



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Indispensable mejorar intermodalidad en los sistemas BRT y el entorno urbano para lograr transbordos rápidos, cómodos y seguros

- *En el diagnóstico elaborado por El Poder del Consumidor sobre intermodalidad en los sistemas BRT del país el mejor calificado es el Macrobús de Guadalajara y el peor el Vivebús de Cd. Juárez*
- *Los sistemas BRT alcanzaron un promedio nacional de 6.2, con lo cual se demuestra que el país ha carecido de una visión integral generando vacíos y deficiencias en las cadenas de viaje de los usuarios.*

Ciudad de México a 23 de agosto de 2016.- Los sistemas BRT (*Bus Rapid Transit*, por su sigla en inglés) constituyen un exitoso ejemplo de modelo de movilidad sustentable, que permite una intermodalidad rápida, cómoda, segura y accesible, logrando incluso la integración tarifaria con diferentes tipos de transporte público.

Para aprovechar todos los beneficios que estos sistemas de transporte pueden brindar es de suma importancia asegurarse de que en su diseño y puesta en marcha se apliquen las mejores prácticas internacionales y nacionales. Es por ello que El Poder del Consumidor se dio a la tarea de realizar un diagnóstico sobre la calidad y el desempeño de los elementos que definen un buen sistema BRT en nuestro país, considerando el nivel de intermodalidad dentro de las ciudades.

La integración eficiente de los diversos sistemas de transporte público son una condición para reducir el uso del automóvil privado y disminuir los crecientes niveles de tráfico y contaminación del aire en las ciudades.

Los elementos definidos en este estudio tienen como objetivo evaluar y calificar el nivel de desempeño intermodal entre los sistemas BRT y las diversas opciones de transporte existentes en las ciudades; es decir, que se encuentren todos aquellos componentes de infraestructura en el entorno urbano para permitir transbordos y conexiones satisfactorias, rápidas, cómodas y seguras.

Para determinar el nivel de desempeño intermodal en cada sistema BRT se consideraron diez elementos, y cada uno se calificó con base en una escala del 1 al 10. Se evaluaron los aspectos de: servicio de bicicleta pública, infraestructura para la movilidad no motorizada, acceso para los usuarios, accesibilidad, experiencia de viaje, información a los usuarios, existencia de conexiones directas, integración con otros modos de transporte, seguridad y presencia de rutas alimentadoras.

La evaluación arrojó que el mejor sistema fue el Macrobús con una puntuación de 7.2 de desempeño intermodal ya que ofrece conexión directa con otras modalidades de transporte público, diversas rutas alimentadoras, servicio de bicicleta pública, seguridad y buena experiencia de viaje seguido del sistema Metrobús y Optibús con 7.1 puntos y en tercer lugar se ubicó el Vivebús Chihuahua con 6.4 de puntuación. El sistema que obtuvo el menor porcentaje de eficiencia fue el Vivebús en Ciudad Juárez alcanzando únicamente 3.6 puntos, sistema que carece de acceso y conexión directa para usuarios hacia otras modalidades de transporte, pocas rutas alimentadoras, ausencia de accesibilidad, infraestructura para la movilidad no-motorizada y servicio de bicicleta pública.

Sistema BRT	Calificación
Macrobús	7.2
Metrobús	7.1



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Optibús	7.1
Vivebús Chihuahua	6.4
Ecovía	6.3
Tuzobús	5.5
RUTA	5.4
Mexibús	5.1
Vivebús Cd. Juárez	3.6

“Los sistemas alcanzaron un promedio nacional de 6.2, con lo cual se demuestra que la planeación y puesta en marcha de los sistemas BRT en el país ha carecido de una visión integral, lo que ha generado vacíos y deficiencias en las cadenas de viaje de los usuarios. Esto demuestra que los corredores troncales de los diferentes sistemas se encuentran aislados, y en algunos casos no existe una red de transporte público en las ciudades”, señaló Víctor Alvarado, Investigador en Movilidad de El Poder del Consumidor.

Los elementos que obtuvieron la peor calificación dentro de los sistemas BRT a nivel nacional fueron: el servicio de bicicleta pública, infraestructura para la movilidad no-motorizada, acceso para usuarios, accesibilidad y experiencia de viaje, sin embargo, estas deficiencias pueden solucionarse a muy corto plazo y con una inversión mínima.

Elemento evaluado	Calificación promedio en los sistemas BRT
Sistemas alimentadores	8.8
Seguridad	8.1
Integración con otros modos de transporte	7.6
Conexión directa	7.4
Información a los usuarios	7.3
Experiencia de viaje	5.9
Accesibilidad	5.9
Acceso para los usuarios	4.6
Infraestructura para movilidad no-motorizada	4.4
Servicio de bicicleta pública	1.8

En las ciudades evaluadas, el usuario necesita realizar viajes todos los días en una red de transporte público, con la certidumbre de encontrar las condiciones necesarias de infraestructura, seguridad, rapidez y confort que lo llevarán de su origen a su destino de forma integral.



EL PODER DEL CONSUMIDOR

La intermodalidad de los sistemas BRT en las diferentes ciudades tiene un papel vital para definir el éxito o fracaso de un transporte público con dichas características. A partir del diagnóstico realizado desde El Poder del Consumidor se proponen 10 acciones clave que pueden proyectar al sistema BRT como columna vertebral en los Sistemas de Transporte Público de las ciudades mexicanas:

- 1) Acelerar la puesta en operación de más kilómetros de corredores BRT sobre las vías con mayor demanda del servicio de transporte público, bajo un esquema intermodal con niveles operativos de calidad hacia el usuario (corto y mediano plazo).
- 2) Establecer la figura legal de calles exclusivas para transporte público en zonas que tengan las características urbanas necesarias y el potencial social requerido (corto plazo).
- 3) Priorizar entre las obras públicas para el transporte y la movilidad de las metrópolis al transporte no-motorizado en torno a los centros de transferencia modal, así como las condiciones necesarias de accesibilidad para los usuarios (corto plazo).
- 4) Poner en operación un sistema integrado de tarifa que permita un cobro más eficiente de la misma, para de esta forma mejorar la calidad y el servicio del transporte público (corto plazo).
- 5) Establecer la tarjeta de prepago como herramienta que puede ayudar a mejorar el servicio entre el transporte público convencional y los corredores BRT (corto plazo).
- 6) Adecuar la infraestructura de las calles exclusivas, paraderos, señalamientos, semaforización sincronizada, estacionamientos, nodos y tecnologías (corto y mediano plazo).
- 7) Impulsar un mayor involucramiento de los actores que intervienen en la planeación y ejecución de los nuevos programas de movilidad: gobiernos, empresas de transporte público, iniciativa privada y sociedad civil (corto y mediano plazo)
- 8) Promover la modalidad del transporte público para troncales, alimentadores y ramales (mediano y largo plazo).
- 9) Promover la adquisición de unidades de transporte público con tecnología y características que faciliten la accesibilidad de personas, de manera que sean compatibles con centros de transferencia modal que requieran la utilización de rampas en las unidades y así hacer más eficiente y seguro el abordaje, mientras se reducen riesgos y tiempos (mediano y largo plazo).
- 10) Generar incentivos fiscales a aquellas ciudades que apuesten y prioricen sus recursos hacia proyectos de movilidad no motorizada y sistemas integrales de transporte público masivo, semi masivo y concesionado. (mediano y largo plazo).

Contacto Prensa:

Rosa Elena Luna en. 55-2271-5686

Diana Turner en. 55-8580-6525

Denise Rojas cel. 55-1298-9928