Una Ley de Movilidad que parece Ley de Transporte

FOTOS: Modesto Peralta Delgado.

Colaboración Especial

Por Frank Aguirre

La Paz, Baja California Sur (BCS). Hace un par de años en la **Secretaría de Transporte** de **Gobierno del Estado** se comenzó a gestar lo que en palabras de algunos funcionarios llamaban ***la pulverización del pulpo camionero.*** Se referían a la ahora renombrada ***Ley de Movilidad***, que implícita y aparentemente busca acabar con el formato empresarial actual *hombre-camión*

para sustituirlo con una iniciativa que en apariencia mejora únicamente las condiciones del **transporte público**, dejando fuera los temas primordiales de la iniciativa: la **seguridad vial**; la diversidad en infraestructura para los usuarios vulnerables –peatones, **personas con discapacidad**, ciclistas, niños, adultos mayores–; y el presupuesto para el **desarrollo urbano** basado en la ***pirámide de la movilidad*** o la capacidad de reacción ante los accidentes para reducir las fatalidades y/o evitar se repitan los **siniestros viales**.

> ***También te podría interesar: Del NAIM hasta BCS… ¿Se justifican las consultas ciudadanas?***

Si esto mencionado anteriormente sigue sin considerarse en la presente ***Ley de "Movilidad"***, se estarían dejando fuera tópicos elementales para que la misma Ley tenga éxito. En pocas palabras, después de releer esta iniciativa de Ley emitida por el actual Gobernador, cualquiera puede concluir que principalmente está enfocada a mejorar el **transporte público** –que no necesariamente es algo malo–, y por ende, es más una **Ley de Transporte** que una **Ley de Movilidad,** lo que deja fuera puntos clave para que sea una **verdadera Ley de Movilidad:**

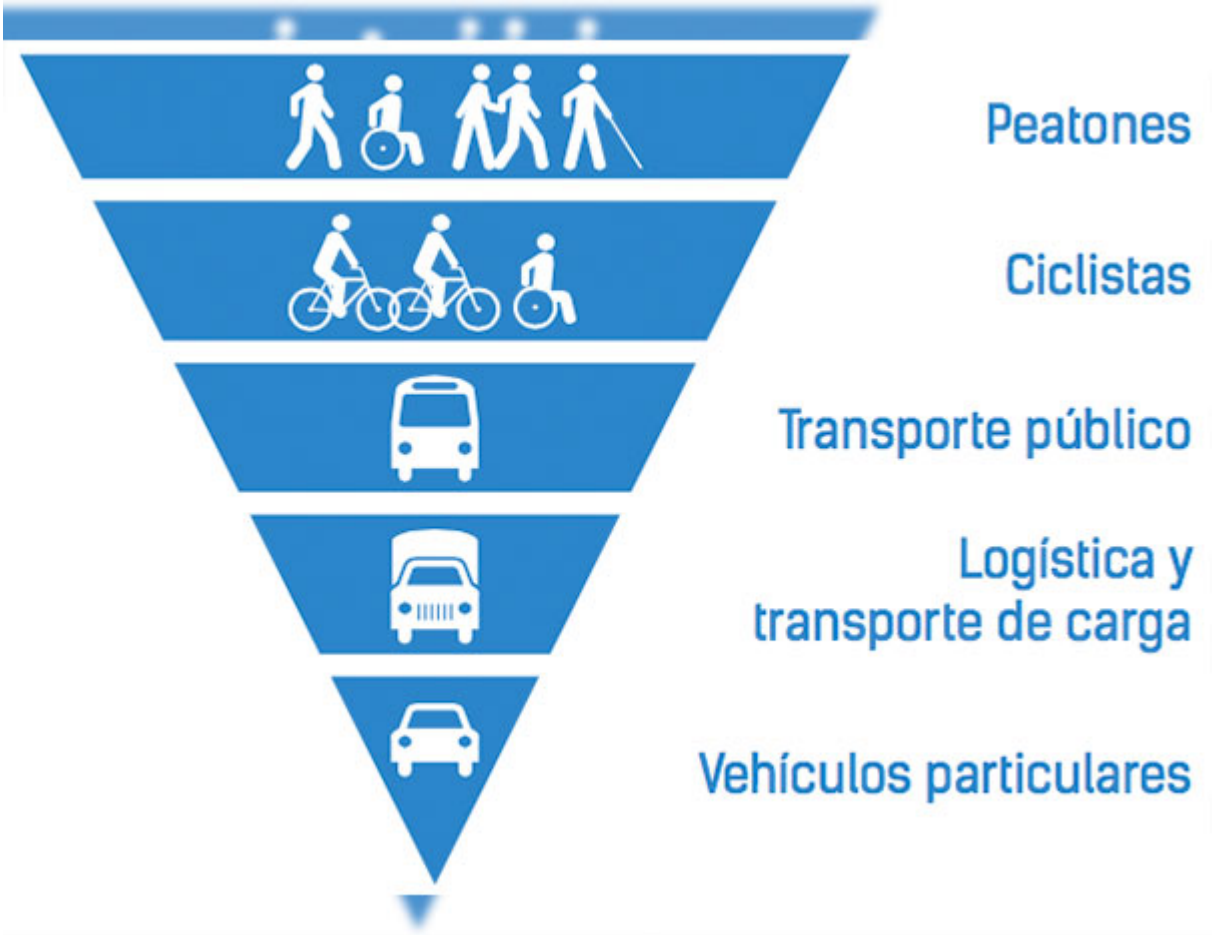
> *1.- Se plantea mejorar el **transporte público** para los usuarios pero ni siquiera se menciona cómo es que esos usuarios pueden llegar a las paradas de peseros. Por ejemplo, el asegurar que se invierta en banquetas; rampas para **personas con discapacidad;** guías táctiles para ciegos y débiles visuales; rack para bicicletas en las unidades; y la correspondiente red tanto peatonal como ciclista para poder acceder al **transporte público**.*

2.- No se considera la aplicación de topes en las tarifas para los usuarios de bajos recursos –o sea la MAYORÍA–, razón por la cual hubo el año pasado una fuerte disputa entre usuarios, organizaciones de la sociedad civil y concesionarios alrededor de la solicitud de la "**alza a la tarifa**" del pesero, injustificada.

3.- No brinda seguridad social – laboral a los operadores del **transporte público.** Y en ese caso no plantea cómo evitar situaciones actuales de explotación laboral, de operadores expuestos a horas extras como "castigo" por no cumplir con la cuota mínima diaria de recolección de tarifa; trabajo a deshoras; y en condiciones deplorables –sin horario de receso, alimentación o para poder realizar necesidades fisiológicas–, lo que tiene por consecuencia operadores irritables y dando en ocasiones un servicio deficiente u hostil ante los usuarios.

4.- Omite hablar de los mecanismos para que la ley se aplique en la ciudad. Actualmente tenemos un sinfín de reglamentos,

obligaciones y derechos pero la Policía de **Tránsito** y los oficiales de **Vialidad** no cuentan con mecanismos legales para que puedan tener efecto su autoridad, un ejemplo es el cambio reciente al **reglamento de tránsito** que le quita a los oficiales de Tránsito el poder de retirar **licencias de manejo** en circunstancias justificadas: persona que choca en estado de ebriedad, colisiones donde por violar el reglamento de tránsito resultan víctimas con fatalidades mortales o muertas consecuencia del siniestro.



Que alguien nos explique

Otro tema que hace a esta iniciativa cuestionable, es el escándalo alrededor de su entrega al **Congreso del Estado**. La evaluación rápida de la misma por parte del congresistas y medios de comunicación, concluyeron que es idéntica a la **Ley de Movilidad del estado de Quintana Roo**, cuestiones como semejanzas en sus capítulos, estilos de redacción, o propuestas “innovadoras” se repiten entre una ley y otra. Pero

uno de los cuestionamientos más fuertes es que el actual Gobernador afirma: *contiene todas las propuestas recopiladas en los foros de **Consulta Ciudadana de Movilidad** realizados en octubre del 2017.* Sin embargo, de fondo varias organizaciones de la sociedad civil podemos aseverar lo contrario. Nuestra voz, nuestra experiencia, nuestras investigaciones y nuestro trabajo no fue tomado en cuenta.

Esta iniciativa tiene un potencial enorme para cambiar de fondo la vida de los sudcalifornianos. Actualmente, la principal causa de muerte en niños, adolescentes y adultos jóvenes en **La Paz**, son los accidentes de tráfico (siniestros viales). Legislar contemplando mejorar esta condición es recuperar nuestra ciudad, es que la calle vuelva a ser espacio público; desincentivar el sedentarismo; reducir el uso excesivo de coches y la probabilidad de siniestros al mejorar las condiciones para que podamos desplazarnos en otros medios, incentivando a volver a caminar, a pedalear, a volver a ocupar la ciudad y recuperar nuestra infancia/juventud.

> *Una **Ley de Movilidad** completa es ser pioneros a nivel nacional en cómo deben de construirse las ciudades medianas y pequeñas con visión. La bancada de **Morena** en el Congreso Local tiene un diamante en bruto en sus manos y una oportunidad única de hacer historia, al mejorar la condición de vida no solo de 90 mil usuarios cautivos –que se trasladan en la ciudad únicamente en peseros– del **transporte público en La Paz**, sino pensar en un mejor futuro a corto, mediano y largo plazo de más de 700 mil **sudcalifornianos.***

La **Ley de "Movilidad"** puede pensarse y plantearse más allá de permitir la entrada de ***Uber***, o monopolizar el transporte público. La *cuarta transformación* tiene la última palabra.