

La encuesta Origen-Destino 2017 revela los vacíos de las políticas públicas en cuanto a movilidad y transporte en la ZMVM

- *El mototaxi genera más viajes que el suburbano, Uber, Cabify y similares, en conjunto.*
- *Predominan los viajes en microbús o combi, en vehículos con una vida de servicio entre 20 y 30 años.*
- *El peatón se reivindica como el rey de la movilidad con más viajes que en automóvil particular.*

Ciudad de México, 21 de febrero de 2018. Después de la presentación de la Encuesta Origen-Destino 2017 (EOD-2017) de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), las organizaciones El Poder del Consumidor y Transita Seguro analizaron los resultados y reportaron las deficiencias de las políticas públicas en cuanto a movilidad y transporte dentro de la ZMVM.

En una comparación de los resultados de tres encuestas Origen-Destino de la ZMVM con registro de 1994, 2007 y 2017 (Anexo.Tabla 1) destaca la evolución del uso de la motocicleta, en 10 años -de 2007 a 2017- tuvo un incremento de uso del 75%. Además, el servicio de mototaxi genera 274,166 viajes, es decir, por encima del taxi mediante aplicación móvil (Uber, Cabify y similares) y el suburbano que representan 156,429 y 187,958 viajes respectivamente.

Ante esta situación Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad y Cambio Climático de El Poder del Consumidor, señaló: “Esto es preocupante ya que el uso de la motocicleta representa 19 veces más¹ la generación de Dióxido de Carbono (CO₂) en comparación con un viaje en transporte público tipo Metrobús por cada kilómetro recorrido por una sola persona”.

Indicó que los resultados revelan que el último tramo de viaje se está haciendo de forma motorizada, por ejemplo: “En los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec las personas que salen del metro o de las alimentadoras al Mexibús abordan un mototaxi para recorrer menos de 1.2 km generando CO₂, estos viajes podrían hacerse caminando o en bicicleta si existiera la infraestructura y seguridad adecuada”.

Los resultados reportan 34.56 millones de viajes al día entre semana; de ellos 11.15 millones de viajes son exclusivamente caminando; 15.57 millones de viajes se efectúan en transporte público, donde 11.54 millones se realizan en microbuses o combis y aproximadamente 6.6 millones de viajes se realizan en automóvil que en promedio tienen una ocupación de 1.5 personas.

Bajo estos resultados las organizaciones recordaron el vacío que tiene la movilidad peatonal y la errónea política pública que ha predominado en la región donde en los últimos 5 años se ha beneficiado el uso del automóvil con el 81% de la inversión pública (incluye inversión para mantenimiento y ampliación de la infraestructura vial) a partir de fondos federales.²

Alejandro Palmerin especialista en Sistemas de Transporte de Transita Seguro, mencionó: “El precedente que siembra esta encuesta respecto a viajes exclusivamente caminando, determina una fuerte base de justificación de generar infraestructura peatonal, funcional, cómoda, segura, accesible y de calidad.” Y enfatizó: “la falta de infraestructura peatonal promueve la intermodalidad por modos no seguros y contaminantes como los son los mototaxis”

¹ Dato recuperado en: <http://elpoderdelconsumidor.org/transporteeeficiente/colocar-la-motocicleta-tercer-modo-transporte-agudizara-los-problemas-movilidad-seguridad-vial-la-ciudad-mexico/>

² Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Diagnóstico de inversión en movilidad en las Zonas Metropolitanas 2011-2015. Versión revisada, 2017, p. 19.

De los 15.57 millones de viajes en transporte público en la ZMVM, prácticamente en 3 de cada 4 viajes se usa vehículos de baja capacidad como microbuses y combis. Esta situación es alarmante ya que en 2015 en la Ciudad de México (CDMX) este servicio se ofertaba con 16,640 microbuses altamente contaminantes y con una edad que superaban los 20 años en promedio³ y para inicios de 2017, tan solo se habían conformado 18 empresas de transporte público que sustituyeron apenas 3,201 vehículos de transporte público⁴.

En tanto, en el Estado de México (EDOMEX) hay una falta de programas de renovación de la flota a través de la conformación de corredores profesionalizados, actualmente su parque vehicular cuenta con unidades de más de 30 años en promedio.

La desigualdad entre los dos estados radica en la falta de una autoridad metropolitana y afecta los viajes provenientes de los municipios del EDOMEX con destino a la CDMX y viceversa, a la fecha los sistemas de transporte se encuentran divididos.

En ese sentido, Bon Squid, especialista en Movilidad de Transita Seguro declaró: “En la Ley de Movilidad de la CDMX se estipula que la administración pública en coordinación con las entidades federativas colindantes, pondrán especial atención al control, ubicación, mantenimiento y preservación de los corredores viales metropolitanos, para implementar los proyectos de vialidad necesarios, conforme a los estudios técnicos correspondientes, las reglas de operación y/o reglamento de la comisión metropolitana en la materia, sin embargo, a pesar de ello no se está haciendo”.

De los 34.56 millones de viajes al día, regresar al hogar es el principal lugar de destino (47.3%), seguido de ir al trabajo (22%) y posteriormente ir a estudiar (11.9%), estos viajes están siendo afectados por la falta de senderos peatonales, transporte público rebasado por la demanda y poco profesionalizado y vialidades congestionadas que generan pérdidas de tiempo que equivalen de menos a \$33 mil millones de pesos al año.⁵

Las organizaciones señalaron que esta encuesta debe mantenerse actualizada para contar con información que permita la adecuada planeación de la región metropolitana y saber dirigir las políticas públicas de acuerdo a los patrones de viaje y la preferencia de modos de transporte. Por lo anterior solicitaron a las autoridades pertenecientes a la ZMVM:

- Creación de una autoridad metropolitana que articule los proyectos metropolitanos.
- Destinar fondos para la continua calibración de la encuesta Origen-Destino.
- Asignación de recursos de inversión federal por encima de los destinados a infraestructura vehicular, con prioridad en los sistemas de transporte sustentable masivo y semi-masivo (autobuses de tránsito rápido, autobuses de servicio rápido, transporte público concesionado con esquema empresarial, sistemas eléctricos y metro).
- La promoción de desplazamientos a pie y bicicleta con infraestructuras para ambos.
- Confinamiento de carriles para bicicleta en los sectores más populares de la ZMVM donde su uso demanda mayores medidas de seguridad

Contacto prensa: Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686; Diana Turner cel. 55-8580-6525; Transita Seguro México. Juan Manuel, cel. 55-3717-5513

³ CTSEMBARQ-México, Proyecto de Transformación de Transporte Público Concesionado, 2015. Dato recuperado en: http://www.theicct.org/sites/default/files/PresentacionSEDEMASITP_CTS%20EMBARQ.pdf

⁴ Secretaría de Movilidad, Solicitud de Información Pública con Folio 0106500277816, 2017.

⁵ El Poder del Consumidor, Pérdidas millonarias por fallas en la movilidad urbana, 2012, p.1.

ANEXO: Tabla 1. Viajes realizados el día observado^a entre semana por la población de 6 años y más, y su distribución porcentual por tipo y modo de transporte.

Tipo y modo de transporte	Viajes 1994	Viajes 2007	Viajes 2017	Incremento/decremento (2007-2017)	Incremento/decremento Porcentaje(2007-2017)
Total^b	20,573,725	21,954,157	34,558,217	12,604,060	36%
Transporte público^c	15,238,465	14,811,970	15,569,247	757,277	5%
Colectivo	8,671,931	5,243,743	11,543,302	6,299,559	55%
Taxi solicitado con Aplicación de Internet			156,429		
Taxi de sitio, calle u otro	602,084	1,330,284	1,479,937	149,653	10%
Metro	496,049	664,855	4,468,576	3,803,721	85%
Autobús RTP o M1	684,291	185,525	408,507	222,982	55%
Autobús		589,694	907,350	317,656	35%
Trolebús	52,420	71,224	146,479	75,255	51%
Metrobús o Mexibús		42,633	1,105,235	1,062,602	96%
Tren ligero		3,787	112,992	109,205	97%
Tren suburbano			187,958		
Mexicable			7,401		
Bicitaxi			90,023		
Mototaxi			274,166		
En dos o más modos	4,358,003	6,680,225			
Transporte privado^d			7,288,819		
Automóvil	4,848,900	6,278,824	6,603,982	325,158	5%
Motocicleta	20,492	91,962	371,970	280,008	75%
Transporte escolar			281,613		
Transporte de personal			36,429		
En dos o más modos	1,025	1,968			
Transporte mixto	42,445	61,988			
Sólo caminar en la calle^e			11,147,585		
Bicicleta^f	218,652	433,981	720,000	286,019	40%
Otro^g		273,464	42,051	-231,413	-550%

Fuente: INEGI. Encuesta Origen-Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017 (EOD). El día de la semana observado pudo haber sido martes, miércoles o jueves. b) La suma por modo de transporte utilizado, puede ser mayor que el total porque en un viaje la persona puede emplear más de un medio de transporte. c) El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte público. d) El porcentaje de los transportes se obtiene con respecto al transporte privado. e) Se consideran tramos de caminata de cualquier duración cuando el viaje se realizó únicamente de este modo. f) Debido a la forma en que se captó la bicicleta, no es posible distinguir si es transporte público o privado. g) En Otro modo de transporte se incluye trajinera y lancha, entre otros.