

## Colocar a la motocicleta como tercer modo de transporte, agudizará los problemas de movilidad y seguridad vial en la Ciudad de México

- *El uso de motocicletas genera hasta 95% más gases de efecto invernadero versus el transporte público.*
- *Dentro de la Ciudad de México el 53% de los viajes se realizan en transporte público y solo el 17% en transporte privado donde se incluye la motocicleta.*
- *En México el incremento en el uso de motocicletas ha hecho que se dupliquen las muertes derivadas por este modo de transporte de 2010 a 2015.*

**Ciudad de México, 06 de diciembre de 2016.**- Frente a la iniciativa de los diputados Beatriz Olivares, Víctor Hugo Romo, José Manuel Delgadillo y Francis Pirín que encabezan la Comisión de Movilidad dentro de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal de modificar el artículo 6 de la Ley de Movilidad de la Ciudad de México para posicionar a la motocicleta como tercer modo de transporte -después de los peatones y ciclistas- y desplazar al transporte público al cuarto nivel, El Poder del Consumidor señala los riesgos que representa para la seguridad vial, las políticas integrales de transporte y movilidad y frente a la contaminación atmosférica.

Estimaciones basadas en la encuesta Origen-Destino 2007<sup>1</sup> indican que la Ciudad de México contribuye con la generación de 49 millones de viajes diarios donde el 53% se realizan en transporte público, 30% en movilidad activa (caminar y andar en bicicleta) y solo el 17% en transporte privado donde se incluye el uso de la motocicleta. Es bajo este escenario que se tienen que priorizar las políticas públicas de transporte en la Ciudad de México. Adoptar otro camino irrumpe el compromiso que ratificó México en el Acuerdo de París en 2015 para lograr reducir 22% la generación de gases de efecto invernadero para el año 2030 y reorientar su desarrollo hacia un país más sostenible.

Víctor Alvarado coordinador de movilidad urbana de El Poder del Consumidor declaró: “Antes de pensar en iniciativas para posicionar a la motocicleta como tercer modo de transporte, las autoridades deben generar políticas públicas que contemplen las múltiples dimensiones del uso de la motocicleta, al mismo tiempo que se busque resolver las principales consecuencias negativas que su uso conlleva. Para ello se debe trabajar en una norma de verificación que actualmente no existe y que por ende las motocicletas no son verificadas y no hay un control de sus emisiones”.

Una persona en motocicleta genera por cada kilómetro recorrido de 91% a 95% más gases de efecto invernadero en comparación con las emisiones de autobuses de transporte público y sistemas como el Metrobús<sup>2</sup>, a la vez que aumenta el riesgo de incidentes viales. **Ver gráfico 1.**

En países de Latinoamérica donde aumentó el uso de la motocicleta trajo importantes consecuencias para la seguridad vial. Entre 1998 y 2010, la tasa de mortalidad de usuarios de motocicleta aumentó 12.9% por año. Los países con más alta mortalidad en este modo son Colombia (3.6 por 100 mil

---

<sup>1</sup>Cálculo de CTS-Embarq México basado en la Encuesta Origen-Destino 2007, dentro del documento Ciudadanos con Visión, 2012.

<sup>2</sup>Cálculo basado en datos de la Secretaría de Medio Ambiente en su Inventario de Emisiones 2014. Dicho documento establece que una motocicleta genera 238 g de CO<sub>2</sub> por persona por cada kilómetro recorrido y los autobuses 21 g de CO<sub>2</sub> por persona en la misma distancia recorrida. Metrobús reporta que sus unidades generan 12.3 g de CO<sub>2</sub> por kilómetro recorrido por persona. Dato recuperado en: [http://www.pincc.unam.mx/6tocongreso/documentos/ponencias/PONNRNCIAS/auditorios/Auditorio\\_Juridicas/Martes/9.pdf](http://www.pincc.unam.mx/6tocongreso/documentos/ponencias/PONNRNCIAS/auditorios/Auditorio_Juridicas/Martes/9.pdf)



## EL PODER DEL CONSUMIDOR

habitantes), Brasil (2.9 por 100 mil habitantes) y Paraguay (2.5 por 100 mil habitantes)<sup>3</sup>. En México las defunciones para los usuarios de motocicletas creció más del doble en 5 años: en 2010 se registraron 1,218 casos y en 2015 se alcanzó 2,622 decesos.<sup>4</sup>

Por otro lado, Stephan Brodziak coordinador de seguridad vehicular en El Poder del Consumidor señaló: “En México vivimos un ambiente de alta inseguridad vial y ello se debe, en parte, a la ausencia de regulaciones de los sistemas de seguridad en los vehículos y las políticas públicas para aplicar la adecuada gestión vial. Ejemplo de lo anterior es la posibilidad de comercializar motocicletas sin frenos ABS, siendo que esta tecnología es la más eficaz para evitar siniestros en motos; otro punto es que, en gran parte del país, los motociclistas no están obligados a usar casco y, además, no contamos con una norma que certifique la seguridad de los cascos que se venden”.

Alvarado explica que al generar mecanismos que fomenten el uso de la motocicleta por encima de la movilidad activa y el transporte público se repite la historia de ver al transporte individual motorizado - automóvil y motocicleta - como la panacea a los problemas de la movilidad, sin embargo, esto ha provocado el colapso vial de nuestras grandes urbes, agudización de la contaminación atmosférica, incremento de emisiones de gases de efecto invernadero, aumento en los tiempos de traslado, tránsito cargado, bajas velocidades, olvido del transporte público, deterioro del espacio urbano y la convivencia social. Bajo este panorama que se vive en la Ciudad de México la motocicleta ha proliferado como una falsa solución a los problemas de movilidad ya que su uso a corto plazo solo reduce tiempos de viaje, pero a largo plazo genera consecuencias ambientales, de salud y movilidad derivado de los altos índices de motorización, tránsito, niveles de ruido, accidentalidad y contaminación.

Para revertir esta tendencia la Comisión de Movilidad debe legislar a favor de garantizar una red multimodal de transporte en la Ciudad de México, donde se apunte a mejorar la integración entre modos de transporte público y otros modos de transporte sostenible. Asimismo, se deben mejorar los sistemas de transporte público en términos de cobertura, transferencias, frecuencia de servicio, política tarifaria, comodidad, y tiempos de acceso, para convertirse en una alternativa atractiva que evite el uso de las motocicletas.

A su vez se deben adoptar regulaciones que beneficien realmente al gremio motociclista en cuanto a condiciones de seguridad y no solo medidas que beneficien en gran medida a la industria de motocicletas y a los distintos establecimientos de venta. A la fecha de acuerdo con INEGI se pasó de 59,130 motocicletas registradas en circulación en 2012 a 257,535 motocicletas en 2016. Su incremento se debe en gran medida a las facilidades de adquisición que ofrecen los puntos de venta con pagos semanales y a bajos intereses. **Ver gráfico 2**

Se requieren acciones pertinentes por parte de los legisladores y las autoridades para regular el uso de las motocicletas, sus condiciones de seguridad, eficiencia y control de emisiones. Las condiciones actuales de falta de cultura y normatividad para las motocicletas las convierten en el medio de transporte más riesgoso. En vez de atender esta situación para proteger a sus propios usuarios, la iniciativa quiere promover la expansión de este medio de transporte en condiciones de profunda

---

<sup>3</sup> Rodrigues, E. M. S., Villaveces, A., Sanhueza, A., & Escamilla-Cejudo, J. A. (2014). Trends in fatal motorcycle injuries in the Americas, 1998-2010. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 21(2), 170-180. doi: 10.1080/17457300.2013.792289

<sup>4</sup> CONAPRA. Perfil Nacional de Seguridad Vial, 2015.



## EL PODER DEL CONSUMIDOR

inseguridad sacrificando la necesidad de una política integral de movilidad con criterios acordes con los estándares internacionales.

Por lo anterior **El poder del Consumidor hace un llamado a la Comisión de Movilidad de la Asamblea Legislativa para frenar esta iniciativa y solicita a los responsables sumar esfuerzos para mejorar las condiciones de transporte público como una verdadera solución a los problemas de movilidad de la ciudad y no apostar por medidas paliativas.**

Gráfico 1

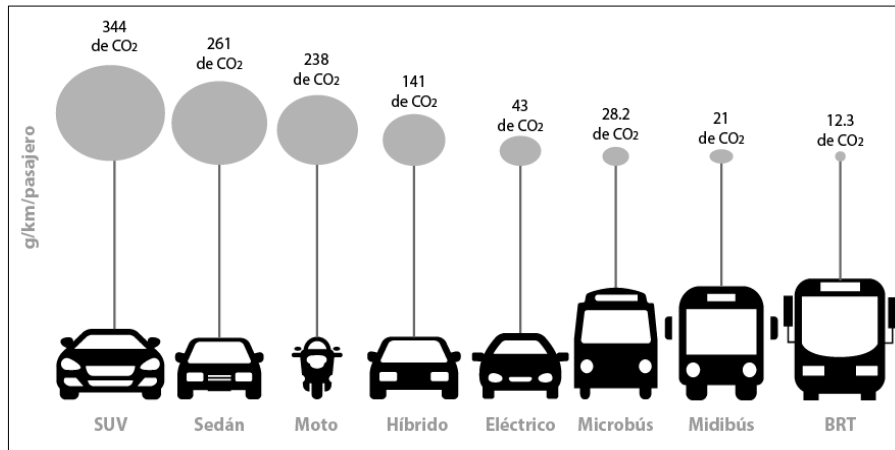
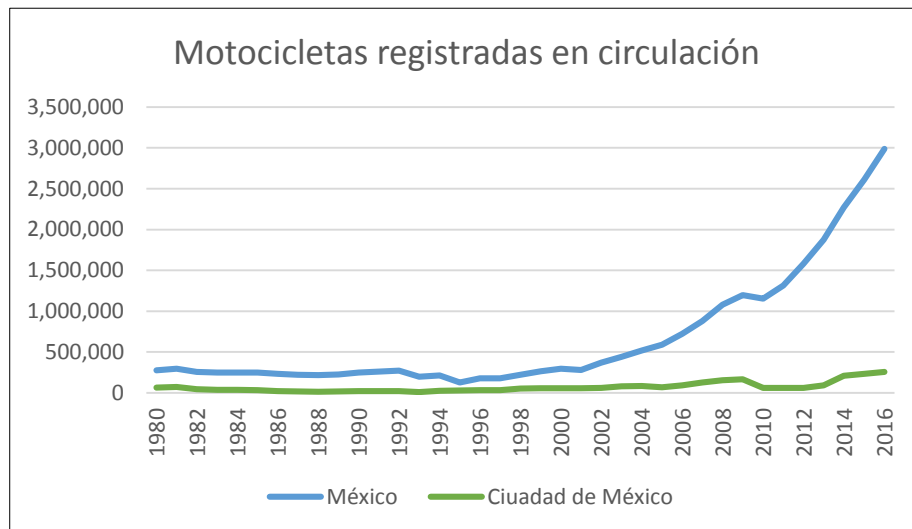


Gráfico 2



### **Contacto prensa**

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686,

Diana Turner cel. 55-8580-6525,

Denise Rojas cel. 55-1298-9928