



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE QUERÉTARO
FACULTAD DE DERECHO
MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL.

**IMPLEMENTACIÓN DE SCOOTERS ELÉCTRICOS EN LOS MUNICIPIOS DE LA
ZONA METROPOLITANA DE QUERÉTARO, A TRAVÉS DEL ASOCIACIONISMO
INTERMUNICIPAL Y EL EJERCICIO EFECTIVO DEL DERECHO A LA CIUDAD.**

OPCIÓN A TITULACIÓN:

TESIS

QUE COMO PARTE DE LOS REQUISITOS PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRÍA EN

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA ESTATAL Y MUNICIPAL

PRESENTA

RICARDO GARDUÑO OCEGUERA

DIRIGIDO POR

DRA. IZARELLY ROSILLO PANTOJA

CENTRO UNIVERSITARIO

QUERÉTARO, QRO.

ENERO 2020.



Universidad Autónoma de Querétaro
Facultad de Derecho
Maestría en Administración Pública Estatal y Municipal

Implementación de Scooters Eléctricos en los municipios de la zona metropolitana de Querétaro, a través del asociacionismo intermunicipal y el debido ejercicio del derecho a la ciudad.

Opción a titulación:

Tesis

Que como parte de los requisitos para obtener el Grado de Maestría en Administración Pública Estatal y Municipal

Presenta

Ricardo Garduño Ocegüera

Dirigido por:

Dra. Izarely Rosillo Pantoja

Dra. Izarely Rosillo Pantoja
Presidente

Dra. Karla Alexander Keferstein Caballero

Secretario

Dr. Lutz Alexander Keferstein Caballero

Vocal

Dra. Israel Covarrubias González

Suplente

Edgar Pérez González

Suplente

Centro Universitario
Querétaro, Qro.
ENERO 2020.

Resumen

El derecho a la ciudad conjetura con el universo expandible de derechos humanos, busca dotar a los habitantes de las ciudades modernas para participar en la toma de decisiones respecto a políticas públicas que impacten en el entorno urbano. Indaga hacer parte al ciudadano y éste a su vez, convertirse un medio eficaz para mejorar las condiciones de vida diaria de las urbes. Las complicaciones y problemas de las grandes ciudades modernas, exigen una participación activa de los habitantes con las autoridades que toman decisiones en la implantación de políticas públicas. La falta de eficacia en políticas públicas de movilidad en el Estado de Querétaro, ha traído como consecuencia, un mayor tiempo en los traslados diarios, generado contaminación y pérdida en la calidad de vida. La electricidad viene a sustituir, en el mediano plazo, al petróleo como energía de movilidad de personas. Vehículos eléctricos como Scooters, surgen como un nuevo mecanismo de transporte de cero emisiones de gases de efecto invernadero, así como mayor eficacia y eficiencia en traslados por la ciudad. Los mismos generan beneficios directos en el medio ambiente y propician políticas públicas para mitigar el calentamiento global. El ejercicio de los derechos y la participación ciudadana es pieza fundamental en el futuro de la gobernanza y la evolución de las ciudades. La Zona Metropolitana de Querétaro tiene mecanismos intermunicipales para lograr mediante el asociacionismo la implementación de Scooters Eléctricos como un medio de transporte más en las respectivas ciudades y con ello lograr una calidad de vida más alta en los ciudadanos.

Palabras clave: Ciudad, Derechos, Querétaro, Medio Ambiente, Movilidad, Municipio, Scooter eléctrico, transporte eléctrico, vehículo, electricidad.

Summary

The right to the city conjectures with the expandable universe of human rights, seeks to equip the inhabitants of modern cities to participate in decision-making regarding public policies that impact the urban environment. It seeks to be part of the citizen and this in turn, become an effective way to improve the daily living conditions of the cities. The complications and problems of large modern cities require the active participation of the inhabitants with the authorities that make decisions in the implementation of public policies. The lack of efficiency in public mobility policies in the State of Querétaro, has resulted in a longer time in daily transfers, generated pollution and loss of quality of life. Electricity replaces, in the medium term, oil as the mobility energy of people. Electric vehicles such as Scooters, emerge as a new mechanism of transport of zero emissions of greenhouse gases, as well as greater efficiency and efficiency in transfers through the city. They generate direct benefits in the environment and promote public policies to mitigate global warming. The exercise of rights and citizen participation is a fundamental element in the future of governance and the evolution of cities. The metropolitan area of Querétaro has intermunicipal mechanisms to achieve through associationism the implementation of electric scooters as a means of transport in the respective cities and thus achieve a higher quality of life for citizens.

Keywords: Cities, environment, electric, electricity, mobility, Queretaro, scooter, electric transport, vehicle.

Dedicatoria

A mis padres, Adolfo y Lolita, quienes han sido un apoyo fundamental en todos estos años y han hecho posible mi llegada a este punto.

A mis sobrinos Emilio y Martin, quienes me han demostrado una forma más simple de ver la vida.

A mí querida Facultad de Derecho, que me ha enseñado todo lo que soy.

A mis amigos entrañables de toda la vida, por instruirme a cada día el valor del profesionalismo, entrega y amistad, este logro también es suyo, por su incalculable soporte a lo largo del sinuoso camino.

A mis socios, colegas y amigos de Alternativas Legales, me alientan con su ejemplo a ser cada día mejor abogado y persona.

A mi amigo Francisco Guerra, por siempre tenderme la mano y dotarme de innumerables risas a lo largo de 30 años, pero sobre todo, por haber intentado poner un autolavado aquel viernes por noche.

A Dácrio por enseñarme a no perder la bendita curiosidad y siempre hacer preguntas, porque ésta primera batalla, apenas es el León de Nemea.

A Dury, por ser mi modelo de lucha incansable y tenaz, para ti Andrés, mi plena admiración y cariño.

Mantén siempre Ítaca en tu mente,
llegar allí es tu destino,
pero no tengas la menor prisa en tu viaje,
es mejor que dure muchos años y que viejo al fin arribes a la isla,
rico por todas las ganancias de tu viaje
y sin esperar que Ítaca te vaya a ofrecer riquezas,
Ítaca te ha dado un viaje hermoso,
sin ella, no te habrías puesto en marcha, pero no tiene más que ofrecerte,
aunque la encuentres pobre, Ítaca de ti no se ha burlado
convertido en tan sabio y con tantas experiencia,
al fin habrás comprendido el significado de las Ítacas.

Ítaca, poema del poeta griego

Constantino Cavafis
(1863-1933).

Agradecimientos

Mi profundo agradecimiento a todas las autoridades y personal docente que forman la Universidad Autónoma de Querétaro, por permitirme y abrirme las puertas de ésta máxima casa de estudios, que para mí es un orgullo.

Finalmente quiero expresar mi más grande y sincero agradecimiento a la Dra. Izarely Rosillo Pantoja, pieza fundamental durante todo este proceso, quien con su inteligencia, dirección, conocimiento y enseñanza, permitió el desarrollo de este trabajo.

ÍNDICE

ACRÓNIMOS.....	10
FIGURAS.....	11
TABLAS.....	12
INTRODUCCIÓN.....	13

CAPÍTULO I. DERECHO A LA CIUDAD COMO DERECHO HUMANO. 15

1.1. Principios y fundamentos del Derecho a la Ciudad.....	15
1.2. Gestión Democrática.....	21
1.3. Movilidad Eléctrica.....	23
1.4. Función social de la participación en la planificación, producción y gestión de la ciudad.	26
1.5. Derechos Humanos vinculantes al Derecho a la Ciudad.....	30
1.6. Obligaciones y responsabilidades del Estado en la promoción, protección e implementación del derecho a la ciudad.....	34

CAPITULO II. CONFLICTOS DEL DERECHO A HACER CIUDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO..... 36

2.1. El calentamiento global y la contaminación en las ciudades.....	36
2.2. Emisión de Gases de Efecto Invernadero en México.....	38
2.3. Querétaro y sus efectos en la emisión de gases de efecto invernadero de acuerdo al Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Estado de Querétaro, año base 2015.....	41
2.4. Crecimiento poblacional del Municipio de Querétaro y su impacto ambiental en la emision de Gases de Efecto Invernadero.....	46
2.5. Ausencia de medios eficaces de movilidad en la ciudad de Querétaro.....	54
2.6. Lesión del derecho a la ciudad y su exigibilidad.....	56

CAPITULO III. SCOOTERS ELÉCTRICOS COMPARTIDOS COMO INDICADOR DE GARANTÍA Y PROTECCIÓN DEL DERECHO A HACER CIUDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO..... 59

3.1. Scooters Eléctricos.....	59
-------------------------------	----

3.2. Scooters Eléctricos su función en las ciudades.....	60
3.3. Scooters Eléctricos y su impacto positivo ambiental.	63
3.4. Scooters Eléctricos como herramienta para eficientizar el derecho a hacer ciudad.	64
3.5. Casos de éxito en la implementación de Scooters eléctricos compartidos para el derecho a hacer ciudad.	65
3.5.1. Casos de éxito a nivel Internacional.....	67
3.5.1.1. LIME Internacional.	67
3.5.1.2. Bird.	71
3.5.1.3. Madrid, España.....	72
3.5.1.4. Manhattan, Nueva York.	74
3.5.1.5. Bolt Mobility Scooters Eléctricos.	75
3.5.2. Nivel Nacional.....	79
3.5.2.1. Delegación Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, Ciudad de México.....	79
3.5.2.1.1. Lineamiento para la operación de Transporte Individual Sustentable en la Ciudad de México por Personas Morales.....	84
3.5.2.1.2. Empleo indirecto generado por la implementación de Scooters Eléctricos sin Anclaje en la Ciudad de México.....	92

CAPITULO IV. SCOOTERS ELÉCTRICOS COMPARTIDOS COMO POLÍTICA METROPOLITANA EN EL ESTADO DE QUERÉTARO.....95

4.1. Los Scooters eléctricos como elemento hacia una Gestión metropolitana de movilidad, de acuerdo a las libertades urbanas.	95
4.2. Asociacionismo municipal para el estado de Querétaro.	100
4.3. Ciudad, espacio público, ciudadanía y gobierno. Derecho a acceder a libertades urbanas en Querétaro.....	106

CONCLUSIÓN.....111

BIBLIOGRAFÍA.....115

ACRÓNIMOS

ONU	Organización de las Naciones Unidas.
CPEUM	Constitución Política de los Estados Unidos .
CFE	Comisión Federal de Electricidad.
SCJN	Suprema Corte de Justicia de la Nación. CMDC
Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. SEMARNAT	Secretaria
de Medio Ambiente y Recursos Naturales. ENME	Estrategia
Nacional de Movilidad Eléctrica.	
SHCP	Secretaria de Energía, Hacienda y Crédito Público.
CNUEE	Comisión Nacional para el Uso Eficiente de Energía.
SE	Secretaria de Economía.
LMCM	Ley de Movilidad de la Ciudad de México.
SMCM	Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México.
GPDENM	Guía Práctica para el Desarrollo de una Estrategia Nacional de Movilidad.
TCC	Tribunal Colegiado de Circuito.
AUVMPE	Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de España.
INEGEI	Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero.
IPPC	Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático o Panel Intergubernamental del Cambio Climático.
INECC	Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático.
LGCC	Ley General del Cambio Climático.
GEI	Gases de Efecto Invernadero.
CPEQ	Constitución Política del Estado de Querétaro.
LOMQ	Ley Orgánica Municipal de Querétaro.

FIGURAS

Figura 1	Universo de Derechos Humanos.
Figura 2	Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero.
Figura 3	Fuentes de Contaminantes.
Figura 4	Número de habitantes Querétaro.
Figura 5	Expansión urbana en Querétaro.
Figura 6	Estructura Poblacional Querétaro 2015.
Figura 7	Viajes y formas de movilidad diaria.
Figura 8	Tiempo promedio de viaje en Querétaro.
Figura 9	Motorización en Querétaro.
Figura 10	Infografía conformación del precio de la gasolina.
Figura 11	Precio gasolina al 06 de marzo de 2019.
Figura 12	Scooter Eléctrico Xiaomi M-365.
Figura 13	Scooter estacionados ejemplo.
Figura 14	Mapa de marcas de Renta de Scooters Eléctricos en América Latina
Figura 15	Lime Play Store.
Figura 16	Mapa Mundial de prestación de servicio Lime.
Figura 17	Ciudades de cobertura Mundial de Bird.
Figura 18	Precios de Scooters Eléctricos Amazon.es.
Figura 19	Scooter Eléctricos Bird en Manhattan, Nueva York, Estados Unidos.
Figura 20	Usain Bolt en el arranque en Paris.
Figura 21	Cómo funcionan los Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.
Figura 22	Reglas de montaje de Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.
Figura 23	Reglas de montaje de Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.
Figura 24	Congestión por ciudad a nivel Mundial.
Figura 25	Donde sí y donde no estacionar scooters.
Figura 26	Scooters Eléctricos en CDMX.
Figura 27	Señalética básica de vehículos Individual de transporte sustentable.
Figura 28	Ilustración de vehículos en sintonía.
Figura 29	Mapa de cobertura de Scooters Eléctricos en renta en CDMX.

Figura 30	Scooters Eléctricos en Paseo de la Reforma.
Figura 31	Charger, ¿cómo se hace?
Figura 32	Charger en funciones.
Figura 33	Hoja de ruta.

TABLAS

Tabla 1	Emisiones de CO2e en Mg/año para 2015. por sector para el Estado de Querétaro.
Tabla 2	Resultados del Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero.
Tabla 3	Inventario de Emisiones de GEI por categoría para el año 2015, para el Estado de Querétaro.
Tabla 4	Emisiones de GEI en Mg/año por municipio.
Tabla 5	Vehículos en Querétaro y sus emisiones anuales.
Tabla 6	Cobertura de la Lime a nivel internacional.
Tabla 7	Numero de Scooters en al CDMX.
Tabla 8	Ingreso de un Charger.
Tabla 9	Cuadro de Desarrollo Normativo para el asociacionismo en México.

INTRODUCCIÓN

El continuo avance en las tecnologías creadas por el hombre, así como el nuevo paradigma de derechos humanos, aunado a los conflictos derivados del crecimiento poblacional actual de las ciudades, han llevado al ciudadano a ocupar un lugar de suma importancia en las decisiones que deben de tomarse en su entorno.

La falta de una evolución constante en la implementación de políticas públicas por parte del Estado, así como el rezago en las mismas, sumado a la cada vez mejor informada ciudadanía, la cual exige más y mejores servicios, conllevan a la búsqueda de nuevos mecanismos que a futuro consigan mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El ciudadano contemporáneo, está dotado de mecanismos judiciales y administrativos eficaces y eficientes a su alcance para poder ejercer el gran número de Derechos Humanos que han sido consagrados en los Tratados Internacionales y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El derecho a la ciudad o a hacer ciudad, es entendido como la facultad o posibilidad que tiene la ciudadanía para buscar mejores condiciones de en los servicios proporcionados y examinar una distribución equitativa del cumulo de derechos que la Constitución y los Tratados Internacionales señalan.

Éste derecho a la ciudad nació en 1968, cuando Henri Lefebvre escribió su libro *El derecho a la ciudad*, y desde aquellos años se ha ido perfeccionando hasta nuestros días, logrando verse reconocido con la creación de la Carta Mundial por el derecho a la Ciudad, signada en Barcelona en el año 2005.

La constante emisión de gases de efecto invernadero en los últimos 100 años de historia de la humanidad y la grave dependencia al impulso de maquinaria mediante la quema de combustibles fósiles, han logrado un efecto mundial de calentamiento global inexcusable, lo que trae consigo un sinfín de problemas

inimaginados y permutas en los ecosistemas, vegetación, fauna y climas respectivos de cada país.

El futuro de la movilidad se encuentra en la energía eléctrica, que ha ido aumentando en su uso de forma gradual. De igual manera, la invención de vehículos que se desplacen mediante la usanza de esta energía no contaminante evoluciona y permea en el gusto de la sociedad.

Los Scooters Eléctricos llegan como una nueva opción viable de desplazamiento en las ciudades modernas, otorgando a los habitantes una manera confiable, segura, económica y eficaz para moverse de un punto a otro de la urbe de forma rápida y además sin emitir contaminantes a la atmosfera, lo que genera inmediatamente un beneficio a la colectividad y desincentivar el uso del automóvil o el transporte público.

CAPÍTULO I. DERECHO A LA CIUDAD COMO DERECHO HUMANO.

1.1. Principios y fundamentos del Derecho a la Ciudad.

Los derechos humanos son los cuales todos los individuos poseen por el simple hecho de ser personas. Resultan ser aquellos derechos universales y, por ello, indispensables e inalienables, que trascienden atribuidos directamente por las normas jurídicas a todos en cuanto personas, ciudadanos o capaces de obra.

Luego entonces, estos tienen antecedentes directos como consecuencia de las revoluciones que existieron en los siglos XVII y XVIII. Siendo las inmediatas la Inglesa, Estadounidense y Francesa.

De la Revolución Francesa y las ideas de sus instigadores, como lo son Juan Jacobo Rousseau, Emmanuel Kant, Montesquieu, Denis Diderot, Voltaire, entre otros, se generó y devino en la creación de la Asamblea Nacional de 26 de agosto de 1789, misma que culminó con la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano y la libertad de los individuos establecida en el apartado primero¹, donde establece que todos los hombres nacen libres e iguales.

Los derechos humanos continuaron evolucionando alrededor del mundo, sin embargo, en México la Constitución Política de los Estados Mexicanos realizada en el año de 1917, signo derechos sociales y fue parte aguas en el establecimiento de los mismos.

Asimismo en el plano nacional, el 11 de Junio del 2011, se publicó la reforma al artículo 1 Constitucional², que dotó a todas las personas de los derechos humanos que se establecen en la Carta Magna y los Tratados Internacionales de los cuales el

¹ Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, Francia, 1789, artículo 1. 12 de Marzo de 2019.

² CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, que reforma la de 5 de febrero de 1857. 1917, artículo 1._Consultado el 12 de marzo de 2019.

país es parte, constrañendo y obligando a todas las autoridades en el ámbito de su competencia a garantizar, proteger, respetar y promover los derechos humanos.

A la luz de lo que dicta el numeral de la Norma Fundamental, los derechos humanos tienen la cualidad de ser universales, interdependientes, progresivos e indivisibles.

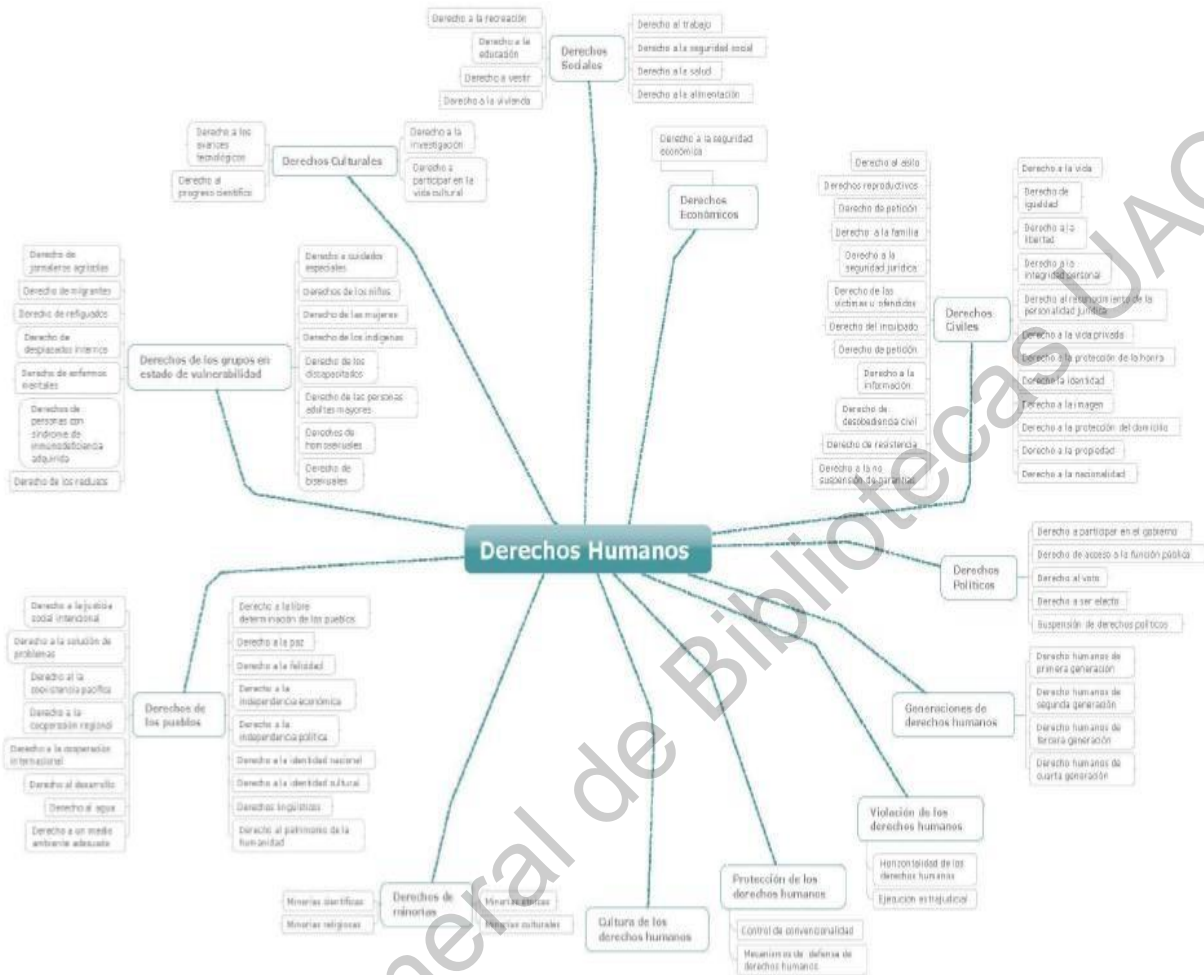
La progresividad de los derechos humanos, implica tanto gradualidad como progreso. La primera se refiere a que, generalmente, la efectividad de los derechos humanos no se logra de manera inmediata, sino que conlleva todo un proceso que supone definir metas a corto, mediano y largo plazos, mientras que, el progreso se ciñe a que, el disfrute de los derechos siempre debe mejorar.

El principio de progresividad se relaciona no sólo con la prohibición de regresividad del disfrute de los derechos fundamentales, sino también con la obligación positiva de promoverlos de manera progresiva y gradual, pues como lo señaló el Constituyente Permanente, el Estado Mexicano tiene el mandato constitucional de realizar todos los cambios y transformaciones necesarias en la estructura económica, social, política y cultural del país, de manera que se garantice que todas las personas puedan disfrutarlos. Esta reforma colocó a México en un panorama internacional de vanguardia al aplicar un control de convencionalidad de los tratados internacionales que contengan derechos humanos, creando un bloque de constitucionalidad en beneficio del gobernado.

Al mismo tiempo el universo actual de derechos humanos existente en el derecho positivo mexicano se puede ver en el siguiente diagrama de flujo extraído del Tesaurio de Derechos Humanos emitido por la Suprema Corte de Justicia de la Nación³.

³MÉXICO: SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Tesaurio de Derechos Humanos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2014, México. Página 3.

Figura 1. Universo de Derechos Humanos.



Fuente: Tesaurio de Derechos Humanos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Por su parte, el autor Jordi Borja, en su documento de trabajo 51/2004, que fuera publicado en el año 2004, nos muestra un catálogo de XXI derechos fundamentales en la presente en la globalización en que vivimos e incluye el derecho a la ciudad:

[...]

- I. Los derechos ciudadanos y los elementos básicos de la vida: tierra, agua, aire y fuego.
- II. Derecho a la justicia, a la paz y a la seguridad.

- III. *Derechos sobre la modernidad de la emergencia de las “nacionalidades”, de los regionalismos y de los localismos en nuestro mundo “globalizado”.*
- IV. *Derechos individuales y derechos colectivos.*
- V. *Derechos a la igualdad global de las personas y a la igualdad en un mismo territorio.*
- VI. *Derecho al desarrollo, a la identidad del territorio, a la seguridad alimenticia, a permanecer en el lugar elegido.*
- VII. *Derecho a la libre circulación de las personas, a tener un proyecto de vida propio de cada persona, a la identidad de origen y a la integración socio-cultural. El derecho al salario ciudadano y a la formación continuada.*
- VIII. *Derecho a la información.*
- IX. *Protección de los derechos identitarios, culturales y religiosos: el laicismo.*
- X. *Derecho a conquistar cuotas de poder político.*
- XI. *Derechos a la vivienda y al lugar; al espacio público y a la monumentalidad; a la belleza.*
- XII. *Derechos a la identidad colectiva dentro de la ciudad; a la movilidad y a la accesibilidad; a la centralidad.*
- XIII. *Derechos a la conversión de la ciudad marginal o ilegal en ciudad de ciudadanía; al gobierno metropolitano o plurimunicipal.*
- XIV. *Derechos a la innovación política; al acceso y al uso de las tecnologías de información y comunicación.*
- XV. *Derechos a la ciudad como refugio; a la protección por parte del gobierno de proximidad ante las instituciones políticas superiores y las organizaciones y empresas prestadoras de servicios.*
- XVI. *Derechos a la justicia local y a la seguridad; a la ilegalidad.*
- XVII. *Derechos al empleo y al salario ciudadano; a la calidad del medio ambiente.*

- XVIII. *Derechos a la diferencia, a la intimidad y a la elección de los vínculos personales; derecho de todos los residentes en una ciudad a tener el mismo status político-jurídico de ciudadano.*
- XIX. *Derecho a que los representantes directos de los ciudadanos, tanto institucionales como sociales, participen en o accedan a organismos internacionales; derecho de los ciudadanos a igual movilidad y acceso a la información transversal; derecho de los gobiernos locales y regionales y de las organizaciones y ciudades a constituir redes y asociaciones.*"⁴

Además, el cúmulo de derechos que los ciudadanos gozan en la actualidad, debe de impactar de forma favorable la vida diaria y permear en establecer ciudades mejores acorde a los nuevos tiempos y las necesidades cambiantes de las generaciones venideras.

Las ciudades hoy en día crecen constantemente ante el aumento de la población e industria. Por su parte las políticas públicas que el estado debe implementar no siempre son de acuerdo y con la anticipación necesaria para paliar los efectos y detrimentos en la calidad de vida de los ciudadanos. Es claro que cada día viven menos personas en zonas rurales del país y cada vez más en urbes de concreto. Ante tales efectos, el derecho a hacer ciudad, resulta fundamental.

John Friedman, equipara el derecho a la ciudad y/o a hacer ciudad con el poder popular, esa capacidad que tiene el pueblo de reunirse y solucionar sus problemas sin intervención de autoridad alguna⁵ y por otro lado David Harvey refiere que el derecho a la ciudad recae en el derecho a dirigir el proceso urbano o de urbanización⁶.

Se debe agregar que los ciudadanos hoy en día, demandan una gran cantidad de servicios, políticas públicas, espacios, transporte público o privado, vialidades, abastecimiento, educación, centros de esparcimiento y culturales y por su

⁴ Borj, J., "Los derechos políticos y laborales en el trabajo", *Trabajo*, 51/2004, Fundación Alternativas, 2004, p. 9, 10, 11 y 12.

⁵ Friedman, J., *Right to the City*. Critical Currents. The Dag Hammarskjöld Foundation, 2003.

⁶ Harvey, D., "The right to the city", *New Left Review* 53, 2008, p. 6.

parte estos, generan en los ciudadanos estrés, tránsito de vehículos, mayores tiempos en traslados, desigualdad, etcétera, lo que genera que la participación de la ciudadanía cada vez sea mayor para con sus gobernantes y personas que aplican las políticas públicas en su entorno.

También la democratización de la urbanización exige de cada ciudadano su participación proactiva en favor de la comunidad y por ende del ambiente donde se desarrolla su círculo social.

Esto trae como consecuencia, que la sinergia entre el ciudadano y el Estado sea cada vez mejor, para así poder embonar de superior manera en el adecuado desarrollo de la ciudad y afrontar las problemáticas que cada una de estas tenga de acuerdo a su orografía, medio ambiente y población.

La ciudad es ante todo un espacio público, que los ciudadanos deberán proteger y velar para que en coadyuvancia con el Estado, cada día mejore más y esto traiga como consecuencia un beneficio directo a los ciudadanos en su calidad de vida, por lo cual el derecho a hacer ciudad toma un rumbo fundamental hacia el futuro.

Al mismo tiempo la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (CMDIC), del año 2005⁷ forma para los gobiernos una directriz sobre la gestión democrática de las ciudades, resulta ser una pauta para la formulación e implementación de políticas públicas.

Dentro de la Agenda Internacional del Derecho a la Ciudad, cabe destacar los siguientes documentos que son de suma importancia:

- Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad v Foro Social Mundial, Porto Alegre, 2005.
- Declaración de la Coalición Europea de las Ciudades contra el Racismo, iv Conferencia Europea de las Ciudades por los Derechos Humanos, Núremberg, 10 de diciembre 2004.
- Declaración Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, París, 5 de mayo de 2004.

⁷ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Barcelona 2005.

- Declaración de Santa Cruz de la Sierra, abril de 2004. Primer Congreso Latinoamericano de Ciudades y Gobiernos Locales Iniciativa de la federación Latinoamericana de Ciudades, Municipios y Asociaciones de Gobiernos Locales.
- Carta Europea del Derecho de la Mujer a la Ciudad, Comisión Europea, 1995.
- Declaración Mundial sobre Autonomía Local Consejo de la OEA, Toronto, junio de 1993.
- Agenda 21 de la Cultura IV Foro de Autoridades Locales para la Inclusión Social de Porto Alegre en el Foro Universal de las Culturas, Barcelona, 7 y 8 de mayo de 2004.
- Agenda Municipal Latinoamericana Federación Latinoamericana de Ciudades y Municipios flacma, 2001.
- Declaración de Bogotá sobre la Ciudad desde la perspectiva de los Derechos Humanos. Seminario Latinoamericano sobre el Derecho a la Ciudad y Derechos Humanos, Bogotá, mayo de 2006.

1.2. Gestión Democrática.

El dinamismo de las ciudades modernas han generado un accionar distinto al que nuestros ancestros les tocó vivir, el acceso a internet y las nuevas tecnologías han potencializado el desarrollo.

Asimismo el derecho a la ciudad debe entenderse como una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos que en ella habitan, generando benefactores positivos buscando la realización de los derechos sociales, políticos y civiles.

Las organizaciones y movimientos populares tienen una injerencia fundamental dentro de la gestión democrática de la ciudad, ya que estas aglomeran a un sinnúmero de ciudadanos y permiten lograr y llevar a cabo políticas públicas eficaces.

Se debe de garantizar por los gobiernos el derecho a la participación social y comunitaria para la elaboración, desarrollo e implementación de políticas públicas, a

través de diagnósticos participativos, gestión de proyectos, recursos y procesos, seguimiento de políticas públicas, supervisión del gasto, control social de programas y transparencia.

Así por ejemplo, la Constitución de la Ciudad de México⁸ en su numeral 7, prevé la ciudad democrática, partiendo el mismo en seis apartados, derecho a la buena administración pública, libertad de reunión y asociación y libertad de expresión, información, privacidad y a la protección de datos personales y a un gobierno democrático y a la participación política paritaria.

La primera tocante al derecho que todo ciudadano tiene a que la administración pública sea eficaz y eficiente y a recibir servicios públicos de calidad. La segunda es inherente al derecho a reunirse de forma pacífica y a asociarse para proteger los intereses de la colectividad de conformidad por lo estipulado por la Carta Magna. El tercer elemento, ve en cuanto a la libertad de expresión y las formas de garantizarlo.

El cuarto elemento constriñe al derecho a la información que debe ejercerse libremente por la colectividad social.

Por otro lado, el quinto, es referente a la privacidad y protección de datos y por ultimo a un gobierno democrático y a la participación política paritaria en el que toda persona pueda tener derecho a ejercer cargos de gobierno.

Como vemos, la Constitución de la Ciudad de México, de corte progresista en cuanto a Derechos Humanos, determina que la gestión democrática de la ciudad debe velarse por estos 6 ejes mencionados, los cuales son fundamentales para el ejercicio de la ciudadanía.

Por consiguiente los estados de la República Mexicana deberán ir adecuando sus normas locales al futuro democrático que los ciudadanos ejercerán en un ulterior tiempo cercano, para que el derecho a la ciudad se vea robustecido y enteramente democratizado al grueso de los habitantes del país.

⁸ MÉXICO: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 5 de febrero de 1857. 2019, artículo 7.

1.3. Movilidad Eléctrica.

El uso de vehículos eléctricos como medio de transporte diario crece de forma rápida y en función de los precios asequibles al bolsillo de la ciudadanía común.

Bicicletas, automóviles, scooters y triciclos, son algunos de los vehículos eléctricos que mayor auge han tenido en este principio del siglo XXI.

Noruega, se ha convertido en el primer país a nivel mundial en que el 58.6%, más de la mitad de los vehículos que se vendieron en 2018 son eléctricos, de acuerdo a lo señalado por la Federación Noruega de Carreteras⁹, lo que confirma la tendencia hacia estos vehículos en países desarrollados.

El 10 de diciembre de 2018, el presidente constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, el Licenciado Andrés Manuel López Obrador, en Raudales, Chiapas, presentó la implementación del Programa Nacional de Electricidad a cargo de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) en la cual se mencionó la importancia de la energía eléctrica en nuestros días, expresando:

“...mantener una electricidad sostenible en beneficio de la nación, seguirán impulsándose las energías renovables con mecanismos que aprovechen los recursos naturales para la generación hidráulica, geotérmica, eólica, fotovoltaica y cogeneración con Petróleos Mexicanos (Pemex), utilizando el vapor de las refinerías a un mínimo costo. El Programa Nacional de Electricidad considera el potencial hidráulico del país y con base en ello planea desarrollar todos los recursos hidroeléctricos disponibles, en colaboración con la Comisión Nacional del Agua (Conagua), lo que permitirá incrementar la capacidad de generación

⁹ LOPEZ, De Benito Javier. *Noruega es el primer país del mundo en el que más de la mitad de los coches vendidos son eléctricos*. (Documento web) 2019. Movilidad Eléctrica (2019). <https://movilidadeléctrica.com/noruega-es-el-primer-pais-del-mundo-en-el-que-mas-de-la-mitad-de-los-coches-vendidos-son-electricos/>. 23 de abril de 2019.

hidroeléctrica en un 26 por ciento, ello equivale a tres mil 300 megavatios (MW)...¹⁰”

Con mecanismos como éste programa, México busca mejorar el suministro de electricidad para poder estar en posibilidades de abastecer a los millones de hogares y a la demanda creciente de energía eléctrica que se requerirá por los mecanismos eléctricos que a futuro se vislumbran, así como las políticas ambientales.

Por su parte la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno de la Republica (SEMARNAT), ha presentado la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) en la cual participan las Secretarias de Energía, Hacienda y Crédito Público, de Economía, la CFE y la Comisión Nacional para el uso eficiente de Energía Eléctrica, pero también organizaciones como Carbón Trust y WRI México, así como empresas como Tesla, BMW, Nissan, CitiBanamex, HSBC y gobiernos Internacionales como la Embajada de Alemania y Británica en México¹¹.

Además esta estrategia, busca lograr que los actores privados y gubernamentales fomenten el uso de la movilidad eléctrica en el país, de acuerdo a la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica, a través de incentivos fiscales como los siguientes:

A) Impuestos.

- Impuesto al Valor Agregado tasa cero en la adquisición de vehículos eléctricos.
- Deducción del Impuesto sobre la Renta de la depreciación de vehículos eléctricos para cualquier contribuyente.
- Reducción de aranceles a autobuses eléctricos y sus componentes.
- Periodo de gracia para la exención del impuesto sobre la nómina a las plantas y líneas de producción de vehículos eléctricos.
- Reducción a los impuestos de importación de vehículos eléctricos.

¹⁰ Petroquimex. *Presenta CFE Programa Nacional de Electricidad*. (Documento web) Diciembre 19, 2018. <https://petroquimex.com/presenta-cfe-programa-nacional-de-electricidad/> 13 de marzo de 2019.

¹¹MÉXICO: SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES. *Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/395715/6_SEMARNAT_EstElectroMovilidad.pdf 29 de abril de 2019.

B) Financieros.

- Fomentar la creación de esquemas de comodato, renta o financiamiento de autobuses y/o baterías.
- Mecanismos de garantías crediticias del gobierno para incentivar el financiamiento de vehículos eléctricos por parte de la banca nacional.
- Incentivo gradual para el costo de carga rápida arriba de Kw/h.
- Reducción de impuestos y aranceles para cargadores y flota.
- Creación, consolidación y/o aclaración de procesos de acceso a fondos metropolitanos de impulso a la electromovilidad o refuerzo de los existentes.
- Incremento a derechos e impuestos al uso de automóvil.

El gobierno de la República, pretende mediante esta ENME, lograr la reducción en los niveles de contaminación en las ciudades, mitigando la emisión de gases de efecto invernadero y fomentando el uso de vehículos eléctricos, así como un uso adecuado de la electricidad eléctrica, teniendo como objetivo sentar las bases para desarrollar el programa nacional de electromovilidad en beneficio de los gobernados.

El gobierno federal y local tiene un reto grande a futuro, que será alinear esfuerzos en política energética y en materia de movilidad, para poder garantizar la autosuficiencia energética, transformar el modelo de movilidad en transporte y consumo de energía de los ciudadanos.

Asimismo, la estrategia busca delimitar los mecanismos y metas que a corto, mediano y largo plazo busca México lograr, para así tener mejores indicadores de calidad de aire y mejora en el ambiente, así como vehículos que sean más eficaces en cuanto al consumo de energía.

La electricidad como motor de crecimiento y desarrollo para el sector industrial y privada será primordial para transitar a mejoras en diversas materias.

La Guía Práctica para el Desarrollo de una Estrategia Nacional de Movilidad¹², generada por la Organización de las Naciones Unidas ONU, se establece audazmente el futuro hacia dónde camina la humanidad en cuanto a movilidad eléctrica:

“...un cambio hacia la electrificación es una visión audaz y atractiva para el sector transporte, alejándolo del petróleo contaminante para, a su vez, limpiar la electricidad generada en el país, estimulando empleos verdes, crecimiento y opciones de movilidad sostenible.”

1.4. Función social de la participación en la planificación, producción y gestión de la ciudad.

Debemos partir del punto que la función social es el papel que desempeñan los individuos o grupos en una sociedad moderna, lo que concatenado con el derecho a la ciudad y los principios de sostenibilidad, democracia, equidad y justicia social en los que se rige, forma la cohesión social general.

El lugar donde los individuos cumplen sus deberes y obligaciones, ejercitando los derechos consagrados en la constitución, a eso podemos llamar ciudad moderna.

Así los gobiernos en contumacia con los ciudadanos, deben de fomentar e implementar políticas públicas que logren ejercer la función social que los habitantes tienen, mediante la eficacia del ejercicio de derechos a la vivienda, salud, educación, movilidad, acceso a servicios básicos, entre otros.

¹² Organización de las Naciones Unidas ONU. Guía Práctica para el Desarrollo de una Estrategia Nacional de Movilidad. http://movelatam.org/wp-content/uploads/2018/10/MOVE_Guia-Estrategias2018.pdf

En concreto, la sociedad debe escudriñar a través de los mecanismos establecidos en las leyes y las condiciones humanas, para lograr el desempeño adecuado de los derechos y el cumplimiento de obligaciones.

Se busca reivindicar la posibilidad que la gente vuelva a ser dueña de la ciudad y así hacer frente al neoliberalismo que ha afectado los espacios públicos con concesiones que los gobiernos han realizado a favor de particulares para que puedan aprovecharse de las zonas públicas para beneficios personales, ante tal situación la gestión de la ciudad que hagan los ciudadanos es básica para poder recuperar espacios públicos y mejoras en la calidad de vida, creando ciudades que respondan a la necesidades actuales de la sociedad.

Esta reivindicación se basa en la posibilidad necesaria de crear la ciudad, se establece en los derechos humanos, precisamente en los Derechos Económicos, Sociales y Culturales de los que los gobernados son titulares de acuerdo a la CPEM y los tratados internacionales.

Charlotte Mathivet, en su ensayo denominado *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear otra ciudad posible*¹³, establece que el derecho a la ciudad se basa en una dinámica de proceso y de conquista, en el cual los movimientos sociales son el motor para lograr el cumplimiento del derecho a la ciudad.

También nos apunta Mathivet, en el mismo ensayo, que movimientos populares, organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales, foros y redes nacionales e internacionales de la sociedad civil, han logrado construir una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad que logra recoger los compromisos y medidas que deben ser asumidos por la sociedad civil, los gobiernos locales y nacionales, parlamentarios y organismos internacionales para que todas las personas vivan con dignidad en las ciudades, estableciendo con ello un claro avance en la búsqueda del ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

¹³ MATHIVET, Charlotte, *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear otra ciudad posible*. 04/2009. <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html> 3 de abril de 2019.

El derecho a la ciudad establece limitando:

- El derecho a un hábitat que facilite el tejido de las relaciones sociales.
- El derecho a sentirse parte de la ciudad (sentido de cohesión social y construcción colectiva).
- El derecho a vivir dignamente en la ciudad.
- El derecho a la convivencia.
- El derecho al gobierno de la ciudad.
- El derecho a la igualdad de derechos.

Según la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad, este nuevo derecho es colectivo, ejercido por la sociedad para obtener mejoras en la calidad de vida diaria dentro de la ciudad que habitan y se transforma a diario.

Mathivet, enumera 19 subderechos del derecho a la ciudad, que deben de garantizar su ejercicio los gobiernos, de acuerdo a la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad deben ejercer a través de:

“[...]”

- I. *ejercicio pleno de la ciudadanía y gestión democrática de la ciudad*
- II. *función social de la ciudad y de la propiedad urbana*
- III. *igualdad, no discriminación*
- IV. *protección especial de grupos y personas en situación de vulnerabilidad*
- V. *compromiso social del sector privado*
- VI. *impulso de la economía solidaria y políticas impositivas progresivas*
- VII. *planificación y gestión social de la ciudad*
- VIII. *producción social del hábitat*
- IX. *desarrollo urbano equitativo y sustentable*
- X. *derecho a la información pública*
- XI. *libertad e integridad*
- XII. *participación política*
- XIII. *derecho a la justicia*

- XIV. *derecho a la seguridad pública y a la convivencia pacífica, solidaria y multicultural*
- XV. *derecho al agua, al acceso y suministro de servicios públicos domiciliarios y urbanos*
- XVI. *derecho al transporte público y la movilidad urbana*
- XVII. *derecho a la vivienda*
- XVIII. *derecho al trabajo*
- XIX. *derecho a un medio ambiente sano y sostenible*¹⁴

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad se basa en tres ejes fundamentales siendo el pleno ejercicio de la ciudadanía, la gestión democrática de la ciudad y la función social de la propiedad y la ciudad.

El derecho a la ciudad dota a los ciudadanos para ejercer democráticamente la gestión de su comunidad y sociedad, logrando la conquista de espacios públicos y mejores políticas públicas que logren un cambio significativo en la comunidad.

A continuación se engloban los estándares mínimos e indicadores del contenido normativo de la Carta-Agenda Global de los Derechos Humanos en la ciudad, para definir el contenido normativo de los derechos, las obligaciones del Estado y las de los actores no gubernamentales, incluyendo las violaciones. La Carta- Agenda debería tomar ventaja de estos logros, los cuales son:

- ✓ **Integridad física:** Vida. Libertad y seguridad, arresto y detención. Tortura y maltrato. Libertad de Movimiento.
- ✓ **Salud.**
- ✓ **Familia:** Matrimonio y familia. Madres e hijos.
- ✓ **Trabajo:** El derecho al trabajo. Pago y condiciones de trabajo. Esclavitud, servidumbre y labores forzadas.
- ✓ **Seguridad Social, asistencia y bienestar.**

¹⁴ Ídem. p. 26.

- ✓ **Educación y Capacitación.**
- ✓ **Propiedad.**
- ✓ **Integridad legal:** Reconocimiento ante la ley. Igualdad ante la ley. Retroactividad penal.
- ✓ **Integridad mental y moral:** Dignidad, personalidad y nombre. Privacidad, honor y reputación. Pensamiento, conciencia y religión. Cultura artes y ciencia.
- ✓ **Actividades colectivas:** Reunión. Política y democracia.
- ✓ **Derechos colectivos:** Paz y seguridad nacional. Minorías.

1.5. Derechos Humanos vinculantes al Derecho a la Ciudad.

En la Declaración de Organizaciones de la Sociedad Civil ante la XVII Asamblea de MINURVI. Propuestas hacia la implementación del Derecho a la Ciudad en la política urbana de América Latina. San Salvador, septiembre de 2008, establecido en el XII Foro Iberoamericano de Ministros y Autoridades máximas del sector de Vivienda y Desarrollo Urbano, realizado en 2007, se fundaron bases para poder lograr mejoras en diversos países y generar mecanismos para que los derechos vinculantes al derecho a la ciudad puedan ser ejercidos por los ciudadanos de forma ejemplar.

Recordemos que la CMDC establece los derechos humanos que son vinculantes al derecho a la ciudad, como lo son el derecho a la justicia, producción social de hábitat, vivienda, trabajo, medio ambiente sano y sostenible, justicia, libertad e integridad, de asociación, reunión, manifestaciones y uso democrático, al agua, cultura, convivencia entre otros más.

La SCJN y los Tribunales Colegiados de Circuito en varias jurisprudencias y tesis aisladas con número de registro 2018635, 2018636, 2017229, 2017254, 2016009 ,2015824 2015825, 2017255, 2002743,160000, 2012127, 2015305, 2018186, 200815, 2008515 y 2006224, del sistema electrónico denominado IUS, han ido delimitando y dibujando los derechos que los mexicanos gozamos, han

explorado el derecho al mínimo vital, al ambiente sano, progresividad de los derechos humanos y todos estos son vinculante con el derecho a la ciudad y su fortalecimiento.

La eficacia del derecho a la ciudad se sustenta en los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia, ya que el mismo, es un derecho colectivo de los habitantes de una localidad permeable al conjunto en general.

Resulta fundamental para el ejercicio pleno del derecho a la ciudad contar con instituciones fuertes que garanticen el cumulo de derechos vinculantes que tiene y así los ciudadanos cuenten con los mecanismo eficaces para poder desarrollarlos en beneficio de la ciudad.

El derecho a la información pública se encuentra definido como derecho social e individual en la Controversia Constitucional, resuelta por Unanimidad de votos por la SCJN en fecha 24 de junio de 2008, con número de registro 1001593, especificando que el acceso a la información establece un doble carácter y debe entenderse como un derecho en sí mismo y como un medio o instrumento para el ejercicio de otros derechos, por lo cual resulta fundamental para poder ejercer el derecho a la ciudad.

Por un lado los ciudadanos deben tener el acceso a la información como garantía individual para poder exponencial la autonomía personal, posibilitando el ejercicio de la libertad de expresión en un contexto de mayor diversidad de datos, voces y opiniones por otro, como colectividad que genera mecanismo de control institucional, pues se trata de un derecho fundado en una de las características principales del gobierno de transparencia de la información pública gubernamental y, a la vez, se vincula con el derecho de participación de los ciudadanos en la vida pública, protegido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

El derecho a la justicia avala que los ciudadanos puedan tener instituciones jurisdiccionales con las cuales accionar los mecanismos en pro de la colectividad. De igual manera la seguridad pública y la convivencia pacífica deberán ser garantizada por el gobierno para que los ciudadanos puedan crear en su ciudad condiciones de convivencia pacífica, desarrollo colectivo y ejercicio de la solidaridad.

Por lo que ve al derecho de participación política debe entenderse como la facultad que tiene todos los ciudadanos para participar en la vida política, así como participar en las políticas públicas locales de planificación, producción, renovación, mejoramiento y gestión de la ciudad, lo que va de la mano del derecho de asociación, reunión, manifestación y uso del espacio público urbano.

Un derecho importante en que debe ser garantizado para que se ejerza de forma adecuada el de ciudad, es de acceso y suministro al líquido vital, que es el agua, ya que sin la garantía de contar con este, resulta sumamente difícil la convivencia y el ejercicio de otros derechos mínimos. Los estados deben de garantizar que sus ciudadanos cuenten con acceso permanente a los servicios de agua potable, saneamiento, remoción de basura, fuentes de energía y telecomunicaciones.

El derecho al transporte público y a la movilidad, entendido como la garantía que los gobiernos deben de avalar a sus ciudadanos para que cuenten con mecanismos e instalaciones adecuadas que mejoren la circulación de personas, mediante planes de desplazamientos urbanos e interurbanos.

La vivienda, resulta al igual que el agua, un derecho vital que deben de probar eficazmente y proporcionarse por el Estado, mediante medidas para garantizar que todos los ciudadanos cuenten con viviendas dignas.

Es fundamental el derecho al trabajo, ya que con este se busca el empleo y ocupación de los ciudadanos, mediante mecanismos y políticas públicas realizada entre las empresas y el gobierno.

El medio ambiente resulta una bisagra de carácter importante con el derecho a la ciudad, ya que una urbe que tenga una mala calidad del ambiente, llevara a un detrimento diario de la salud de sus ciudadanos.

Estos derechos deben ser plenamente garantizados para que el derecho a la ciudad se pueda ejercer de forma adecuada y esto conlleve una mejoría en la ciudad y en la colectividad social.

También viene concatenado el derecho a la Seguridad Pública y a la convivencia pacífica y solidaria, ya que se deben de crear condiciones para ideales para un ambiente libre de violencia e inseguridad, siendo que los estados deben de garantizar la debida participación de los ciudadanos en el control y evaluación de las corporaciones encargadas de la seguridad en las ciudades que forman parte.

El derecho a la justicia es un pilar fundamental en el derecho a la ciudad, ya que los estados deben adoptar mecanismos y leyes que mejoren el acceso pronto y expedito de este a los gobernados, de gorma gratuita e imparcial.

La libertad e integridad, forman un componente básico para el adecuado ejercicio del derecho a la ciudad, para participar en la vida política activa de la comunidad social en la que se desenvuelve si así lo desea.

De igual forma todas las personas tienen derecho de asociación, reunión y manifestación. Las ciudades deben disponer y garantizar espacios públicos para ese efecto de garantizar el derecho de asociación, reunión, manifestación y uso democrático del espacio público urbano.

El derecho al entorno y vivienda digna donde los estados deben establecer mecanismos institucionales y desarrollar los instrumentos jurídicos, financieros, administrativos, programáticos, fiscales, tecnológicos y de capacitación necesarios para apoyar las diversas modalidades de producción social del hábitat digno.

El medio ambiente juega un papel primordial, éste busca mejorar continuamente el entorno natural en el que las personas habitan y una forma ideal de hacer y crear mecanismos y leyes, es a través del derecho a la ciudad.

Derechos y fundamentos básicos que los gobiernos tiene que proteger, garantizar, respetar y promover a efecto que los ciudadanos tengan pleno acceso en las condiciones ideales al ejercicio real del derecho a la ciudad.

A través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 11, de Ciudades y Comunidades Sostenibles que el gobierno de México establece, de acuerdo al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo buscando que las ciudades y lo

asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Buscando así reconocer y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

1.6. Obligaciones y responsabilidades del Estado en la promoción, protección e implementación del derecho a la ciudad.

Son actores responsables de la efectividad en la aplicación y defensa de los derechos vinculados al derecho a la ciudad los organismos internacionales, gobiernos, nacionales, provinciales, regionales, metropolitanos, municipales y locales, con base en el sistema internacional de derechos humanos.

Los Estados deben garantizar que el derecho a la ciudad, mediante la realización e implementación de políticas públicas, con participación colectiva de los habitantes y en cumplimiento a los estándares internacionales de desarrollo.

Fundamental resultará la promoción con campañas mercadológicas dirigidas a la ciudadanía, mismas que informen en que consiste el derecho a la ciudad y como se pueda ejercer a través de los mecanismos correctos establecidos en la norma.

También el fortalecimiento de las instituciones jurisdiccionales y administrativas del Estado a través de leyes creadas por el poder Legislativo, deberán ser continuas y progresivas, ya que sin instituciones fuertes, los ciudadanos encontrarán corrupción y trabas al momento de intentar ejercer este derecho.

El Estado debe de garantizar a sus ciudadanos como derecho fundamental a la movilidad un efectivo desplazamiento de personas y bienes mediante las diferentes modalidades de transporte (Bicicleta, automóvil, autobús, scooter, entre otros), también debe de realizar las adecuaciones y gestiones públicas para contar con un sistema de movilidad donde el objeto de la movilidad sea la persona y su desarrollo positivo en la comunidad.

En el plano Estatal, el Poder Legislativo debe urgentemente de legislar en materia de movilidad, a efecto que se discuta en comisiones y en su caso en el pleno una Ley de Movilidad para el Estado de Querétaro eficaz, en la cual, se contengan las

bases y medios por los cuales se van a eficientizar los derechos de los ciudadanos en este tan fundamental concepto.

A su vez, Estados de la República Mexicana como la Ciudad de México y Quintana Roo, ya cuentan con sendas leyes en materia de Movilidad, lo que les da a sus ciudadanos medios y herramientas para ejercer el derecho a la ciudad y por ende el de hacer ciudad, trayendo consigo un efecto positivo en la colectividad urbana.

Además las leyes deben de contemplar la promoción, respeto, protección y la garantía del derecho humano a la movilidad, donde se establezcan las bases y líneas para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y libre tránsito del transporte de bienes.

Con esto, el Estado estará garantizando el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, y así se satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto, por lo cual resultan las leyes de movilidad pilares fundamentales en el derecho humano a la ciudad.

Deben de dotarse de mayores recursos económicos a los Institutos o Secretarías de Movilidad, a efecto que puedan realizar una promoción amplia y adecuada que permee en la ciudadanía, a efecto que esta conozca sus derechos y la forma en la cual puede cooperar en la mejora de la movilidad en su comunidad.

De igual modo, los Estados cuentan con una amplia área de oportunidad en cuanto al derecho humano a la movilidad efectiva, los nuevos transportes eléctricos brindan una inmejorable ocasión para lograr cambiar los hábitos de consumo de vehículos contaminantes y buscar migrar hacia vehículos que generen cero emisiones de carbono y ayuden a mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Los indicadores de cumplimiento para garantizar el derecho a hacer ciudad se verán reflejados en el mediano y corto plazo, cuando las leyes de movilidad y ejercicio de mecanismos fundamentales para eficientizar este derecho dejen resultados visibles y medibles.

CAPITULO II. CONFLICTOS DEL DERECHO A HACER CIUDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.

2.1. El calentamiento global y la contaminación en las ciudades.

En cuanto a este tópico, es un tema cierto que el planeta esta elevando su temperatura como consecuencia de la emision por parte del ser humano de gases de efecto invernadero. Un sinnumero de especies se han extindo en los utlimos 30 años a consecuencia del cambio climatico que los ecosistemas tienen, la ruptura en los ciclos de la naturaleza conlleva desastres de los cuales el hombre esta inmerso y es plenamente responsable.

Debemos entender que el según lo señalado por la Doctora Cecilia Conde¹⁵ en su ensayo denominado México y el cambio climatico, señala que el clima terrestre es producto de la constante y compleja interacción entre la atmósfera, los océanos, las capas de hielo y nieve, los continentes y, muy importante, la vida en el planeta (plantas y animales en los bosques y selvas, en océanos y en la atmósfera).

Las naciones parte de la ONU, han firmado un protocolo denominado de Kyoto¹⁶, el dia 11 de diciembre de 1997, entró en vigor el 16 de febrero de 2005 para las naciones que lo ratificaron, entre ellas México, que lo hizo en el año 2000 y tiene como finalidad reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero:

- Dióxido de carbono (CO₂)
- Metano (CH₄)
- Óxido nitroso (N₂O)
- Hidrofluorocarbonos (HFC)
- Perfluorocarbonos (PFC)
- Hexafluoruro de azufre (SF₆)

¹⁵CONDE, Cecilia, "México y el cambio climático". (Documento web), 2017. <http://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Cecadesu/Libros/Mexico%20y%20el%20cambio%20climatico.pdf>, 6 de marzo de 2019

¹⁶ Protocolo de Kyoto sobre el cambio Climático. 2005.

El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático o Panel Intergubernamental del Cambio Climático, conocido por el acrónimo en inglés IPCC tiene como finalidad, la identificación del cambio climático inducido por el hombre, determinar el impacto del cambio climático y cuáles son las Opciones de adaptación y mitigación para contrarrestarlo.

La reunión número 43 del IPCC¹⁷, fue celebrada en abril de 2016, se acordó que el informe de síntesis del Sexto Informe de Evaluación se terminaría en 2022, los países examinarán los progresos realizados para lograr su objetivo de mantener el calentamiento global muy por debajo de 2 °C mientras que, al mismo tiempo, proseguirán los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.

El Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), dependiente de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno de la República (SEMARNAT), estipulo que el cambio climático trae como consecuencias:

[...]

- . *Aumento de la temperatura promedio global de los océanos y la superficie terrestre*
- . *Aumento promedio mundial del nivel del mar*
- . *Acidificación del mar*
- . *Aumento de la temperatura superficial de los océanos*
- . *Alteración de la abundancia de algas, plancton y peces en los ambientes marinos*
- . *Modificación de los patrones naturales de precipitación*
- . *Inundaciones recurrentes*
- . *Incremento en el número e intensidad de huracanes, principalmente en el Atlántico Norte*
- . *Sequías más prolongadas*

¹⁷ Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, "Sexto Informe de Evaluación, (Documento web) 2017. https://archive.ipcc.ch/home_languages_main_spanish.shtml 4 de abril de 2019.

- *Aumento en el número de días y noches cálidas a nivel global*
- *Ondas cálidas más frecuentes y pronunciadas en Europa, Asia y Australia*
- *Disminución en la disponibilidad de agua para consumo humano, agrícola e hidroeléctrico*
- *Disminución en la productividad agrícola*
- *Reducción y adelgazamiento de las capas de nieve en Groenlandia y la Antártica*
- *Disminución de los glaciares a nivel mundial*
- *Disminución de la capa de nieve primaveral del Hemisferio Norte*
- *Pérdida de biodiversidad y cambio en la composición de los ecosistemas*
- *Disminución de la temperatura promedio en ciertos lugares*
- *Mayor propensión a incendio forestales*
- *Alteración de los ciclos biológicos y distribución geográfica de la flora y fauna*
- *Alteración de los vectores de enfermedades infecciosas.*¹⁸

Como consecuencia del cambio climático, la población se verá afectada en su calidad de vida y desarrollo de forma cada vez mayor, ante lo cual la toma de decisiones en el plano de ecología debe agilizarse en pro de la mejora de los niveles de vida del ciudadano.

2.2. Emisión de Gases de Efecto Invernadero en México.

México en 2015, emitió a la atmosfera 683 millones de toneladas de bióxido de carbono equivalente (MtCO₂e), lo que se sabe a través del Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (INEGEI) el cual es un instrumento con apego técnica y de especificaciones a los tratados internacionales para conocer las cantidad de emisiones que el México genera en el periodo de un año.

¹⁸ MÉXICO: Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, “Consulta Nacional sobre el Cambio Climático”, (Documento de Trabajo) 2008. <https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/efectos-del-cambio-climatico> 17 de abril de 2019.

La Ley General de Cambio Climático (LGCC), en su artículo 3, inciso XXV,¹⁹ define al Inventario Nacional de Emisiones de Gases y Compuestos de Efecto Invernadero como el documento que contiene la estimación de las emisiones en México.

Figura 2: Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero.



Fuente: Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, Inventario de emisión de gases de efecto invernadero.

De acuerdo a dicho inventario, mide las emisiones de bióxido de carbono, metano, óxido nitroso, hidrofluorocarbonos, perfluorocarbonos, hexafluoruro de azufre y carbono negro en el periodo 1990-2015. Siendo el gas más relevante que se emitió el bióxido de carbono con 71% de las emisiones, seguido del metano con 21%.

¹⁹ MÉXICO: Ley General del Cambio Climático, 2011. Artículo 3.

México es el primer²⁰ país de América Latina en cuanto a emisión de GEI y se encuentra entre los 15 a nivel mundial. Una posición nada presumible.

Figura 3: Fuentes de Contaminantes.



Fuente: Blog de la Escuela de Organización Industrial, Programa de Congestión y Energía.

El desplazamiento diario de los mexicanos se realiza en vehículos y transporte público emisores de gases de efecto invernadero, generando con ello un alto grado de contaminantes al medio ambiente.

Definitivamente la industria y el crecimiento de este ramo de la economía, han generado grandes parques industriales en diversas ciudades de la Republica, lo que ha llevado a que en ciudades como Silao o Querétaro los niveles de contaminación sean muy elevados.

Aunado a que la ciudad de Querétaro se encuentra cercana a la Ciudad de México y al Área Metropolitana de ésta última, recordando que es la Ciudad de México es la más contaminada de América Latina, lo que conlleva a que el viento traslade partículas contaminantes hacia la ciudad de Querétaro.

²⁰ "México es el primer país de América Latina en Emisión de Gases de Efecto Invernadero", ANÓNIMO, El Universal, Ciudad de México. (14 de agosto de 2018). <https://www.eluniversal.com.mx/ciencia-y-salud/mexico-es-el-principal-emisor-de-gases-efecto-invernadero-en-america-latina> el día 18 de abril de 2019.

2.3. Querétaro y sus efectos en la emisión de gases de efecto invernadero de acuerdo al Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Estado de Querétaro, año base 2015.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), ha señalado que el 80% de las personas que vive en zonas urbanas están expuestas a niveles de calidad del aire que rebasan los límites establecidos por la misma organización²¹, lo que genera un detrimento en la calidad de vida de la ciudadanía.

El inventario de Emisiones de Gases de efecto Invernadero en el Estado de Querétaro del año 2015 señala que las emisiones totales fueron 19,442,869.41 Mg/año de CO₂ equivalente para 2015 en el Estado de Querétaro, mostrando los sectores de energía, procesos industriales y uso de productos (IPPU), AFOLU (uso de productos, ganadería, agricultura, cambio de uso de suelo) y desechos.

Tabla 1: Emisiones de CO₂e en Mg/año para 2015 por sector para el Estado de Querétaro.

Categoría	2015
Energía	13,994,820.55
IPPU	305,488.11
AFOLU	4,527,879.80
Desechos	614,680.96
Estatal	19,442,869.41

Fuente: Gobierno del Estado de Querétaro. Inventario de Emisiones de Gases de efecto Invernadero en el Estado de Querétaro del año 2015.

Los municipios con mayores emisiones de CO₂ fueron Querétaro, San Juan del Río, Pedro Escobedo y El Marqués, ya que los mismos cuentan con sendos parques industriales y un creciente número de parque vehicular y factores de emisión de estos contaminantes.

²¹ LOPEZ, Gutiérrez, Paulina, La política de la contaminación, (Documento web) 2016, <https://www.nexos.com.mx/?p=28760>. 02 de abril de 2019.

El gobierno del Estado de Querétaro en conjunto con la Universidad Autónoma de Querétaro en el año 2010 realizaron el Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero año base 2005, como parte del Programa Estatal de Acción ante el Cambio Climático, encontrando lo siguiente resultados señalados en la tabla siguiente:

Tabla 2: Resultados del Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero.

Porcentaje de las Emisiones de GEI.

- 1.- **32%** por el transporte
- 2.- **19%** por el sector energía
- 3.- **19%** por el cambio de uso de suelo
- 4.- **11%** por el sector agropecuario
- 5.- **18%** por el sector residuos
- 6.- **1 %** procesos industriales

Fuente: Gobierno del Estado de Querétaro. Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero del Estado de Querétaro.

De este modo, las emisiones de Gases de Efecto Invernadero en el Estado tendrán un claro crecimiento a la alza, ya que el parque vehicular, tanto de transporte privado o público, incrementará como consecuencia del aumento de la población. Es adecuado observar que la industria únicamente –de acuerdo a los porcentajes señalados por el gobierno Estatal en el IGEIEQ- genera el 1% del total de GEI- pudiendo creer por el grueso de la población que la industria contamina más que el transporte, sin embargo la realidad no es así.

Por consiguiente, el Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero del Estado de Querétaro, entregó las siguientes consecuencias que se pueden observar en la subsiguiente tabla y las que han sido debidamente medidas por las autoridades competentes de acuerdo a parámetros internacionales establecidos:

Tabla 3: Inventario de Emisiones de GEI por categoría para el año 2015, para el Estado de Querétaro

Categoría / Subcategoría		CO ₂ e (toneladas)
Energía	Industrias de la energía	1,744,941
	Industrias manufactureras y de la construcción	2,446,489
	Transporte	9,053,070
	Otros sectores	750,320
IPPU	Industria de los minerales	235,160
	Industria de los metales	767
	Uso de productos sustitutos de las sustancias que agotan la capa de ozono	62,902
	Manufactura y utilización de otros productos	6,660
AFOLU	Ganadería	775,945
	Tierra	2,033,531
	Permanencias	-646,460
	Fuentes agregadas y fuentes de emisión no CO ₂ de la tierra	1,718,403
Desechos	Eliminación de desechos sólidos	359,199
	Incineración e incineración abierta de desechos	2,855
	Tratamiento y eliminación de aguas residuales	252,627
Estatotal		19,442,869

Fuente: Gobierno del Estado de Querétaro. Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero del Estado de Querétaro.

Con la realización de este tipo de instrumentos nos podemos percatar que el Estado de Querétaro cuenta con un crecimiento en la GEI; lo que conllevará en el corto y mediano plazo, a un deterioro en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, acotando que los mayores efectos de la contaminación serán visibles en el largo plazo, cuando enfermedades y padecimientos propios asociados a la contaminación sean medibles y observables en hospitales y sanatorios.

En diversas ciudades del mundo como Shanghái en China, Mumbai en India o la Ciudad de México, en nuestro país, los altos niveles de contaminación, ya han traído un visible y tajantes deterioros en la calidad de vida y salud de las personas.

Los GEI por municipio nos muestran cuales son los que más contaminantes emiten como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 4: Emisiones de GEI en Mg/año por municipio

Municipio	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e
Amealco de Bonfil	141,234	95	8	146,003
Arroyo Seco	23,861	22	2	24,902
Cadereyta de Montes	152,948	91	8	157,732
Colón	184,639	44	9	188,199
Corregidora	836,562	155	69	859,311
El Marqués	733,425	181	39	748,756
Ezequiel Montes	114,623	30	6	117,048
Huimilpan	129,567	45	10	133,617
Jalpan de Serra	48,771	44	4	50,947
Landa de Matamoros	30,760	41	2	32,372
Pedro Escobedo	1,863,058	81	8	1,867,408
Peñamiller	27,470	29	2	28,762
Pinal de Amoles	37,042	60	2	39,316
Querétaro	6,243,255	1,052	414	6,382,429
San Joaquín	30,337	16	28	38,254
San Juan del Río	2,667,267	435	130	2,714,012
Tequisquiapan	411,221	226	3	418,280
Tolimán	45,706	40	2	47,473
Estatal	13,721,745	2,686	747	13,994,821

Fuente: Gobierno del Estado de Querétaro. Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero del Estado de Querétaro.

En el estado de Querétaro se tiene un parque vehicular con un promedio de 14 años de antigüedad, en donde el grueso de los vehículos son pick-ups de cilindrada alta, ya que el 90% de las emisiones de los contaminantes son generadas en las dos Zonas Metropolitanas del Estado (Zona Metropolitana de Querétaro y Zona Metropolitana de San Juan del Río (ZMQ)), por tipo de combustible se observa que la

ZMQ aporta un 70 y 78 % de la emisión para gasolina y diésel respectivamente, de acuerdo al Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero .

Tabla 5: Vehículos en Querétaro y sus emisiones anuales.

Tipo de vehículo	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	CO ₂ e
Autobús	227,625	20	17	232,665
Camiones clase 1 y 2 (CL 1 Y 2)	215,954	35	24	223,287
Camiones clase 3 y 4 (CL 3 Y 4)	42,998	5	4	44,198
Medianos	570,395	69	8	574,383
Vehículos mayores de tres toneladas	627,501	236	25	640,648
Motocicletas	256,472	78	6	260,173
Pick up's	1,496,656	258	173	1,549,724
suv	868,318	119	108	900,142
Tractocamiones	943,863	3	3	944,637
Autos de pasajeros	3,485,975	813	345	3,600,278
Total	8,735,756	1,636	712	8,970,136

Fuente: Inventario Estatal de Gases de Efecto Invernadero.

Partiendo que las dos zonas con mayor emisión de GEI en el Estado son la zona Metropolitana del Municipio de Querétaro y la de San Juan del Rio, queda claro que los vehículos de combustión interna están generando un rápido incremento en los niveles de gases contaminantes, lo que genera un detrimento en la calidad y salud de los ciudadanos.

Un factor de contaminación es el trayecto de la Carretera Federal 57, misma que va de la Ciudad de México con rumbo a la frontera de Nuevo Laredo en Tamaulipas, siendo que Querétaro es paso de dicha vía, y que la misma es la más transitada por vehículos de transporte de carga, lo que genera un contaminación continua en el Estado.

2.4. Crecimiento poblacional del Municipio de Querétaro y su impacto ambiental en la emisión de Gases de Efecto Invernadero.

El Estado de Querétaro actualmente cuenta con 2, 038, 372 habitantes según la encuesta intercensal del año 2015, siendo esta la más actual, realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía, ocupando el número 22 nacional de acuerdo al número de habitantes. Población que en 48.7 % se refiere a mujeres y en 51.3% a hombres, donde la población es de carácter 70% urbana y 30% rural.

Figura 4. Número de habitantes Querétaro.



Fuente: Municipio de Querétaro. Plan Estratégico de Movilidad 2026 del Municipio de Querétaro.

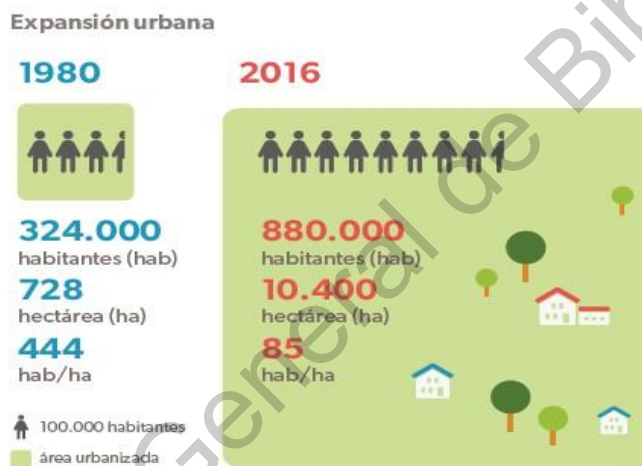
Según la misma encuesta intercensal consulta, el municipio de Querétaro en el año 2015, contaba con la cantidad de 878, 931 habitantes.

El municipio de Querétaro, es capital del Estado, lugar donde se asientan los poderes y dependencias administrativas gubernamentales, así como los grandes centros industriales y de distribución de productos perecederos y no perecederos. Por tal motivo, la fuente de empleo y traslado de los habitantes del municipio de Querétaro es vital para seguir impulsando un desarrollo sostenido que genere inversión y progreso.

Por tal motivo, el municipio de Querétaro, diariamente se ve impactado por un flujo constante de personas que habitan en los municipios conurbados de Huimilpan, El Marques, Corregidora, así como en el estado de Guanajuato, en los municipios cercanos de Apaseo El Alto, Apaseo El Grande, Celaya, entre otros más y se trasladan a sus lugares de empleo o esparcimientos dentro de éste municipio.

En los últimos 30 años, la población del Municipio de Querétaro ha incrementado en un considerable rango, desde 1980 cuando contaba con 324,000 habitantes a los 880,000 habitantes en el 2016, como se puede observar en la siguiente imagen inserta.

Figura 5. Expansión urbana en Querétaro.



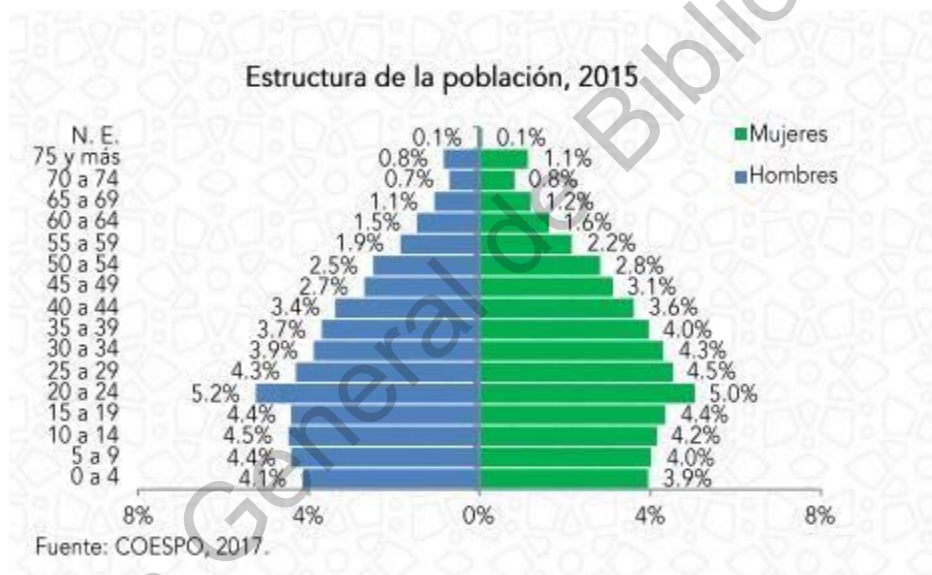
Fuente: Municipio de Querétaro. Plan Estratégico de Movilidad 2026 del Municipio de Querétaro.

En el mismo orden, los problemas y conflictos para dar solución al crecimiento de la población, ha tenido como consecuencia un detrimento en la calidad de vida de los habitantes, ya que los tiempos de traslado y movilidad se han multiplicado, generando mayor tensión y una pérdida de tiempo en el tránsito de un punto a otro. Las políticas públicas que se han implementado por parte de las

autoridades administrativas gubernamentales no han ido acorde con el crecimiento de la problemática, lo que ha traído un malestar social con los políticos en turno.

Atendiendo a lo establecido en la Proyección del Consejo Estatal de Población, en el cual se establece que los municipios de El Marqués, Querétaro y Corregidora forman tasas de crecimiento demográfico de más de 2% anual, siendo que en el resto de la República Mexicana el crecimiento oscila en el .9%. El grueso de la población oscila entre los 10 a los 30 años de edad, otorgando una amplia posibilidad al cambio en las formas de movilidad²².

Figura 6. Estructura Poblacional Querétaro 2015.



Fuente: Consejo Estatal de Población del Estado de Querétaro

Durante los años 2010 al 2015, el estado fue un gran captador de nuevos habitantes, sobre todo en los municipios de Querétaro, El Marqués y Corregidora, atendiendo a las bajas tasas de incidencia delictivas que se vivían, y en contraste

²² Consejo Estatal de Población del Estado de Querétaro, "Informe demográfico municipal Querétaro" (Documento web) 2015 <https://gobqro.gob.mx/coespo/wp-content/uploads/2016/01/14-Quere%CC%81taro.pdf>. 29 de abril de 2019.

claro con las alarmantes crecidas de los delitos de alto impacto y la inseguridad en los demás estados de la república mexicana.

Querétaro llegó a estar catalogado en el top 3 de los Estados con mejor calidad de vida y seguridad, lo que generó indirectamente circunstancias favorables para la atracción de nuevos habitantes provenientes de otros Estados de la república.

De igual forma, los cambios de uso de suelo en los municipios de Querétaro, El Marques y Corregidora, detonaron la expansión de la construcción de vivienda habitacional media alta, media y baja.

Sentado lo anterior, tenemos debidamente delimitado a que se refiere la movilidad como derecho humano. Día a día los Queretanos han visto lesionado tal derecho fundamental, las calles han resultado insuficientes para albergar a tanto vehículo motor y los tiempos de traslado entre un punto a otro han incrementado rotundamente.

Aunado al constante incremento en los habitantes y el número de vehículos registrados ante el empadronamiento del Estado. Recordemos que en México, el automóvil, siempre ha sido catalogado como un producto con status y aspiracional de progreso para las personas, luego entonces, el tener un vehículo permea en la sociedad, sin observar que el incremento del padrón vehicular trae consigo innumerables problemas de salud tránsito y movilidad a los habitantes de las ciudades.

Situación por demás grave, ya que una ciudad que no es planeada por las autoridades en curso para funcionar debidamente conforme al gradual aumento de la población, inherentemente tendrá como consecuencia el colapso en los servicios que la urbe pueda ofrecer eficazmente a su población.

La población del Municipio de Querétaro y la Zona Metropolitana, está pagando actualmente las carencias y dilapidación de recursos económicos por parte de las últimas administraciones, tanto Municipales como Estatales en temas de seguridad, tránsito, vialidad, salud entre otros temas.

Figura 7. Viajes y formas de movilidad diaria.



Fuente: Municipio de Querétaro. Plan Estratégico de Movilidad 2026 del Municipio de Querétaro.

En el año 2016, se realizaron 1 millón 600 mil traslados diarios en el Municipio de Querétaro, de los cuales 44% se hicieron en automóvil, 33% en transporte público, 22% caminando y solo 1% en bicicleta, como se pudo advertir en la anterior figura²³.

Figura 8. Tiempo promedio de viaje en Querétaro.



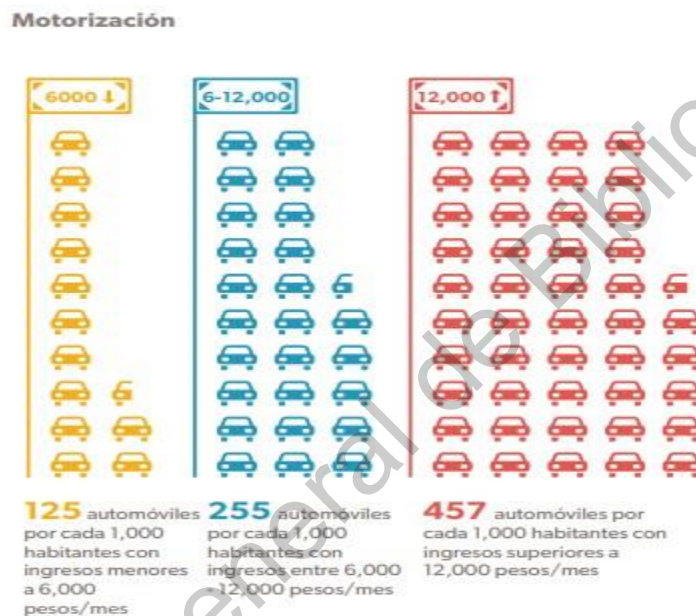
Fuente: Municipio de Querétaro. Plan Estratégico de Movilidad 2026 del Municipio de Querétaro.

²³ Municipio de Querétaro, "Resumen: Plan Estratégico de Movilidad 2026" Diciembre 2016, (Documento web) 2016. http://72.14.184.134/municipio/archivos/documentos/PlanEstrategicoMovilidad2026_abril2017.pdf 4 de abril de 2019.

El desarrollo personal y económico en México, muchas veces es avaluado por el automóvil, ya que en la colectividad es signo de un avance económico, lo que genera un mayor uso del mismo, al ser aspiracional entre la sociedad.

A esto debemos sumar que en la actualidad, los habitantes del municipio, han hecho del vehículo motor su modo habitual de transporte, como se aprecia en la siguiente gráfica:

Figura 9. Motorización en Querétaro.



Fuente: Plan Estratégico de Movilidad 2026 del Municipio de Querétaro.

En la misma proporción que aumenta el ingreso que un habitante obtiene al mes, se incrementan el número de vehículos por cada 1000 habitantes, así podemos concluir que el vehículo motor va conforme al ingreso que se obtiene. Como se muestra en la tabla anterior, 4.5 habitantes de cada 10 que perciben más de 12,000.00 (doce mil pesos 00/100) de ingreso al mes, cuentan con vehículo propio.

De acuerdo al Plan Estratégico de Movilidad 2026, del Municipio de Querétaro, los tiempos para el transporte público, automóvil y caminata fueron descritos en la figura ocho, con lo cual podemos ver que es necesario y urgente comenzar a

implementar políticas públicas que ayuden a paliar las problemáticas que los queretanos enfrentan en estos temas.

De igual forma, el uso de un vehículo se ha visto relacionado con el ingreso, ya que el mantenimiento diario y periódico que requiere un vehículo, es primordial y resulta caro, por ende poco accesible al bolsillo de las personas.

Un vehículo necesita gasolina para moverse, en estimativa el desempeño va de 8 km/lt a 22 km/lt, dependiendo del modelo, la marca, la tecnología y el mantenimiento requerido. Por lo cual, una persona requerirá varias decenas de litros para realizar sus desplazamientos habituales, generando así un gasto que día a día se eleva, generando un detrimento en el ingreso económico de las personas.

La Reforma Energética de 2013 en México es una transformación constitucional cuya iniciativa fue presentada por el ex presidente, Enrique Peña Nieto el día 12 de agosto de 2013 y la cual fue aprobada por el Senado de la República el 11 de diciembre de 2013 y por la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2013.

Las materias no renovables, son el principal motor de la generación de energía en el país, sin embargo México cuenta con grandes reservas de petróleo y gas derivado, con dichos andamiajes jurídicos se busca aprovecharlos y de igual manera migrar a energías renovables año con año.

De dicha reforma, se estableció por el legislador, que los precios de las gasolinas serían establecidos mediante el precio internacional de referencia, los impuestos, tanto al valor Adquirido (IVA), como el Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), transporte, internación, flete y distribución por región y el margen comercial de menudeo, elementos que sumados mediante una fórmula, generarían un precio diario, el cual se publicaría en el Diario Oficial de la Federación, como se aprecia de la siguiente imagen inserta a continuación:

Figura 10. Infografía conformación del precio de la gasolina.



Fuente: Secretaría de Energía.

Al día de hoy, 06 de Marzo del 2019, el litro de gasolina, diésel, magna y Premium cuesta en el Municipio de Querétaro según el precio diario de la Comisión Reguladora de Energía, dependiente del Gobierno Federal, lo siguiente:

Figura 11. Precios gasolinas del 06 de marzo de 2019.

No de Permiso	Nombre de la gasolinera	Dirección	Producto	Subproducto	Precio registrado
PL/10164/EXP/ES/2015	OPERADORA RIVERA SACRA, S.A. de C.V.	Avenida 5 de Febrero No. 418	Diésel	Diésel Automotriz (3)	\$21.70
PL/10164/EXP/ES/2015	OPERADORA RIVERA SACRA, S.A. de C.V.	Avenida 5 de Febrero No. 418	Gasolinas	Regular (Mayor a 87 octanos) (1)	\$19.80
PL/10164/EXP/ES/2015	OPERADORA RIVERA SACRA, S.A. de C.V.	Avenida 5 de Febrero No. 418	Gasolinas	Premium (Mayor a 91 octanos) (2)	\$20.80

Fuente: Comisión Reguladora de Energía. Tabla de expendedores autorización para venta de gasolinas.

Ante esta constante en el uso del vehículo, aunado al crecimiento del parque vehicular y los precios de las gasolinas, los habitantes del Municipio de Querétaro debemos fomentar alternativas que impacten de forma positiva en nuestro medio ambiente y de igual forma en el bolsillo y tiempo de traslados, buscando alternativas distintas al uso del vehículo, como opción de movilidad viables.

La creciente problemática, los datos indican un área grande de oportunidad que debemos aprovechar para lograr políticas públicas sustentables y que ayuden a la movilidad dentro del municipio, ya que el grosor de los transportes son realizados en un 77% por ciento en vehículos motores y por el contrario un 1% en bicicleta y otros medios alternos de transporte.

Es de suma importancia generar espacios, acuerdos y conciencia entre los queretanos para reducir el uso del vehículo particular, y así fomentar otros medios de transporte que ayuden a desfogar la congestión de las calles del municipio y mejoren la vialidad y movilidad, impactando de forma positiva las vidas de los ciudadanos.

2.5. Ausencia de medios eficaces de movilidad en la ciudad de Querétaro.

Con respecto a los nuevos vehículos y medios de movilidad, nuestro país avanza a pasos pequeños y nuestro estado aún más lento. Sin embargo la ciudadanía cada día presiona más el tema pujante ambiental y por tal exige mejores condiciones de movilidad y que las mismas sean limpias y amigables con el medio ambiente.

La ciudadanía y gobiernos comienza a voltear a ver los nuevos vehículos eléctricos y cambia la idea arraigada acerca que los vehículos de combustión interna eran la forma ideal de movilidad.

El municipio de Querétaro creó la Secretaría de Movilidad en 2015 ante la ausencia de políticas públicas para mejorar la movilidad, esta dependencia busca dar

a conocer los nuevos vehículos eléctricos e implementar políticas públicas que adapten nuevos vehículos que sean sustentables y que no generen GEI.

Únicamente existe en el municipio de Querétaro el programa Qrobici, mismo que tiene renta de bicicletas mecánicas con anclaje y poco a poco permea en la ciudadanía el uso diario de este transporte sustentable.

Existe una ausencia en cuanto a la promoción y estímulos para que los ciudadanos participen y ejerciten el derecho a la ciudad en la discusión de reglamentos y políticas públicas de nuevos vehículo eléctricos que podrían implementarse.

Además la ausencia de una campaña publicitaria Municipal adecuada para colocar al sistema de Bicicletas compartidas denominada Qrobici ubica el tema de la movilidad en un rango de poca atención de las autoridades en turno y por ende de los ciudadanos.

Al mismo tiempo, la ciudadanía busca ante el creciente conflicto vial y elevados tiempos de traslados nuevas formas de movilidad, sin embargo no encuentran opciones viables que permitan dejar de lado el uso del vehículo de combustión interna y comenzar a utilizar otros transportes.

Cosa parecida sucede también con la falta de una cultura vial de respeto al usuario de bicicletas y otros transportes, existe una ausencia de crear conciencia en cuanto a que una persona que utiliza la bicicleta como medio de transporte diario, contribuye a que existe un vehículo menos generando tránsito, además no contamina y realiza ejercicio.

Las políticas públicas municipales en los últimos trienios han ido encaminadas a otras problemáticas, restando importancia al creciente problema de movilidad.

El Centro Histórico de la Ciudad, resulta intransitable en vehículo y el municipio únicamente nos proporciona como medio alternativo de transporte las bicicletas mecánicas compartidas con anclaje, pudiendo tener scooter eléctricos que por su

forma resultan adecuados para distancias cortas y ocupan muy poco espacio de estacionamiento.

Definitivamente, la ausencia de medios de transporte eficaces en el Municipio de Querétaro, genera un área de oportunidad para la ciudadanía y los gobiernos, los cuales deben de trabajar de la mano para poder lograr que la oferta de medio limpio y sustentables, además de eficaces sean mayores en el corto plazo.

2.6. Lesión del derecho a la ciudad y su exigibilidad.

De acuerdo a lo establecido en la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, segunda versión 2004-2005, constituyen lesión al Derecho a la Ciudad, por una lado las acciones y omisiones, medidas legislativas, administrativas y judiciales y prácticas sociales que resulten en el impedimento, recusación, dificultad e imposibilidad consistentes en:

[...]

- *Realización y no obtención en ejercicio, de los derechos establecidos en la Carta.*
- *El no acceso a la participación política colectiva de habitantes, mujeres y grupos sociales en la gestión de la ciudad;*
- *El incumplimiento de las decisiones y prioridades definidas en los procesos participativos que integran la gestión de la ciudad;*
- *La falta de manutención de las identidades culturales, formas de convivencia pacífica, producción social del hábitat, así como las formas de manifestación y acción de los grupos sociales y ciudadanos(as), en especial los vulnerables y desfavorecidos, con base en sus usos y costumbres.”²⁴*

²⁴ Op. Cit. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

Por otro lado, las acciones y omisiones que lesionan el derecho a la ciudad pueden pronunciarse en el campo administrativo, por la falta de elaboración y ejecución de proyectos, programas y planes; en la esfera legislativa, a través de la edición de leyes, control de los recursos públicos y acciones del gobierno; en la esfera judicial, en los juicios y decisiones sobre conflictos colectivos y difusos referentes a temas de interés urbano, ante lo cual se ve mermado la posibilidad de acceder debidamente al ejercicio de este derecho básico para las nuevas comunidades y sociedades.

Existen miles de personas en el Municipio de Querétaro que son solteras o parejas sin hijos, poseen autos, incluso autos y camionetas de gran tamaño, sin necesidad de tanto espacio, pues podrían transportarse perfectamente en vehículos sustentables y eléctricos que sean amigables con el medio ambiente.

Los gobiernos han visto en el medio ambiente un área de oportunidad para lograr agradar a la ciudadanía, esto trae consigo que la introducción de nuevos vehículos eléctricos de transporte deba ser implementado en leyes y mecanismos para que los habitantes puedan disfrutar de ellos y con esto vean beneficiada su calidad de vida.

Ha referido Bernardo Baranda, director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo²⁵ cito: *“Es necesario que se impulsen políticas que apuesten por nuevas formas de movilidad, en México ya existen, pero están rezagadas. No podemos ser tan dependientes de la gasolina porque cada vez es más costoso extraer los hidrocarburos fósiles; se tiene que pensar hacia el futuro y establecer metas en el largo plazo.”*

La ciudadanía mejor informada, podrá ejercitar los derechos humanos que las CPEUM y los Tratados Internacionales, así como las leyes estatales van marcando en materia de Movilidad en las ciudades.

²⁵ ECHEVARRIA, M r , “El futuro l Movili ” R port Ín igo, (Do um nto w b) 2019. . <https://www.reporteindigo.com/reporte/el-futuro-de-la-movilidad-desabasto-gasolina-problemas-mexico-alternativas-retos-infraestructura/> 5 de abril de 2019.

Ante lo cual, los gobiernos deben atender y generar en el corto plazo políticas que otorguen medios de transporte sustentable a los habitantes.

Los gobiernos deben de brindarle al ciudadano todos y cada uno de los mecanismos para eficientizar el acceso a este derecho, ejerciendo las facultades y opciones que las normas les otorgan.

Cabe destacar, que en los últimos años, los temas de cambio climático, emisión de gases de efecto invernadero, movilidad, tránsito, energías renovables y amigables con el medio ambiente, han ido ganando terreno en el debate público electoral, ante lo cual, los políticos y gobiernos ven cada vez más rentable atender estos temas y brindar mecanismos de consulta que legitimen la implementación de políticas públicas sostenibles con el medio ambiente. Ante tal situación el derecho a hacer ciudad y/o a la ciudad, se ve mejorado al tener estos temas en boga pública.

CAPITULO III. SCOOTERS ELÉCTRICOS COMPARTIDOS COMO INDICADOR DE GARANTÍA Y PROTECCIÓN DEL DERECHO A HACER CIUDAD EN EL MUNICIPIO DE QUERÉTARO.

3.1. Scooters Eléctricos.

Es un vehículo de transporte monoplaza, de dos llantas, con sistema eléctrico de desplazamiento mediante baterías de Litio, con una potencia que oscila entre los 500 y 2000 Watts, con un mecanismo de aceleración dispuesto por lo general en la manija, luz delantera para iluminar el camino, desarrolla una velocidad – dependiendo el peso y la inclinación del camino- de entre 20 a 30 kilómetros por hora y cuenta con una autonomía –dependiendo el manejo y condiciones de uso- de 30 kilómetros.

Cuenta con sistema de frenado de tambor o ABS, dependiente el fabricante o el modelo, está elaborado de aleaciones de metal y plástico y el mismo es plegable para un traslado más eficaz.

Este vehículo al ser desplazado por energía eléctrica almacenada en las baterías de litios, es considerado un transporte limpio y no genera emisiones de CO₂, por lo cual es apreciado como amigable con el medio ambiente, aunado a que no genera contaminación sónica al no contar con un motor de combustión interna.

La tecnología eléctrica es relativamente nueva en los vehículos que el ser humano utiliza, sin embargo, no cabe duda alguna que es el futuro, ya que los vehículos desplazados por la quema de combustibles fósiles han generado un deterioro en la calidad de vida y el medio ambiente.

El tiempo promedio de carga total de la batería de Litios es de 4 horas, conectada directamente a la corriente eléctrica. La carga máxima que recomiendan los fabricantes en general es de 120 kilogramos, cuenta con dimensiones de largo 108 centímetros, ancho 43 centímetros y alto 114 centímetros, con un peso neto

aproximando de entre 12 a 20 kilogramos, características que cambian conforme al fabricante y la marca.

Figura 12. Scooter Eléctrico Xiaomi M-365.



Fuente: Página de internet oficial de Xiaomi.

3.2. Scooters Eléctricos su función en las ciudades.

Ante el crecimiento constante y desmedido de la población y de las urbes, las mismas necesitan cada vez de transportes que resulten más eficaces, además que sean generosos con el medio ambiente. Diversas marcas fabricantes de automóviles han fijado metas a corto, mediano y largo plazo para emigrar de vehículos desplazados por motores de combustión interna que queman hidrocarburos a vehículos eléctricos²⁶.

²⁶ MURIAS, D ni I, "Estas son las marcas de coches que afirman que sólo harán coches eléctricos en el futuro", Xataka. (Documento web) 2018. <https://www.xataka.com/automovil/estas-marcas-coches-que-afirman-que-so-haran-coches-ectricos-futuro> 25 de Marzo de 2019.

Las vialidades de las ciudades cada día están más congestionadas y sus ciudadanos buscan mejorar la forma convencional de trasladarse dentro de la misma, ante tal necesidad es que han recurrido a nuevos vehículos y formas de desplazarse.

El derecho a hacer ciudad y la democratización de las decisiones mismas que atañen a la sociedad en su conjunto, buscan generar una mejoría en la funcionabilidad de la urbe y que esto traiga como consecuencia un beneficio directo para el ciudadano.

Sin embargo el medio ambiente se ha visto seriamente dañado con la continua contaminación y la emisión de gases de efecto invernadero. La industria, los vehículos de combustión interna, así como la quema de combustibles fósiles para la generación de energía eléctrica han generado un serio problema climático.

Existe un nuevo paradigma de educación ambiental en las generaciones del nuevo milenio, nuestros antecesores buscaron un beneficio tecnológico inmediato, sin pensar en las descendencias futuras y el planeta que heredarían, lo que trajo un detrimento en la capa de ozono y ha producido un incremento constante en la temperatura del planeta, generando diversos problemas ambientales.

Así pues, el futuro del motor de transporte y movimiento de las personas deberá emigrar de quema de combustibles hacia energías renovables y amigables con el medio ambiente, así tenemos que bicicletas, coches, scooters deberán ser los vehículos que más a menudo observemos en la cotidianidad.

La reducción de calles para la circulación de convencionales y los conflictos de tránsito diarios, han hecho que las personas vean hacia otros horizontes y visualicen su movimiento diario al trabajo, escuela o diversión, en vehículos eléctricos.

De este modo los Scooters Eléctricos emergen ante las problemáticas cotidianas de las metrópolis, como un medio de transporte viable, eficaz, idóneo, amigable con el medio ambiente, de bajo costo y gran rendimiento para regresar la calidad de vida a los ciudadanos.

Siempre que la ligereza, autonomía, rapidez y fácil conducción lo convierten en un medio de transporte hábil y placentero para moverse en las ciudades.

Este tipo de vehículos eléctricos buscan evitar los congestionamientos viales y hacinamientos de automóviles estacionados en las aceras al utilizar las calles como vías para el desplazamiento, siendo un confiable y seguro método de transporte.

En cuanto al impacto positivo que este medio de transporte genera, las ciudades, a través de sus gobiernos y ciudadanos deberán entender que un vehículo eléctrico en funcionamiento, significa eficacia, tanto económica, como funcional, en cuanto a movilidad, tiempo de traslados y reducción de congestionamiento, así como un vehículo motor menos en la calle.

En el espacio que ocupa un automóvil estacionado, podrían ser aparcados 10 scooters eléctricos, así este medio de transporte busca reinventar los espacios de estacionamiento, eficientando los mismos.

Figura 13. Scooter estacionados, ejemplo.



Fuente: Página de internet oficial de la Empresa Grin.

3.3. Scooters Eléctricos y su impacto positivo ambiental.

La emisión de gases de efecto invernadero, producto de la quema de combustibles de origen fósil, han llevado al planeta a un punto de inflexión, la transportación de personas a través de vehículos de quema de combustibles no renovables debe de cambiar para favorecer el paso a la movilidad eléctrica cero emisiones.

Deseo subrayar que los Scooters Eléctricos al impulsarse a través de la energía eléctrica contenida en baterías de litio, generan cero emisiones de gases de efecto invernadero, propician una reducción en la contaminación acústica al tener motores silenciosos y traen una mejora económica en los bolsillos del ciudadano, ya que la eficacia de desplazamiento en cuanto a kilómetro recorrido es diametralmente opuesta a los vehículos de combustión interna.

Estos vehículos, ayudaran a bajar los niveles de contaminación y cambiar la mentalidad en la población en cuanto al uso de vehículos de combustión interna, trayendo como consecuencia cambios en las políticas públicas que beneficien y contengan cambios positivos en el medio ambiente.

La ciudad de Querétaro crece vorazmente y los scooters se forman en el abanico de posibles soluciones a los problemas de movilidad cotidiana en la ciudad de Querétaro.

Así, los scooters eléctricos se muestran como una alternativa real y una forma eficaz, sencilla y simple de movilización en la ciudad, sin generar gases de efectos invernadero o contaminantes que afecten la calidad del aire.

Vehículos como estos, son el futuro del transporte personal en las urbes contemporáneas. El costo en las baterías que utilizan ha ido decayendo con los años, al contar con nuevas tecnologías de mayor duración y menor costo de fabricación en componentes, lo que ha traído precios más asequibles al grueso de la población, quienes lo verán cada vez más como nueva alternativa viable a la sustitución de vehículos motores como único medio diario de transporte.

3.4. Scooters Eléctricos como herramienta para eficientizar el derecho a hacer ciudad.

El crecimiento en las ventas de los patines eléctricos en los últimos 3 años han sido exponenciales, en la ciudad de Madrid ha crecido la compra de estos vehículos en 42.34% de acuerdo a lo señalado por el Periódico On Line denominado El periódico de la Energía²⁷.

La tecnología se ha adelantado a las políticas públicas, tanto los legisladores federales como locales deben de buscar herramientas eficaces que promuevan una movilidad de las personas de forma más amigable con el ambiente y sobre todo eficaz en cuanto a tiempos de traslados.

Cabe hacer mención que los scooters son una solución correcta y forman parte del engranaje adecuado para lograr eficientizar la movilidad en la ciudad de Querétaro.

La Orografía con la que cuenta el Centro Histórico de la Ciudad de Querétaro, favorece el movimiento de estos vehículos y facilita la debida implementación del mismo.

El derecho a la ciudad da la oportunidad a los ciudadanos para mejorar la urbe en la que habitan, de tal modo, que promover la implementación de scooters eléctricos en el Municipio de Querétaro traerá por un lado un beneficio directo a sus habitantes una menor emisión de gases de efectos invernadero, lo que llevara a la mejora en la calidad del aire, por otro lado, la reducción en la utilización de vehículos de combustión interna para la movilidad, lo que sin duda alguna, impactara en mejores traslados y recorridos en la ciudad.

En centro Histórico de la Ciudad de Querétaro alberga a un sin número diario de visitantes, al ser este considerado Patrimonio Cultural de la Humanidad, lo que

²⁷ OJEA, L ur . "El periódico de la Energía, Madrid 2018, La locura por el patinete eléctrico inunda las calles de las principales ciudades españolas". (Do um nto w b) 2018.
<https://elperiodicodelaenergia.com/la-locura-por-el-patinete-electrico-inunda-las-calles-de-las-principales-ciudades-espanolas/>
23 de marzo de 2019.

conlleva que cientos de turistas y/o visitantes podrían desplazarse en scooters eléctricos por las calles del Centro de forma más eficiente que al hacerlo a pie o en coche.

En resumen el derecho a hacer ciudad se ve favorecido por vehículos eléctricos como los scooters al otorgar al usuario beneficios como los siguientes:

- Facilita el desplazamiento de forma sencilla y cómoda por la ciudad
- Contribuye a eficientizar los traslados de un punto a otro, ahorrando tiempo y mismo que puede ser utilizado en otra actividad que no sea el desplazamiento diario.
- Evita y fomenta el uso del Automóvil como vehículo de transporte diario, reduciendo el tráfico y congestión en la ciudad.
- Sirve para trayectos cortos, medianos y medianos largos.
- No genera emisión de contaminantes y gases de efecto invernadero al medio ambiente.
- Son vehículos ligeros que son de fácil transportación y estacionamiento en espacios reducidos.
- No generar contaminación sónica al desplazarse por la ciudad.

3.5. Casos de éxito en la implementación de Scooters eléctricos compartidos para el derecho a hacer ciudad.

Existen varias empresas que prestan el servicio de scooters eléctricos compartidos sin anclaje alrededor del mundo, siendo la principal Lime con sede en Silicon Valley, California Estados Unidos.

En la ciudad de México las empresas que tiene permiso para poder ofrecer y prestar el servicios de scooters eléctricos compartidos sin anclaje en la zona de Polanco, son las empresas denominadas "GRIN" Grin Scooters, So i An nim Promotora de Inversión C pit I V ri bl , "BIRD" Bir Ri s Méxi o, So i

Responsabilidad Limitada de Capital Variable, "LIME" Lima Network, Sociedad Anónima de Capital Variable, "MOTUM" Motum, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, "ECONDUCE" Ecuador, Sociedad Anónima Promotora de Inversión de Capital Variable, "MOVO" Colombia Mob, Sociedad Anónima de Capital Variable.

En ciudades como Lima en Perú, Madrid y Córdoba en España, Sao Paulo en Brasil, Bogotá en Colombia, Nueva York, California, Las Vegas y San Francisco en Estados Unidos, son casos de éxito donde ha funcionado a cabalidad la implementación de políticas públicas tendientes a favorecer el uso de scooters eléctricos como nuevo modo de movilización en las urbes.

Figura 14. Mapa de marcas de Renta de Scooters Eléctricos en América Latina.



Fuente: Secure Week. Las startups de scooter eléctrico invaden América Latina.

De acuerdo a la página Secure Week, el mercado mundial de scooters eléctricos representan un mercado en boga y con un crecimiento sostenido, por lo que alcanzara a nivel mundial los \$ 28.560 millones de dólares para el año 2025.²⁸

En conclusión, las aplicaciones e industria de renta de scooters eléctricos compartidos llegaron a las ciudades para quedarse, el crecimiento de la población y los problemas de movilidad que esto conlleva, tendrá como consecuencia que las personas visualicen y usen aparatos de movilidad eléctricos.

3.5.1. Casos de éxito a nivel Internacional.

3.5.1.1. LIME Internacional.

La empresa que más rápido a logrado posicionarse a nivel mundial como proveedora del servicios de renta de scooters eléctricos ha sido LIME, logrando consolidarse como un referente en este ámbito.

Dentro de la aplicación denominada Google Play, Lime cuenta con una calificación de 4.5 estrellas, más de 44,500 reseñas de evaluación y cuenta más de 1 millón de descargar, logrando estar posicionada en el agrado y satisfacción de los usuarios que han calificado como muy bueno el servicio que han recibido.

LIME es una empresa que busca la movilidad inteligente para el mundo moderno que basa su funcionalidad y finalidad en la idea simple de que todas las comunidades merecen acceso a una movilidad inteligente y asequible. A través de la distribución equitativa de scooters, bicicletas y vehículos de tránsito compartidos, nuestro objetivo es reducir la dependencia de los automóviles personales para el transporte a corta distancia y dejar a las generaciones futuras un planeta más limpio y saludable.

²⁸ VELOZ, M r . "L s st rtups s oot r lé tri o inv n Améri L tin ". (Do um nto w b) 2019. <https://www.secureweek.com/2019/01/20/las-startups-de-scooter-electrico-invaden-america-latina/> 5 de abril 2019.

Figura 15. Lime Play Store.



Fuente: Play Store Google.

Consiste en una aplicación que se maneja mediante aparatos inteligentes para poder gestionar la localización y utilización de este servicio de transporte.

Actualmente Lime presta servicios con rotundo éxito en múltiples ciudades y campus universitarios del mundo²⁹, principalmente en Estado Unidos, como se puede observar en la siguiente figura y tabla:

Figura 16. Mapa Mundial de prestación de servicio Lime.



Fuente: Página de internet oficial de la empresa LIME.

²⁹ LIME. Locaciones <https://www.li.me/locations>.

Tabla 6: Cobertura de la Lime a nivel internacional.

	Ciudades de Estados Unidos	Ciudades Internacionales	Campus Universitarios en Estado Unidos	Campus Universitarios Internacionales.
1.-	Alabama	Australia	Alabama: University of South Alabama	Australia: Monash University
2.-	Arizona	Austria	California: UCLA, CSUMB, San Jose State University	España: Universidad de Navarra.
3.-	Arkansas	Alemania	Florida: St. Thomas University, Barry University, Johnson and Wales, UCF	
4.-	California	Bélgica	Georgia: Georgia Southern University	
5.-	Colorado	Canada	Indiana: University of Notre Dame, St Mary's College,	
6.-	Florida	Chile	Mississippi: Mississippi St. University	
7.-	Georgia	Colombia	Missouri: Washington University in St. Louis, St. Louis University	
8.-	Idaho	España	North Caroline: UNC Greensboro, NC Agricultural and Technical, NC St. University, Guilford College, Duke University, Durham Tech. CC, NC Central University, East Carolina University.	
9.-	Illinois	Francia	Ohio: Ohio State University, University of Toledo.	

10.-	Indiana	Grecian	Texas: Our Lady of the Lake University, Texas Tech University, UT Austin.
11.-	Kentucky	Israel	Washington: University of Washington.
12.-	Maryland	México	Washington DC: Georgetown University
13.-	Massachusetts	Nueva Zelanda	Wisconsin: University of Wisconsin - Green Bay.
14.-	Michigan	Polonia	
15.-	Minnesota	Portugal	
16.-	Missouri	República Checa	
17.-	Nevada	Singapore	
18.-	Nueva Jersey	Suecia	
19.-	New York	Suiza	
20.-	Ohio		
21.-	Oklahoma		
22.-	Oregon		
23.-	Rhode Island		
24.-	Tennessee		
25.-	Texas		
26.-	Utah		
27.-	Virginia		
28.-	Washington		
29.-	Washington D.C.		

Fuente: Elaboración propia. Con datos extraídos de la página de internet oficial de Lime.

Actualmente presta servicio en 29 ciudades de Estados Unidos y en 36 Campus Universitarios del mismo país, además de 19 países y 2 Campus internacionales en España y Australia. El crecimiento es continuo.

Continuamente crece la cobertura que la empresa otorga, ya que el mercado es creciente y cada vez más rentable, las personas día a día cambian la visión para la utilización de medios de transporte ecológicos.

3.5.1.2. Bird.

Brid es una empresa californiana, originaria de Silicon Valley, con una calificación por los usuarios de 4.3 estrellas y más de 1 millón de descargas según Google Play, que ofrece la renta de scooters eléctricos mediante la aplicación, brindando servicio en la siguientes ciudades de acuerdo a la página web oficial:

Figura 17. Ciudades de cobertura Mundial de Bird.

North America	Covington	Los Angeles	Riverside	Washington D.C.
Abilene	Culver City	Louisville	Russellville	West Lafayette
Ann Arbor	Dallas	Lubbock	Salt Lake City	Windsor
Arlington	Decatur	Memphis	San Antonio	Winston-Salem
Athens	Denver	Mesa	San Diego	
Atlanta	Detroit	Mexico City	San Jose	Europe
Aurora	East Lansing	Minneapolis	Santa Clara	Antwerp
Austin	El Cajon	Morrisville	Santa Monica	Brussels
Baltimore	Emeryville	Nashville	Scottsdale	London
Bloomington	Fort Lauderdale	Norman	Shavano Park	Madrid
Boise	Greensboro	Oakland	South Salt Lake	Málaga
Campbell	Highland Park	Oklahoma City	St Louis	Paris
Cary	Indianapolis	Oxford	St Paul	Vienna
Charlotte	Isla Vista	Peoria	Stillwater	Zurich
Cincinnati	Kansas City	Piedmont	Tempe	
Columbia	La Mesa	Portland	Tulsa	Middle East
Columbus	Lafayette	Raleigh	University Park	Tel Aviv
Coral Gables	Long Beach	Richmond	Virginia Beach	

Fuente: Página de Internet oficial de la empresa Bird.

El scooter eléctrico es óptimo en todas las ciudades que Bird ofrece, ante lo cual se puede observar que este vehículo llegó para quedarse en el ánimo de la gente y como una nueva viabilidad en el transporte diario de las personas.

Como se puede observar las aplicaciones han crecido enormemente en cuanto a las ciudades nacionales e internaciones, así como campus universitarios donde prestan servicios.

3.5.1.3. Madrid, España.

Los países Europeos han logrado migrar hacia nuevos métodos de transporte que favorezcan la movilidad y el adecuado desarrollo de sus ciudadanos, buscando siempre, que la salud sea el centro de todo. Así tenemos, por ejemplo, que en Holanda el mejor método de transporte sea la bicicleta.

En Madrid, la movilidad a través de patines eléctricos ha tenido un crecimiento rápido y una gran aceptación en la comunidad, tanto la renta de scooters eléctricos compartidos mediante aplicaciones, como la compra particular de scooters.

El madrileño tiene un grande acceso al mercado Chino y Oriental, mediante páginas de compra tecnológica como Alibaba, Gearbest, Amazon, Best Buy, lo cual apertura una gran oportunidad de compra de scooters eléctricos importados.

Remitiéndonos a la página principal de Amazon.es y al teclear en el motor de búsqueda la palabra scooter eléctrico nos arroja un gran número de vehículos y opciones de compra, con envíos desde china y otras partes del mundo a precios asequibles que rondan los 300 a 700 euros.

La Asociación de Usuarios de Vehículos de Movilidad Personal de España (AUVMPPE) estima que actualmente hay en España unos 20.000 patinetes de uso particular y otros 5.000 de alquiler repartidos entre varias ciudades³⁰.

³⁰VILLA, Lu i . "Cuántos patinetes eléctricos hay y cómo s r gul n n l s prin ip l s iu s". (Do um nto w b) 2018. <https://www.publico.es/sociedad/patinetes-electricos-hay-regulan-patinetes-electricos-principales-ciudades.html> Consultada el día 25 de marzo de 2019.

Figura 18: Precios de Scooters Eléctricos Amazon.es



Fuente: Amazon.es

La compañía californiana Lime, cuenta con una flota de 1.000 patinetes eléctricos y más de 50.000 usuarios que han logrado acumular 250.000 alquileres con fecha 2017.³¹

Recientemente el día 04 de abril de 2019, la empresa de transporte Uber lanzó el servicio de Uber scooters en la capital española, con 566 scooters eléctricos, con precios de 1 Euro por el desbloqueo y .12 euros por minutos de uso.

El ayuntamiento de Madrid en febrero de 2019³², garantizó licencias para 8,600 scooters eléctricos operados por 25 compañías y espera recibir en que en años próximos lleguen a 110,000 vehículos de este tipo. Las licencias ha sido dadas a las empresas denominadas Eskay, Voi, Taxify, Scoot, Koko, Ufo, Rideconga, Flash,

³¹ OJEA, L ur . "El periódico de la Energía, Madrid 2018, La locura por el patinete eléctrico inunda las calles de las principales ciudades españolas". (Do um nto w b) 2018. <https://elperiodicodelaenergia.com/la-locura-por-el-patinete-electrico-inunda-las-calles-de-las-principales-ciudades-espanolas/> Consultado el 23 de marzo de 2019

³² MUNOZ, R m n. "Uber lanza el servicio de patinetes eléctricos en Madrid". (Do um nto w b) 2019. https://elpais.com/elpais/2019/04/09/inenglish/1554797032_434337.html Consultado el 23 de abril de 2019.

Mobike, Ari, Tier, Alma, Lime, Motit4u, Wind y SJV Consulting, alcanzando una mejor cobertura y con un pronóstico de crecimiento amplio.

3.5.1.4. Manhattan, Nueva York.

El distrito de Manhattan, Nueva York, es una isla rodeada por los ríos East, Hudson y Harlem, dentro de la ciudad se encuentran los mayores centros culturales, financieros y económicos, turísticos, comerciales del mundo, tiene una población fluctuante de 1.6 millones de personas en poco más de 59 kilómetros cuadrados.

Además la ciudad cuenta con un número cercano a los 50 millones de turistas por año, siendo una de las urbes más visitadas del mundo.

Ante semejante población, tanto fija como fluctuante, en pocos kilómetros cuadrados, demandan de grandes transportes públicos y de movilidad, que sean eficaces y eficientes.

Los museos y atracciones generales se encuentran pocos kilómetros o metros de los unos de los otros, ante lo cual los scooters eléctricos resultan sumamente útiles para desplazarse por la ciudad, sumando que la orografía plana de la ciudad es ideal para el desplazamiento de estos vehículos.

La aplicación más usual en la ciudad de Nueva York es Bird, pero también tienen presencia Lime y otras más.

Estados Unidos es un país primermundista, lo que lo hace estar al vanguardia de avances tecnológicos³³, y al ser domicilio de las mayores empresas que prestan el servicio de scooter eléctricos, ha permeado el uso en las ciudades del país.

³³ LEVINE, Alexander. "New York Today: Are Electric Scooters Legal?". (Documentos web) 2018. <https://www.nytimes.com/2018/07/19/nyregion/new-york-today-are-electric-scooters-legal.html> | 12 de marzo de 2019.

Sin embargo en Manhattan, Nueva York, es común ver personas con scooters eléctricos propios que han sustituido a la bicicleta convencional como su vehículo de movilidad diario, al ser este, más eficaz en cuanto a costo y traslado³⁴.

Figura 19: Scooter Eléctricos Bird en Manhattan, Nueva York, Estados Unidos.



Fuente: BBC.

3.5.1.5. Bolt Mobility Scooters Eléctricos.

Usain Bolt, el astro y multacampeón de atletismo olímpico de los 100 metros y 200 planos, de origen Jamaiquino, ha decidido incursionar en el negocio de la movilidad eléctrica al ser cofundador de la empresa denominada Bolt Mobility, teniendo de socios a la Doctora Sarah Haynes y a Kamiar Kaviadi.³⁵

Figura 20: Usain Bolt en el arranque en Paris.

³⁴ WODINSKY, Soshosana. **New York City is the perfect scooter market, but it's also the most impossible.** (Documento web) 2018. <https://www.theverge.com/2018/8/11/17553508/scooter-sharing-nyc-bird-lime-law> | 3 de abril de 2019.

³⁵ AFP. "Usain Bolt ahora está ejecutando e-scooters en las calles París." (Documento web) 2019. <https://economictimes.indiatimes.com/magazines/panache/usain-bolt-is-now-running-e-scooters-on-the-streets-of-paris/articleshow/69355861.cms> | 15 de mayo de 2019.



Fuente: Fotografía extraída de la cuenta de Instagram de Usain Bolt. @usainbolt

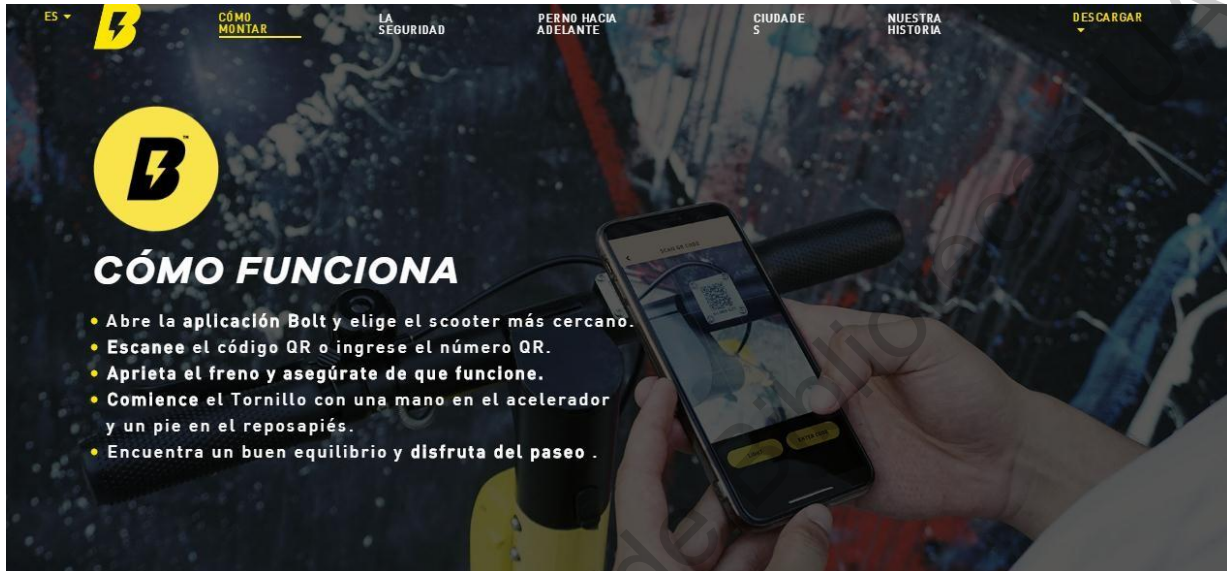
Actualmente la empresa Bolt ofrece servicios de scooters Eléctricos compartidos en las ciudades estadounidenses de Arlington, Nueva York, Miami, Alexandria, Fourt Lauderdale y a partir del día 17 de Mayo del 2019, ingresaron a Paris, Francia con 450 vehículos eléctricos.

Los Scooters Eléctricos de la marca Bolt Mobility funcionan de la misma manera que BIRD, GRIN u otras más del estilo, señalan en su página³⁶ de internet que son una empresa fundado en el año 2018, con grandes metas de expansionismo, de igual forma señalan que la sede de la empresa se encuentra en la ciudad de Miami, Florida, Estados Unidos.

³⁶MICRO MOBILITY. How to ride, <https://www.micromobility.com/>.

Señalan en la misma página oficial de la marca en internet, la forma en la cual se pueden utilizar los servicios de scooters eléctricos compartidos que proporcionan, como se puede ver en la siguiente figura.

Figura 21: Cómo funcionan los Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.



Fuente: Bolt Mobility.

Mencionan que el uso de casco es indispensable para la seguridad, así como seguir las reglas determinadas por la ciudad y/o país donde se haga uso de los scooters eléctricos, ya que de acuerdo a cada ciudad, las normas y leyes pueden cambiar en beneficio de la seguridad de los usuarios, restringe el uso a solo una persona por vehículo, invitan a no conducir bajo los efectos de alguna droga o enervante y menciona que los usuarios deben de tener al menos 18 años y contar con una licencia de conducir expedida por autoridad competente.

Estas reglas básicas para la utilización de este medio de transporte son adecuadas para que el usuario siempre viaje en un adecuado orden de seguridad. Señalando que en Estados Unidos las reglas para la prestación de este servicio son sumamente precias.

Figura 22: Reglas de montaje de Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.



Fuente: Bolt Mobility.

De igual manera, en la página de internet se invita y orienta a los usuarios para que dejen los scooters eléctricos con las siguientes recomendaciones que se observan en la figura a continuación mostrada:

Figura 23: Reglas de montaje de Scooters Eléctricos de Bolt Mobility.



Fuente: Bolt Mobility.

Esta empresa se une a las múltiples que ya ofrecen un scooter eléctrico como nuevo vehículo de movilidad inteligente en las ciudades, está claro, que la

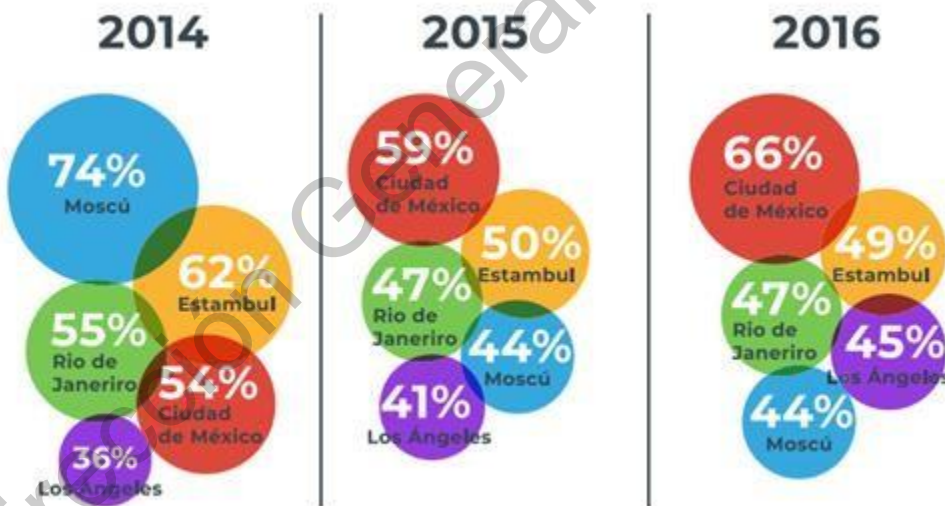
movilidad eléctrica es el futuro y el lugar hacia donde diversos entes económicos fijan su mirada, Usan Bolt es uno de ellos. Usain Bolt, como uno de los mejores deportistas de todos los tiempos, apuesta por el futuro eléctrico como el medio de transporte diario del futuro.

3.5.2. Nivel Nacional.

3.5.2.1. Delegación Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, Ciudad de México, México.

La ciudad de México, cuenta con grandes problemas de movilidad y congestionamiento, los cuales han empeorado y restringido la calidad de vida de los habitantes, sin embargo otras ciudades del mundo han visto su índice de movilidad afectarse con el transcurso de los años, como se puede ver en la siguiente tabla ³⁷:

Figura 24: Índice de problemas de movilidad por ciudad.



Fuente: Ejemplo de ciudades con mayor congestionamiento vial por año.

³⁷ CIUDAD DE MÉXICO. Plan Estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. (Documento web) 2018. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf> 6 de mayo de 2019.

Ante tal cuestión, el Gobierno de Ciudad de México ha emprendido políticas públicas para fomentar el uso de los scooters eléctricos en la ciudad. El uso de estos vehículos en la forma de renta por medio de aplicaciones únicamente esta constreñido a la zona de Polanco, Delegación Miguel Hidalgo.

El marco normativo en el que tiene sustento la operación de los vehículos denominados scooter eléctricos en la Ciudad de México, tiene su andamiaje en leyes y normas específicas, que dan certeza y seguridad jurídica a los ciudadanos, las cuales son las siguiente:

- I. Ley de Movilidad del Distrito Federal;
- II. Ley Federal de Protección de Datos Personales en Posesión de Particulares;
- III. Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados de la Ciudad de México;
- IV. Ley de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México;
- V. Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas;
- VI. Ley Federal de Protección al Consumidor;
- VII. Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal;
- VIII. Ley para Hacer de la Ciudad de México una Ciudad más Abierta;
- IX. Ley Ambiental de Protección a la Tierra en el Distrito Federal
- X. Reglamento de la Ley de Movilidad de Distrito Federal;
- XI. Reglamento de Tránsito del Distrito Federal;
- XII. Reglamento de la Ley de Publicidad Exterior del Distrito Federal;
- XIII. Norma Oficial Mexicana NOM-052-SEMARNAT-2005;
- XIV. Norma Ambiental para el Distrito Federal NADF-024-AMBT-2013;
- XV. Norma ISO 4210 - Requisitos de seguridad para bicicletas y monopatines;
- XVI. Programa Integral de Movilidad 2019-2024;
- XVII. Programa M i n o P l o z o “Programa Int gr l S guri Vi l” 2016-2018 para la Ciudad de México. - Guía de Infraestructura Ciclista para la Ciudad de México.

El monopatín o scooter es considerado en la Ciudad de México como todo vehículo de dos o más ruedas compuesto de una plataforma y un sistema de dirección, diseñado para que un pasajero viaje de pie. Puede ser de propulsión humana o tener un motor eléctrico.

La Ley de Movilidad del Distrito Federal, en el artículo 1 señala que ésta es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, de igual forma en su numeral 2, establece que la prestación de los servicios públicos de transporte en esta Ciudad de México es de utilidad pública e interés general, cuya obligación de proporcionarlos corresponde originalmente a la Administración Pública; ya sea en forma directa o a través de particulares y en concatenación con el artículo 79 donde faculta a la autoridad para regular los vehículos no motorizados

Es común ver a ciudadanos que se movilizan diariamente en scooters eléctricos propios o rentados mediante aplicaciones, ya que lo mismos han demostrado ser eficaces y eficientes en su ejecución diaria para el desplazamiento cotidiano en la urbe.

La cultura de la utilización de vehículos que generan cero emisiones de efecto invernadero ha permeado en la conciencia de los capitalinos, lo que ha llevado a observar el scooter eléctrico como un eficaz medio de transporte y cada día más aceptado por los usuarios y no usuarios del servicio.

El sistema de renta de scooters eléctricos sin anclaje es proporcionado en la Ciudad de México por 6 empresas Grin, Bird, Motum, Movo, Lime y Econduce, con una oferta de más de 1500 vehículos³⁸, únicamente en la zona de Polanco. Al 26 de Marzo de 2019, la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México tenía conocimiento que las empresas cuentan con³⁹:

³⁸ROA,Wendy.“Sismpresoperarán'bis' sin'nlj' y monopatin's". Excelsior, Ciudad de México, México, 2019 (15 de febrero de 2019). <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/seis-empresas-operaran-bicis-sin-anclaje-y-monopatines/1296664>. 2 de abril de 2019.

³⁹ Sistema de Monopatines y Bicicletas sin Anclaje. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (Documento web) 2019. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf> 27 de marzo de 2019.

Tabla 7: Número de Scooters en Ciudad de México.

Empresa	Unidades
Lime	500 / 500.
Bird	500 / 300.
Grin	500 / Proceso de revocación.
Movo	500 / 100.
Motum	500 / 0.
Econduce	500 / 0.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México, Sistema de Monopatín eléctrico y bicicletas sin anclaje.

En la Ciudad de México, ha sido un gran éxito implementar los scooters Eléctricos, acercando una nueva forma de movilidad a la ciudadanía, la cual ha sido fomentada y lanzada por la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México.

Se han implantado mecanismos por parte de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México para que los usuarios sepan en donde colocar y dejar sus vehículos al terminar de usarlos, para así lograr una sinergia positiva con los demás medios de transporte⁴⁰.

Figura 25. Donde sí y donde no estacionar scooters.

⁴⁰ CIUDAD DE MÉXICO: Sistema de Monopatines y Bicicletas sin Anclaje. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. (Documento web) 2019.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf> 27 de marzo de 2019.

DÓNDE SÍ DEBO DEJAR

MI BICICLETA Y MONOPATÍN SIN ANCLAJE



La SEMOVI trabajará para **crear zonas de arribo de bicicletas y monopatines sin anclaje sobre el arroyo vehicular.** Asimismo, podrán ser estacionadas en espacios fuera del arroyo vehicular que no afecten la movilidad peatonal




DÓNDE NO DEBO DEJAR

MI BICICLETA Y MONOPATÍN SIN ANCLAJE

- 1 Franja peatonal, franja de fachada y acceso peatonal a predios
- 2 Cruces y rampas peatonales
- 3 Acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo, y paradas de transporte público colectivo
- 4 Paradas de emergencia e hidrantes, así como zonas de concentración o delimitadas por protocolos de protección civil
- 5 Carriles de circulación vehicular
- 6 Estacionamiento para personas con discapacidad y áreas de carga y descarga
- 7 Rampas de acceso vehicular a predios
- 8 Infraestructura para la movilidad y mobiliario urbano, como cicloestaciones de ECOBICI y dispositivos de control de tránsito
- 9 Cajones del programa de ordenamiento del estacionamiento en la vía pública, incluyendo cajones para motocicleta y de servicios especiales, excepto aquellos destinados a las unidades de servicio de bicicletas y monopatines sin anclaje
- 10 Áreas de valor ambiental, áreas de valor cultural

Fuente: Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México. Sistema de Monopatín eléctrico y bicicletas sin anclaje.

Con relación a la implementación de los lineamientos para la utilización de scooters en la Ciudad de México, la Secretaria de Movilidad ha creado especificaciones a fin de que todas las empresas y usuarios operen de forma unificada⁴¹.

Por lo cual el 26 de marzo de 2019⁴², se publicó en la Gaceta oficial de la Ciudad de México el aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México por personas morales, estableciendo el Gobierno de la ciudad reglas de operación, estacionamiento de las unidades, mantenimiento capacitación y comunicación, reglas

⁴¹ "Movilidad en línea para monopatines en CDMX", El siglo de Torreón, (15 de febrero de 2019) 2019. <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1547249.movilidad-detalla-lineamientos-para-monopatines-en-cdmx.html> 23 de marzo de 2019.

⁴² CIUDAD DE MÉXICO. Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México. "Sistema de monopatines y bicicletas sin anclaje". (Documento web) 2019. <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf> 23 de marzo de 2019.

de los contratos adhesivos, aplicación móvil, marcas y patrocinio, supervisión, inspección y vigilancia, así como los procedimientos y sanciones.

Figura 26: Scooters Eléctricos en CDMX.



Fuente: Periódico Reforma.

3.5.2.1.1. Lineamiento para la operación de Transporte Individual Sustentable en la Ciudad de México por Personas Morales.

Con dicho documento ha quedado señalado y estipulado las condiciones e indicaciones que deberán seguir los participantes, tanto empresas operadora, como usuarios para el uso de scooters eléctricos dentro de la zona permitida.

Comprende un glosario para que los ciudadanos puedan identificar y comprender debidamente los significados que el reglamento pretende para eficientizar los derechos de los ciudadanos.

Establece que los horarios en los cuales puedan los operadores dar el servicio es de las 5:00 a las 00:30 horas, de lunes a domingo y los 365 días del año.

Acota la prohibición de tarifas dinámicas en beneficio de los usuarios, ya que establece un precio definido independientemente de la demanda del servicio, en clara contraposición a las políticas que sirven a los taxis y/o Ubers.

La ubicación por Geolocalización y posicionamiento global (GPS) es indispensable en cada vehículo, generando certidumbre en el usuario al poder constatar con la aplicación que el vehículo fue utilizado de un punto a otro, evitando situaciones que generan una insatisfacción en el servicio o conflictos prestador- consumidor.

Los scooters deben de contar mínimamente con los siguientes componentes para poder el uso en la Ciudad de México:

[...]

- I. *Restricción de velocidad al tope de 25 kilómetros por hora.*
- II. *Contar con un sistema de Geolocalización GPS en tiempo real.*
- III. *Luz trasera de color rojo.*
- IV. *Luces delanteras.*
- V. *Sistema de frenado electrónico o mecánico*
- VI. *Número único de identificación por vehículo.*
- VII. *Contar con parador para mantenerse.*
- VIII. *Manillar, llantas, frenos, plataforma de apoyo.*⁴³

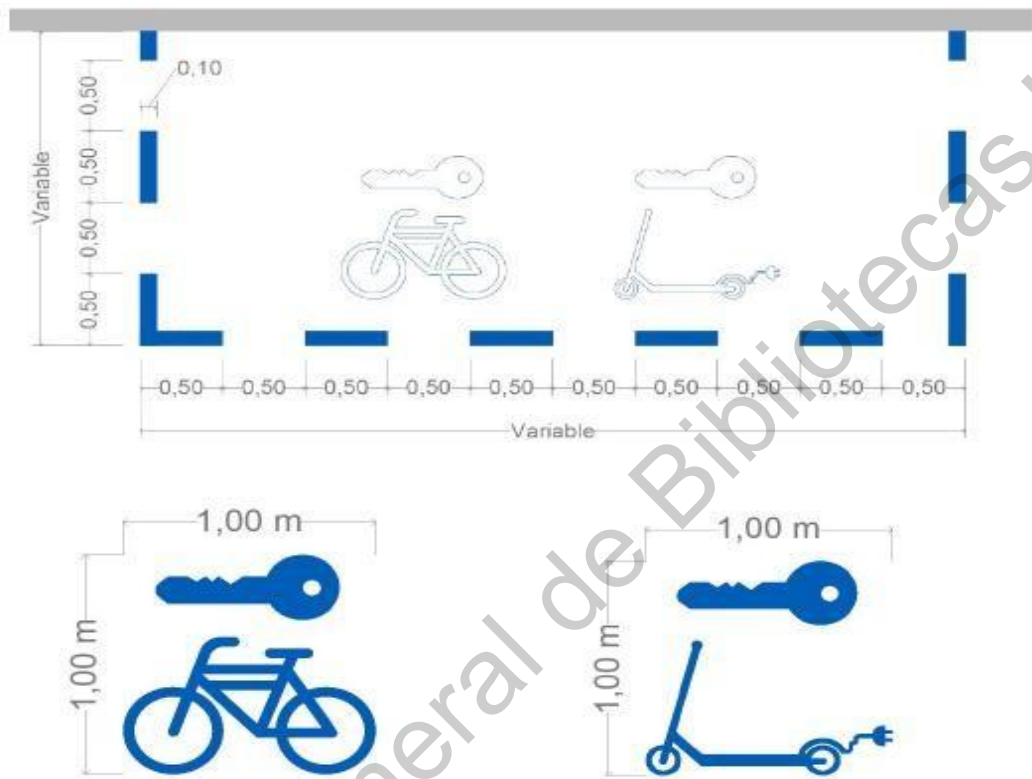
Además establece que las empresas prestadoras de servicio de scooters eléctricos, deberán tener un sistema de contacto entre el usuario para posibles quejas, sugerencias, imprevistos o accidentes que se produzcan en los horarios de servicio.

Los scooters eléctricos deberán ser estacionados en los lugares autorizados, tanto por los operadores, como por los usuarios, las zonas deberán de tener la

⁴³ *Op. Cit. p.82*

siguiente señalética para la identificación de los mismos, como se observa en la imagen inserta en la publicación hecha en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México⁴⁴.

Figura 27: Señalética básica de vehículos Individual de transporte sustentable.



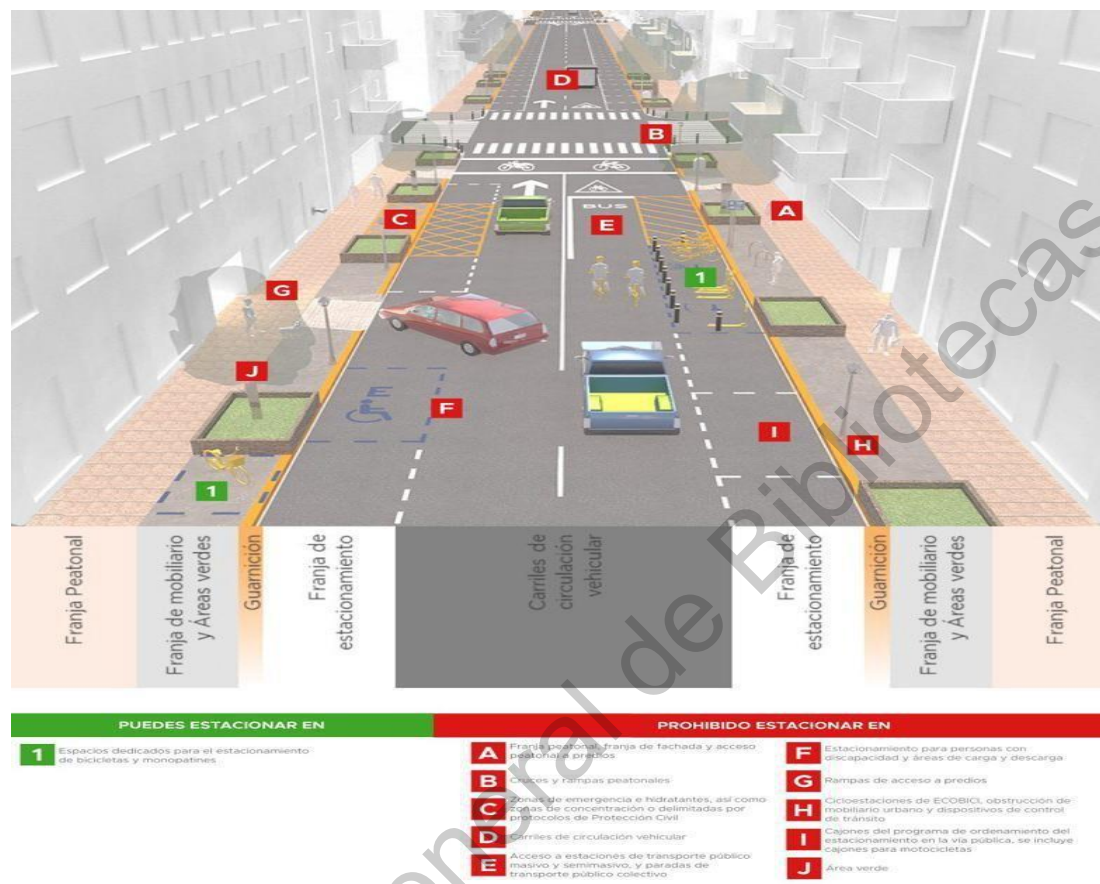
Fuente: Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México por personas morales.

Esta estrictamente prohibido para los usuarios y operadores estacionar los scooters eléctricos en la franja peatonal o de acceso a inmuebles o estaciones de servicio público de la ciudad, carriles de circulación, áreas especialmente diseñadas

⁴⁴ CIUDAD DE MÉXICO. G t O i i l I C i u Méxi o. " AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR PERSONAS MORALES". (Do um nto w b) 2019. . https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/cb5bd8fb286f1cab199c05fef8bb5e1d.pdf 27 de abril de 2019.

para personas con discapacidad, rampas de acceso a inmuebles, áreas verdes o zonas forestales⁴⁵.

Figura 28: Ilustración de vehículos en sintonía.



Fuente: Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México por personas morales.

En la figura anterior, queda debidamente ejemplificado cuales son lugares de estacionamiento adecuados e inadecuados para scooters eléctricos están debidamente ejemplificados.

⁴⁵ *Ibid.*

Respecto al mantenimiento de los vehículos las empresas prestadoras del servicio están obligadas a conservar los mismos con una limpieza general de unidades, revisión periódica de componentes y estado de la batería, así como por lo menos 2 veces al año un servicio mayor en el cual se revise a profundidad la operación y funcionamiento total del scooter.

De igual forma, la capacitación y comunicación para el personal operativo deberá ser una constante y para con los usuarios hacerles saber sus derechos y obligaciones de acuerdo al Reglamento de Tránsito vigente, recomendar el uso de casco al utilizar el vehículo, promover información que ayude y genere una cultura vial adecuada, otorgar un comprobante electrónico para poder justiciar el viaje realizado y establecer en algún lugar visible del scooter la información necesaria para el adecuado uso en las calles.

Establece un contrato de adhesión, que deberá existir entre la empresa prestante y el usuario, que esté debidamente regulado conforme a los estándares de la Procuraduría Federal del Consumidor.

Obliga al prestador del servicio a contar con una póliza de seguro vigente que proteja al usuario en caso de muerte accidental, pérdidas orgánicas, reembolso gastos médicos, funerarios, y responsabilidad civil por daños materiales y a personas, generando un entorno más seguro entre los habitantes de la ciudad.

Asimismo los datos de operación relativa a los viajes de los usuarios serán considerados como de utilidad pública y el manejo de acuerdo a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados⁴⁶.

La Aplicación móvil deberá ser forzosamente gratuita con especificaciones de visualización de área de operación y de estacionamiento, opciones para reporte de fallas, incidentes viales, robos o inconvenientes que se presentes con la utilización de los scooters eléctricos

⁴⁶ MÉXICO: Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados. https://www.colmex.mx/assets/pdfs/10-LGPDPPSO_57.pdf 34 de abril de 2019.

Se estableció restringir el portar cualquier publicidad, que se diferente a la marca propia de proveedor del servicio, así como se otorga al Instituto de Verificación Administrativa de la ciudad de México, como la autoridad que podrá inspeccionar, verificar y sancionar en el ámbito de sus facultades y atribuciones, así como solicitar toda la información y documentación relacionada con la prestación del servicio de scooters eléctricos.

Por último, se estableció en el artículo segundo transitorio de la publicación publicada en la Gaceta oficial de la Ciudad de México denominada *“Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México por personas morales”* que cada operador podrá contar hasta con 856 scooters eléctricos para la prestación del servicio.

Así la Ciudad de México, implementa un alto número de scooter eléctricos para que esto genere menos vehículos en las calles de la urbe y busca hacer migrar a la población al uso de vehículos de estas características, que sean cero emisiones de gases de efecto invernadero y contribuyan a mejorar la calidad del aire y por ende la vida de todos los habitantes de la capital del país.

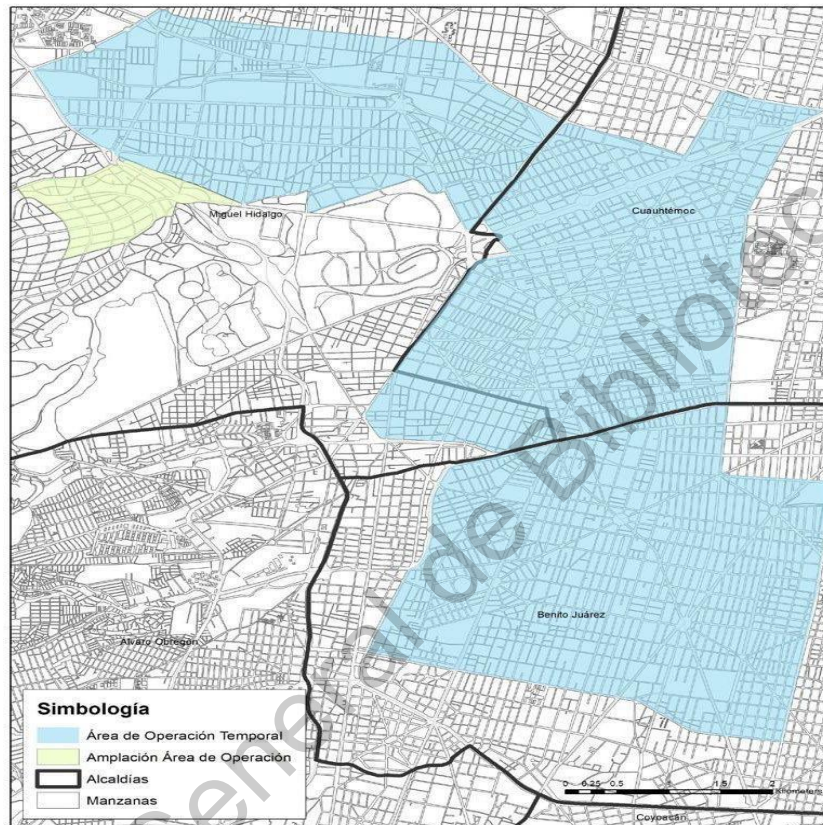
Fundamental será que la participación ciudadana de los capitalinos se haga en aras de lograr un buscar el mejor desempeño de estos vehículos en concomitancia con las autoridades gubernamentales y las personas morales prestadoras de servicios, buscando aportar ideas y mejoras a los problemas de movilidad de la Ciudad de México.

Con tales lineamientos, ha quedado formalmente establecido el marco jurídico para el desempeño y desarrollo del sistema de scooters eléctricos sin anclaje en la Ciudad de México en la zona que comprende el siguiente figura, que corresponde a un mapa extraído⁴⁷ del aviso citado en el párrafo anterior, donde

⁴⁷ *Op. Cit.* AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR PERSONAS MORALES.

claramente podemos observar cuales con las zonas de la ciudad en la que se tiene permitido la prestación del servicio compartido de scooters eléctricos:

Figura 29: Mapa de cobertura de Scooters Eléctricos en renta en CDMX.



Fuente: Gaceta Oficial de la Ciudad de México. Aviso por el que se dan a conocer los lineamientos para la operación de los sistemas de transporte individual sustentable de la Ciudad de México por personas morales.

El sistema de renta de scooters eléctricos funciona de adecuada forma, brindando una solución a la problemática de transporte diario en la Ciudad de México, eficientando el derecho a hacer ciudad y buscando generar un impacto positivo al medio ambiente al promover la movilidad con transportes sustentables.

Asimismo en la Ciudad de México, lo que conocemos como Municipios en el Interior de la República, en la capital son denominadas Alcaldías derivado de la Constitución Política de la Ciudad de México.

Ante esto, es de suma importancia el papel que desempeña la intermunicipalidad en el ejercicio de las funciones de administración pública, ya que en la implementación de los Scooters Eléctricos, existe una gran coordinación de forma transversal entre las Alcaldías de Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc y Benito Juárez, a través de convenios intermunicipales, y de forma vertical con la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México mediante los mismos mecanismos.

Así se garantiza que aun y cuando la operación y licitación son de carácter estatal, los municipios participen en coordinación, ya que es en sus Alcaldías donde se lleva a cabo el uso diario y sus ciudadanos los beneficiados con dichos mecanismos de transporte

Figura 30: Scooters Eléctricos en Paseo de la Reforma.



Fuente: Buscador de Google.

3.5.2.1.2. Empleo indirecto generado por la implementación de Scooters Eléctricos sin Anclaje en la Ciudad de México.

La implementación y operación de los scooters eléctricos sin anclaje en la ciudad de México ha generado un nuevo empleo denominado Charger (Cargador) que es bien remunerado por las empresas que prestan el servicio.

Un Charger, consiste, de acuerdo a lo referido por la empresa Grin en su página de internet, lo siguiente: “...en recolectar patines sin batería a través de nuestra aplicación. Pagamos hasta \$30 por cada patín que cargues con más de un 90% de batería y dejes en el horario que indica la aplicación...”⁴⁸

Figura 31. Funciones de un Charger.



Fuente: Página de internet oficial de la empresa Grin.

La forma para lograr ser un Charger, consiste en darse de alta en la aplicación como Charger y contar con un cargador especial para scooters, después recolectar los vehículos sin pila y cargarlos (Aproximadamente 4 horas) en casa y dejarlos debidamente recargados de batería al día siguiente en las zonas designadas

⁴⁸GRIN. “Ch rg rs”. (Do um nto w b) 2019. <https://ongrin.com/cargadores>. 4 de abril de 2019.

por la aplicación, hecho lo cual la empresa pagará la cantidad consistente en \$ 30.00 treinta pesos 00/100 M.N. por cada patín cargado.

Por lo cual, la remuneración que se crea por cargar los scooters y dejarlos listos para usarse generan sueldo por arriba de los 24 mil pesos mensuales, como el testimonio de Samuel Cardona que fue publicado por el Periódico El sol de México⁴⁹ en el que se refiere que en compañía de familiares que le ayudan, junta entre 80 o 120 scooters y tiene una meta semanal de 700 a 800 patines. Cuenta que en un solo día logró recoger 225 patines eléctricos, mismos que la aplicación les paga en \$ 30.00 pesos por vehículo, se convierte en un negocio redondo y altamente rentable.

Tabla 8: Ingreso de un Charger.

Scooters recogidos en promedio diario.	Días de la semana laborables	Ingreso semanal.
100	7	\$ 21,000.00 (Veintiún mil pesos 00/100 M.N.)

Fuente: Propia, con datos extraídos de El sol de México, 2019. ¿Qué es un Charger y por qué ganan 24 mil pesos recogiendo scooters?, Viernes 15 de Febrero de 2019.

En consecuencia, la implementación de esta política pública ha traído a la Ciudad de México, no solo mejoras en la calidad de aire, tiempos de traslados, disminución congestión vehicular, una nueva forma más eficaz y eficiente de movilización, sino que además ha generado empleos indirectos bien remunerados para la ciudadanía, un claro ejercicio del derecho a hacer ciudad.

⁴⁹ NAVARRO, M I ni. “ ¿Qué s un Ch rg r y por qué g n n 24 mil p sos r ogi n o s oot rs?”. (Do um nto w b) 2019. <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/que-es-un-charger-y-por-que-ganan-24-mil-pesos-recogiendo-scooters-3062594.html> 14 de abril de 2019.

Figura 32: Charger en funciones.



Fuente: Buscador de Google.

Estos vehículos, además de ser una fuente amigable con el medio ambiente y cero emisiones de carbono, resulta ser una nueva fuente de empleo para los ciudadanos de la Ciudad de México, un beneficio más de estos nuevos transportes.

CAPITULO IV. SCOOTERS ELÉCTRICOS COMPARTIDOS COMO POLÍTICA METROPOLITANA EN EL ESTADO DE QUERÉTARO.

4.1. Los Scooters eléctricos como elemento hacia una Gestión metropolitana de movilidad, de acuerdo a las libertades urbanas.

México ha adoptado la gestión metropolitana a través de la intermunicipalidad, mediante la ayuda y colaboración entre municipios para con esto lograr desempeñar y aplicar las políticas públicas de forma eficaz, eficientes y mejorando el tiempo de implementación de las mismas.

Los gobiernos municipales deben de realizar de forma eficaz para lograr la gestión municipal, la creación de programas y reglas de trabajo que sean clara para el ejercicio de la administración y definir límites de responsabilidad de funcionario, empleados y autoridades responsables, así también, se debe mantener una adecuada actualización de los sistemas, procedimientos y métodos de trabajo y elaborar seguimientos, evaluaciones y control de los planes, programas y obras municipales en la implementación de políticas públicas.

La gestión municipal necesita la interrelación e integración del capital humano con los recursos materiales y financieros existentes dentro del aparato administrativo para lograr la eficacia en la implementación de políticas públicas que generen un beneficio social a la comunidad.

Para Pedro Daniel Guzmán y Teresa Becerril, en su ensayo denominado *La gestión metropolitana en el desarrollo urbano de la Zona Metropolitana de Toluca*⁵⁰, publicado en la para la revista digital de la Universidad Nacional Autónoma de México:

“Las organizaciones e instituciones que se han adoptado para poder ofrecer servicios públicos y esquemas de gestión de carácter metropolitano, van desde la configuración de Consejos, Coordinaciones y Comisiones Metropolitanas, que se encargan de la coordinación de algunos asuntos a esta escala, hasta la incorporación de figuras que planifican, generan conocimiento y evalúan las condiciones de desarrollo metropolitano, a través de Observatorios Urbanos, Institutos de Planeación o Secretarías de Gobierno.”

Habría que decir también que los diversos instrumentos de gestión para la movilidad en la participación intermunicipal y de asociacionismo del mismo, han tenido en los últimos años un papel preponderante para realizar múltiples acciones metropolitanas.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible que el gobierno de México a través de la página oficial establece, de acuerdo al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo⁵¹, se puede advertir como metas las siguientes:

[...]

11.1 Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales.

⁵⁰ GUZMÁN Gil, Pedro Daniel y Teresa BECERRIL Sánchez, LA GESTIÓN METROPOLITANA EN EL DESARROLLO URBANO DE LA ZONA METROPOLITANA DE TOLUCA, Universidad Nacional Autónoma de México y Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional A.C, Coeditores, México.
<http://ru.iiec.unam.mx/3764/1/136-Guzm%C3%A1n-Becerril.pdf> _23 de mayo de 2019.

⁵¹ Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Objetivo de desarrollo sustentable ODS11. (DOCUMENTO WEB) 2018.
<https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html#targets> _11 de mayo de 2019.

11.2 *Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, mediante la ampliación de transporte público.*

11.3 *Para 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.*

11.4 *Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del mundo.*

11.5 *Reducir de forma significativa el número de muertes por desastres y reducir las pérdidas económicas en relación con el producto interno bruto causadas por desastres.*

11.6 *Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, lo que incluye prestar especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.*

11.7 *Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.*

11.a *Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la planificación del desarrollo nacional y regional.*

11.b *Para 2020, aumentar el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan y ponen en marcha políticas y planes integrados para promover la*

inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Acción de Hyogo, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.

11.c Proporcionar apoyo a los países menos adelantados, incluso mediante la asistencia financiera y técnica, para la construcción de edificios sostenibles y resilientes utilizando materiales locales.”⁵²

Estas metas establecidas, deben contar con el apoyo de la sociedad e iniciativa privada para que el Estado pueda ir logrando metas concretas. Asimismo los tres niveles de gobierno deben coordinarse y cooperar entre sí.

Los ciudadanos que utilicen los scooters eléctricos, deben tener mecanismos e incentivos establecidos por los municipios y/o autoridades para que el uso de los mismo logre permear con prontitud las esferas de la sociedad y decidan los habitantes migrar del automóvil a estos nuevos medios de transporte cero emisiones de carbono.

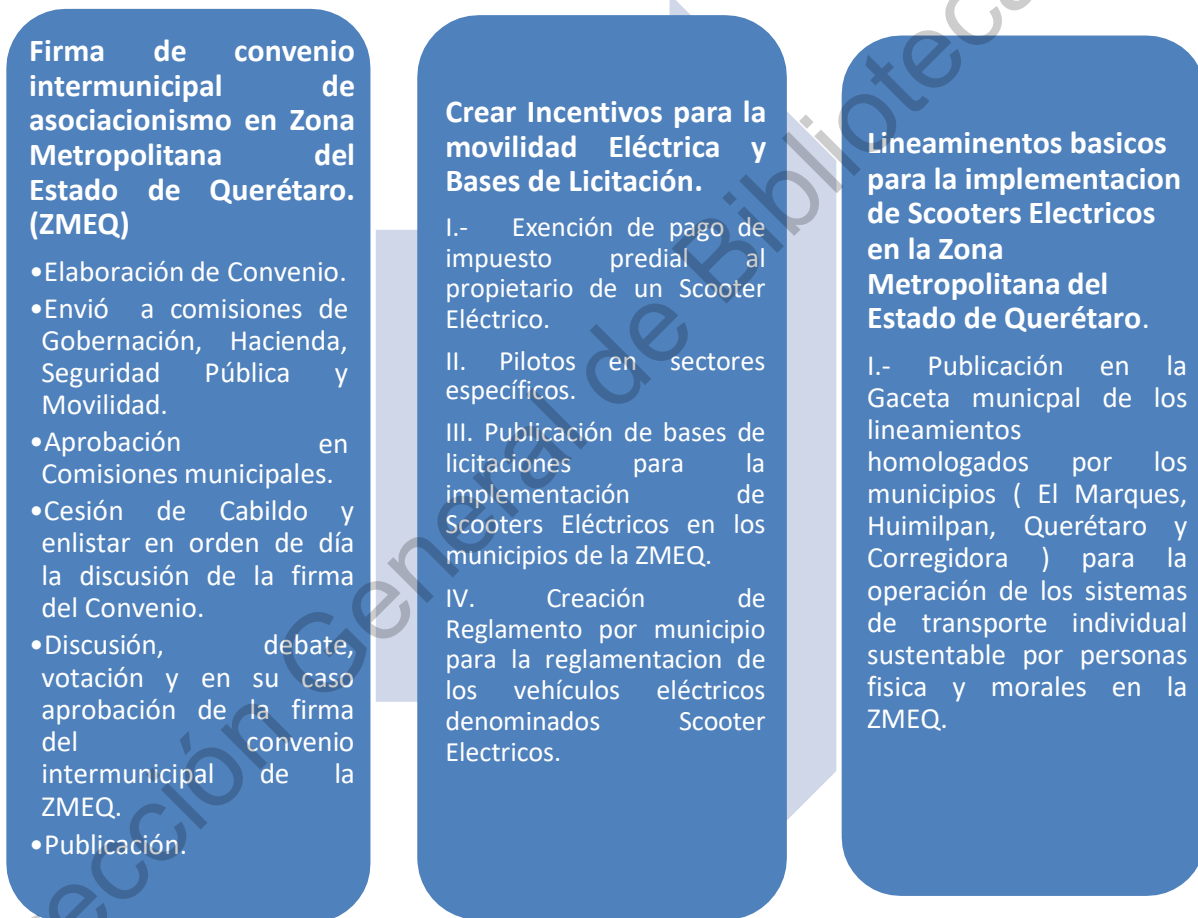
Por lo anterior, es que se deben implementar mediante un convenio de asociacionismo intermunicipal Scooters Eléctricos en la Zona Metropolitana de Querétaro, a efecto poder contar con un nuevo vehículo y opción de transporte diario en las ciudades, para con este acceder a mejores, tiempos de traslados, calidad de aire y una efectiva movilidad. Demostrado esta que los mismos son una nueva forma de migrar del vehículo motor a nuevos transportes que generen cero emisiones y sean amigables con el medio ambiente, también sean eficaces en cuanto al tiempo de transporte.

Al mismo tiempo, deberán de realizarse foros intermunicipales, conferencias, platicas, charlas gubernamentales, con la participación plena de la ciudadanía, a efecto de darle a todos los sectores poblacionales, para que a través del eficaz

⁵² MÉXICO: Gobierno de la Republica. Objetivo de desarrollo sustentable ODS11. (DOCUMENTO WEB) 2018. <https://www.gob.mx/agenda2030/articulos/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles> 11 de mayo de 2019.

ejercicio del derecho a la ciudad, puedan establecer sus preocupaciones y proponer soluciones a los problemas diarios, logrando con ellos, una mejor cohesión social y vinculación entre Estado y sociedad, logrando como resultado una política pública de implementación de vehículos eléctricos denominados Scooters Eléctricos en la Zona Metropolitana de Querétaro adecuada, legitimada por todos los sectores, pero sobre todo apoyada como pilar en la base fundamental del ciudadano.

Figura 33: Hoja de ruta para la implementación de Scooters Eléctricos en los municipios que integran la Zona Metropolitana del Estado de Querétaro.



Fuente: Elaboración propia.

Propongo establecer Scooters Eléctricos en los Municipios de Huimilpan, Querétaro, El Marques y Corregidora, a efecto de dar a los ciudadanos herramientas nuevas de movilidad y desplazamiento en la zona metropolitana de manera

intermunicipal, otorgándole un mecanismo para ejercer el derecho a la ciudad de una forma ambientalmente sostenible y agradable con el medio ambiente y los tiempos actuales, buscando con ello, mejores condiciones de movilidad a futuro en el Estado de Querétaro. Lo cual podrá ser ofertado a persona morales para que brinden el servicio o los mismos municipios los presten, siendo estas dos opciones viables, la primera a través de una licitación transparente y apagada a las normas.

4.2. Asociacionismo municipal para el estado de Querétaro.

La CPEUM establece en su numeral 115, las facultades de los estados y municipios, así como las competencias que tendrá, sin embargo, el legislador federal, decidió al momento de emitir la ley, establecer en el mismo artículo, en el inciso III, últimos dos párrafos las potestades para que los municipios puedan coordinarse y asociarse para lograr eficacia y eficiencia a favor de los ciudadanos al momento de prestar los servicios público y logren un mejor ejercicio de los poderes y funciones que les marque la norma.

De igual manera da la oportunidad que los municipios firmen convenios de colaboración intermunicipales para lograr el bien común de la ciudadanía en el ejercicio de las políticas públicas que se desplieguen de conformidad fracción III del artículo 115 de la Constitución Federal.

Cabe hacer mención que la Constitución Política del Estado de Querétaro refiere en su artículo 35 las facultades y formas en las que se integran las municipalidades.

Leticia San Martín del Río señala en su publicación de investigación⁵³ denominada ***Las intermunicipalidades y los retos estratégicos para el desarrollo sustentable de los municipios*** que se entiende por asociacionismo intermunicipal como un mecanismo de unión voluntaria de municipios más próximos para resolver

⁵³ SAN MARTIN, Del Río Leticia, Facultad de Ciencias Políticas de la UNAM, UNAM, México. Página 4.

problemas comunes, mediante un acuerdo formal entre ayuntamientos, con propósitos y objetivos específicos para la ejecución de obras y la prestación de servicios públicos determinados

La intermunicipalidad asiente a los municipios para aumentar su capacidad de gestión y así una adecuada y más eficiente atención a los problemas comunes y prestación de servicios públicos.

Las leyes que norman y regulan la intermunicipalidad y asociacionismo se encuentran en tres formas de calificación que son bajo perfil, promedio y alto perfil, siendo las ultimas donde la normatividad es altamente específica y regula con eficacia todos los aspectos para que se lleve a cabo de una forma integral.

Tabla 8: Cuadro de Desarrollo Normativo para el asociacionismo en México

Desarrollo normativo para el asociacionismo	Entidad federativa
Legislación de bajo perfil	Hidalgo, Yucatán, Quintana Roo
Legislación promedio	Puebla, Jalisco, Michoacán, Chiapas, Estado de México, Veracruz-Llave, Zacatecas, Tlaxcala, Tamaulipas, San Luis Potosí, Chihuahua, Coahuila, Durango, Morelos, Durango, Nuevo León, Querétaro, Tabasco, Baja California, Sinaloa, Campeche
Legislación de alto perfil	Oaxaca, Guerrero, Guanajuato, Nayarit, Aguascalientes, Sonora, Baja California Sur, Colima

Fuente: Contraloría del Poder Legislativo del Estado de Querétaro. Las intermunicipalidades y los retos estratégicos para el desarrollo sustentable de los municipios.

La Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro establece que tiene por objeto señalar las bases generales para la organización del ámbito municipal de gobierno, conforme a lo señalado tanto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Constitución Política del Estado de Querétaro.

En su artículo 30 inciso XVIII, la LOMEQ establece textualmente y legisla el asociacionismo intermunicipal de la siguiente forma:

*“ XVIII. Celebrar en los términos que señala esta ley, convenios con otros municipios, con el Estado y con los particulares, a fin de coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios públicos o el mejor ejercicio de las funciones que les correspondan, o para cualquier otro aspecto de índole administrativo, que requiera de auxilio técnico u operativo;”*⁵⁴

Por su parte el Código Urbano de Querétaro regula y norma el asociacionismo intermunicipal y de éstos con el Estado, en su artículo 6 y 7, donde se establece⁵⁵:

“Artículo 6. El Poder Ejecutivo del Estado y los Municipios de la Entidad, podrán celebrar convenios sobre la planeación y administración del desarrollo urbano, tendientes a fortalecer la capacidad administrativa y financiera de estos últimos y a impulsar la capacidad productiva y cultural de sus habitantes, de acuerdo con el equilibrio regional del desarrollo urbano.”

“Artículo 7. Son asuntos de la competencia concurrente del Poder Ejecutivo del Estado y de los Municipios, aquellos donde se afecten los intereses, facultades o atribuciones de ambos órdenes de gobierno, así como aquellos donde expresamente lo establezcan las Leyes en la materia o por así convenirlo ambos.”

Habría que decir que la normatividad del Estado de Querétaro regula de forma promedio el asociacionismo intermunicipal, como ha quedado señalado en la tabla 7 inserta en páginas anteriores, sin embargo existe el andamiaje adecuado para lograr que los municipios colaboren entre sí para lograr impulsar políticas públicas tendientes a mejorar algún aspecto de la calidad de vida de los ciudadanos.

De igual forma, en la Controversia Constitucional 74/2008, resuelta por el pleno de la SCJN en sesión de fecha 07 de marzo de 2011, interpretaron temas de suma importancia para el accionar legislativo y el andamiaje jurídico existente en la república mexicana, al sentar precedentes respecto a la Facultad de los Municipios

⁵⁴ QUERÉTARO: Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro.

⁵⁵ QUERÉTARO: Código Urbano del Estado de Querétaro, 2019, artículo 6 y 7.

para coordinarse y asociarse para la eficaz prestación de los servicios públicos con la aprobación de la Legislatura Estatal, Artículo 115 constitucional. Obligación de coordinación por parte de los Ayuntamientos pertenecientes a una misma área metropolitana y la obligación de éstos con el Ejecutivo local de celebrar convenios para planear y regular su desarrollo y Facultad de auto-gobierno, auto-organización y libre administración patrimoniales y modalidades a la coordinación entre los Municipios de una misma área metropolitana, generando parámetros⁵⁶ de interpretación constitucional para delimitar las facultades conforme a al CPEUM.

México cuenta con 2,440 municipios, diversos y heterogéneos, por su parte el estado de Querétaro cuenta con 18 municipalidades que son Amealco de Bonfil, Arroyo Seco, Cadereyta de Montes, Colón, Corregidora, El Marqués, Ezequiel Montes, Huimilpan, Jalpan de Serra, Landa de Matamoros, Pedro Escobedo, Peñamiller, Pinal de Amoles, Querétaro, San Joaquín, San Juan del Río, Tequisquiapan y Tolimán.

Se ha establecido que 5 de ellos son considerados como municipios metropolitanos siendo Querétaro, El Marqués, Huimilpan, Corregidora y Colón. Éste último se adiciono a los 4 anteriores, en fecha 29 de enero de 2019 al firmarse el Convenio Marco para Delimitar y Construir la Zona Metropolitana de Querétaro, con el cual se incorpora el municipio de Colón a la Zona Metropolitana de Querétaro, aunque formalmente Colon aun no ingresa a la Zona Metropolitana al faltar las gestiones, por lo cual en el presente trabajo de investigación lo excluirémos.

En dicho convenio se busca establecer la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno y entre sectores para atender el fenómeno metropolitano de los 5 Municipios en sus aspectos socioeconómicos, ambientales y urbanos y poder definir conjuntamente las políticas de ordenamiento urbano que permitan inducir de manera ordenada la utilización y ocupación del suelo, la dotación de infraestructura y servicios, a través de los siguientes ejes de acción: Gobernanza, que se verá reflejada a

⁵⁶ Vid. El engrose se puede descargar y ver en la siguiente página web del sitio de la Suprema Corte de Justicia de la Nación: <http://www2.scjn.gob.mx/AsuntosRelevantes/pagina/SeguimientoAsuntosRelevantesPub.aspx?ID=100297&SeguimientoID=60&C AP=servicios%20p%C3%BAblicos&Promoventes=&ActoReclamado=>

través de la homologación de la normatividad de los cuatro municipios, habitabilidad a través de la construcción de obras de Infraestructura Urbana que beneficien a todos los habitantes de la Zona Metropolitana y Competitividad, que se concretará a través de un mejor sistema de Movilidad para los cuatro municipios

Las ventajas de la intermunicipalidad son la legitimidad, porque funciona mejor algún servicio público, el impacto local y regional que esto tiene, así como la cooperación y corresponsabilidad intermunicipal e intergubernamental, lo que genera una coordinación y planeación a mediano y largo plazo y una nacionalidad en el uso de los recursos públicos, se genera competitividad económica territorial, transparencia en rendición de cuentas, todo esto en beneficio de los ciudadanos.

El Estado y municipios de Querétaro cuentan con las herramientas para lograr beneficios directos en la ciudadanía y lograr mediante convenios intermunicipales mayor eficacia de políticas públicas.

De acuerdo a las páginas oficiales de los municipios de Querétaro, El Marqués, Corregidora y Huimilpan, los ayuntamientos respectivos se integran por varias comisiones.

El Ayuntamiento del Municipio de Querétaro está formado por las Comisiones de Gobernación, de Hacienda, Patrimonio y Cuenta Pública, Obras y Servicios Públicos, Seguridad Pública, Tránsito y Policía Preventiva, Desarrollo Agropecuario, Económico, Igualdad de Género y Derechos Humanos, Desarrollo Urbano y Ecología, Educación y Cultura, Asuntos Indígenas, Trabajadores Migrantes, De La Mujer, De La Familia, Combate a la Corrupción, Participación Ciudadana, Transparencia, Rendición de Cuentas y Acceso a la Información, de Movilidad, de Turismo y de Desarrollo Humano y Social.

Por su parte, el municipio de Huimilpan está formado por las comisiones de Gobernación, de Hacienda, Patrimonio y Cuenta Pública, Obras y Servicios Públicos, Seguridad Pública, Tránsito y Policía Preventiva, Desarrollo Agropecuario, Económico, Igualdad de Género y Derechos Humanos, Salud Pública, Educación y

Cultura, De la Familia, Asuntos de la Juventud, Asuntos Indígenas, Trabajadores Migrantes.

El Marques tiene las comisiones de Gobernación, de Hacienda, Patrimonio y Cuenta Pública, Obras y Servicios Públicos, Seguridad Pública, Tránsito y Policía Preventiva, Desarrollo Agropecuario, Económico, Igualdad de Género y Derechos Humanos, Desarrollo Urbano y Ecología, Educación y Cultura, Asuntos Indígenas, Trabajadores Migrantes, De La Mujer, De La Familia, Combate a la Corrupción, Participación Ciudadana, Transparencia, Rendición de Cuentas y Acceso a la Información, de Movilidad, de Turismo.

Corregidora tiene las siguientes comisiones de Gobernación, de Hacienda, Patrimonio y Cuenta Pública, Obras y Servicios Públicos, Seguridad Pública, Tránsito y Policía Preventiva, Desarrollo Agropecuario, Económico, Igualdad de Género y Derechos Humanos, Desarrollo Urbano y Ecología, Educación y Cultura, Asuntos Indígenas, Trabajadores Migrantes, De La Mujer, De La Familia, Combate a la Corrupción, Participación Ciudadana, Transparencia, Rendición de Cuentas y Acceso a la Información, de Movilidad, de Turismo y de Desarrollo Humano y Social.

Las comisiones tienen como finalidad realizar el estudio, examen y resolución de los problemas municipales, así como para vigilar que se ejecuten las resoluciones y acuerdos del ayuntamiento, para posteriormente someterla a la votación y discusión en la orden del día de la sesión del Ayuntamiento.

Así el asociacionismo intermunicipal, que se encuentra regulado en la ley que rige al Estado, deberá ser aprobado por los canales legislativos establecidos en la ley que norma a los ayuntamientos a efecto de eficientizar la colaboración y coordinación entre los municipios que forman la Zona Metropolitana de Querétaro para lograr mejores políticas públicas en beneficio de los gobernados.

Con dicho mecanismo de cooperación entre municipios, aunado a la participación social, entendida esta última como la búsqueda de solucionar los problemas de interés general, así como intercambiar opiniones sobre los asuntos

públicos de la ciudad en general, deberán poder lograr efectos positivos en la implementación de políticas públicas como ésta, que conllevan mejora directa en la calidad de vida de las personas que habitan estos Municipios del Estado.

4.3. Ciudad, espacio público, ciudadanía y gobierno. Derecho a acceder a libertades urbanas en Querétaro.

En el siglo XXI, México busca ser un país que se vaya adecuando a los estándares de países europeos, en materia de movilidad, uso de energía limpia, derechos humanos, ante lo cual, debe adecuar sus normas a los tratados internacionales los cuales ha ido suscribiendo a lo largo de los últimos años en estas materias fundamentales.

La movilidad urbana es un claro reto para los políticos, gobiernos de los tres niveles y sociedad civil, cuyo propósito en el ámbito de sus competencias es mejorar la vida de los ciudadanos, que gobiernan y conviven respectivamente, ya que en el siglo XXI la movilidad es fundamental y la continua busca de la realización de las actividades diarias a bajo costo, en menor tiempo y con eficiencia ecológica y seguridad es la directriz hacia donde todo se mueve.

La ciudad debemos entenderla como la población donde habita un conjunto de personas que se dedican principalmente a actividades industriales y comerciales, donde se genera una cohesión diaria en una colectividad de seres humanos.

Por su parte, el espacio público, son los lugares dentro de las ciudades destinados al esparcimiento e inherentes a cada individuo de forma alícuota por el simple hecho de ser conciudadanos, mismos espacios que se generan para la recreación y desarrollo de actividades diarias. Las ciudad demanda espacios de este tipo más a menudo, el ser humanos es un ser social y como tal, las ciudades son un medio de lograr el pleno desarrollo convivencia entre personas.

Debemos entender por ciudadanía, que es el conjunto formado por los habitantes de una nación o de un pueblo que viven en una colectividad llamada ciudad.

Por último, entenderemos por Gobierno, aquel ente de la ficción jurídica que los ciudadanos han creado para gobernar o dirigir una colectividad.

Hoy en día el Derecho a la Ciudad pasa necesariamente por la relación entre la ciudad, espacio público, ciudadanía y gobierno, siendo piezas necesarias en la maquinaria de la sociedad. Ninguno de estos elementos puede existir sin el otro.

Considerando que las colectividades hoy en día son más complejas y demandan una mejoras continuas a un ritmo sumamente rápido, el acceso a las tecnologías y los nuevos descubrimientos en el campo de la ciencia potencializan la velocidad de cambio de las sociedades actuales y por ende, las demandas de mejores mecanismos y ejercicio de derechos crece.

A su vez la ciudadanía no está dada por sí misma, se encuentra en una construcción diaria, dinámica y permanente, atendiendo al parrado anterior, es cambiante en su forma. Además los pobladores, con el continuo acceso a una educación mejor a través de las mejoras en las tecnologías de la información desarrollan una vocación de ciudadanía, cuyo pleno se adquiere mediante la acción y voluntad para buscar soluciones a los conflictos particulares de cada sociedad.

El Derecho a la Ciudad y/o a Hacer Ciudad, debe siempre inspirarse en un producto cultural, colectivo y por ende político y ciudadano. La ciudad se vuelve un espacio por fundamento público-político, donde se expresen las emociones y pensamientos libres de los ciudadanos. Debe entenderse que el derecho a la ciudad es el cual tienen los individuos para lograr construir una ciudad en la que sea posible vivir dignamente, poder reconocerse como parte de esta y convivir con los demás miembros de la colectividad.

Es también el derecho de acceder a las libertades urbanas, lo que requiere condiciones sociales, políticas e institucionales para su pleno ejercicio, el cual es fundamental en una sociedad moderna en el siglo XXI.

Los ciudadanos busquen construir instituciones y una ciudad ejemplar, digna que posibilite a través de los espacios públicos y los derechos que continuamente

mejoren las condiciones de vida de las personas, para así dejar a futuro una mejor urbe a las generaciones venideras.

Hoy en día las ciudades son multiculturales, debido a la globalización y los flujos migratorios, lo que hacen un mosaico único y enriquecen diariamente los pensamientos, ideas y finalidades en beneficio del desarrollo del individuo y por ende la colectividad. Por lo tanto debe la ciudad ser un espacio garante de ejercicio libre del pensamiento crítico y los derechos humanos ganados a lo largo de la historia, libre de presiones de gobiernos autoritarios o de violaciones a derechos económicos, sociales o culturales.

Los ciudadanos deben poder desarrollar su vida en un marco multicultural, donde se ejerza la democracia de género y diversidad social y sexual para con ellos seguir accediendo a libertades urbanas.

La SCJN ha venido haciendo los últimos años un trabajo integro, funcional y de suma importancia y trascendencia, al ser el garante del cumplimiento a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales de los cuales México es parte, por lo cual, la independencia judicial en la división de poderes es pilar básico para el acceso de la ciudadanía al derecho a la ciudad, lo que se pueda observar cuando se emitió la jurisprudencia con número de registro 2018186, emitida en la Época Décima, realizada por Plenos de Circuito, en octubre de 2018, en materia Constitucional y Administrativa bajo el rubro "**PRINCIPIO DE PROGRESIVIDAD DE LOS DERECHOS HUMANOS, EN SU MODALIDAD DE NO REGRESIVIDAD. RESULTA DE OBSERVANCIA OBLIGATORIA PARA EL APLICADOR DE LA NORMA AL DEFINIR EL CONFLICTO DE LEYES PARA EL DISTRITO FEDERAL – AHORA CIUDAD DE MÉXICO– QUE PREVÉN DISTINTOS PLAZOS PARA LA DECLARACIÓN DE CADUCIDAD EN MATERIA FISCAL**", en la cual se estableció que todas las autoridades en el ámbito de su competencia tiene obligación de ampliar el alcance y establecer la mejor protección de los derechos humanos posible para garantizar la efectividad de los derechos humanos, dejando al legislador la obligación de legislar siempre en un progresividad de los derechos y nunca en contra de los

mismos, atendiendo a al principio constitucional de progresividad para lograr que el gobernado tenga garantizado por las autoridades el pleno goce de los mismos.

A su vez, Gabriela Corpus Balderrama Gómez y la Doctora Izarely Rosillo Pantoja mencionan en su ensayo llamado **DERECHO A HACER CIUDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD**, publicado en la revista electrónica del Instituto Politécnico Nacional publicada en el ejemplar número 19, correspondiente al periodo julio-diciembre de 2018, que debe entenderse que:

“El Derecho a la Ciudad implica la organización de la urbe atendiendo a factores ambientales, territoriales, gubernamentales, políticos, sociales, culturales, naturales, económicos, que promuevan la inclusión y la autodeterminación de los individuos; el derecho a la ciudad es eminentemente colectivo surge de las organizaciones civiles, es decir, no es un derecho individual como muchos otros del cual pueden apoderarse de forma particular, sino, que la lucha por su reconocimiento es y ha sido en conjunto.”⁵⁷

De igual forma en la página 6 del artículo de investigación referido, señalan las autoras en el mismo documento que:

“El reconocimiento de este derecho es un abandono de la visión urbanista, pensada como una megalópolis cuyos límites son difusos, pero cuyo espacio se encuentra sumamente segmentado y segregado, lo cual da cuenta de la forma en que las dinámicas sociales tienen correlatos claros en el espacio urbano; para adoptar una visión humanista, consistente en una transformación, en la cultura, identidad y apropiación del ser humano relacionado con sus creencias, que en el caso de las personas con discapacidad, se apega a la luz del modelo de social de la discapacidad, como una herramienta para vencer las barreras que han

⁵⁷ BALDERRAMA, Gómez, Gabriela Corpus, Izarely ROSSILLO, Derecho a hacer ciudad de las personas con discapacidad, *Humanidades, Tecnología y Ciencia del Instituto Politécnico Nacional*, 19, 2018, p. 5. http://www.revistaelectronica-ipn.org/Contenido/20/HUMANIDADES_20_000666.pdf 16 de mayo de 2019.

*construido la organización social y política pretendiendo procurar la integración en condiciones de igualdad.*⁵⁸

El derecho a la ciudad es indiscutible que ha llegado para transformar y beneficiar a los ciudadanos de México, su reconocimiento no es más que un aliento a buscar mejores ciudades a futuro y por ende una superior cohesión social, los Scooter Eléctricos a través de los mecanismos de asociacionismo transversal en el Estado de Querétaro, específicamente en los Municipios de Querétaro, El Marqués, Corregidora y Huimilpan traerán consigo mejoras en la calidad de vida de los habitantes.

⁵⁸ *Ídem.* p. 6.

CONCLUSIONES

El cúmulo de derechos reconocidos por las leyes Internacional y Nacionales han dotado al ciudadano de una fuerza nunca antes vista frente al Estado, con lo cual han mejorado su condición respecto al poder y la toma de decisiones en materia de políticas públicas.

La reforma constitucional del artículo primero del año 2011 en materia de Derechos Humanos vino a crear un nuevo paradigma en el entendimiento y aplicación de los derechos humanos en el país, creando altas expectativas a futuro para la adecuada protección, promoción, garantía y respeto, de las autoridades para con los particulares.

Por su parte, México ha ratificado tratados internacionales a lo largo de su historia y en concomitancia con el artículo 1 constitucional, son ley fundamental en el país. Así el legislador ha establecido que el bloque de derechos instaurados en beneficio de los ciudadanos pueda ser ley y aplicados por los jueces, creando y buscando una mejor sociedad.

El derecho a la ciudad emerge como un relativamente nuevo precepto que busca dotar a los ciudadanos de facultades para con su comunidad y ciudad, buscando que los habitantes tomen parte en las decisiones inherentes a su comunidad, interactuando como una sociedad dinámica y participativa en la aplicación de políticas públicas establecidas y accionadas por el Estado.

El dinamismo de las ciudades actuales ejerce una comunicación cada vez mayor entre el ciudadano y el Estado, buscando que la relación de supra a subordinación, sea menor, logrando con ellos mayor legitimidad de las políticas públicas a implantarse, logrando así un mejor ejercicio del poder.

Ante el creciente desarrollo poblacional y urbano del estado de Querétaro, los conflictos de movilidad se han incrementado ante las políticas públicas ineficaces que han sido empleadas por las autoridades en turno.

La ciudadanía debe de tomar acción mediante el derecho a la ciudad en correlación con los derechos a la salud, medio ambiente, movilidad y mínimo vital, para impulsar políticas públicas que mejoren los traslados diarios. Siendo los foros y debates públicos, así como las opiniones de expertos en materia de movilidad, organismos no gubernamentales, fundamentales para lograr un sinergia en beneficio de la ciudad.

De igual manera lo ciudadanos deben de cambiar los hábitos de consumo de vehículos de motor de combustión eléctrica y mirar hacia otros medios de movilidad que sean más eficaces, eficientes y acorde al cuidado del medio ambiente, este último, tema primordial en la agenda mundial de este siglo.

Los vehículos de movilidad eléctrica son la tendencia en países de primer mundo ante los graves problemas de contaminación y movilidad. Debemos lograr que en México, el vehículo motor no sea visto como aspiracional, por el contrario sea observado como contaminante y poco eficaz en cuanto al precio por kilómetro recorrido, logrando así cambiar como sociedad a la exigencia a los gobiernos en turno, de mayores mecanismos de eléctricos que sean cero emisiones de carbón.

La contaminación que la ciudad de Querétaro produce diariamente crece y de continuar a este ritmo llegará a niveles que reduzcan la calidad de vida de los habitantes, ante tal situación, es apremiante ejercer los derechos y presionar a los gobiernos de los tres niveles para mejorar tal situación buscando evitar la lesión al Derecho a la Ciudad, por las acciones y omisiones, medidas legislativas, administrativas y judiciales que lleve a cabo la autoridad.

Al mismo tiempo que lo problemas ambientales y de población crecen, nacen lo vehículos scooters eléctricos como una opción viable de movilidad en ciudades con conflictos de movilidad. Estos aparatos han demostrado en diversas ciudades del mundo, que son idóneos para trasladar personas de forma individual entre dos puntos.

En Estados Unidos han logrado posicionarse empresas en ciudades con alta concentración de vehículos motores, llegando a ser una nueva opción de alto crecimiento y aceptación en la población.

Empresas como LIME y BIRD, ofrecen servicios en Universidades, logrando que los alumnos se movilicen por el campus en un medio de cero emisiones de carbón, así como totalmente eléctrico e insonoro. Además en ciudades como Nueva York, Madrid y otras más, funcionan eficientemente dichos vehículos eléctricos, lo que es un tema mostrado en el presente trabajo.

Los Scooters Eléctricos tienen ventajas que los hacen únicos –solamente comparables en cierta medida con las bicicletas eléctricas– como lo son el desplazamiento sencillo por las calles de la ciudad, eficientizan el tiempo en los traslados, indirectamente fomenta el no uso de vehículo motor, lo que inmediatamente trae consigo un vehículo contaminante menos en las calles, pero también, no genera gases de efecto invernadero, además de lograr un ahorro en el bolsillo del usuario diario, en comparación con el transporte público convencional del Estado – autobuses y taxis-

Los casos de éxito en la implantación de políticas públicas apegadas con el ambiente y la calidad del aire, son visibles en nuestro país, ya que la Ciudad de México ha logrado emitir lineamiento para que personas morales ofrezcan los monopatines eléctricos – scooters- a la ciudadanía, así como para que las personas físicas con scooter eléctrico cuenten con la información debida al momento de utilizar estos vehículos eléctricos.

A su vez, esto ha generado un beneficio directo a la Ciudad de México y la Zona Metropolitana, ya que ha logrado proporcionar un nuevo transporte individual para los habitantes de ciertas zonas, lo cual es una realidad de impacto positivo.

El derecho a la ciudad se ha visto ejercido adecuadamente por los ciudadanos que han participado en la implementación de estos vehículos, así como de las autoridades que han escuchado los llamados para hacer los scooters eléctricos un modo de transporte diario eficaz, eficiente y seguro para traslados.

Como resultado, los Scooters Eléctricos son un mecanismo eficaz para la zona Metropolitana de Querétaro, la que comprende los municipios de Querétaro, El Marques, Huimilpan y Corregidora.

La implementación se llevara a cabo mediante convenios de intermunicipalidad a través del asociacionismo entre los mismos, para emitir las bases a efectos que los municipios presten el servicio de Scooter Eléctrico sin anclaje y/o inviten a empresas morales a que otorguen el servicios.

Con nuevas alternativas de transporte, de cero emisiones contaminantes, la ciudadanía del Estado de Querétaro, logrará por un lado, tener mejor calidad de aire y emitir menos gases de efecto invernadero a la atmosfera, y por otro, un mecanismo de movilidad diario, ágil, eficaz, eficiente y económico para una mejor calidad de vida urbana, como una garantía en el ejercicio del derecho a la ciudad, dando así un paso firme al futuro eléctrico.

BIBLIOGRAFÍA

(1) CASTILLO, Toni. “As un ion Lim , l s rvi io p tin t s lé tri os omp rti os y sin st ion s qu y op r n M ri ”. (Documento web) 2019.

<https://www.xataka.com/servicios/asi-funciona-lime-servicio-patinetes-electricos-compartidos-estaciones-que-funciona-madrid>

Consultado el día 2 de Mayo de 2019.

(2) BORJA. “V nt j s los P tin s Elé tri os”. (Do um nto web) 2017.

<https://twenergy.com/a/la-ventajas-del-patinete-electrico-2759>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(3) GAMÉZ, P ulin . “Muni ipio Qu ré t ro list pru b s pr l uso s oot rs n l C ntro Hist ri o”. (Do um nto w b) 2019.

<https://codiceinformativo.com/2019/03/municipio-de-queretaro-alista-pruebas-para-el-uso-de-scooters-en-el-centro-historico/>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(4) GOMÉZ, R m n. “S oot r qu r t no”. (Do um nto w b) 2018.

<http://www.eluniversalqueretaro.mx/cartera/26-08-2018/scooter-queretano-listo-para-octubre>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(5) FINERIO. “¿Cuál t onvi n más, Bir , Grin o Lim ?”. (Do um nto web) 2019.

<https://www.dineroenimagen.com/tu-dinero/cual-te-conviene-mas-bird-grin-o-lime/104452>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(6) QUERÉTARO: Ley de Cambio Climático para el Estado de Querétaro. 2017.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316853/Ley_de_CC_Quere_taro.pdf

Consultada el día 13 de marzo de 2019.

(7) RUIZ, Verónica. "Análisis del uso de scooters en la capital: Nava". (Documento web) 2019.

<https://www.diariodequeretaro.com.mx/local/analizan-uso-de-scooters-en-la-capital-nava-2754610.html>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(8) FLORES, González. "El Scooter Queretano vive más fuerte". (Documento web) 2019.

<https://amqueretaro.com/queretaro/2019/03/11/scooters-en-la-ciudad-cada-vez-mas-cerca/>

Consultado el día 13 de Marzo de 2019.

(9) MÉXICO: Reglamento del Sistema Nacional de Cambio Climático, 2015.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/261940/Reglamento_Sistema_Nacional_de_Cambio_Climatico.pdf

Consultada el día 13 de marzo de 2019.

(10) PAEZ, Fernando. "Los Movilidad Urbana e Integración de Proyectos Islas los Sistemas Integrados Movilidad". (Documento web) 2017.

<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13390.pdf>

Consultada el día 13 de marzo de 2019.

(11) MÉXICO: Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, 1988.

(12) ANDUNGA, Manuel. "El Derecho a la Ciudad en la Constitución de la Ciudad de México. Un propuesta interpretativa" (Documento web) 2017.

<http://www.aldf.gob.mx/archivo-097a88cf1c98a0290a78755a98128ec.pdf>

Consultado el día 09 de marzo de 2019.

(13) CIUDAD DE MÉXICO: Ley de Vivienda de la Ciudad de México. 2017.

(14) MARTÍNEZ Lorea, Ion. "Más allá de la ciudad, el derecho a la vida urbana". (Documento web) 2017. <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=1561>

Consultada el día 09 de marzo de 2019.

(15) ALVARADO Algr, Norberto. "El Derecho a la Ciudad como derecho humano emergente". (Documento web) 2018.

https://www.uaq.mx/investigacion/revista_ciencia@uaq/ArchivosPDF/v7n1/07Articulo.pdf

Consultada el día 09 de marzo de 2019.

(16) BARANDA, S púl v B rn r o. "H i un str t gi n ion l int gr l movili urb n y movili urb n sust nt bl ".(Do um nto web) 2018.

<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS .pdf>

Consultada el día 09 de marzo de 2019.

(17) Convención Americana de los Derechos Humanos.

https://www.sitios.scjn.gob.mx/codhap/sites/default/files/acc_ref/Convencion_Americana_sobre_Derechos_final.pdf

Consultada el día 09 de marzo de 2019.

(18) MÉXICO: Ley General De Cambio. 2018. Consultada el día 09 de marzo de 2019.

(19) Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano, Asamblea Nacional constituyente Francesa, 1789, artículo 1. Consultado el día 12 de Marzo de 2019

(20) CONDE, C ili , "Méxi o y l mbio limáti o". (Do um nto w b), 2017.

<http://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Cecadesu/Libros/Mexico%20y%20el%20cambio%20climatico.pdf>,

Consultada el 6 de octubre de 2017.

(21) MÉXICO: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 5 de febrero de 1857. 1917, artículo 1. Consultado el 12 de marzo de 2017

(22) Tesaurio de Derechos Humanos de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2014, México. Página 3.

(23) BORJA, J., "Los r hos n l glob liz i n y l r ho l i u " en Revista Laboratorio de Alternativas, Documento de Trabajo, 51/2004, Fundación Alternativas, 2004, p. 9, 10, 11 y 12. Consultado el 16 de marzo de 2019

(24) Friedman, J., *Right to the City. Critical Currents*. The Dag Hammarskjöld Foundation, 2003. Consultado el 16 de marzo de 2019

(25) Harvey, D., “*The right to the city*” n N w L t R vi w 53, 2008, p. 6.

(26) Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Barcelona 2005. Consultada el 18 de marzo de 2019

(27) MÉXICO: Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reforma la de 5 de febrero de 1857. 1917, artículo 7._Consultado el 12 de marzo de 2019

(28) LOPEZ, D B nito J vi r. “*Noruega es el primer país del mundo en el que más de la mitad de los coches vendidos son eléctricos*”. (Documento web) 2019. Movilidad Eléctrica (2019). Consultado el 16 de marzo de 2019 <https://movilidadelectrica.com/noruega-es-el-primer-pais-del-mundo-en-el-que-mas-de-la-mitad-de-los-coches-vendidos-son-electricos/> _Consultado el día 13 de marzo de 2019.

(29) P troquim x. “Pr s nt CFE Progr m N ion l El tri i ”. (Documento web) Diciembre 19, 2018. <https://petroquimex.com/presenta-cfe-programa-nacional-de-electricidad/> Consultado el 16 de marzo de 2019

(30) SEMARNAT. (18 de septiembre, 2018). Estrategia Nacional de Movilidad,Eléctrica. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/395715/6_SEMARNAT_Est_ElectroMovilidad.pdf Consultado el 16 de marzo de 2019

(31) Organización de las Naciones Unidas ONU. (Junio, 2018). *Guía Práctica para el Desarrollo de una Estrategia Nacional de Movilidad*. http://movelatam.org/wp-content/uploads/2018/10/MOVE_Guia-Estrategias2018.pdf Consultado el 16 de marzo de 2019.

(32) MATHIVET, Charlotte, *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear otra ciudad posible*. (Documento web) 04/2009. <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html> . Consultado el 20 de marzo de 2019.

(33) CONDE, C ili , “Méxi o y l mbio limático”. (Do umento web), 2017.

<http://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Cecadesu/Libros/Mexico%20y%20el%20cambio%20climatico.pdf>.

Consultado el día 16 de marzo de 2019.

(34) Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático, “Sexto Informe Voluntario, (Documento web) 2017. https://archive.ipcc.ch/home_languages_main_spanish.shtml

Consultado el 4 de abril de 2019.

(35) Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático, “Consejo Nacional de Cambio Climático”, (Documento web) 2008.

<https://www.gob.mx/inecc/acciones-y-programas/efectos-del-cambio-climatico>

Consultado el 17 de abril de 2019.

(36) MÉXICO: Ley General del Cambio Climático, 2011. Artículo 3.

(37) “México es el primer país de América Latina en Emisión Gaseosa por inversión”, ANÓNIMO, El Universal, Ciudad de México. (14 agosto de 2018). <https://www.eluniversal.com.mx/ciencia-y-salud/mexico-es-el-principal-emisor-de-gases-efecto-invernadero-en-america-latina> el día 18 de abril de 2019.

(38) LOPEZ, Gutiérrez, Paulina, La política de la contaminación, (Documento web) 2016, <https://www.nexos.com.mx/?p=28760>

Consultado el 02 de abril de 2019.

(39) Consejo Estatal de Población del Estado de Querétaro, “Informe Municipal Querétaro” (Documento web) 2015.

<https://gobqro.gob.mx/coespo/wp-content/uploads/2016/01/14-Quere%CC%81taro.pdf>.

Consultado el 29 de abril de 2019.

(40) Municipio de Querétaro, “Resumen: Plan Estratégico de Movilidad 2026 Diciembre 2016, (Documento web) 2016.

http://72.14.184.134/municipio/archivos/documentos/PlanEstrategicoMovilidad2026_abril2017.pdf

Consultado el 4 de abril de 2019.

(41) Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Segunda versión 2004-2005.

<http://www.gloobal.net/iepala/gloobal/fichas/ficha.php?entidad=InstrumentosJuridicos&id=2540&html=1>

(42) ECHEVARRIA, M r , “El futuro de la Movilidad” Reporte “Índice”, (Documento web) 2019. . <https://www.reporteindigo.com/reporte/el-futuro-de-la-movilidad-desabasto-gasolina-problemas-mexico-alternativas-retos-infraestructura/>

Consultado el 5 de abril de 2019.

(43) MURIAS, D ni I, “Estas son las marcas de coches que afirman que sólo harán coches eléctricos en el futuro”, Xataka. (Documento web) 2018. <https://www.xataka.com/automovil/estas-marcas-coches-que-afirman-que-so-haran-coches-ectricos-futuro>

Consultada el día 25 de Marzo de 2019.

(44) OJEA, L ur . “El primer día de Energía, Madrid 2018, L lo ur por l p tin t lé tri o inun l s ll s l s prin ip l s iu s sp ñol s”. (Documento web) 2018. <https://elperiodicodelaenergia.com/la-locura-por-el-patinete-electrico-inunda-las-calles-de-las-principales-ciudades-espanolas/>

Consultado el 23 de marzo de 2019.

(45) VELOZ, M r . “Las startups de scooter eléctrico invaden América Latina”. (Documento web) 2019.

<https://www.secureweek.com/2019/01/20/las-startups-de-scooter-electrico-invaden-america-latina/>

Consultado el 5 de abril 2019.

(46) LIME. Locaciones. (Documento web) 2019. <https://www.li.me/locations>

Consultada el 26 de abril de 2019.

(47) VILLA, Lu i . “Cuántos patinetes eléctricos hay y cómo se regulan en España”. (Documento web) 2018.

<https://www.publico.es/sociedad/patinetes-electricos-hay-regulan-patinetes-electricos-principales-ciudades.html>

Consultada el día 25 de marzo de 2019.

OJEA, L ur . “El primer día de Energía, Madrid 2018, L lo ur por l patinete eléctrico inunda las calles de las principales ciudades españolas”. (Documento web) 2018. <https://elperiodicodelaenergia.com/la-locura-por-el-patinete-electrico-inunda-las-calles-de-las-principales-ciudades-espanolas/>

Consultado el 23 de marzo de 2019

(48) MUÑOZ, R m n. “Uber lanza el servicio de patinetes eléctricos en Madrid”. (Documento web) 2019.

https://elpais.com/elpais/2019/04/09/inenglish/1554797032_434337.html

Consultado el 23 de abril de 2019.

(49) LEVINE, Alexander. "New York Today: Are Electric Scooters Legal?". (Documento web) 2018.

<https://www.nytimes.com/2018/07/19/nyregion/new-york-today-are-electric-scooters-legal.html>

Consultado el 12 de marzo de 2019.

(50) WODINSKY, Soshosana. New York City is the perfect scooter market, but it's also the most impossible. (Documento web) 2018.

<https://www.theverge.com/2018/8/11/17553508/scooter-sharing-nyc-bird-lime-law>

Consultado el 3 de abril de 2019.

(51) AFP. "Usain Bolt horsta jut no -scooters en las calles de Paris." (Documento web) 2019.

<https://economictimes.indiatimes.com/magazines/panache/usain-bolt-is-now-running-e-scooters-on-the-streets-of-paris/articleshow/69355861.cms>

Consultado el día 15 de mayo de 2019.

(52) Micro Mobility. (Documento web) 2019.

<https://www.micromobility.com/>. Consultada el día 15 de mayo de 2019.

(53) CIUDAD DE MÉXICO: Plan Estratégico de movilidad de la Ciudad de México 2019. (Documento web) 2018.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/uploaded-files/plan-estrategico-de-movilidad-2019.pdf>

Consultado el 6 de mayo de 2019.

(54) ROA, Wendy. "Seis empresas operarán 'bici sin anclaje y monopatines'." (Documento web) 2019.

<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/seis-empresas-operaran-bicis-sin-anclaje-y-monopatines/1296664>

Consultado el día 2 de abril de 2019.

(55) Sistema de Monopatines y Bicicletas sin Anclaje. Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México. (Documento web) 2019.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf>

Consultado el 27 de marzo de 2019.

(56) Sistema de Monopatines y Bicicletas sin Anclaje. Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México. (Documento web) 2019.

(57) Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México.
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf>

Consultado el 27 de marzo de 2019

(58) “Movilidad en línea minutos por monopatines en CDMX”,
El Siglo de Torreón. (15 de febrero de 2019).
<https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1547249.movilidad-detalla-lineamientos-para-monopatines-en-cdmx.html>

Consultado el 23 de marzo de 2019.

(59) CIUDAD DE MÉXICO: Secretaria de Movilidad de la Ciudad de México. “Sistema monopatines y bicicletas en línea”. (Documento web) 2019.

<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/presentaciondockless260319.pdf>

Consultado el 23 de marzo de 2019.

(60) Gaceta Oficial de la Ciudad de México. “ AVISO POR EL QUE SE DAN A CONOCER LOS LINEAMIENTOS PARA LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE INDIVIDUAL SUSTENTABLE DE LA CIUDAD DE MÉXICO POR PERSONAS MORALES”. (Documento web) 2019.

https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/cb5bd8fb286f1cab199c05fef8bb5e1d.pdf

Consultado el 27 de abril de 2019.

(61) GRIN. “Chargers”. (Documento web) 2019.

<https://ongrin.com/cargadores>

Consultado el 4 de abril de 2019.

(62) GRIN. “Chargers”. (Documento web) 2019.

<https://ongrin.com/cargadores>

Consultado el 4 de abril de 2019.

(63) NAVARRO, Mónica. “ ¿Qué es un Charger y por qué ganan 24 mil pesos por recogerlos?”. (Documento web) 2019.

<https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/que-es-un-charger-y-por-que-ganan-24-mil-pesos-recogiendo-scooters-3062594.html>

Consultado 14 de abril de 2019.

(64) SAN MARTIN, Del Río Leticia, Facultad de Ciencias Políticas de la UNAM, UNAM, México. Pag. 4.

- (65) QUERÉTARO: Ley Orgánica Municipal del Estado de Querétaro, 2018..
- (66) QUERÉTARO: Código Urbano del Estado de Querétaro.
- (67) FIGUEROA, Bello, Aída (coord.), Los derechos humanos en los umbrales de siglo XXI: una visión interdisciplinaria, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2012.
- (68) FERRAJOLI, Luigi, Sobre los derechos fundamentales y sus garantías, México, Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2006.
- (69) Enciclopedia Jurídica Mexicana, 2a. ed., México, Porrúa-UNAM, 2004, t. III.
- (70) PACHECO, Pulido, Guillermo, Control de convencionalidad: tratados internacionales de los derechos humanos, México, Porrúa, 2012.
- (71) QUINTANA Roldán, Carlos F. y SABIDO Peniche, Norma, Derechos humanos, México, Porrúa, 2009.
- (72) Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Objetivo de desarrollo sustentable ODS11. (DOCUMENTO WEB) 2018. <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals/goal-11-sustainable-cities-and-communities.html#targets>
Consultado el 11 de mayo de 2019.
- (73) MÉXICO: Gobierno de la Republica. Objetivo de desarrollo sustentable ODS11. (DOCUMENTO WEB) 2018. <https://www.gob.mx/agenda2030/articulos/11-ciudades-y-comunidades-sostenibles>
Consultado el 11 de mayo de 2019.
- (74) BALDERRAMA Gómez, Gabriela Corpus, Izarely ROSSILLO, Derecho a hacer ciudad de las personas con discapacidad, *Humanidades, Tecnología y Ciencia del Instituto Politécnico Nacional*, 19, 2018, p. 5. http://www.revistaelectronicaipn.org/Contenido/20/HUMANIDADES_20_000666.pdf 16 de mayo de 2019.
- (75) Tesis: 1a. CCXCII/2018 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época , Libro 61, Diciembre de 2018, t. I, p. 308.
- (76) Tesis: 1a. CCLXXXIX/2018 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época Diciembre de 2018, t. I, p. 309.

- (77) Tesis: XXVII.3o.14 CS (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 55, Junio de 2018, t. IV, p. 2973
- (78) Tesis: XXVII.3o.15 CS (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 55, Junio de 2018, t. IV, p. 3092
- (79) Tesis: 2a. III/2018 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 50, Enero de 2018, t. I, pág. 532
- (80) Tesis: 1a. CCXLIX/2017 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época Libro 49, Diciembre de 2017, t. I, p. 410.
- (81) Tesis: 1a. CCXLVIII/2017 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 49, Diciembre de 2017, t. I, p. 411.
- (82) Tesis: XXVII.3o.16 CS (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 55, Junio de 2018, t. IV, p. 3093.
- (83) Tesis: I.4o.A.12 K (10a.), Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Libro XVII, Décima Época, Febrero de 2013, t. 2, p. 1345
- (84) Tesis: I.4o.A.811 A (9a.) Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, Libro XI, Agosto de 2012, T. 2, p. 1807.
- (85) Tesis: I.7o.A. J/7 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 32, Julio de 2016, t. III, p. 1802.
- (86) Tesis: 1a./J. 85/2017 (10a.) Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 47, Octubre de 2017, t. I, p. 189.
- (87) Tesis: PC.I.A. J/134 A (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 59, Octubre de 2018, t. II, p. 1252.
- (88) Tesis: XXVII.3o. J/14 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 17, Abril de 2015, t. II, p. 1451.
- (89) Tesis: XXVII.3o. J/24 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 15, Febrero de 2015, t. III, p. 2254.
- (90) Tesis: P./J. 20/2014 (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época, Libro 5, Abril de 2014, t. I, p. 202.
- (91) Tesis: PC.I.A. J/134 A (10a.), Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Décima Época Libro, 59, Octubre de 2018, t. II, p. 1252.