

EXPERTOS HACEN DIAGNÓSTICO PARA LA MEGALÓPOLIS

Urgen acelerar movilidad eléctrica

POR ANDRÉS MENDOZA

Para reducir de manera significativa las emisiones atmosféricas en la Megalópolis urge incentivar una movilidad cuya base sea la transición a vehículos eléctricos para el transporte público y las entregas de última milla.

De acuerdo con un diagnóstico elaborado por la CAME, junto con expertos en transporte limpio y combate a la crisis climática, lo anterior permitirá a los pobladores de la CDMX, Edomex, Hidalgo, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala modificar sus hábitos de desplazamiento para acceder a los espacios y a las mercancías de forma eficiente, segura y con cero emisiones.

Entre las soluciones propuestas están la renovación con tecnologías cero emisiones de las flotas de autobuses de transporte público, la sinergia entre empresas para favorecer el despliegue de taxis eléctricos y un plan de infraestructura de recarga para consolidar la electrificación de flotillas de reparto.

Víctor Alvarado Angeles, coordinador de Movilidad y Agenda Climática de El Poder del Consumidor, indicó que el documento será dado a conocer a las próximas autoridades federales y locales para que lo consideren.

“Para ver de qué manera se trabaja, cuáles fueron los alcances, los logros y qué acciones se pueden considerar para la nueva administración, para no partir desde cero”, indicó.

PRIMERA | PÁGINA 7

SOLUCIONES



Renovar flotillas de transporte público y de reparto con unidades eléctricas.



Impulsar sinergias entre empresas para desplegar más taxis eléctricos.



NUEVAS TECNOLOGÍAS

URGEN ACELERAR TRANSICIÓN A MOVILIDAD SOSTENIBLE

Renovar flotas de transporte público por unidades cero emisiones y favorecer alianzas para desplegar más taxis eléctricos son algunas propuestas de autoridades y especialistas ambientales y en movilidad

POR ANDRÉS MENDOZA
amendoza@gimm.com.mx

Para lograr una reducción significativa de emisiones atmosféricas en la Megalópolis urge incentivar una movilidad sostenible cuya base sea la transición a vehículos eléctricos para el transporte público y las entregas de última milla.

De acuerdo con el Diagnóstico para impulsar proyectos de movilidad eléctrica en la Megalópolis, que está en proceso de presentarse a autoridades del próximo sexenio, lo anterior permitirá a los pobladores de la Ciudad de México, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Querétaro y Tlaxcala modificar sus hábitos de desplazamiento para acceder a los espacios y a las mercancías de forma eficiente, segura y con cero emisiones.

“La calidad del aire en esta zona sigue siendo un problema urgente que atender, debido a que el número de vehículos en circulación incrementó a 6.4 millones dentro de los límites de la ZMVM en 2020 y la tendencia continúa en aumento”, alerta el estudio, elaborado por la Coordinación Ejecutiva de la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME), el Consejo Internacional para el Transporte Limpio (ICCT), Cooperación Técnica Alemana (GIZ) y el Grupo de Liderazgo Climático C40 Cities.

El análisis advierte que el monitoreo de contaminantes atmosféricos, reportado en el Informe Nacional de la Calidad de Aire 2020, 2022, indica que en algu-

nas zonas urbanas de la Megalópolis no se cumplen las Normas Oficiales Mexicanas sobre calidad del aire.

Entre las soluciones propuestas están la renovación con tecnologías cero emisiones de las flotas de autobuses de transporte público, destacando el Metrobús como un caso de éxito. También, la sinergia entre empresas para favorecer el despliegue de taxis eléctricos, cuyo mejor ejemplo es la alianza Vemo-Uber-BYD, además de un plan de infraestructura de recarga para consolidar la electrificación de las flotillas de reparto de última milla.

“Los vehículos con tecnologías eléctricas representan una buena alternativa, ya que incrementan la eficiencia en el uso de la energía que es utilizada para el transporte. Además, en la medida que la energía se produzca a partir de fuentes renovables, se contribuye a la mitigación de gases de efecto invernadero y permite que la electricidad se genere en centrales que operan bajo condiciones de menor emisión de carbono”, señala.

Destaca que este tipo de vehículos tienen beneficios sociales y ambientales que deben ser considerados en la elaboración y



aplicación de políticas públicas adaptadas a los contextos particulares de cada entidad y que consideren a todas las personas.

DESAFÍOS SOBRE RUEDAS

Si bien el estudio fue difundido por parte de la CAME y algunos expertos desde el pasado 21 de agosto, dentro del próximo mes habrá reuniones con integrantes de los equipos de transición a nivel federal y local para que lo tengan en cuenta en sus políticas a implementar.

Víctor Alvarado Ángeles, coordinador de Movilidad y Agenda Climática de El Poder del Consumidor, señaló que si bien no habrá un acto para presentar el estudio a las futuras autoridades, sí se están dando ya espacios de encuentro.

“Precisamente como para ver de qué manera se trabaja, cuáles fueron los alcances, los logros y qué acciones se pueden considerar para la nueva administración,

para no partir desde cero”, dijo en entrevista con **Excélsior**.

Aunque en el diagnóstico se destaca que la infraestructura y los espacios seguros son vitales para fomentar un mayor uso de la bici, señala que en varios estados esta modalidad de transporte ni siquiera está considerada en los reglamentos de tránsito.

Al respecto, Alvarado, quien participó en la elaboración del estudio, recordó que desde hace dos años el derecho a la movilidad está consagrado en la Constitución, lo que dio como resultado la creación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que exige a los estados alinearse a ese marco normativo.

“Es una de las líneas que se tiene que seguir; es decir, todos los estados tendrían que dar este paso de armonizar sus leyes dentro de ese marco jurídico, entre ellos Ley de Movilidad, sus reglamentos de tránsito y otros programas que pudieran ser vinculantes para así darle esa prioridad tanto al peatón como a las personas ciclistas desde la infraestructura, desde el diseño, desde la asignación de recursos”, refirió.

De acuerdo con la Encuesta de Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, 17% del total de viajes en transporte público era en vehículos eléctricos y el 83% restante en vehículos de combustión interna.

Consultado sobre cómo se ha movido este porcentaje en los últimos años con el crecimiento

del Metrobús eléctrico, la llegada del Trolebús elevado, el Cablebús y el Mexibús, el ingeniero en transporte indicó que pudo haber aumentado entre dos y cinco por ciento, aunque es incierto debido a que dicha encuesta se aplica cada diez años, además de ser costosa y compleja.

El estudio difundido por la CAME destaca avances en la renovación de las flotas para el reparto de última milla, ya sea por unidades eléctricas, híbridas o no motorizadas, por parte de empresas como 99 minutos, DHL Express, MercadoLibre, Grupo Modelo, Bimbo, Lala, Coca Cola y Estafeta.

Sin embargo, Alvarado indicó que el gobierno no lleva un inventario de qué otras empresas realizan esta labor.

“Es quizás uno de los pendientes llevar un registro específico de qué sectores privados están haciendo esta migración o esta aceptación de última milla con vehículos eléctricos. Al no tener ese registro, no hay como tal una cifra específica o verificable”, afirmó.

Agregó que en algunos paneles, autoridades federales y locales hacen a las empresas la invitación de migrar a sistemas de transporte más amigables con el medio ambiente.

“Esto es una política que se exige a nivel país desde 2015; un tanto el proceso ha sido lento, intermitente, pero hoy por hoy se percibe que ya se está avanzando con respecto al tema”, resaltó.



VIAJES REALIZADOS EN DÍA LABORAL

En 2017, en la Zona Metropolitana del Valle de México se registraban 28 millones 900 mil 349 en promedio todos los días, la mayoría en el transporte público.

