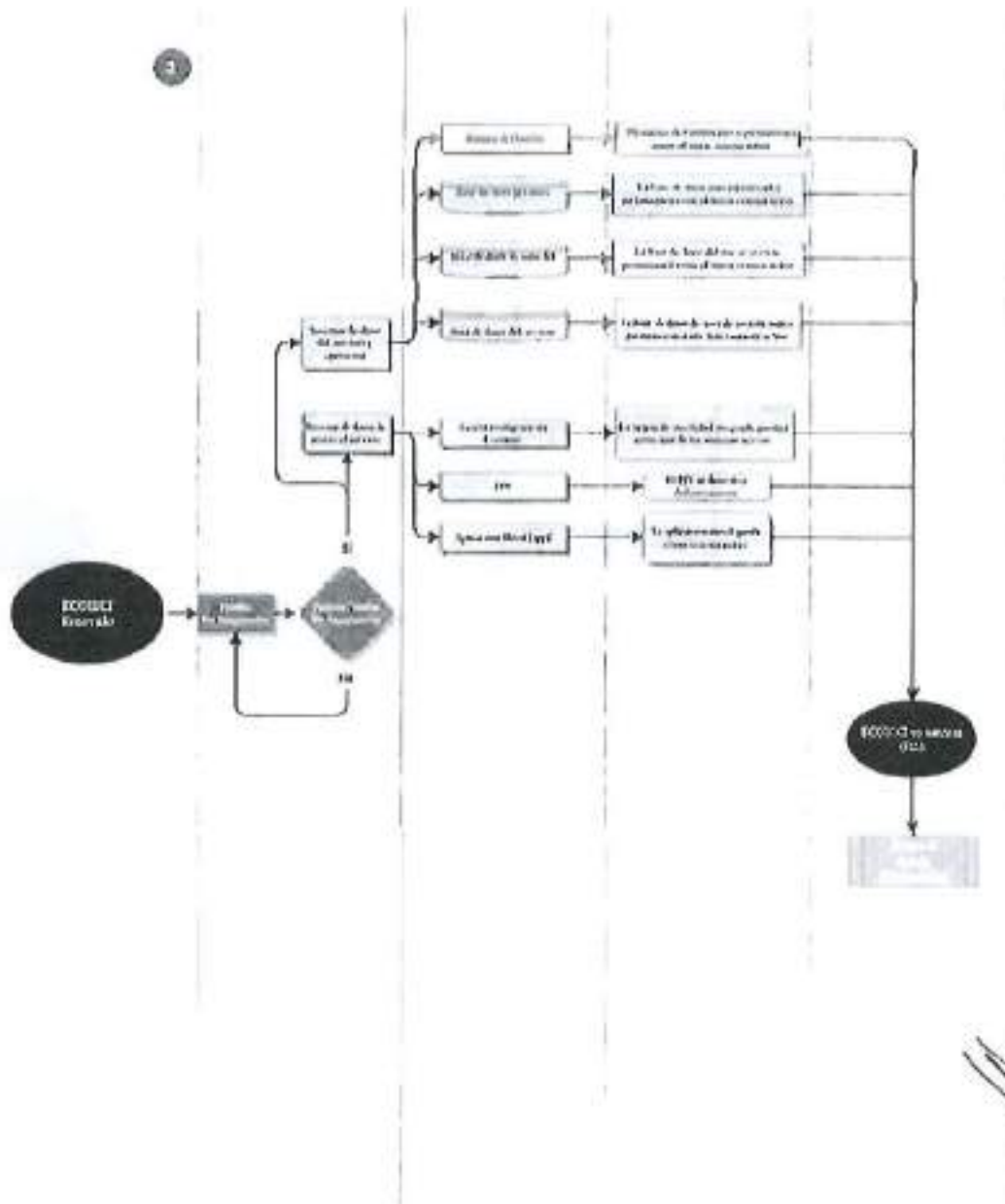
- Realizar y pasar pruebas de Sistemas de datos del servicio y operación y sistemas de datos de acceso al servicio.
- Nuevos sistemas de datos del servicio y operación permanecerán como único sistema activo (Sistema de Gestión, BD personas usuarias, BD usos del servicio, BD del servicio)
- Actualizaciones a los sistemas de datos de acceso al servicio (Tarjeta movilidad Integrada y Aplicación Móvil quedarán como únicos sistemas activos. El PIN se deshabilita definitivamente)

Una vez implementada la Fase 2 se considera terminada la renovación ECOBICI, pero todavía se necesitarán pasar las siguientes pruebas para considerar ECOBICI en servicio. Se tienen que hacer y pasar pruebas pre-inauguración.

Para dar concluida la fase 2, el estatus de los diferentes sistemas de base de datos será el siguiente:

- **Sistemas de datos del servicio y operación**
 - **Sistema de Gestión**
 - El sistema de Gestión nuevo permanecerá como el único sistema activo
 - **Base de datos personas usuarias**
 - La base de datos nueva (renovado) permanecerá como único sistema activo
 - **Base de datos usos del servicio**
 - La base de datos del nuevo servicio permanecerá como el único sistema activo

Figura 7. Diagrama de Flujo "3" de actividades de la Primera Etapa (Renovación del sistema actual)

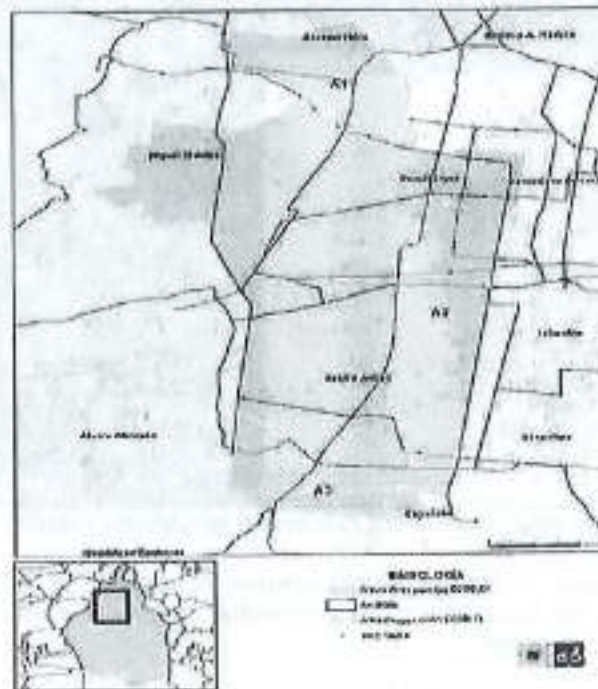


9.7. Etapa 2 - Expansión del Sistema ECOBICI

Cuando el Consorcio 5M2-BKT coloque y habilite el total de cicloestaciones del nuevo servicio de ECOBICI en la primera etapa (458 cicloestaciones), deberá iniciar con la etapa dos (2) del proyecto, es decir, instalar el total de cicloestaciones que fueron definidas durante la Etapa 1 de Renovación (en la

fase de convivencia de servicios) con sitio nuevo hasta llegar a las 687 cicloestaciones del sistema, en una de las áreas que se presentan en el siguiente mapa.

Mapa 5. Áreas de Expansión del Sistema ECOBICI



Asimismo, una vez firmado el contrato, la Secretaría en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT definirán el área final de acuerdo a las características de las zonas planteadas y del nuevo servicio, sin embargo, la Secretaría será la única facultada para autorizar definitivamente la nueva zona, por lo tanto, la instalación en la nueva zona podrá llevarse a cabo hasta que la Secretaría emita la autorización correspondiente.

Figura 8. Área nuevas de la Expansión del Sistema ECOBICI

No.	Nombre de Área	Alcaldías que integran el área	Localización	Superficie en km ²
1	A1	Azcapotzalco, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo	Norte	9.3 km ²
2	A2	Benito Juárez, Coyoacán y Cuauhtémoc	Oriente	13.2 km ²
3	A3	Ávaro Obregón, Benito Juárez y Coyoacán	Sur	7.0 km ²

El Consorcio 5M2-BKT propone utilizar los análisis de datos realizados de la ciudad considerando las tres zonas A1, A2, y A3 propuestas en el Mapa 5. El Consorcio 5M2-BKT desarrolló un estudio donde se escogen las posibles 229 estaciones de expansión y se proyecta el comportamiento del sistema tanto en viajes como registros considerando estaciones actuales y proyectadas durante la expansión. El estudio se resume en la siguiente figura. Esta herramienta también se utilizó para desarrollar estrategias de logística.

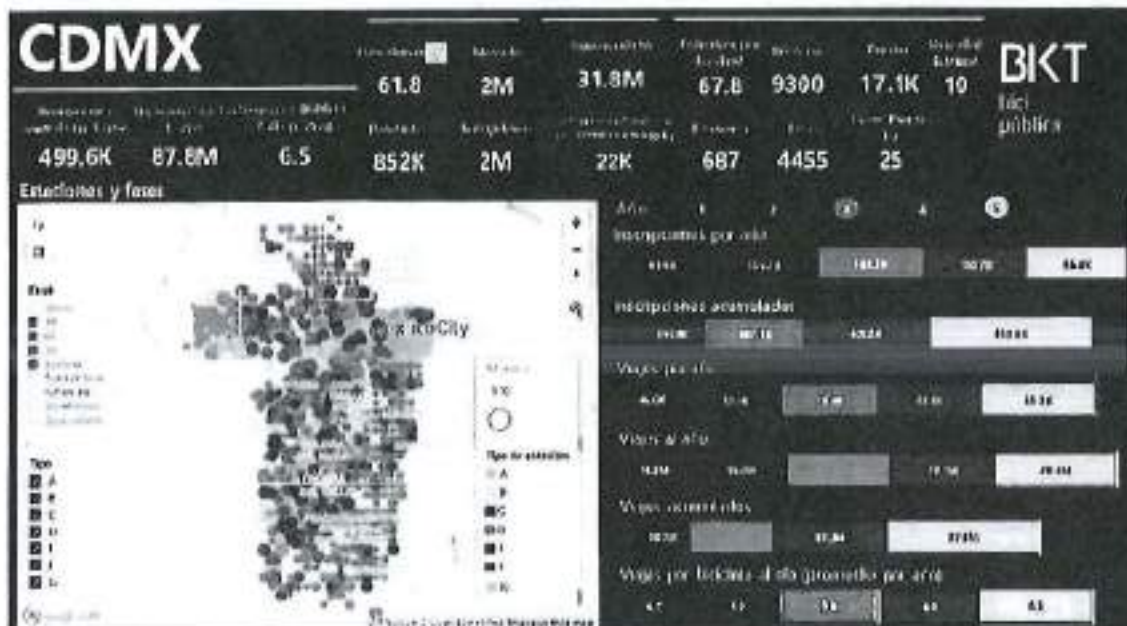


Figura. Dashboard de ejemplo con comportamiento proyectado después de expansión ECOBICI

El diseño y la formulación de las nuevas ubicaciones las realizará la Secretaría en conjunto con el Consorcio 5M2-BKT. Sin embargo, dichas propuestas, mejoras o cambios deberán ser aprobadas definitivamente por la Secretaría.

Una vez que sean definidos durante la Etapa 1 "Renovación" los sitios para las nuevas cicloestaciones que corresponden a la Expansión, el Consorcio 5M2-BKT en conjunto con la Secretaría determinarán el orden de implementación de estas cicloestaciones. El Consorcio 5M2-BKT entregará a la Secretaría una propuesta de implementación como se estipula en el subapartado 9.4.1.2.2 del presente Anexo "Planeación de sitios nuevos (cicloestaciones) para la expansión del sistema".

El Consorcio 5M2-BKT instalará dichas cicloestaciones en cada una de las ubicaciones definidas. A diferencia de lo que describe el subapartado 6.2.1 del Anexo de Operación, no se dispondrá de una conexión de energía eléctrica para estas cicloestaciones. Por lo tanto, el Consorcio 5M2-BKT en caso de requerir conexión eléctrica realizará todos los trámites correspondientes ante la dependencia competente para solicitar el punto de conexión al suministro eléctrico de cada una de las nuevas cicloestaciones, con la potencia eléctrica requerida.

En caso de que por alguna razón las cicloestaciones requieran conexión eléctrica, la Secretaría brindará apoyo y acompañamiento previo y durante la ejecución de los trabajos eléctricos a realizar, sin embargo, la responsabilidad total y absoluta de las tareas será del Consorcio 5M2-BKT. En caso de que exista un retraso del suministro eléctrico atribuible a la empresa distribuidora de la energía eléctrica de la Ciudad, el Consorcio 5M2-BKT no será responsable de dichos atrasos y no le serán imputables, en caso contrario deberá ser sancionado por el retraso e incumplimiento de acuerdo a las penas convencionales.

En caso de que se requiera conexión eléctrica, el Consorcio 5M2-BKT será el responsable de la conexión eléctrica desde la cicloestación hasta el punto de conexión en el registro eléctrico perteneciente al Sistema ECOBICI.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

Los costos derivados de la solicitud de conexión de servicio de las cicloestaciones nuevas serán a cargo del Consorcio 5M2-BKT, al igual que los costos de la obra civil para realizar conexiones al suministro eléctrico.

La duración de la Etapa 2 se establece en 12 semanas a partir de la conclusión de la Etapa uno (1) de acuerdo con el período que marca el contrato.

9.7.1. Características de los crecimientos y modificaciones al Sistema ECOBICI.

El diseño, formulación y planeación de cualquier propuesta de crecimiento o modificación del Sistema ECOBICI será responsabilidad de la Secretaría, a través de las áreas cuyas atribuciones le competen. Sin embargo, el Consorcio 5M2-BKT podrá proponer modificaciones, ajustes y crecimientos al sistema, las cuales deberán ser revisadas y en su caso aprobadas por la Secretaría.

La Secretaría será la única facultada para autorizar todas aquellas propuestas que en su caso puedan ser formuladas por el Consorcio 5M2-BKT, para el crecimiento y/o modificación dentro del área de operación actual del Sistema ECOBICI.

En caso de que el Consorcio 5M2-BKT considere necesario reubicar o crecer las cicloestaciones que forman parte del sistema, deberá solicitar a la Secretaría su autorización y presentar por escrito una propuesta que exponga la necesidad de llevar a cabo dicha acción.

Con carácter previo a dicho proceso, se aprobará por parte de la Secretaría, una ubicación alternativa de emplazamiento a la original, que tenga al menos la misma calidad en cuanto a su utilización por parte de las personas usuarias del sistema.

Para tales efectos y en caso sea procedente, se señala que el Consorcio 5M2-BKT llevará a cabo la gestión y realización de los trabajos previos como el levantamiento técnico y la documentación necesaria para realizar cualquier ajuste o cambio de ubicación, mismas que deberá enviar a la Secretaría que será la encargada de obtener con las dependencias responsables los permisos y autorizaciones para instalación físicas de las cicloestaciones.

En el caso de suscitarse alguna obra que afecte directa o indirectamente al servicio, el Consorcio 5M2-BKT deberá gestionar el traslado o remoción de las bicicletas y/o cicloestaciones que se vean afectadas por obras o eventos que tengan lugar en la vía pública, con el fin de garantizar el resguardo de los bienes. De igual forma, la Secretaría podrá ordenar dicho traslado o remoción de bicicletas y/o cicloestaciones a el Consorcio 5M2-BKT, cuando así lo considere necesario. El traslado y el costo correspondiente serán asumidos por el Consorcio 5M2-BKT.

El Consorcio 5M2-BKT gestionará y se responsabilizará, dentro de sus alcances, del suministro eléctrico de las cicloestaciones para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema en caso sea necesario; de igual forma, el Consorcio 5M2-BKT correrá con los gastos derivados de la obra civil, así como de las acometidas eléctricas a realizarse dentro de sus alcances.

9.8 Plazos de renovación y optimización

En ningún caso, el cumplimiento de la totalidad de las fases comprendidas en la Etapa 1 "Renovación del Servicio" y en la Etapa 2 "Expansión del Sistema ECOBICI" de conformidad con lo estipulado en cada uno de los apartados y subapartados correspondientes, podrá realizarse en un plazo superior a 67 semanas contados a partir de la firma del contrato. Es decir, la Etapa 1 se deberá realizar en un plazo máximo de 53 semanas (se consideran los tiempos de producción y envío) y la Etapa 2 en un plazo máximo de 12 semanas.

9.9. Atención a la persona usuaria durante la Fase de Renovación

Los servicios de atención a las personas usuarias durante la fase de convivencia de servicios deberán funcionar de manera independiente para cada uno de los servicios (el actual y el sistema renovado), sin embargo, el Prestador del Servicio actual y el Consorcio 5M2-BKT deberán colaborar entre ellos de manera proactiva, de modo que cada empresa deberá dirigir correctamente las incidencias o solicitudes de información al servicio correspondiente. La Secretaría deberá actuar de conexión entre ambos servicios.

10. RESPONSABILIDADES, SEGUROS Y FIANZAS

El Consorcio 5M2-BKT contará con una póliza de seguro expedida por una institución debidamente autorizada por las leyes mexicanas y adquirida para responder por los daños que con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a las personas usuarias y/o terceros en su persona y/o patrimonio, o lo que se acreditará la adquisición y vigencia durante todo el período contractual mediante la presentación de copias de sus respectivas pólizas y comprobantes de pago del seguro a la Secretaría.

La contratación de los seguros que aquí se refiere es independiente de aquellos otros que le sean legalmente exigibles al Consorcio 5M2-BKT por su actividad a fin de brindar cobertura a los posibles daños que afecten a terceros, como consecuencia de otras cuestiones referentes a su actividad.

El Consorcio 5M2-BKT mantendrá actualizadas todas las pólizas de los seguros con antelación no menor a quince (15) días hábiles a que surta efecto la fecha de vencimiento de las mismas, y que tendrán vigencia hasta la finalización de los trabajos conforme el contrato lo estipula, por lo que seremos responsables de cualquier tipo de daño o hecho causado como consecuencia de la falta de mantenimiento de todos los bienes del sistema.

Si durante la prestación de la ejecución contractual se produjera el vencimiento de las pólizas, el Consorcio 5M2-BKT tramitará nuevos seguros hasta la finalización del contrato, con una antelación no menor a quince (15) días hábiles a que surta efecto la fecha de vencimiento de las mismas.

El Consorcio 5M2-BKT será responsable de cualquier tipo de daño o hecho causado como consecuencia de la falta de mantenimiento de todos los bienes del sistema.

Asimismo, el Consorcio 5M2-BKT será el único responsable de la operación y mantenimiento del sistema hasta el término del Contrato establecido.

La póliza de seguro del Consorcio 5M2-BKT deberá contar con los siguientes conceptos y coberturas mínimas:

Figura 9. Concepto y coberturas de la póliza de seguro

No	Tipo	Cobertura mínima
1	Muerte Accidental	\$ 150,000.00 MXN
2	Pérdidas Orgánicas	\$ 150,000.00 MXN
3	Reembolso Gastos Médicos	\$ 100,000.00 MXN
4	Reembolso Gastos Funerarios	\$ 100,000.00 MXN

Figura 9. Concepto y coberturas de la póliza de seguro

No	Tipo	Cobertura máxima
5	Responsabilidad Civil por Daños a Personas	\$ 50,000.00 MXN (deducible \$ 1,000.00 MXN)
6	Responsabilidad Civil por Daños Materiales	\$ 25,000.00 MXN (deducible \$ 500.00 MXN)

Esta póliza dispondrá de una cláusula de revalorización automática, en función de las variaciones que experimente el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) anualmente, además de una cláusula que considere casos especiales para ampliación de cobertura de sumas aseguradas hasta \$200,000.00 MXN. Asimismo, contará con pago directo en estancia menor a 24 horas en tres (3) hospitales que se ubiquen dentro del área de operación del Sistema ECOBICI.

El Consorcio 5M2-BKT será el único responsable de los perjuicios que pueda ocasionar el incumplimiento de los seguros exigidos en el presente Anexo, en las formas y con la vigencia estipulada, quedando la Secretaría exenta de toda responsabilidad respecto de cualquier siniestro que se produjera en este caso.

Una vez notificada la adjudicación del servicio, el Consorcio 5M2-BKT presentará a la Secretaría la póliza antes mencionada después de la firma del Contrato, obligándose a mantenerla vigente hasta la finalización del mismo.

Protesto lo necesario



 5M2 S.A. de C.V.
C. Bernardo Álvarez del Castillo Vargas
Representante legal

Protesto lo necesario

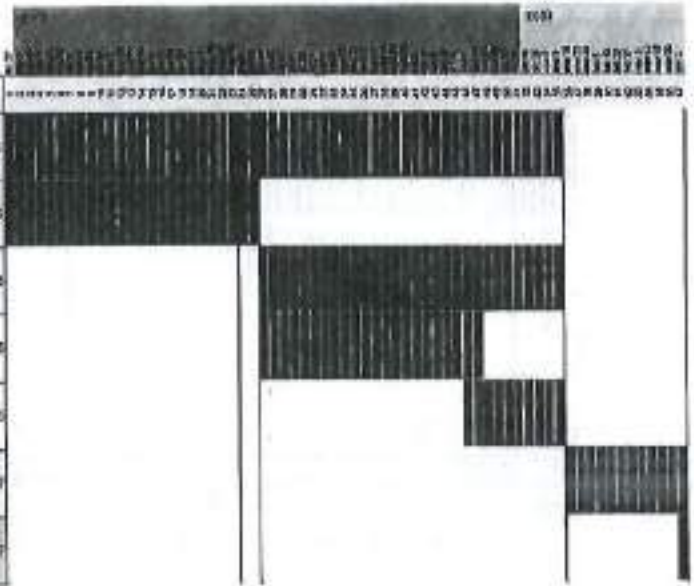


 5M2 S.A. de C.V.
C. Héctor Erick Arriaga Palmaño
Representante legal

Cronograma sintetizado

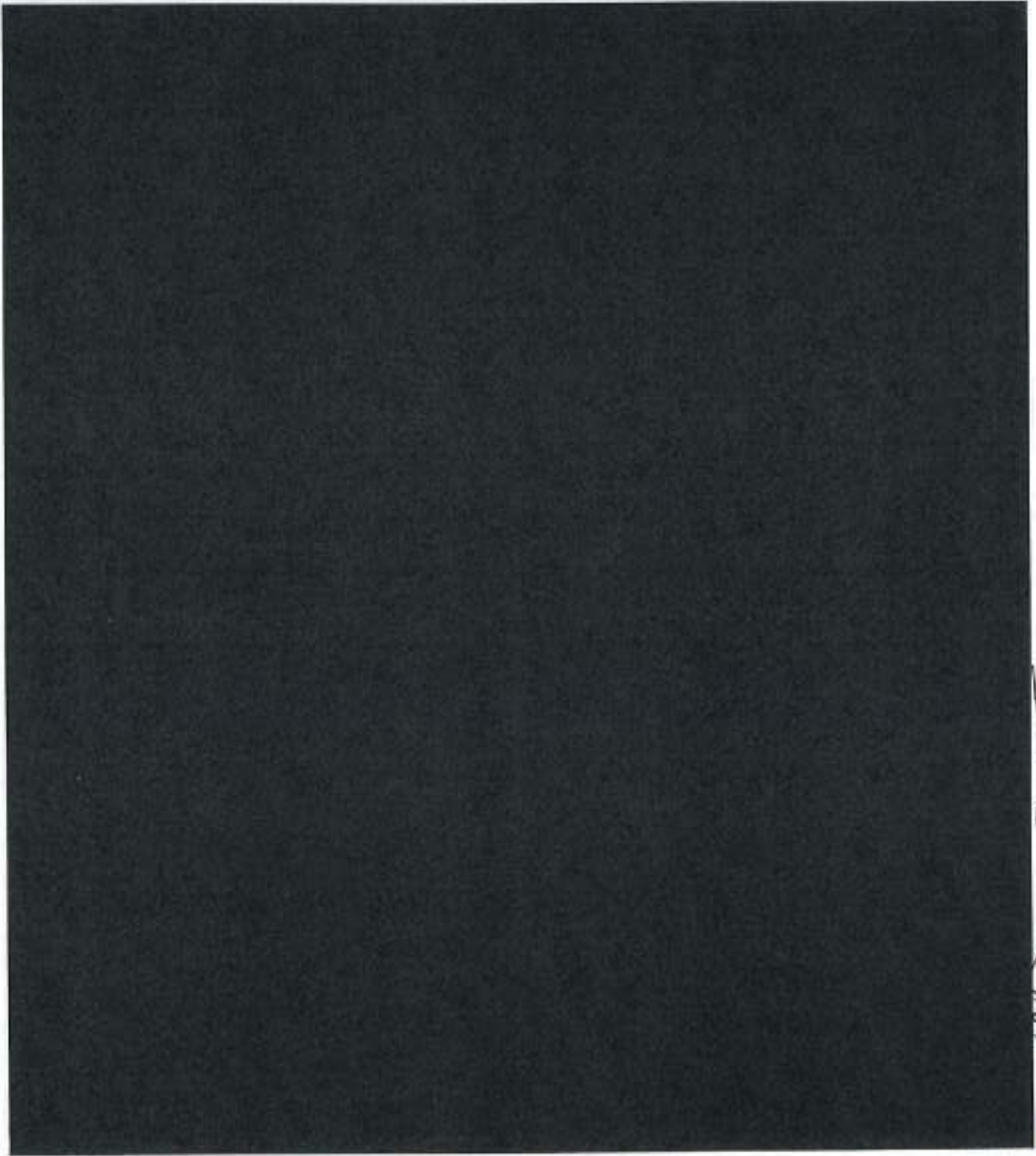
Cronograma de Renovación + Expansión ECOMI

Nº	Actividad	Inicio (mes)	Fin (mes)	Duración (mes)
1	ETAPA 1 - Renovación (reemplazo de 400 ciclistaciones + 6,158 bicicletas)	05	1	55
1.1	FASE 1 - Trabajos previos	24	1	20
1.2	FASE 2 - Consorcio de servicios	31	24	35
	PDE Instalación de ciclistaciones 10%	20	26	45
	PDZ Instalación de ciclistaciones 80%	10	48	55
2	Etapa 2 - Expansión (220 nuevas ciclistaciones + 3,158 bicicletas)	12	06	67
	Fin de implementación (renovación+expansión ECOMI)	1	07	67



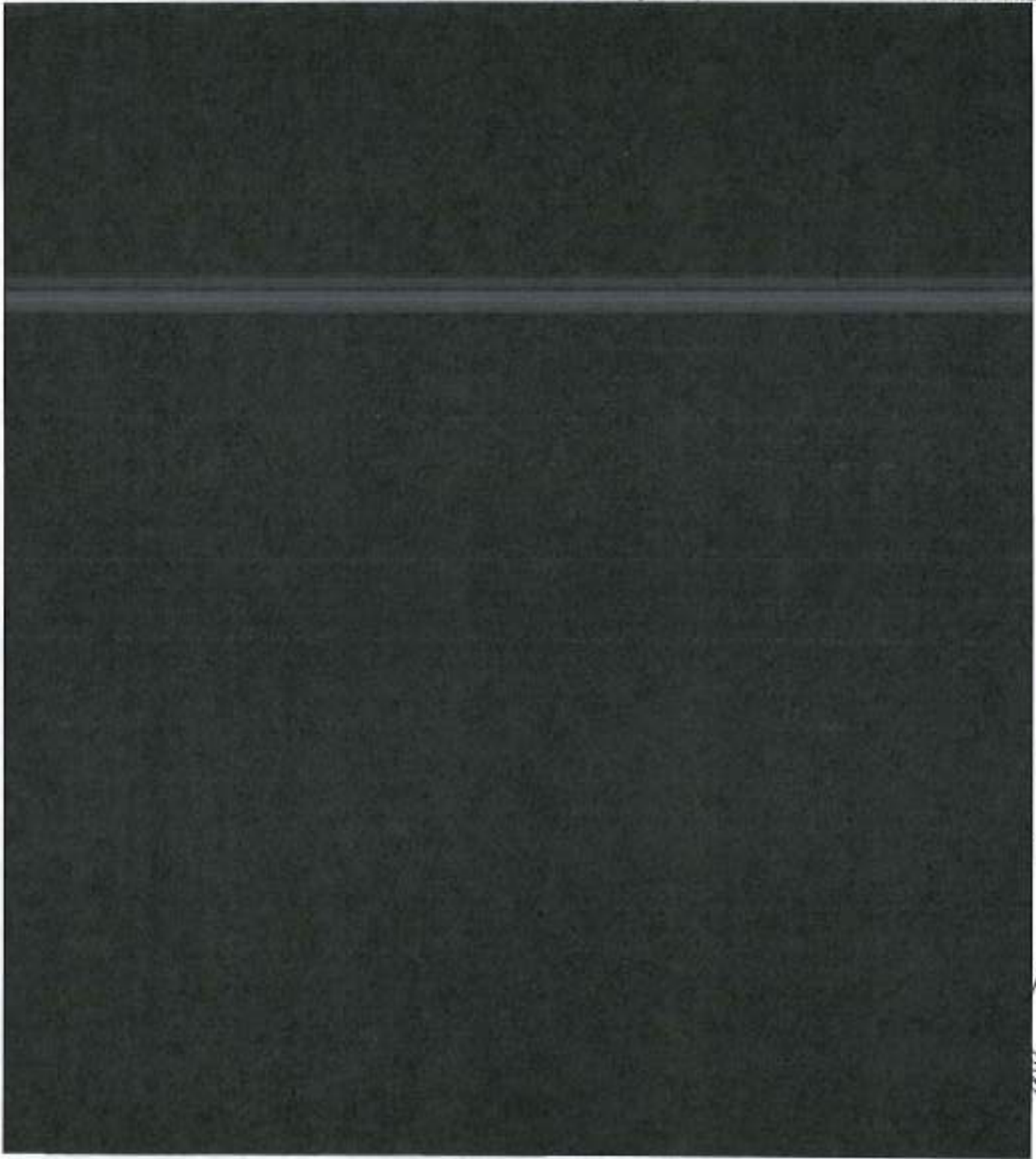
[Handwritten signature]

Cronograma detallado

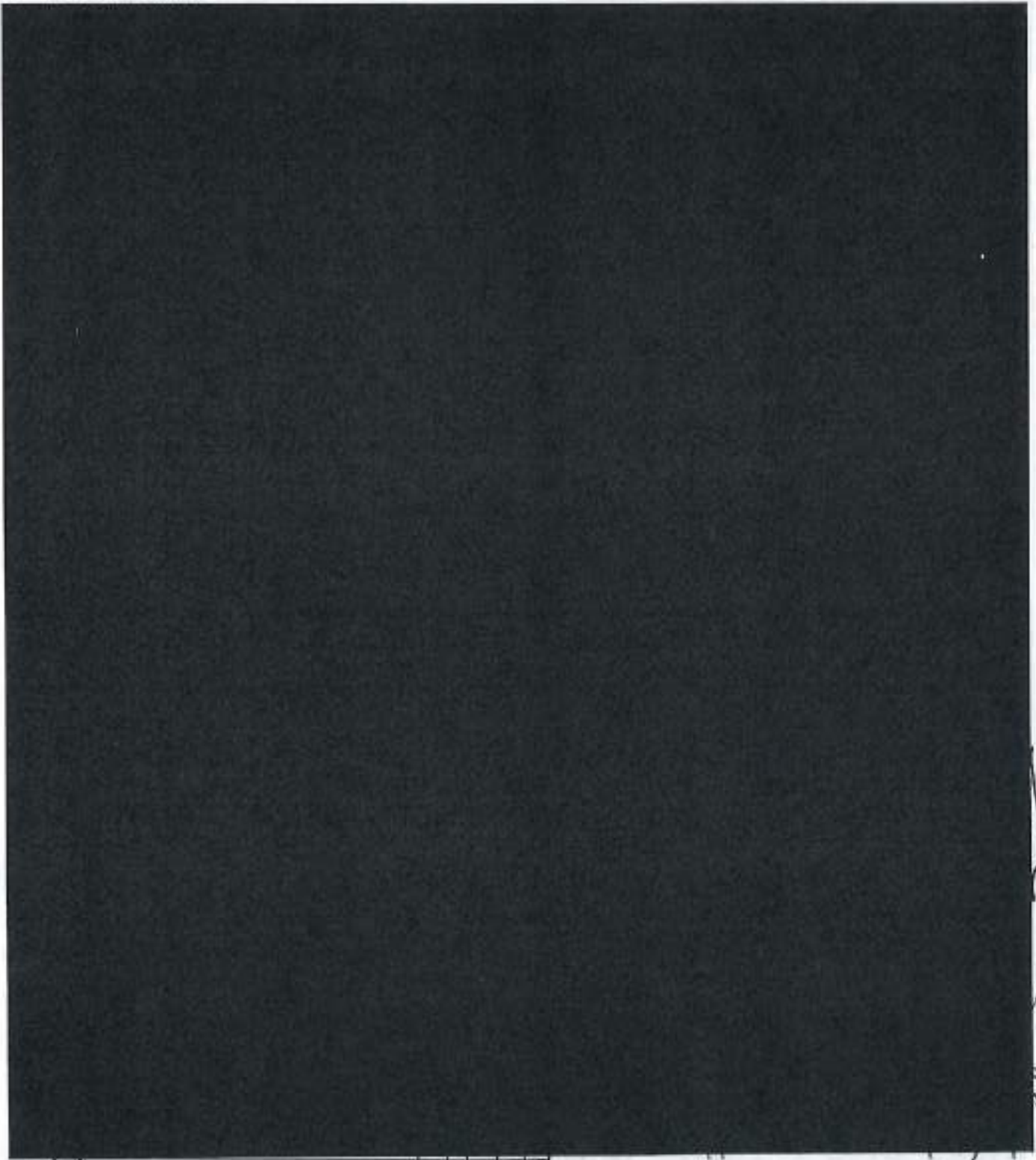


Mecento conjunta sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO LICITIME-EXT/04722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un espíritu de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR INTERÉS ECONÓMICO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y realizó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "three flow" considerados confidenciales relativos a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concerniente al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Biciética Pública ECORRÍ de la Ciudad de México. - Lo anterior conlleva a lo dispuesto por el artículo 166, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 153 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 166, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que otorga la información: Guillermo Javier Felipe Añeta Peñón.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO DOCUMENTAL EX-1940/22, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los hechos inherentes al "trazado" consistente en modificaciones referentes a la línea azul que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación misma con respecto al proyecto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en BiciPública ECOCICLI de la Ciudad de México. Lo anterior con forma que dispuso por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 165 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Segundo Octavo, Capítulo VII y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Descalificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas. Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna. - Rubrica del titular del área que entrega la información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Roséndez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.

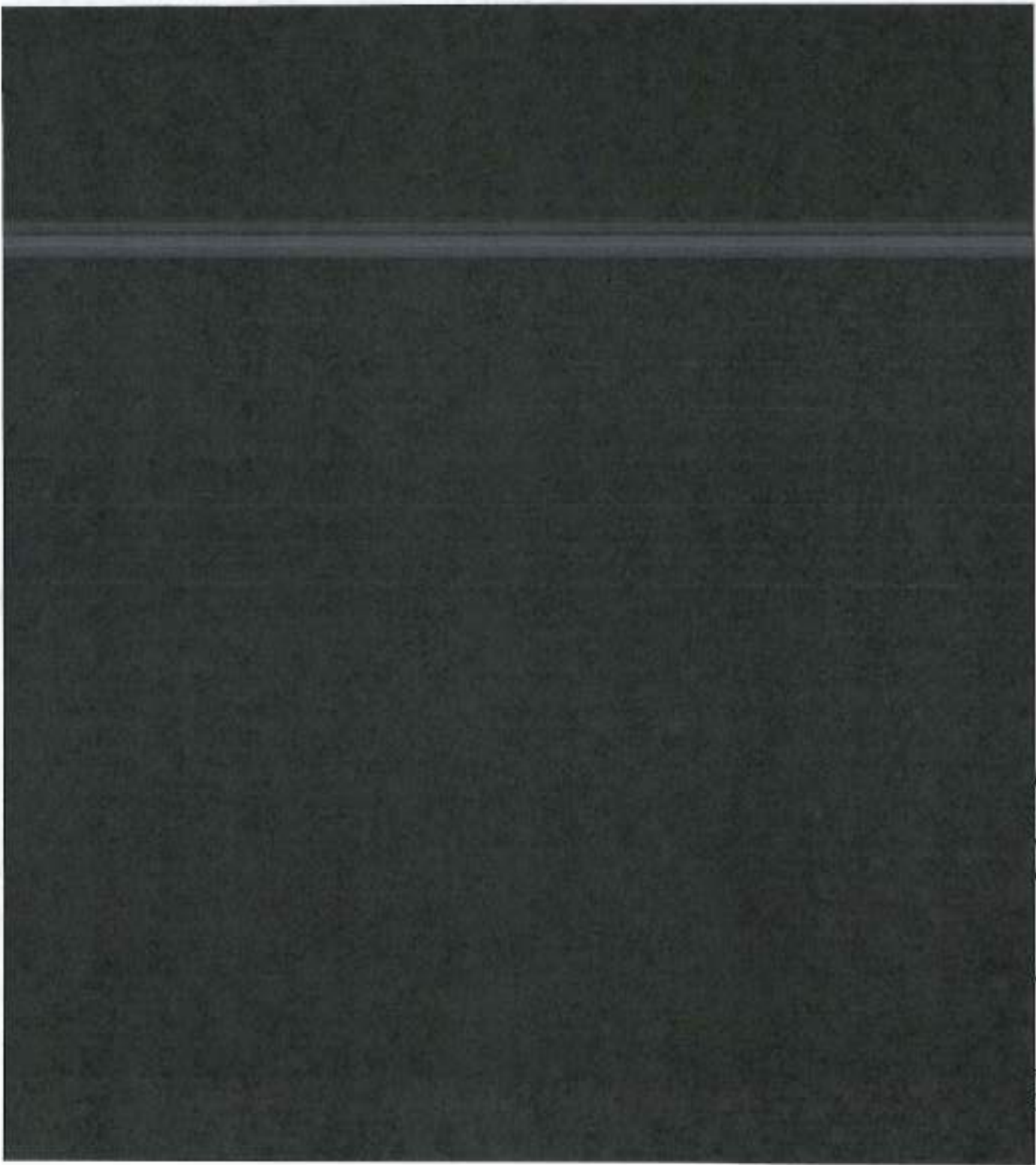


Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO INCTSM/EX/2022/0722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia pasiva y gobierno abierto clasifó en su modalidad de CONFIDENCIAL POR SER SECRETO INDUSTRIAL la información contenida en la CAPTURA DE PROPIEDAD TÉCNICA y sobre la APLICACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativo a los temas inherentes al "know how" con las debidas condiciones referidas a la forma en la que opera, así como las características de las líneas y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna concierne al previsto Servicio de Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bici de la Ciudad de México - La anterior concierne a lo dispuesto por el artículo 188, párrafo tercero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 168 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Intelectual vigente; artículo Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo IX de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas - Asimismo con fundamento en artículo 188, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que entrega información.- Guillermo Javier Felipe Ávila Rosendo.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.



Handwritten signatures and initials in blue ink are visible on the right side of the page, partially overlapping the redacted area.

Mediante segunda sesión extraordinaria del Comité de Transparencia de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, de fecha cuatro de julio de dos mil veintidós y mediante ACUERDO CTSM-EXT040722, la Dirección General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable, en un ejercicio de transparencia proactiva y gobierno abierto clasificó en su modalidad de CONFIDENCIAL, POR SER SECRETO INDUSTRIAL, la información contenida en la CARPETA DE PROPUESTA TÉCNICA y solicitó la APROBACIÓN DE LA VERSIÓN PÚBLICA de la documental antes referida, relativa a los temas inherentes al "know how" considerado confidencial referente a la forma en la que opera, así como las características de los bienes y tecnologías que utiliza para ello, y toda información relacionada que pueda poner en riesgo la operación interna referente al proyecto Servicio de Renovación y Reparación del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECCBCI de la Ciudad de México.- Lo anterior conforme a lo dispuesto por el artículo 186, párrafo primero de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México; artículo 163 de la Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial vigente; numeral Trigésimo Octavo, Capítulos VI y Capítulo B de los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación y Desclasificación de la Información, así como la elaboración de Versiones Públicas.- Asimismo con fundamento en artículo 186, párrafo segundo de la Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México, la clasificación de la información en su modalidad de confidencial no está sujeta a temporalidad alguna.- Rubrica del titular del área que otorga la información.- Guillermo Javier Felipe Avila Revélez.- Director General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sustentable en la Secretaría de Movilidad.



Handwritten signatures and initials are visible on the right margin of the page, including a prominent signature in blue ink near the top and several other marks further down.

PROPUESTA DE CONTRATO DE ADHESIÓN



Propuesta técnica

Cumplimiento del Anexo técnico A1

"Renovación y Expansión del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública ECOBICI de la Ciudad de México"

Ciudad de México a, 24 de diciembre de 2021

De conformidad con lo establecido en el numeral 6.6. *Gestión de personas usuarias*, se adjunta la propuesta de Contrato de Adhesión, mismo que se registrará ante la Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) en caso de que el Consorcio 5M2-BKT se adjudicado con el contrato que se derive del presente procedimiento.

Protesto lo necesario



5M2 S.A. de C.V.
C. Bernardo Alvarez del Castillo
Representante legal

Protesto lo necesario



5M2 S.A. de C.V.
C. Héctor Erick Arriaga Palmeño
Representante legal

CONTRATO DE ADHESIÓN Y SUSCRIPCIÓN AL SISTEMA DE TRANSPORTE INDIVIDUAL EN BICICLETA DE LA CIUDAD DE MÉXICO DENOMINADO ECOBICI QUE CELEBRAN POR UNA PARTE EL GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR CONDUCTO DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD, A TRAVÉS DE SU TITULAR A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARA COMO "LA SEMOVI" Y POR LA OTRA PARTE EL/LA C. _____ A QUIEN EN LO SUCESIVO SE LE DENOMINARÁ COMO "PERSONA USUARIA", PARA LOS EFECTOS LEGALES A QUE HAYA LUGAR, SUJETÁNDOSE AL TENOR DE LAS DECLARACIONES SIGUIENTES:

DECLARACIONES

Declara la SEMOVI que:

I. Es una Dependencia de la Administración Pública Centralizada del Gobierno de la Ciudad de México, correspondiente al despacho de las materias relativas a la planeación, control y desarrollo integral de la movilidad así como establecer la normatividad, los programas y proyectos necesarios para el desarrollo de la red vial, de conformidad a lo establecido en los artículos 16, fracción XI, 20, fracción IX y 36, fracciones I, XXIII y XXIV, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México.

II. El Mtro. Andrés Lajpus Looza en su carácter de Secretario de Movilidad, por nombramiento de la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, Dra. Claudia Sheinbaum Pardo, el 01 de enero de 2019, cuenta con atribuciones suficientes para celebrar este instrumento, en términos de lo dispuesto por los artículos 20 fracción IX de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo y de la Administración Pública de la Ciudad de México y 20, fracción XVII, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo y de la administración Pública de la Ciudad de México.

III. Es la autoridad competente para operar y vigilar el correcto funcionamiento del Sistema de Transporte Individual en Bicicleta Pública de la Ciudad de México ECOBICI, en lo sucesivo "ECOBICI".

IV. ECOBICI cuenta con el sitio web oficial www.ecobici.cdmx.gob.mx como medio de atención a personas usuarias de ECOBICI donde se podrá consultar la ubicación y horarios de las oficinas para atención presencial, y los canales de comunicación digitales.

Declara la PERSONA USUARIA que:

I. Que es una persona física, que cuenta con capacidad jurídica, así como económica necesaria para la celebración del presente contrato, tal y como se establece en los términos, condiciones y tarifas estipuladas en el mismo.

II. Es su voluntad inscribirse al Sistema ECOBICI y se le asigna el número de PERSONA USUARIA _____.

III. Es mayor de edad y cuenta con capacidad legal de goce y ejercicio. Para el caso de menores de edad que tengan 16 años cumplidos a la fecha de su solicitud se requerirá que, de manera anticipada, presenten una carta responsiva así como el llenado del apartado de verificación desde la aplicación móvil por parte de sus tutores que, a su vez, otorgan consentimiento previo a la suscripción del presente Contrato.

IV. Bajo protesta de decir verdad manifiesta que todos los datos aportados en el registro son ciertos.

V. Ha recibido la información a su completa satisfacción, respecto del contenido del presente Contrato y, por lo tanto, ha comprendido a cabalidad la forma en que la SEMOVI prestará el servicio.

VI. Señala como su domicilio el ubicado en _____.

Declaran la SEMOVI y LA PERSONA USUARIA a quienes en lo subsecuente se reconoce como LAS PARTES:

I. Que es su interés celebrar el presente contrato de adhesión en los términos que se estipulan en el cuerpo de este bajo el tenor de las siguientes:

CLÁUSULAS

PRIMERA. - El objeto del presente contrato es establecer y regular los términos y condiciones mediante los cuales se permitirá el uso del SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA ECOBICI, en virtud del cual se otorga un préstamo personalísimo de bicicletas públicas a través de las cicloestaciones que se encuentran distribuidas en una o varias zonas de influencia determinadas y/o determinables, para que sean utilizadas en el territorio que comprende a las alcaldías de la Ciudad de México.

El Sistema de Bicicleta Pública ECOBICI consiste en la utilización, por parte de LA PERSONA USUARIA, de "bicicletas tipo", descrita en el anexo así como en los términos y condiciones de utilización que se señalan en el presente instrumento jurídico.

SEGUNDA. - La PERSONA USUARIA tendrán acceso a la totalidad de las bicicletas disponibles en el sistema y podrán utilizar solo una a la vez, la cual se deberá encontrar en condiciones físicas y mecánicas normales de uso y con sus accesorios completos, pactando las partes que la bicicleta utilizada se destinará única y exclusivamente al transporte de LA PERSONA USUARIA, bajo su responsabilidad. Asimismo, LA PERSONA USUARIA recibe, salvo defectos ocultos, a su entera satisfacción, la bicicleta de referencia y se obliga a pagar a LA SEMOVI a la entrega de la bicicleta y a precios de mercado, el o los faltantes de accesorios y partes de la bicicleta que recibe en el momento de la entrega de este.

TERCERA.- la vigencia de este contrato será la misma de la modalidad de préstamo personalísimo que la PERSONA USUARIA adquiere y se renovará de común acuerdo, por un periodo

Igual de manera indefinida, salvo que modifique la temporalidad de su membresía; en cualquier caso LA PERSONA USUARIA autoriza a LA SEMOVI a realizar el cargo aplicable por el concepto de renovación, con las tarifas que se encuentren vigentes en la tabla de tarifas en www.ecobici.cdmx.gob.mx. Si LA PERSONA USUARIA desea cambiar la temporalidad de su membresía, deberá notificar a LA SEMOVI mediante correo electrónico señalado en las declaraciones y cubrir el monto de la nueva membresía así como la suscripción del presente contrato mediante firma electrónica de conformidad con lo dispuesto en la ley de Ciudadanía Digital de la Ciudad de México. Si LA PERSONA USUARIA no desea renovar su membresía, deberá desactivar la opción de autorenovación activada previamente en la zona de usuarios y/o notificar su intención a LA SEMOVI a través del correo electrónico señalado en las declaraciones, en ese caso solo estará vigente por el tiempo que reste su membresía. De la misma forma, LA PERSONA USUARIA en cualquier momento podrá dar por terminado el presente contrato para lo cual notificará a LA SEMOVI por escrito a través de cualquier canal dispuesto para tal efecto, sin que por ello tenga derecho a la devolución de la contraprestación pagada. No obstante, lo anterior, LA SEMOVI responderá por sus obligaciones derivadas del presente contrato, siempre que se encuentre vigente el contrato de prestación de servicios con la empresa operadora.

Para las suscripciones temporales, LA PERSONA USUARIA contará con las siguientes opciones; registrarse desde el sitio web oficial www.ecobici.cdmx.gob.mx; darse de alta desde la aplicación móvil de ECOBICI; darse de alta presencialmente en el Centro de Atención a personas usuarias; o registrarse en alguno de los módulos móviles de registro y atención que sean habilitados con la autorización de la SEMOVI. Lo anterior, mediante una tarjeta de crédito y/o débito (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válidas para compras en internet o cualquier otro medio que para tal efecto señale, implemente o determine LA SEMOVI. La vigencia de las suscripciones temporales correrá a partir de la aceptación del cargo por la temporalidad seleccionada. Las suscripciones temporales no se renovarán automáticamente bajo ninguna circunstancia. Para el caso de la PERSONA USUARIA que no se ostente como sujeto bancarizado a través de los medios de pago reconocibles ante el sistema financiero mexicano, la SEMOVI está facultada para proponer, celebrar y publicar cuales son las alternativas bajo la modalidad pre-pago o aquellos contratos relacionados con medio de pago diverso sin que ello represente dificultad administrativa u operativa alguna en lo que se refiere al acceso y uso del Sistema ECOBICI.

CUARTA.- El incumplimiento a cualquiera de las obligaciones plasmadas en las cláusulas del presente contrato serán causas de suspensiones temporales, rescisión y/o cancelación del servicio sin que ello implique responsabilidad

administrativa para LA SEMOVI.

- I. De las suspensiones temporales: LA SEMOVI podrá suspender el servicio de ECOBICI a la PERSONA USUARIA, en caso de no poder realizar de manera automática el o los cargos por concepto de uso adicional de tiempo de acuerdo a las tarifas o cuotas vigentes, las cuales se encuentran estipuladas en el cuadro de tarifas y temporalidad publicado en la página web www.ecobici.cdmx.gob.mx. El servicio será reactivado en un plazo no mayor a 3 días hábiles una vez que la PERSONA USUARIA cubra el adeudo correspondiente, mediante la tarjeta de crédito, débito o nómina (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válida para compras en internet, además de cualquier otro medio de pago que LA SEMOVI determine.
- I. De la rescisión: Será causal de rescisión la reincidencia de la PERSONA USUARIA en:
 - a. Desperfecto total o parcial a las bicicletas que forman parte del Sistema ECOBICI, descartando el desgaste natural de la unidad.
 - b. Superar en dos ocasiones las 8 horas de uso continuo; en este caso LA SEMOVI dará de baja definitiva a la PERSONA USUARIA.
 - c. Cuando LA SEMOVI intente realizar la renovación automática de la suscripción anual y el cargo por la prestación del servicio a la PERSONA USUARIA y dichas acciones no procedan por alguna de las siguientes razones:
 - i. Insuficiencia de fondos. No contar con los datos actualizados de la tarjeta de crédito, débito o nómina (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válida para compras en internet, además de cualquier otro medio de pago que LA SEMOVI determine.
 - ii. Incumplimiento de alguna de las cláusulas del presente contrato.
 - iii. En caso de que reincida por tercera ocasión en cualquier responsiva por préstamo de la tarjeta que lo acredite como PERSONA USUARIA, uso incorrecto, bicicleta sin resguardo o alguna otra que LA SEMOVI considere.

- III. Cancelaciones: La PERSONA USUARIA podrá darse de baja de forma voluntaria sin posibilidad de reembolso en cualquier momento, siguiendo el procedimiento indicado en la página de internet www.ecobici.cdmx.gob.mx, o a través de la aplicación móvil y/o acudiendo presencialmente a uno de los Centros de Atención ECOBICI.

IV. LA SEMOVI podrá dar de baja definitiva sin posibilidad de reembolso a EL USUARIO en caso de superar en tres ocasiones las 8 horas de uso continuo y/o no devolver la bicicleta en un lapso de 12 horas.

La PERSONA USUARIA no podrá tener bajo su nombre otra(s) cuenta(s) adicional(es) a la que ya se encuentre reconocida con sus datos de registro ante el Sistema ECOBICI.

V. LA SEMOVI podrá dar de baja a la PERSONA USUARIA a la fecha de vencimiento del presente contrato en un plazo de 30 días naturales siguientes al último intento de cobro en caso de que la renovación automática, incluyendo el cargo por la contraprestación del servicio, no puedan ser realizados por las siguientes razones:

- a. Insuficiencia de fondos;
- b. No contar con los datos actualizados de la tarjeta de crédito, débito o nómina (VISA o MASTERCARD) respaldada por una institución bancaria y válida para compras en internet, además de cualquier otro medio de pago que LA SEMOVI determine.
- c. El incumplimiento de alguna de las cláusulas del presente contrato.
- d. En caso de suspensiones temporales, rescisión y/o cancelación del contrato, LA SEMOVI no realizará ningún reembolso por concepto de la contraprestación del servicio y/o por el tiempo que deje de proporcionarse el mismo y hasta el fin de la vigencia del presente contrato.

QUINTA.- La PERSONA USUARIA podrá hacer cualquier aclaración respecto a su cuenta de registro desde la aplicación móvil, vía telefónica, a través del envío de correo electrónico a la cuenta autorizada o de manera presencial. En caso de comprobarse que el cargo generado no fue responsabilidad de la PERSONA USUARIA, la empresa operadora del Sistema ECOBICI iniciará el proceso de reembolso con el visto bueno de la SEMOVI.

SEXTA.- Se hará uso del depósito en garantía cuando al momento de la devolución de la bicicleta LA SEMOVI y/o el equipo ECOBICI se percaten que LA PERSONA USUARIA es responsable de daños materiales o de un deterioro mayor que el desgaste natural de la unidad. En todo caso y cuando la garantía no sea suficiente para cubrir los daños identificados, la SEMOVI podrá recurrir a las medidas legales correspondientes.

SÉPTIMA.- Para efectos de prevenir hechos de tránsito la PERSONA USUARIA deberá ejecutar todos los actos que

tiendan a evitar o disminuir el riesgo, debiendo conducir la bicicleta en uso de manera prudente y en cumplimiento a la normativa en materia de movilidad y transporte vigente en la Ciudad de México. En caso de duda, la PERSONA USUARIA podrá solicitar orientación en cuanto a rutas seguras, equipo de seguridad necesario y/o aspectos normativos al equipo de apoyo de ECOBICI o mediante la aplicación móvil oficial de ECOBICI que para tal efecto pone a disposición LA SEMOVI.

L Hechos de tránsito:

- a. En caso de siniestro o hecho de tránsito en el que se vea involucrada la PERSONA USUARIA, esta deberá comunicarlo inmediatamente al centro de atención a personas usuarias vía telefónica o por medio de la aplicación oficial móvil de ECOBICI.
 - b. La PERSONA USUARIA deberá permanecer en el lugar de los hechos y salvaguardar su integridad física y de la bicicleta, de ser posible hasta que llegue un representante de LA SEMOVI, agente de tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana y personal de apoyo por parte de ECOBICI; queda exceptuado de lo anterior en aquellos casos en los que su estado de salud requiera de atención médica urgente y traslado hospitalario.
 - c. La PERSONA USUARIA no deberá realizar ningún tipo de arreglo o negociación con las terceras partes involucradas en el siniestro, sin previa autorización del personal de apoyo de ECOBICI.
 - d. Los hechos de tránsito que se reporten por la PERSONA USUARIA serán verificados mediante los procedimientos de deslinde de responsabilidades y plazos que se indiquen para ello, en conjunto por el personal de apoyo de ECOBICI y LA SEMOVI.
 - e. En el caso de que el hecho de tránsito haya sido ocasionado por defectos en las bicicletas o por su inadecuado mantenimiento, todos los gastos inherentes al mismo se cubrirán a través de la o las pólizas de seguro/s que la empresa operadora del Sistema ECOBICI tenga vigentes y mediante los procedimientos y plazos que se le indiquen a la PERSONA USUARIA. La empresa operadora del Sistema ECOBICI no estará obligada a indemnizar aquellos hechos de tránsito que no sean ocasionados por defectos en las bicicletas o por su inadecuado mantenimiento, tal es el caso de robo de la bicicleta.
- Si la PERSONA USUARIA no cumple con alguno de los procedimientos antes referidos, la empresa operadora del Sistema ECOBICI podrá limitar el pago de la indemnización o declarar improcedente el pago, salvo que la demora, ausencia de reporte o falta a los procedimientos obedezca a un caso fortuito o de fuerza mayor.
 - La PERSONA USUARIA acepta que la valoración de los daños motivo del siniestro, será realizada por

personal de la agencia aseguradora correspondiente, conforme a los elementos y procedimientos que la empresa operadora del Sistema ECOBICI y la propia compañía aseguradora establezcan para tal efecto.

NOVENA - Con independencia del tipo de suscripción al sistema ECOBICI, la PERSONA USUARIA está obligada a entregar la bicicleta al término de su viaje en los puertos destinados y autorizados por LA SEMOVI. Lo anterior, podrá realizarse dentro de un lapso de 60 minutos continuos de uso. No obstante las disposiciones de esta cláusula, la PERSONA USUARIA podrá seguir haciendo uso de la bicicleta en el entendido de que cada minuto que transcurra después del lapso aquí referenciado estará sujeto a la aplicación y pago de recargos. Las estaciones estarán en uso todos los días del año, dentro de los horarios disponibles en el sitio web oficial www.ecobici.cdmx.gob.mx tanto para tomar una bicicleta así como para la devolución de la misma.

DÉCIMA.- En caso de que LA SEMOVI tuviera que ejercer algún derecho, judicialmente, para obtener el pago de las prestaciones debidas por la PERSONA USUARIA, o bien obtener la devolución de la bicicleta cuando legalmente así proceda, la propia SEMOVI podrá optar por los procedimientos que señala el Código Civil para la Ciudad de México vigente, a efecto de obtener dentro de la vía ejecutiva, el pago de las prestaciones a que se hace referencia anteriormente, y/o la devolución de la bicicleta o por el procedimiento que corresponda en contra de la PERSONA USUARIA, en la vía penal, en caso de retención o disposición indebida de la bicicleta.

DÉCIMA PRIMERA - Son obligaciones para la PERSONA USUARIA y en su caso de los conductores autorizados por estos:

- I. Conducir en todo momento la bicicleta respetando la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su respectivo Reglamento, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el Reglamento Interno del Sistema de ECOBICI y lo dispuesto en el presente contrato.
- II. Revisar en forma periódica y razonable, la presión del aire de las llantas de la bicicleta y su funcionamiento. En caso de que se detecte alguna anomalía relacionada con el estado que guarda y el buen funcionamiento, deberá la PERSONA USUARIA deberá llevar la bicicleta a un puerto y presionar el botón de reparación.
- III. Salvaguardar en todo momento la bicicleta y vigilar en caso de que se estacione fuera de los puertos destinados para su devolución.
- IV. Pagar el importe de las sanciones que le fueran impuestas por violación a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México y su respectivo Reglamento, la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México, el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, el Reglamento Interno del Sistema de ECOBICI y lo

dispuesto en el presente contrato o cualquier otra reglamentación pudiéndose efectuar, por parte de LA SEMOVI, el cobro de esos cargos, en el mismo momento o posteriormente en que se cubra el importe de la renta correspondiente y las demás prestaciones.

- V. En caso de robo o pérdida de la tarjeta de Movilidad Integrada, la PERSONA USUARIA comunicará inmediatamente a LA SEMOVI asumiendo la responsabilidad de cualquier uso a partir de la hora y fecha referenciada en el reporte.
- VI. Al devolver la bicicleta en la estación, la PERSONA USUARIA deberá asegurarse que el anclaje fue exitoso. Los cargos generados por tiempo adicional de uso y por robo de bicicleta en caso de un anclaje incorrecto serán responsabilidad de la PERSONA USUARIA...

DÉCIMA SEGUNDA.- Queda prohibido para toda PERSONA USUARIA:

- I. Hacer uso de la bicicleta en forma lucrativa ni subarrendar.
- II. Utilizar la bicicleta para arrastrar o remolcar objetos.
- III. Sobrecargar la bicicleta o cualquiera de sus partes, con relación a su resistencia o capacidad normal, la cual es de una persona, y en el caso de la parrilla 30 kg.
- IV. Participar con la bicicleta directa o indirectamente, en carreras o pruebas de seguridad, resistencia o velocidad.
- V. Conducir la bicicleta en brechas, caminos o vías no pavimentadas o aquellas que se encuentren en condiciones no aptas para el trayecto individual en bicicleta. En caso de hacerlo, se deberá responder por los daños ocasionados a la misma o lesiones en propio perjuicio o bien lesiones a terceros.
- VI. Transportar con la bicicleta: armas, material explosivo o inflamable, artículos punzocortantes, objetos que excedan las dimensiones aquí referidas de la parrilla de carga y/o obstruyan la visibilidad al pedalear, bebidas alcohólicas ni estupefacientes aun cuando dicho transporte fuera hecho dentro de las normas legales.
- VII. Utilizar la bicicleta en forma diferente a lo indicado en el presente contrato, así como no realizar reparación alguna, sino reportarlo al centro de atención a usuarios de ECOBICI, llevando la bicicleta a un puerto y, en su caso, presionando el botón de reparación.
- VIII. Traspasar o subarrendar todo o parte del servicio objeto del presente contrato.
- IX. Hacer algún tipo de variación o modificación al equipamiento que forma parte integral del sistema instalado en el polígono determinado para la estación o, específicamente, a la bicicleta objeto del presente contrato.
- X. En general, utilizar la bicicleta en forma diferente o con fines distintos de los estipulados en el presente

contrato, y responsabilizarse de la posesión de la misma bicicleta.

DÉCIMA TERCERA.- La PERSONA USUARIA tendrá responsabilidad civil y penal, cuando ocasione:

- I. Daños a terceros;
- II. Daños a las personas que no estén autorizadas para utilizar la bicicleta arrendada o daños que éstos generen a terceros; y
- III. Daños que sufra la bicicleta en el tiempo que se encuentre en posesión física o legal de la PERSONA USUARIA; Actos y hechos ilícitos efectuados con la bicicleta.

DÉCIMA CUARTA.- Si durante la vigencia del presente contrato, la bicicleta objeto del mismo sufre robo total o parcial, la PERSONA USUARIA deberá dar aviso inmediatamente del hecho, tanto a LA SEMOVI así como a las autoridades competentes que deban conocerlo. Por ello, se obliga a asumir el costo del deducible que se tenga fijado por la aseguradora para el pago del bien. Si la bicicleta es devuelta a una estación de bicicletas dañada o en un estado que amerite su reparación para el adecuado funcionamiento, la PERSONA USUARIA será la responsable de cubrir los gastos que se generen por la reparación, siempre y cuando la sea imputable dicha responsabilidad.

DÉCIMA QUINTA.- La responsabilidad de la PERSONA USUARIA por causas imputables a la misma, independientemente de lo estipulado en la Cláusula anterior, en caso de robo total queda fijada en la cantidad que se marque con respecto a la bicicleta arrendada, conforme al valor de venta a la fecha del siniestro que fije el proveedor de la tecnología. En caso de colisiones y/o hechos de tránsito, la cantidad determinada a partir de un avalúo verificado por agencia autorizada.

DÉCIMA SEXTA.- En el caso de que exista imputabilidad de la PERSONA USUARIA por:

- I. Daños a personas o cosas;
- II. Daños de la propia bicicleta arrendada;
- III. Daños sufridos por las personas autorizadas para hacer uso de la bicicleta;
- IV. Robo total o parcial de la bicicleta.

Estos dan su consentimiento para pago del deducible correspondiente al seguro con el que cuenta LA SEMOVI

obligándose a cumplir todas y cada una de las obligaciones regidas por las condiciones de la póliza. Lo anterior, aunado a la presentación obligatoria de la denuncia ante las instancias de Procuraduría de Justicia de la Ciudad de México.

DÉCIMA SÉPTIMA.- LA SEMOVI no es responsable de objetos personales olvidados por la PERSONA USUARIA en la bicicleta, centro de atención ECOBICI ni en equipamiento que integra el polígono determinado para las cicloestaciones.

DÉCIMA OCTAVA.- De ocurrir algún desperfecto mecánico o eléctrico a la bicicleta o la pérdida de alguna de las partes, la PERSONA USUARIA deberá comunicar ese hecho inmediatamente a LA SEMOVI subsistiendo en todo caso las responsabilidades a su cargo en caso de que el desperfecto haya sido originado por algún acto que le sea imputable, tales como golpes, sobrecargas, usos anormales de la bicicleta, entre otras.

DÉCIMA NOVENA.- Si la PERSONA USUARIA diera lugar a trámites judiciales y extrajudiciales, será responsable del pago de costos judiciales y extrajudiciales.

VIGÉSIMA.- Para cualquier reporte de desperfecto mecánico o eléctrico, quejas, reclamaciones o inconformidades, la PERSONA USUARIA podrá reportarlos al sitio web oficial <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx> y/o a través de la aplicación móvil.

VIGÉSIMA PRIMERA.- La Procuraduría Federal del Consumidor (PROFECO) es competente en la vía administrativa para resolver cualquier controversia que se suscite sobre la interpretación o cumplimiento del presente contrato de adhesión. Sin perjuicio de lo anterior, las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales competentes en la Ciudad de México, renunciando expresamente a cualquier otra jurisdicción que pudiera corresponderles, por razón de sus domicilios presentes o futuros.

VIGÉSIMA SEGUNDA.- Mientras la PERSONA USUARIA se encuentre utilizando el sistema ECOBICI acepta y autoriza a LA SEMOVI para que respetando en todo momento su integridad pueda hacer uso de su imagen con fines estadísticos, comerciales y/o promocionales. Esto, a través material visual, audiovisual o multimedia sin que esto genere alguna responsabilidad para LA SEMOVI u obligación de pago alguno derivado de la explotación de su imagen.

LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD

LA PERSONA USUARIA

