



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

Transporte

#MovilidadSustentable

LOS

NUEVOS DUEÑOS DE LA CALLE

POR LAURA ISLAS
laura.islas@reporteindigo.com

En meses se han adueñado de aceras y espacios públicos. Llegaron con la promesa de brindar una alternativa de movilidad limpia y eficiente, pero su falta de regulación los ha convertido en un dolor de cabeza para peatones y conductores: son las bicis sin anclaje y los monopatines eléctricos también llamados scooters.

Estos vehículos son populares en las arterias principales de la Ciudad de México como Paseo de la Reforma y en colonias como Polanco, La Roma, La Condesa e Hipódromo, donde ya se han ganado el rechazo de los vecinos, a tal punto de que éstos ya han iniciado una campaña contra los permisos temporales que se les otorgaron.

Entre las principales quejas de sus detractores está que los usuarios de estas unidades circulan sin casco, a alta velocidad, se pasan semáforos, se atraviesan a los conductores de automóviles, van en sentido contrario, se suben a las banquetas y las estacionan en cualquier sitio. Y que se permitió su operación sin la existencia de una regulación y sin contar con un protocolo de seguridad vial.

"Nosotros vivíamos tranquilamente en nuestras colonias, caminábamos por nuestras calles, por nuestros camellones, usábamos la calle con precaución, había vecinos que podían pasear

La llegada de las bicis sin anclaje y los 'scooters' a las vialidades de la Ciudad de México ha provocado una guerra entre vecinos, empresas y autoridades capitalinas. El reto es demostrar que sí son una alternativa sustentable de movilidad y no un negocio lucrativo

con sus perritos tranquilamente, otros hacían ejercicio y de repente, de un día para otro, por el mes de octubre, aparecieron las famosas bicicletas rojas Mobike en nuestras calles", recuerda Rafael Guarneros, del Comité Fundacional Asociación Residentes Colonia Hipódromo.

"Y junto con esas unos dos meses después aparecieron las patinetas sin anclaje, las motorizadas. Y los conductores están sobre las banquetas, no respetan los altos, se van en sentido contrario incluso en calles y avenidas principales en ambos sentidos, la primera afectación es en la seguridad vial, nos metió un elemento más de intranquilidad", acusa el líder vecinal.

La polémica cobró fuerza recientemente con la muerte de un usuario de estos dispositivos durante la madrugada del pasado domingo 3 de febrero, en las avenidas Florencia y Chapultepec, al ser atropellado por el conductor de un taxi. A la fecha no hay ninguna persona responsable por tal hecho que los vecinos como Guarneros

catalogan como una negligencia criminal, ya que se habían informado de los riesgos a las autoridades y estos no hicieron nada, dice.

A principios de febrero del año actual se dieron a conocer los lineamientos temporales para regular estas unidades, así como los permisos temporales, pero el reto de las autoridades es hacer respetarlos para evitar que los problemas escalen y no sólo sea un negocio lucrativo que empeore una movilidad capitalina de por sí deficiente.

Lineamientos tardíos

A casi un año de llegar a la Ciudad de México como una alternativa de movilidad sustentable, y ya en una nueva administración gobernada ahora por Morena, se emitieron los lineamientos temporales para el funcionamiento de bicis y scooters, pero esto podrá resolver los conflictos viales que se han ocasionado?

La Secretaría de Movilidad (Semovi) estableció el

Permisos temporales

> Establecen un límite de mil 100 bicicletas por día y 500 patines

> Prohíben estacionarlos en lugares donde estorba el paso peatonal

> Fijan 5 días para dar a las autoridades información sobre su parque vehicular



Disputan el control

Empresas que han ingresado solicitudes para bicicletas sin anclaje y patines eléctricos, de acuerdo con los lineamientos emitidos por la Semovi

- Bicicletas**
- > MoBike
 - > Vbike
 - > Dezba
 - > Motum

- Monopatines**
- > Grin
 - > Bird
 - > Lime
 - > Ecoduce
 - > Motum
 - > Movo

1 de febrero los lineamientos temporales en los que prohíbe estacionar las unidades en sitios como aceras, cruces peatonales, salidas de emergencia e hidrantes, zonas de acceso a estaciones de transporte público masivo y semimasivo, paradas de transporte público y estacionamientos para personas con discapacidad.

Sin embargo, la Semovi por ahora está impediendo para sancionar a quienes incumplan las medidas ya que los lineamientos definitivos serán dados a conocer en marzo.

“Los permisos temporales regularizarán la operación de las empresas de bicicletas sin anclaje y patines eléctricos, ya que el último permiso que recibieron está vencido, lo que impide que la Semovi sancione, supervise o revoque los permisos”, se menciona en los Lineamientos temporales para operadores de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos.

También, el pasado 6 de febrero, Andrés Lajous, titular de la Semovi, informó

¿Negocio o alternativa sustentable?

Los lineamientos que ha establecido el gobierno, la vigilancia para que se respeten estos y el compromiso de la empresa privada pueden corregir estos malestares que ha venido generando el uso de bicis y scooters, explica Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad y Cambio Climático en el Poder del Consumidor.

“Vamos a ver si realmente lo que quiere el privado es ofrecer una alternativa de movilidad, porque hemos venido observando que estas empresas más allá de vender un sistema de

movilidad alternativo simplemente están vendiendo un esquema de negocios que termina siendo benéfico para ellos y realmente no están dando solución de movilidad”, dice Alvarado.

El especialista comenta que el gobierno debe ser más severo al exigir a las empresas generar mecanismos para incentivar cultura y programas de socialización para que el sistema se autorregule y las bicis sin anclaje y los patines estén en puntos estratégicos que no generen afectaciones viales.

que se reunió con los operadores de patines eléctricos y bicicletas sin anclaje para entregarles los permisos temporales de 45 días con el fin de ordenar el servicio.

En éstos se establece un límite de mil 100 bicicletas por empresa y 500 patines, se prohíbe estacionarlos en lugares donde estorba el paso peatonal y los obliga a dar un seguro de responsabilidad vial y accidentes.

Además les da un plazo de 5 días para entregar a la autoridad información sobre su parque vehicular y 10 para dar información detallada sobre su operación. Así como hacer campañas de comunicación para sus usuarios en las que se informe que su uso es en el arroyo vehicular y no en las banquetas.

“El no cumplir con estas reglas, podría revocarles el permiso temporal y su operación definitiva”, escribió Lajous en su cuenta de twitter.

Un año de operación

Los sistemas privados de este tipo de vehículos llegaron a la Ciudad de México en febrero de 2018 como una opción complementaria para quienes diariamente se transportan en la capital, de acuerdo con los Lineamientos temporales de bicicletas sin anclaje y monopatines eléctricos.

“La falta de regulación de estos sistemas ha provocado que los usuarios y operadores de bicicletas y monopatines las estacionen prácticamente en cualquier sitio, obstaculizando los espacios peatonales”, reconoce el documento.

Para atender la situación, en marzo de 2018 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México el Aviso para la operación “Piloto” del Sistema de Transporte Público Individual en Bicicleta Sin Anclaje y en octubre de ese mismo año fue para Monopatín Eléctrico.