



Cuatro Veces Heroica Puebla de Zaragoza, a 12 de noviembre de 2024

**Asunto:** Incompetencia al folio **SISAI 212325724000484**

**ESTIMADO USUARIO**

P R E S E N T E

En atención a la Solicitud de Acceso a la Información con número de folio citado al rubro, recibida por la Unidad de Transparencia de esta Secretaría, a través del Sistema de Solicitudes de Acceso a la Información SISAI de la Plataforma Nacional de Transparencia, por medio de la cual solicita:

*"Los Sistemas de Bicicletas Compartidas (SBC) se están convirtiendo en una opción cada vez más recurrente como medio de transporte público no motorizado en LATAM, especialmente como políticas públicas de las metrópolis o ciudades. Los SBC son servicios que ponen a disposición del público bicis que pueden ser rentadas por periodos cortos de tiempo, generalmente a través de una app móvil o tarjeta. Las bicicletas se ubican en estaciones estratégicamente distribuidas por la ciudad, lo que permite a los usuarios tomar una bicicleta en una estación y devolverla en otra. Existen diferentes Modelos o Soluciones Públicas de implementación en el país, por lo que respecto al SBC MIBICI, solicito acceso a la información y soporte documental, a continuación descrita: 1. Síntesis ejecutiva o documento que describa el modelo o solución implementado como Sistema de Bicicleta Compartida (equivalente) en esa entidad en el que al menos se detalle: Autoridad responsable de regular y operar el sistema, Antecedentes, Características generales del Proyecto, Plan o cronograma de implementación, Componentes principales del Sistema de Bicicletas Compartidas o equivalente, modalidad o modalidades de contratación de terceros para la prestación del servicio, e información adicional sobre tarifas, zonas de cobertura, tipos de bicicletas disponibles y cualquier otro aspecto que resulte relevante en la implementación y operación del Sistema. 2. Relación de Fuentes y Mecanismo de financiamiento (pago) para garantizar la prestación del servicio del Sistema de Bicicleta Compartida o equivalente en la entidad. En caso de tratarse de un fideicomiso o fondo agregar copia de reglas de operación o equivalente. 3. Copia de los procedimientos de contratación (licitación pública, invitación a cuando menos tres personas o adjudicación directa) efectuados con terceros para la adquisición o prestación de servicios de*



*operación y mantenimiento del Sistema de Bicicletas Compartidas o equivalente implementado en la entidad: De manera enunciativa, la información requerida podría comprender convocatorias, actas de junta de aclaraciones, criterios de evaluación, dictámenes técnicos y administrativos, y fallo de adjudicación con fundamentos legales. Igualmente, solicito copia de todos los contratos suscritos con empresas, proveedores u operadores del programa, incluyendo anexos y modificaciones, donde se indiquen términos, plazos, obligaciones, penalizaciones y acuerdos sobre la propiedad de bienes y tecnología. 4. Copia de las Investigaciones de mercado realizadas para instrumentar los respectivos procedimientos de contratación efectuados con terceros para la adquisición o prestación de servicios de operación y mantenimiento del Sistema de Bicicletas Compartidas o equivalente implementado en la entidad. 5. Copia del Anexo Técnico completo y vigente (o su última versión) del programa, incluyendo las especificaciones técnicas, manuales operativos y cualquier documento adicional que describa las características de la infraestructura, tecnología, tipos de bicicletas, estaciones de anclaje, aplicaciones digitales, sistemas de pago y metodologías de mantenimiento. 6. Modelo de negocios aplicado para la operación y mantenimiento del sistema, detallando el esquema de financiamiento (público o privado), esquemas de ingresos (como suscripciones, tarifas por uso, publicidad), así como informes financieros de costos de operación, ingresos anuales y balances anuales de rentabilidad. 7. Relación de pagos efectuados durante los últimos dos años de operación del sistema de bicicleta compartida (o programa equivalente) que incluya al menos los siguientes documentos: Importe total pagado, fechas de pago, nombre del prestador de servicios o proveedor, concepto o conceptos de pago, así como las últimas tres facturas emitidas durante el periodo antes mencionado. 8. Documento o documentos donde se reflejen los beneficios, problemáticas y/o lecciones aprendidas de implementar un SBC o equivalente en su entidad.” (sic)”*

Con fundamento en el artículo 6 Apartado A de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 12 fracción VI de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Puebla; 1, 3, 13 párrafo primero, 30 fracción XV, 31 fracción XI y 42 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Puebla; 1, 2 fracción I, 10 fracción I, 12 fracción VI, 15, 16 fracciones I y IV, 156 fracción I de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla, y 2, 5 fracción II y 11 del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte.



Como es de dominio público, las principales atribuciones que le corresponden a esta Secretaría, es el desarrollo administrativo y operativo de los programas y acciones legalmente conferidas en materia de seguridad vial, movilidad y transporte, con el propósito de facilitar y propiciar el acceso universal y sustentabilidad de movimiento y tránsito en condiciones de disponibilidad, accesibilidad, calidad y seguridad, favoreciendo el mejor desplazamiento de las personas y bienes. Así también, la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla, establece en su artículo 11, que las autoridades estatales conjuntamente con las autoridades municipales, *"aplicarán medidas para controlar la reducción de los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques, atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física."*; en ese sentido, con la ayuda de los ayuntamientos se promueven acciones positivas que buscan garantizar la movilidad con medios de transporte, que no únicamente sean los vehículos motorizados, así también, se busca que sean implementadas políticas públicas en materia de movilidad con innovación tecnológica.

Derivado de lo anterior, se hace de su conocimiento que la solicitud de referencia, **incide en el ámbito de competencia de este Sujeto Obligado**, ya que a la Secretaría de Movilidad y Transporte le corresponde el formular y conducir las políticas generales, normas y lineamientos de transporte, movilidad y seguridad vial del Estado, no obstante, a la fecha no ha generado contrato o convenio alguno con relativo a la prestación de vehículos no motorizados como son las bicicletas; razón por la cual, **no cuenta con información específica relativa a su solicitud**, respecto al servicio que brinda *"los Sistemas de Bicicletas Compartidas (SBC)"* en el Estado, dado que si bien es cierto, esta Secretaría tiene facultades para conocer temas relativos a "movilidad", también lo es que, el programa de Sistemas de Bicicletas Compartidas, no es operado por esta Dependencia; sino que, es competencia del H. Ayuntamiento de Puebla, debido a que este Sujeto Obligado, le corresponde el despacho de dichos asuntos como lo establecen los artículos *6, 7, 8 fracciones XI, XXXIV, LXIX y LXXIII, 10 fracción II, 11, 16, 18, 20, 25, 27, 28 fracción VIII, 36 fracciones II, V, VIII, IX y XIV, 37, 39 y 110 de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla; así como, la Ley Orgánica Municipal en sus Artículos 78 fracciones V, VI, VI Bis, XVII, XLV inciso e), 185, y 253 fracción XIII, XIV, XV del Código Reglamentario*





*Para El Municipio De Puebla, donde indica que dichos asuntos, son de su competencia, la cual se cita a continuación para su mejor apreciación:*

***Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Puebla:***

**TÍTULO PRIMERO  
DISPOSICIONES GENERALES  
CAPÍTULO I  
DEL OBJETO Y PRINCIPIOS**

**ARTÍCULO 6**

*En la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad, las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias y, en coordinación con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial, se regirán por los siguientes principios:*

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad, comodidad, seguridad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público, así como los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales, privilegiando las de más alta marginación, mediante la identificación, eliminación de obstáculos, barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas; así como establecer acciones afirmativas, uso de ayudas técnicas, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada, grupos en situación de vulnerabilidad y las demás personas beneficiadas por la accesibilidad;*
- II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento, con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;*
- III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación, los puntos de ascenso y descenso son definidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;*
- IV. Corresponsabilidad social. Diseñar esquemas de movilidad basados en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la participación de los diversos actores sociales;*
- V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles optimizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan efectos negativos desproporcionados a sus beneficios;*
- VI. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr progresivamente la movilidad en igualdad de derechos y oportunidades de las personas, así como de los grupos en situación de vulnerabilidad;*
- VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades, la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;*



- VIII. Inclusión e igualdad. Atender de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación a todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;*
- IX. Modernidad. Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, en el desplazamiento de personas y bienes;*
- X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos de movilidad y servicios de transporte para las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí, con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;*
- XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;*
- XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia, la jerarquización de las personas basada en el género, que promueve la igualdad entre mujeres y hombres. El Sistema de Movilidad debe tener condiciones adecuadas, considerar estrategias de diseño que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad, conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género;*
- XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad, y el ejercicio de otros derechos relacionados con éste, se hallen en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual, incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;*
- XIV. Resiliencia. Fortalecer la capacidad de adaptación de la movilidad y el transporte ante situaciones fortuitas o de fuerza mayor, incentivando una recuperación de bajo costo e impacto para la sociedad y el medio ambiente;*
- XV. Seguridad. Implementar acciones de prevención de siniestros de tránsito durante los desplazamientos de la población, desde el enfoque de sistema seguro, con el fin de proteger la integridad física de las personas, evitando la afectación a los bienes públicos y privados;*
- XVI. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente, así como la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;*
- XVII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar el principio de máxima publicidad y el derecho humano de acceso a la información pública relacionada con la movilidad, la seguridad vial, el ejercicio presupuestal y el cumplimiento de la normatividad en materia de Transparencia;*
- XVIII. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas, acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas Dependencias y Entidades de la Administración Pública, que proveen bienes y/o servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y*
- XIX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía pública y del transporte sobre los derechos que tienen las personas con discapacidad, con movilidad limitada y quien les acompaña y del uso en determinadas circunstancias de la vialidad de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.*



## **ARTÍCULO 7**

*Se considera de utilidad pública:*

- I. El servicio de tránsito enfocado a prevenir muertes y lesiones ocasionadas por siniestros de tránsito;*
- II. El uso de los sistemas de movilidad por las personas en condiciones de igualdad;*
- III. Establecer y mejorar el uso adecuado de las áreas de tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de la movilidad, prevista en la presente Ley;*
- IV. Las señales viales y la nomenclatura;*
- V. La infraestructura para la movilidad;*
- VI. La utilización de infraestructura de movilidad, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad;*
- VII. El acceso de mujeres, adolescentes y niñas al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la violencia basada en estereotipos de género y el acoso sexual;*
- VIII. El acceso de personas usuarias pertenecientes a grupos en situación de vulnerabilidad al transporte de calidad, seguro, eficiente, fomentando acciones para eliminar la discriminación, y*
- IX. Las demás que señalen las disposiciones jurídicas aplicables.*

## **ARTÍCULO 8**

*Para efectos de la aplicación e interpretación de esta Ley, se entenderá por:*

*(...)*

*XI. Ciclista: A la persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como aquella persona que conduce bicicleta asistida por motor eléctrico, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora;*

*XXXIV. Jerarquía de la Movilidad: Política pública que considera el nivel de vulnerabilidad de las y los usuarios, los beneficios que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad, otorgando la prioridad en la utilización del espacio vial;*

*LXIX. Vehículo no motorizado: Aquellos que utilizan tracción humana para su desplazamiento, incluyen bicicletas y monopatines eléctricos cuyo motor genere impulso a una velocidad máxima de 25 kilómetros por hora;*

*LXXIII. Vía municipal: Aquellas que no sean consideradas de jurisdicción estatal en sus respectivas demarcaciones territoriales;*

## **ARTÍCULO 10**

*La prioridad en la planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, inversiones, recursos presupuestales en materia de movilidad y seguridad vial, deberán favorecer en todo momento a las personas usuarias vulnerables y los grupos en situación de vulnerabilidad, sus necesidades; y estará sujeta a los beneficios sociales y ambientales que generan en términos de*





*eficiencia en el traslado de personas y/o bienes, el nivel de vulnerabilidad física de las personas usuarias, así como las emisiones que se generen.*

*Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar el derecho a la movilidad y a la seguridad vial, reconociendo el respeto a la siguiente jerarquía de la movilidad:*

*(...)*

*II. Personas en calidad de ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados;*

### **ARTÍCULO 11**

*Las autoridades estatales y municipales aplicarán medidas para controlar la reducción de los efectos negativos en la sociedad y el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, específicamente la congestión, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, los choques, atropellamientos viales, y los efectos en la salud por la falta de actividad física.*

### **ARTÍCULO 16**

*El Estado y los Municipios implementarán políticas públicas en materia de movilidad que promuevan e incentiven la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía en infraestructura.*

### **ARTÍCULO 18**

*Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias deberán garantizar espacios públicos suficientes, seguros y de calidad para el desplazamiento de las personas por medio de la actividad física e incluir la infraestructura peatonal y ciclista en la normatividad sobre calles y espacios públicos.*

*Con la finalidad de promover en las personas la actividad física, la Secretaría deberá implementar en coadyuvancia con las autoridades competentes y auxiliares, programas de vías recreativas, los cuales consisten en la restricción temporal de circulación del tráfico motorizado de ciertas calles con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido, donde personas peatonas y ciclistas pueden hacer deporte o participar en actividades recreativas, de conformidad con la normatividad que al efecto se expida.*

*Se considerarán autoridades competentes para implementar los programas de vías recreativas en coordinación con la Secretaría, a las Secretarías de Seguridad, de Cultura, de Igualdad Sustantiva, de Salud, de Medio Ambiente, Desarrollo Sustentable y Ordenamiento Territorial y de Educación; al Instituto Estatal del Deporte, al Instituto de Bienestar Animal, al Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia, al Instituto de la Discapacidad, al Instituto Poblano de la Juventud y a la Coordinación General de Protección Civil del Estado.*



## **ARTÍCULO 20**

*Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.*

## **ARTÍCULO 25**

*Las personas ciclistas tienen los siguientes derechos:*

*I. Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley;*

*II. Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados;*

*III. Preferencia sobre el tránsito vehicular que de manera enunciativa más no limitativa será en los siguientes supuestos:*

*a) Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;*

*b) Se encuentren cruzando una vía en la que los vehículos deban dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía;*

*c) Los vehículos deban circular o cruzar una ciclovía y en ésta haya ciclistas circulando, y d) Las demás que se determinen en la normatividad aplicable.*

*IV. Circular con precaución y utilizar preferentemente los espacios designados para tal efecto, atender las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; así como respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;*

*V. Circular de modo de evitar los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado;*

*VI. Transitar en el sentido de la circulación vehicular y utilizar preferentemente el carril de extrema derecha de circulación;*

*VII. Rebasar por el carril izquierdo siempre y cuando el tránsito esté detenido, circular entre carriles, pudiendo colocarse en un lugar visible para poder reiniciar su marcha;*

*VIII. Contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes en su persona que les permitan ser visibles para los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;*

*IX. Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano;*

*X. Conducir con responsabilidad absteniéndose de hacerlo bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares;*

*XI. Gozar de las distancias adecuadas entre vehículos procurando no sujetarse a otros vehículos en movimiento, y*





*XII. Cruzar en cuya intersección la luz del semáforo se encuentre en rojo o en la que exista un señalamiento restrictivo de "alto" o "ceda el paso" independientemente del sentido de la vía, pero siempre y cuando disminuyan su velocidad, volteen a ambos lados y se aseguren que no existen peatones o vehículos aproximándose a la intersección. En caso de que existan peatones o vehículos aproximándose, o no existan las condiciones de visibilidad que les permita cerciorarse de que es seguro continuar su camino, los ciclistas deberán hacer alto total, dar el paso o verificar que no se aproxima ningún otro usuario de la vía y continuar con la debida precaución.*

**TÍTULO SEGUNDO**  
**AUTORIDADES COMPETENTES**  
**CAPÍTULO I**

**DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE**  
**MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL**

**ARTÍCULO 27**

*El Estado y los Ayuntamientos serán responsables, en el ámbito de sus competencias, del eficaz cumplimiento del objeto de esta Ley.*

**ARTÍCULO 28**

*Son autoridades en materia de movilidad y seguridad vial:*

*(...)*

*VIII. Los Ayuntamientos,*

*(...)*

**ARTÍCULO 36**

*Corresponde a los Ayuntamientos, el ejercicio de las siguientes atribuciones:*

*(...)*

*II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, los programas y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;*

*V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;*

*VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;*

*IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las*



*personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;*

*XIV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;*

*(...)*

### **ARTÍCULO 37**

*Los Sistemas Municipales de Planeación, serán competentes como órgano consultivo de la administración pública municipal, para brindar asistencia técnica a sus Municipios, para diseñar e instrumentar programas de habilitación de espacios para el desplazamiento peatonal, la construcción y el mantenimiento de infraestructura ciclista.*

## **CAPÍTULO II**

### **DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN Y COORDINACIÓN**

### **ARTÍCULO 39**

*Para el debido cumplimiento de sus atribuciones, el Estado y los Municipios podrán suscribir Convenios de Coordinación y Colaboración con organizaciones de la sociedad civil, empresariales, educativas, institutos de investigación científica o tecnológica, asociaciones en la materia y con la sociedad en general. El Estado y los Ayuntamientos podrán suscribir convenios a fin de unificar su reglamentación en materia de movilidad y seguridad vial, coordinar la prestación del servicio de seguridad vial y regular el diseño y tránsito en las vías, en el ámbito de su competencia, así como en aquellas respecto de las cuáles celebren convenios de coordinación, sin menoscabo de lo dispuesto por el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

*(...)*

## **SECCIÓN SÉPTIMA**

### **MOVILIDAD SOSTENIBLE EMPRESARIAL E INSTITUCIONAL**

### **ARTÍCULO 110**

*Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, fomentarán programas de movilidad en oficinas públicas y privadas, centros educativos, comercios, industria o agroindustria, para promover entre empleados y personas usuarias, el uso responsable y seguro de las bicicleta así como el uso racional del automóvil en sus desplazamientos desde y hacia esos puntos, que contribuyan a disminuir la congestión, emisiones, así como a mejorar el entorno, la salud y la calidad de vida. Asimismo, deberán elaborar un plan que incluya la identificación de empresas o centros generadores de viajes, así como los instrumentos que se*



*requieran para generar incentivos para las empresas y entidades públicas que implementen programas de movilidad institucional.*

*Para gozar del incentivo descrito en el párrafo anterior, los programas de movilidad institucional deberán contemplar la eliminación del estacionamiento gratuito o subsidiado, el fomento del trabajo remoto, el escalonamiento de horarios, el uso del transporte público, la movilidad activa, el fomento al uso de servicios y programas corporativos de movilidad compartida a empresas e instituciones que, por su tamaño o impacto de movilidad en la zona, les sean requeridos. Además, deberán fomentar el uso de flotillas seguras que contemplen los estándares de eficiencia y seguridad vehicular mejor evaluados.*

**LEY ORGÁNICA MUNICIPAL**  
**CAPÍTULO VI**  
**DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS**

**ARTÍCULO 78**

*Son atribuciones de los Ayuntamientos:*

*(...)*

**V.** Inducir y organizar la participación de los ciudadanos en la promoción del desarrollo integral de sus comunidades,

**VI.** Aprobar y mandar al Ejecutivo, para su publicación en los términos legales, el Plan Municipal de Desarrollo que corresponda a su ejercicio constitucional y derivar los programas de dirección y ejecución en las acciones que sean de su competencia, impulsando la participación ciudadana y coadyuvando a la realización de programas regionales de desarrollo;

**VI Bis.** Impulsar el desarrollo de las comunidades y demás centros de población,

**XVII.** Fomentar las actividades deportivas, culturales y educativas, estando obligados a seguir los programas que en esta materia establezcan las autoridades competentes

**XLV.** Formular, conducir y evaluar la política ambiental municipal, en las que deberán incluirse:

**e)** La aplicación de las disposiciones jurídicas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica de su competencia;

*(...)*

**ARTÍCULO 185**

*Las autorizaciones, permisos y licencias que otorgue el Ayuntamiento, se ajustarán a lo dispuesto en las leyes y demás disposiciones aplicables, pero siempre guardando los principios de transparencia, honestidad y simplificación.*

*Los Ayuntamientos de las zonas conurbadas o metropolitanas, previa autorización de cuando menos las dos terceras partes de sus integrantes, podrán emitir lineamientos con el objeto de homologar los requisitos que se requieran en cada uno de sus Municipios para el otorgamiento*





*de autorizaciones, permisos, licencias, concesiones, registros, constancias, dictámenes, empadronamientos y demás trámites que soliciten los particulares.*

*Dichos lineamientos se enviarán al Titular del Poder Ejecutivo Estatal, para su publicación en el Periódico Oficial del Estado. Los Ayuntamientos sólo podrán solicitar los requisitos que se encuentren publicados*

## **CÓDIGO REGLAMENTARIO PARA EL MUNICIPIO DE PUEBLA**

### **CAPÍTULO 10**

#### **TRÁNSITO MUNICIPAL, MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**

##### **PARTE I**

##### **REGLAS DE LOS USUARIOS DE LA VÍA PÚBLICA**

##### **SECCIÓN I**

##### **DISPOSICIONES GENERALES**

**Artículo 253.-** *Las disposiciones del presente Capítulo tienen por objeto regular la seguridad vial, el tránsito municipal y la movilidad de personas y vehículos motorizados, y no motorizados, en las Vías Públicas ubicadas dentro de la extensión territorial del Municipio, así como proveer en el orden de la administración pública municipal al cumplimiento de las normas federales y estatales y sus respectivos reglamentos.*

**XIII. Ciclista:** *Conductor de una bicicleta o triciclo, de tracción a pedales o de sistema híbrido;*

**XIV. Ciclocarril:** *Carril en la vía destinado exclusivamente para circulación en bicicleta o triciclo;*

**XV. Ciclovía:** *Vía exclusiva para la circulación ciclista físicamente confinada del tránsito automotor; pueden ser: unidireccional o bidireccional;*  
(...)

Derivado de lo anterior se puede visualizar que esta secretaria no es competente en temas referentes a poder brindar información correspondiente al Sistema de Bicicleta Compartidas (SBC), en ese sentido lo invitamos a que dirija su solicitud al respectivo ayuntamiento, a través de los siguientes datos de contacto:

#### **H. AYUNTAMIENTO DE PUEBLA.**

Titular de la Unidad de Transparencia: Laura Elizabeth García González.

Domicilio: Calle Villa Juárez No. 4, Col. Las Paz, Puebla, Pue. C.P. 72160.

Teléfono: (222) 2 13 88 43 Ext. 1000

Correo electrónico: [laura.garcia@ayuntamientopuebla.gob.mx](mailto:laura.garcia@ayuntamientopuebla.gob.mx)

Horario: 9:00 a 17:00 horas



O bien, ingresando a través de la Plataforma Nacional de Transparencia en el sitio:  
<https://www.plataformadetransparencia.org.mx> con de los siguientes pasos:

- Dar clic en la sección **"INFORMACIÓN PÚBLICA"**.
- En "Estado o Federación" elegir **"Puebla"**
- En "Institución", elegir **"H. Ayuntamiento de Puebla"**
- Dar clic en el último icono denominado **"UNIDAD DE TRANSPARENCIA"**
- Dar clic en la sección de hasta abajo y le aparecerán los datos de contacto.

Resulta importante destacar que la orientación de información que se otorgó de la respuesta al folio al rubro citado, toma como fundamento a *contrario sensu* el Criterio SO/002/2020 emitido por el Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI), y que a la literalidad establece:

***"Declaración de incompetencia por parte del Comité, cuando no sea notoria o manifiesta. Cuando la normatividad que prevé las atribuciones del sujeto obligado no sea clara en delimitar su competencia respecto a lo requerido por la persona solicitante y resulte necesario efectuar un análisis mayor para determinar la incompetencia, ésta debe ser declarada por el Comité de Transparencia.***

**Resoluciones:**

**RRA 7614/17. Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas. 10 de enero de 2018. Por unanimidad. Comisionado Ponente Rosendoevgueni Monterrey Chepov.**

<http://consultas.ifai.org.mx/descargar.php?r=/pdf/resoluciones/2017/&a=RRA%207614.pdf>

**RRA 6433/17. Comisión Federal de Electricidad. 18 de octubre de 2017. Por unanimidad. Comisionado Ponente Joel Salas Suarez.**

<http://consultas.ifai.org.mx/descargar.php?r=/pdf/resoluciones/2017/&a=RRA%206433.pdf>

**RRA 1296/18. Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. 11 de abril de 2018. Por unanimidad. Comisionado Ponente Francisco Javier Acuña Llamas.**



<http://consultas.ifai.org.mx/descargar.php?r=/pdf/resoluciones/2018/&a=RRA%201296.pdf> ”

Del criterio antes invocado se advierte que en caso de notoria incompetencia no resulta necesario someter a consideración del Comité de Transparencia la determinación de la misma; lo que en la especie acontece, privilegiando su Derecho de acceso a la información, con base en los principios establecidos en el arábigo 3 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Puebla.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

**ATENTAMENTE**

**UNIDAD DE TRANSPARENCIA  
SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE**

Se hace de su conocimiento su derecho a promover el recurso de revisión que refieren los artículos 169, 170 y 171 de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública.