



EL PODER DEL CONSUMIDOR



Bicitaxis en la periferia de la ciudad comienzan a convertirse en vanguardia ambiental y en una mejor opción de servicio para la ciudadanía

- *Los bicitaxis y mototaxis han dejado de ser únicamente un servicio alimentador a sistemas de transporte masivo, sino que cubren la demanda de movilidad de viajes tradicionales y locales.*
- *Se propone acelerar una regulación integral de los servicios de micro capacidad, que aborde las especificaciones técnicas de los vehículos y contemple aspectos de gestión, operación, cobertura y tarifas*

Ciudad de México, a 10 agosto de 2021. A partir del mes de junio del presente año, los mototaxis de la zona de Tláhuac -servicios de micro capacidad- han iniciado un proceso de migración a bicitaxis asistidos eléctricamente; este es un claro ejemplo de cómo distintos modos de transporte previamente estigmatizados pueden transformarse en sistemas estructurados y sostenibles en favor de las y los usuarios, así como ser rentables para las organizaciones que operan este servicio.

Los bicitaxis en la Ciudad de México surgieron a finales de los 80´s, en muchos de los casos a consecuencia de: 1) El crecimiento y expansión de nuevos desarrollos domiciliarios en las periferias y 2) la falta de cobertura de sistemas de transporte para complementar el primer y último segmento de las distintas necesidades de viaje, ya sea dentro y fuera del entorno local.

Durante sus 32 años al servicio de usuarias y usuarios, su regulación ha sido intermitente y con poca claridad de las atribuciones y competencias que ofrece este sistema de transporte, tanto a nivel local (alcaldías) como estatal (diversas administraciones de la Ciudad de México). Esto ha dado como resultado que la mayoría de estos servicios se identifiquen como tolerados.

A lo anterior se suma la percepción de las y los usuarios que catalogan a los bicitaxis y mototaxis con nula o poca profesionalización, tarifas en el orden discrecional y vehículos que se identifican como inseguros, y a consecuencia de la migración a mototaxis, ruidosos y contaminantes. Bajo este contexto, se vuelve necesaria una regulación integral que no solo aborde las especificaciones técnicas de los vehículos, sino que también contemple aspectos de gestión, operación, cobertura y tarifas.

Al respecto, Giberth Campoy, presidente del Frente de Organizaciones de Transporte Colectivo y Alternativo (FOTCA), señaló que este frente atiende a 300 mil viajes al día y desde 2019 han iniciado un proceso de transformación del servicio en Tláhuac, Iztapalapa, Venustiano Carranza y Gustavo A. Madero en la Ciudad de México, así como en los municipios de Chimalhuacán y Nezahualcóyotl en el Estado de México. “Esto tiene como objetivo romper el estigma que rodea al servicio de bicitaxis y mototaxis, iniciando así una profesionalización del servicio que incluye: la capacitación de sus operadores; rediseño de sus vehículos adecuando componentes tecnológicos, así como la inclusión de elementos de seguridad y accesibilidad; desarrollo de una aplicación móvil para ofrecer no solo el servicio típico de traslado de personas sino atender otras necesidades de las y los usuarios

muy demandadas en las periferias de la ciudad, como solicitar alimentos, productos de abasto, mensajería y paquetería (en fase piloto)”.

Como parte de la transformación de este servicio de movilidad barrial, FOTCA ha iniciado un plan de sustitución gradual de mototaxis por bicitaxis asistidos eléctricamente en su pedaleo. En la actualidad se cuenta con 13 vehículos eléctricos listos para operar en la zona de Tláhuac y se espera que a finales de 2021 esta cifra se duplique. Sin embargo, la cifra podría quintuplicarse gracias a un financiamiento.

Por su parte Gustavo Jiménez, director de e-mobilitas, indicó que: “Los sistemas de transporte individuales en las periferias no solo son indispensables, sino que también cumplen una función social crítica para la conectividad de cientos de miles de personas. Es por ello que se requiere apoyar la formalización, legalización, financiamiento e innovación de estos sistemas, buscando la transición hacia modos más limpios, utilizando las nuevas tecnologías de electromovilidad”.

Desde hace años los bicitaxis y mototaxis cubren necesidades de viajes tradicionales y locales, como ir a centros de abasto, regresar con insumos básicos a los hogares; trasladar a estudiantes a sus escuelas, específicamente a nivel preescolar, primaria y secundaria; llevar a sus usuarios a los centros de salud local para atenciones médicas; transportar mercancías y productos pesados o algún flete, entre otros.

Además, han dejado de ser únicamente un servicio alimentador a sistemas de transporte como Metro, Metrobús y microbuses, sino que además han ofertado y consolidado un servicio en una escala de micro capacidad que merece la atención y el reconocimiento de las autoridades.

Impulsar la movilidad eléctrica es fundamental para coadyuvar en la mejora del medio ambiente: “Los vehículos eléctricos representan una ventaja significativa en términos ambientales, pues eliminan por completo las emisiones de contaminantes criterio del escape, lo cual tiene un beneficio directo en la calidad del aire de la zona donde circulan y, por lo tanto, una mejora en la salud de la población, declaró Alejandro Villegas Director de Planeación, Sostenibilidad Metropolitana y Vinculación de la CAME-SEMARNAT, y agregó: “La introducción de vehículos eléctricos debe ir de la mano de incentivos para acelerar su introducción, aunque la prioridad debe estar dirigida hacia las modalidades de transporte público colectivo y compartido por sus beneficios sociales y ambientales”.

Las tecnologías de bicitaxis eléctricos pueden ser impulsadas en alcaldías o municipios donde se utiliza la bicicleta convencional como modo de transporte en distancias cortas, también se podría introducir en zonas donde se practica la movilidad de barrio o que tienen una baja densidad de transporte público y proliferan vehículos obsoletos y contaminantes.

Daniel Chacón, director de Energía de la Iniciativa Climática de México (ICM), mencionó que: “La electromovilidad es una consecuencia lógica del desarrollo tecnológico, por un lado, y de la necesidad urgente de descarbonizar las actividades humanas especialmente la energía y el transporte. Y hablando de transporte, la movilidad en todos sus aspectos es susceptible de electrificar. La micromovilidad viene a llenar un hueco tanto en el tema técnico como en los aspectos sociales de los traslados humanos”.

Por último, David Escalante consultor y especialista en transporte público y movilidad urbana, señaló: "La electrificación del transporte en sus diferentes modos no es solo un proceso de transición tecnológica y energética, sino que es una oportunidad muy importante para modernizar los sistemas de transporte con nuevos modelos de gobernanza, contratos vigentes y un servicio diseñado a la medida de las necesidades de las personas usuarias".

La entrada de este nuevo esquema de micromovilidad en zonas barriales y periféricas de la Zona Metropolitana del Valle de México está orientado al ciclo completo de cero emisiones, ya que al momento se encuentran en la instalación de paneles solares para alimentar estaciones de recarga de baterías mediante energía renovable. Lo anterior se conoce como *esquema de interconexión de generación distribuida* y busca contribuir a la autonomía energética en un mediano y largo plazo.

Contacto prensa:

Rosa Elena Luna 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55- 1298-9928