

El suscrito Diputado **José Enrique Doger Guerrero**, integrante del grupo parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, perteneciente a la LVIII Legislatura del Honorable Congreso del Estado, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 17, fracción I, 70 y 71 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Puebla y 93, fracción VI, de su Reglamento Interior, someto a consideración de esta Soberanía la presente proposición con punto de acuerdo, con el objeto de exhortar respetuosamente a las autoridades estatales, específicamente a la Secretaría de Transporte para que informe a ésta Legislatura cuáles son los lineamientos generales, vinculados con tarifas, rutas, ubicación de bases y tipo de unidades, que deberán tomarse en consideración para reconocer y regular como sistema de transporte a los bicitaxis, mototaxis y carritos de golf, a efecto de que esta legislatura pueda modificar la normativa en la materia, reconociendo una realidad y una necesidad existente en nuestro Estado.

CONSIDERACIONES

Durante el presente periodo legislativo, con el voto de la mayoría de los diputados integrantes de esta Honorable Asamblea se decretó la desaparición de los mototaxis por considerarlo un sistema de transportación no contemplado en la Ley de Transporte del Estado, implementando el Ejecutivo Estatal, un programa especial para ir sacando de circulación dichos vehículos en forma paulatina, indicando que ofrecería alternativas productivas con la finalidad de que sus operadores pudieran contar con una forma de subsistir.

Ahora bien, esta problemática no es actual, ni existe únicamente en el Estado de Puebla, o en nuestro país, sino que es compartido con varias entidades federativas, y una gran cantidad de países, sobre todo en algunas ciudades de latinoamérica como Venezuela, Colombia y Perú; y en el Continente Asiático, en países como Tailandia, Camboya e India que cuentan con un tradicional despliegue de mototaxis.

Por ejemplo, en Colombia, esta actividad, es muy común en las ciudades con alto porcentaje de desempleo como Cartagena, Barranquilla y Buenaventura, pero principalmente en Sincelejo y Montería, lugares donde inició por el año de 1980. De hecho en esta última ciudad, es el principal medio de transporte y la principal fuente de empleo. Aunque la actividad se considera ilegal por las autoridades colombianas, este servicio puede prestarse en vehículos de 2, 3 o 4 ruedas.

Caso contrario a lugares como en Europa que los mototaxis no son un problema, sino todo lo contrario, empezaron a circular hace unos 10 años, la ciudad de Londres fue

la primera capital en disponer de este servicio, sin embargo, el país donde, mayor éxito tiene es Francia; su clientela es distinta a la de otros continentes, pues el servicio es prestado sobre todo a ejecutivos, hombres y mujeres de negocios que desean optimizar sus tiempos de desplazamientos. En España, este sistema de transporte llegó primero a la ciudad de Murcia en 2008, Madrid tuvo que esperar hasta 2009, y posteriormente otras ciudades se han ido sumando como Barcelona, Valencia y Murcia.

Los clientes ven en este servicio una solución para hacer frente a los grandes atascos que padecen las ciudades de mayor tamaño, pues son vehículos ligeros, rápidos y fáciles de aparcar, lo que favorece que el usuario pueda recorrer el trayecto en menor tiempo. Además, en algunas ciudades como Madrid, se les permite aparcar en las aceras o disponen de aparcamientos especiales. También muchas calles cuentan con lagunas para motos en los semáforos, de manera que se colocan delante de los coches para que puedan salir cuando el semáforo se ponga en verde.

Las ventajas más valoradas por sus usuarios respecto a los transportes públicos tradicionales son:

Rapidez.- Suponen para los usuarios mayor garantía de puntualidad, por son más rápidas que cualquier otro vehículo de transporte público.

Ahorro de dinero.- Disminuye el costo económico de los temidos atascos, las obras u otras circunstancias que impiden a un taxi tradicional continuar su marcha normal.

Conocimiento del costo aproximado en el momento de la reserva.- Generalmente facturan por el trayecto que realizan desde el punto en que recogen al usuario hasta el destino final. El tiempo de desplazamiento no influye sobre las tarifas.

Indicación de la duración del trayecto. Desde el momento en que se hace la reserva, el cliente conoce la duración del trayecto, lo que evita la incertidumbre respecto a éste.

Reducción en la emisión de CO2.- Se disminuye la emisión de gases contaminante por la menor duración de tiempo con el motor en marcha.

Diferentes formas de pago.- Éste puede realizarse través de la página web de la empresa o por teléfono, mediante tarjeta de crédito, el cliente también puede abonar la carrera al piloto en efectivo o con tarjeta después del servicio. En algunas empresas, se

pueden adquirir abonos para quienes empleen el servicio periódicamente.

Altos sistemas de seguridad.- Aunque las empresas dedicadas a este transporte público utilizan diversos modelos de motocicletas, todas ellas son motos de alta gama que disponen de airbag, ABS, sistema de navegación GPS y suspensión con amortiguador con precarga ajustable, así como equipamientos especiales y adaptados a las condiciones climatológicas para los clientes. Estos tienen a su disposición los accesorios necesarios para viajar de modo cómodo y seguro: chaqueta de moto, guantes impermeables, casco y cubrezapatos, además de un pack higiénico compuesto por un gorro y bajogantes desechables y chaquetas de verano y de invierno (impermeables) de varias tallas; y un seguro profesional que cubre la actividad, más allá de lo exigido por la ley. Si hace frío o llueve los pasajeros van cubiertos por una manta térmica impermeable que cubre sus pies, piernas y pecho.

En estos países mencionados, la mayoría de los desplazamientos están relacionados con actividades laborales, especialmente de ejecutivos de empresa, sin embargo, poco a poco va en aumento el número de turistas que alquilan las motos por una o varias horas para realizar un recorrido turístico por la ciudad. Los clientes deben tener una edad mínima de 12 años y, no se admiten usuarios en estado de embriaguez.

Asimismo, por lo que hace al perfil del piloto, su preparación y formación deben ser adecuadas, las señalan ser muy exigentes en la selección y el piloto debe cumplir varios requisitos como tener una edad mínima de 30 años; poseer el carné A de motocicleta, como mínimo, desde hace diez años y no haber sufrido un accidente en los últimos cinco años (con certificado de no siniestralidad); conocimiento del idioma inglés hablado; aprobar un test psicotécnico; demostrar habilidades y técnicas de conducción; y contar con un amplio conocimiento de la ciudad en la que trabajan, entre otros.

Como se advierte, el problema no es la existencia de este tipo de servicios, sino la forma en la que es implementado en cada lugar. Pero volvamos al caso de Puebla, pues tanto los mototaxis como las bicitaxis, como sistema de transporte, en nuestro Estado, surgieron ante la necesidad de desplazamiento, sobre todo en zonas rurales, por lo que a pesar de no existir una regulación en la materia, cuenta con el respaldo de la mayoría de los habitantes de las comunidades en las que opera, por lo que hace a los carritos de golf, además de su uso deportivo, son utilizados sobre todo en algunos fraccionamientos para transportarse en su interior.

En el caso en particular, si bien a todos no queda claro que tanto el conductor como el usuario de este tipo de medios de circulación, no transitan con la misma seguridad de quienes utilizan otros medios de transporte más protegidos, no debemos de dejar de reconocer que especialmente los mototaxis y las bicitaxis se han convertido en

una necesidad ante la pérdida del empleo, el aumento de los costos de combustible, así como lo estrecho de las vialidades en algunas poblaciones pequeñas, y la pobreza de algunos sectores de la población, a pesar de las constantes advertencias realizadas sobre el riesgo de accidentes viales, dada la estructura, el estado de los vehículos, la forma en que se presta y la ausencia de formalidades que exijan a los conductores requisitos para conducir de la mejor manera, así como la utilización del equipo adecuado para él y el cliente.

Asimismo, para aproximadamente el 95% de los mototaxistas éste es su única actividad, y perciben por este servicio cantidades muy variables, dependiendo la zona y el número de unidades operando, y respecto a sus operadores, no se ha abordado el tema de los problemas en la salud que genera este trabajo, y que se manifiestan a mediano y largo plazo, tales como lesiones precancerosas y cáncer de la piel por la exposición a radiaciones del sol, enfermedades respiratorias, problemas de columna y otras relacionadas con el aparato reproductor masculino, además del riesgo de accidentes viales, aún cuando en varios años de operación de los mototaxis en Puebla, jamás se haya denunciado un accidente vial.

Por otra parte, el incremento del número de usuarios de este servicio está afectando a los concesionarios de otro tipo de transporte, quienes -en teoría- se encuentran prestando su servicio conforme a la ley, y es claro que al gastar mayor combustible en la transportación de las personas, y ante los pagos gubernamentales que deben hacer respecto a su la concesión del servicio, así como las características de cada unidad, la prestación de sus servicios puede ser hasta 6 veces más cara que la de los servicios materia de este punto de acuerdo, por lo que consideran que no existe una competencia leal.

Asimismo, otros consideran que una manera de reglamentar el mototaxismo es brindándoles herramientas jurídicas a los alcaldes para que sean ellos los que implementen las medidas de acuerdo con las características de cada región o municipio.

Inclusive desde la legislatura anterior el diputado José Manuel Benigno Pérez Vega, del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, presentó una iniciativa en la materia, además de que el hoy legislador federal Leobardo Soto, en coordinación con el entonces diputado Pablo Fernández del Campo, elaboraron una iniciativa de ley para legalizar a los mototaxis que operaban en esos momentos irregularmente en municipios como Coronango, Cholula, Tecamachalco, Atlixco, el reporte que existía por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es que circulaban en la entidad poblana poco más de 700 mototaxis, actualmente las autoridades locales se refieren a más de 3000.

Por otro parte, en varias entidades federativas también se está haciendo un esfuerzo por regular la circulación de los bicitaxis, mototaxis y carritos de golf, a través de la presentación de iniciativas de reforma a la ley de la materia, las últimas de ellas son Oaxaca y el Distrito Federal.

En tal virtud, y reiterando que los mototaxis, bicitaxis, y carritos de golf, en la práctica, se han convertido un medios de transportación por diversas zonas del Estado, se hace necesario contar con la información necesaria a efecto de regularlos adecuadamente.

Por lo anteriormente expuesto, sometemos a consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

Punto de Acuerdo

Único.- Se exhorta a la Secretaría de Transportes del Estado de Puebla para que informe a esta legislatura los lineamientos generales, vinculados con rutas, zonas, ubicación de bases, tipo de unidades, tarifas, y requisitos que deberán cumplir las partes involucradas, y que en cada caso, deberán tomarse en consideración para reconocer y regular como sistema de transporte a los bicitaxis, mototaxis y carritos de golf, a efecto de que esta legislatura pueda reformar la normativa en materia de transporte, reconociendo una realidad y una necesidad existente en nuestro Estado.