

NOTA INFORMATIVA

ASUNTO: NUEVA ORDENANZA DE MOVILIDAD EN ZARAGOZA. IMU ADVIERTE DE LA NECESIDAD DE PROMOCIONAR EL USO DE LA MOTOCICLETA EN LA CIUDAD DE ZARAGOZA PARA REDUCIR LA CONGESTIÓN ESTÁTICA Y DINÁMICA.

12 de febrero de 2024



IMU estudiará el anteproyecto y el calado de la norma pretendida en lo relativo a la dificultad de uso de la motocicleta en ciudad y su repercusión en la movilidad.

Exposición de hechos.

El departamento de seguridad vial de IMU ha tenido conocimiento del anteproyecto de la ordenanza de movilidad en la ciudad de Zaragoza que parte de la intención de la prohibición del estacionamiento de motocicletas en aceras salvo lugares “Especialmente autorizados”. Aunque si se ha manifestado la posibilidad de autorizar el estacionamiento sobre aceras de motocicletas de forma específica por señal.

Este anteproyecto está dentro de las competencias municipales establecidas en el artículo 7, 39.4 y 40.2e entre otros del RDL 6/2015. En la actualidad, el departamento de seguridad vial está valorando y trabajando sobre la nueva situación que se pueden encontrar los motociclistas en Zaragoza.

No obstante y a todo lo anterior, el departamento de Seguridad Vial advierte que la motocicleta debe entenderse como una solución a la movilidad, no sufriendo restricciones circulatorias contrarias a la realidad y necesidad de los ciudadanos.

Las políticas de movilidad de los gobiernos de las ciudades deben fomentar su uso de forma segura, habilitar estacionamientos en superficie y aceras de gran capacidad, habilitar carriles exclusivos y también compartidos con autobuses y taxis, entre otras medidas.

La motocicleta proporciona a la ciudad de Zaragoza una reducción importante en diferentes aspectos que deben tenerse en consideración:

1. **Reducción del tiempo de movilidad.** Lo que proporciona agilidad a la ciudad, respuesta individualizada a los desplazamientos incluso de carácter urgente, paquetería, asistencias profesionales, mejora en la reducción del tiempo del transporte en itinere etc.
2. **Menor consumo energético.** Una motocicleta de alta cilindrada que tenga un consumo exagerado en movilidad urbana no sobrepasa los 7 litros cada 100 kilómetros en conducción normal, mientras que en el marco de los vehículos turismo (excluimos furgonetas, todo terrenos, etc), se sitúa en una media de 9 litros cada cien kilómetros.
3. **Menos emisiones contaminantes.** La realidad nace desde los motores de cuatro tiempos y su menor cilindrada, además de ser gasolina en su mayor parte de 95, a esta realidad y de nuevo se debe sumar la reducción del tiempo de circulación y uso.
4. **Reducción de la congestión estática.** Por otro lado, aporta a la ciudad una menor congestión estática. La realidad se localiza en una media de 4 motocicletas por cada turismo, a esta realidad se suma otra que de forma objetiva la convierte en un vehículo de lata rentabilidad. Los vehículos turismo están ocupados, como norma general, por un solo usuario, su conductor.
5. **Menor congestión dinámica.** Se estima que a razón de dos motocicletas por vehículo.
6. **Menores residuos al final de su vida útil.** La motocicleta, por una cuestión de tamaños y cantidad de materiales, genera una reducción importante en la gestión de residuos al final de su vida útil.
7. **Menores costes de reciclado al final de su vida útil.** Basado en las mismas razones que el punto anterior, la gestión de residuos de una motocicleta al final de su vida útil, es mucho más económica que la de un vehículo de cuatro ruedas o más.
8. **Solución a la pequeña logística.** Paquetería, asistencia técnica, movilidad de emergencias, etc

Por otro lado, reforzando todo lo anterior, la visión de ANESDOR es compartida por los técnicos de IMU y coincidimos de nuevo en que:

1. La motocicleta emite un 50% menos de CO2 que otros vehículos motorizados. Cabe destacar que, en ciudades como Bruselas, sustituyendo un 10% de coches por motos, se reducirían en un 6% las emisiones totales de CO2, NOx y PM 2,5.
2. En los últimos años, la industria ha desarrollado modelos de vehículos de energías alternativas que reducen e, incluso, eliminan la emisión de partículas contaminantes a la atmósfera. Estos vehículos son un nuevo aliado en la movilidad sostenible y en el compromiso con el medio ambiente.
3. Reducen el tiempo de desplazamiento entre un 50 y un 70% en comparación a otros vehículos.
4. Permiten una mayor fluidez del tráfico, en tanto que ocupan tres veces menos espacio en vía.
5. Presentan un mayor índice de ocupación.
6. Contaminan, de media, un 50% menos que otros vehículos en términos de CO2.

7. Y contribuyen a la racionalización del gasto en transporte, al ser vehículos económicos tanto en su adquisición como en su mantenimiento.

Otras consideraciones prácticas comparadas:

1. Transporte público: No dispone de la capacidad para ofrecer aforo suficiente y con problemas graves de seguridad colectiva.
2. Transporte bicicleta: Con soporte del RGC reduce sus capacidades de forma considerable, con variables que atienen a la orografía del terreno, tipo de trabajo a desempeñar, etc.
3. Peatón: Movilidad no válida para grandes distancias.

ANESDOR recuerda a estos usuarios que el **tiempo invertido** en los recorridos sobre la moto se **reducen entre un 50 y 70%** respecto al que se puede emplear si optamos por un coche, de forma que un trayecto de 45 minutos se puede convertir en 20. De la misma forma, la asociación quiere mencionar la contribución de las motos a **reducir las congestiones de tráfico** pudiendo conseguir un ahorro a los ciudadanos de hasta 168 millones de horas invertidas en atascos a lo largo de un año.

Por otro lado, el uso de la moto también favorece a la **lucha por el cuidado medioambiental**, ya que, tomando de ejemplo los números de la ciudad de Madrid, las motos realizan un 8,8% de los recorridos y únicamente **emiten el 0,2% del total de dióxido de nitrógeno** frente a otros vehículos motorizados que, con el 72% de los recorridos, son responsables de hasta un 69,7% de las emisiones.

POSICIONAMIENTO ACTUAL DE I.M.U.

La motocicleta debe entenderse como una solución a la movilidad independiente en las ciudades, especialmente en ciudades con población superior a 30.000 habitantes, ofreciendo una respuesta equilibrada a la congestión del tráfico en estático y en dinámico, a la ocupación del espacio público, al consumo energético y a las emisiones contaminantes e impacto medioambiental general.

Nota final: Se continúa trabajando sobre las posibles debilidades en materia de seguridad y movilidad de la ordenanza de movilidad (anteproyecto) de la ciudad de Zaragoza.



Fdo. Juan Carlos Toribio / Director Departamento de Seguridad Vial

605 806 676