
Transporte

#ContaminaciónDelAire

EL DEBATE DEL AUTO COMPARTIDO

POR DAVID MARTÍNEZ
@TamarizDavid

La medida para disminuir el uso del automóvil pretende evitar las emisiones contaminantes, pero si no se hace correctamente podría fracasar y el número de unidades circulando en la capital no disminuirá

La medida del auto compartido, propuesta por el Gobierno de la Ciudad de México para reducir las emisiones contaminantes, podría fracasar al ser un choque de derechos humanos y por la posibilidad de no cumplir con la ley de movilidad actual.

La estrategia busca restringir el uso del automóvil en vías de acceso controlado donde se permiten velocidades de hasta 80 kilómetros por hora, de acuerdo al Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad, presentado el pasado 3 de junio.

La Ley de Movilidad de la Ciudad de México estipula en el artículo 7 que la Secretaría de Movilidad (Semovi) está en facultades de crear programas o disposiciones que considere pertinentes.

Sin embargo, tiene que cumplir con los lineamientos de dicho artículo que son una movilidad eficiente y segura, entre otros más.

De lo contrario, una vez publicada la nueva norma y si no se cumple lo que dice el artículo 7, los automovilistas podrían promover amparos ante un juez y ganarlos. Además, existe un choque



El Plan de Reducción de Emisiones del Sector Movilidad fue presentado el pasado 3 de junio por la jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum.

de derechos: el de libre tránsito y el de un medio ambiente sano.

Especialistas aseguraron que en la norma se deben dejar claros los casos de excepción para no violentar los derechos y que no haya confusiones.

Éstos podrían ser situaciones de emergencia como el traslado de una persona enferma o alguna otra eventualidad.

"Esos vacíos se tienen que

aclarar y atender este tipo de eventualidades que si bien no son diarias, se deben atender para que no existan problemas", afirmó el especialista en movilidad del Poder del Consumidor, Víctor Alvarado.

El experto consideró que la medida es buena porque se quitarán tres vehículos y en su lugar sólo circulará uno, en lugar de cuatro semi vacíos, lo que ayu-

dará a reducir la cifra de cinco millones de carros que transita a diario por la capital.

"Entre más ocupación tenga un vehículo, menos saturación va a existir y mejor movilidad", añadió.

Transporte eficiente, la clave

Gerardo Hurtado Montiel, especialista de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), afirmó que la Semovi tiene que garantizar los principios de movilidad contenidos en la ley para evitar que amparos en contra de la medida del auto compartido lleguen a frustrarla.

"La Ley de Movilidad en su artículo 7 dice que se pueden establecer las disposiciones necesarias, la Semovi tiene las facultades, la norma aún está en proyecto y apenas se está diseñando, pero cualquier política pública o programa debe de considerar los principios de seguridad, eficiencia, calidad, accesibilidad, calidad, resiliencia, participación, corresponsabili-

La Semovi puede crear programas o disposiciones que considere pertinentes, pero si no cumple con los lineamientos del artículo 7 los automovilistas podrían promover amparos ante un juez y ganarlos

dad e innovación si no cumple esto, va a ser inconstitucional", señaló el especialista en amparo.

En este caso, si la Semovi no promueve un transporte público adecuado con dichos principios, perderá todos los amparos tramitados por los automovilistas que se nieguen a compartir su vehículo.

"Mientras no cumpla esos parámetros, no se puede aplicar porque no le garantizan o dan al



5
millones
de autos transitan
diariamente en
la capital

3
vehículos
se quitarán y en su lugar
solo circulará uno en vías
de acceso controlado

ciudadano una mejor opción de movilidad, debes garantizar un servicio público idóneo. Quieres restringir pero no das los principios del artículo 7, así cualquier ley es anticonstitucional", señaló.

Respecto a un choque de derechos, el de libre tránsito y el de un medio ambiente saludable, afirmó que se supedita el de mayor importancia, que es el de la salud. Y en caso de un amparo por la violación al de libre tránsito no procedería.

Sin embargo, aclaró que aún cuando el derecho a un medio ambiente sano tiene mayor relevancia y preferencia que el de libre tránsito, si no se cumplen los principios del artículo 7, ganará el automovilista.

Restringir no es la solución

Jesús Padilla, presidente de la Confederación Patronal Mexicana (Coparmex) en la Ciudad de México, aseguró ayer durante una conferencia de prensa que la solución a los problemas de la

Cualquier política pública o programa debe de considerar los principios de seguridad, eficiencia, calidad, accesibilidad, calidad, resiliencia, participación, corresponsabilidad e innovación si no cumple esto, va a ser inconstitucional"

Gerardo Hurtado Montiel
Especialista en amparo de la UNAM

capital no son las restricciones. "Seguimos insistiendo en que lo que necesita la ciudad es un transporte de calidad, eficiente, competitivo y para ello queremos recalcar mucho en que inviertan en el transporte concesionado", apuntó Padilla.

El dirigente local consideró que si no se toman otro tipo de medidas en lugar de restricciones, después se podría llegar al punto de otras medidas extremas como racionar el agua por horas. Por lo cual, lo mejor son las acciones preventivas e integrales.

Ante esto, llamó a la jefa de

Gobierno, Claudia Sheinbaum, a invertir 15 mil millones de pesos para renovar la flota de microbuses del transporte público concesionado en su sexenio.

"En la medida que mejore el transporte público se dejará de actuar contra los vehículos privados, si bien es cierto que la política pública tiene que estar orientada a los que más se mueven en transporte público, con su mejoramiento vamos a dejar de usar acciones restrictivas", añadió el dirigente de la Coparmex.

También puntualizó que si estas mejoras no se comienzan a

implementar, año con año crecerá el parque vehicular como lo ha hecho hasta ahora.

Cifras del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), muestran que en 2005 había 2.5 millones de automóviles, número que se incrementó a 5 millones en la actualidad.

La medida del auto compartido forma parte del Plan de Reducción de Emisiones de Semovi que entrará en vigor a partir de 2020, el cual tiene como intención evitar y combatir contingencias ambientales en la Zona Metropolitana del Valle de México.

Además de esa medida, prevén restringir la circulación de 6:00 a las 10:00 horas a los automóviles con placas foráneas de martes a jueves, excepto que sean del Estado de México o con verificación de la Ciudad de México.

También incluye el diseño de planes para el auto compartido para escuelas, dependencias y el sector privado así como la creación de una Zona de Bajas Emisiones en el área central de la capital.



Jesús Padilla, presidente de la Coparmex local, dice que la solución a los problemas no debe ser la restricción.

La estrategia busca restringir el uso del automóvil en vías de acceso controlado donde se permiten velocidades de hasta 80 kilómetros por hora

Impiden a Semovi otorgar permisos

MONOPATINES ELÉCTRICAS

La medida del juez federal se aplicará mientras se resuelve el juicio de amparo interpuesto por una de las empresas

POR IONÁS LÓPEZ

jonas.lopez@gimm.com.mx

Un juez federal concedió una suspensión provisional para que la Secretaría de Movilidad (Semovi) no haga la asignación o elección definitiva de permisionarios para servicio de monopatines eléctricos.

Esto luego de que una empresa interpuso un juicio de amparo y argumentara que el proceso afecta derechos al trabajo, de competitividad, movilidad, libre tránsito, entre otros.

Fuentes cercanas al pro-

ceso indicaron que se trata del incidente de suspensión 806/2019 del Juzgado Cuarto en Materia Administrativa.

“Se concede la suspensión provisional para único efecto de que la autoridad responsable continúe con el procedimiento descrito en el artículo sexto del Aviso por el que se da a conocer la segunda fase del proceso que las personas morales deberán seguir para obtener un permiso anual para la prestación de los sistemas de transporte individual sustentable (sitis), pero no haga la asignación o elección definitiva de permisionarios para servicio de monopatines eléctricos”, indica la concesión de la suspensión.

Esta medida se brinda bajo la jurisprudencia de que preservar el estado de las cosas asegura provisionalmente los bienes, la situación jurídica, el derecho o interés



Foto: David Solís

Los monopatines eléctricos y las bicicletas sin anclaje podrán operar en las alcaldías de Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.



Se concede la suspensión provisional para único efecto de que la autoridad responsable continúe con el procedimiento descrito en el artículo sexto del Aviso (de regulación).”

**JUZGADO CUARTO EN MATERIA
ADMINISTRATIVA**

CONCESIÓN DE SUSPENSIÓN

de los gobernados.

La suspensión provisional ocurrió tres días antes del 13 de junio, fecha en que la Semovi debía notificar a las empresas participantes las combinaciones de parque vehicular y contraprestación anual para la prestación del servicio de monopatines y bicicletas sin anclaje.

La asignación se daría a partir de las propuestas de las propias empresas que debían enviar a Semovi, siempre y cuando no superaran 50 por ciento del parque vehicular permitido en la Ciudad de México, que para bicicletas sin anclaje es de cuatro mil 800 y para monopatines de tres mil 500.

De esta manera se evitarían monopolios, de acuerdo con la dependencia.

“La suspensión se da en la víspera del proceso de subasta, que, si bien el proceso puede seguir, la Semovi no puede otorgar permisos”, indicó una fuente cercana.

Cuestionada al respecto, la Semovi informó que la empresa Easy Taxi fue la que interpuso un juicio de amparo.

Ello ante los resultados del primer aviso de la regulación publicado el 16 de abril.

“Sin embargo, el juez indicó que no se suspendiera el procedimiento hasta resolver la materia de fondo”, argumentó Semovi.