



EL PODER DEL CONSUMIDOR

## En el marco del Día Mundial de las Ciudades, OSC piden saldar una deuda histórica con los mexiquenses por la baja eficiencia del Mexibús

- *Mexibús es evaluado con un 81% de eficiencia en su operación, sin embargo, queda a deber en la profesionalización del servicio.*
- *Urgente que las líneas de Mexibús logren recuperar su camino y vuelvan a operar de forma exitosa en favor de una política pública integral acertada en pro de la movilidad sostenible.*

**Ciudad de México, 29 de octubre, 2020.** En el marco del Día Mundial de las Ciudades conmemorado el 31 de octubre, la organización civil El Poder del Consumidor (EPC) presentó los resultados del estudio realizado en cada una de las líneas de Mexibús en el Estado de México que tiene como objetivo medir el nivel de eficiencia e impacto alcanzado.

Víctor Alvarado, coordinador de la campaña de movilidad y cambio climático de El Poder del Consumidor, recordó que La Asamblea General de las Naciones Unidas desde el 2014 invita a establecer acciones y trazar rutas para que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenible y añadió: “En ese sentido la operación de sistemas BRT como el Mexibús, tienen un potencial de que el 17% entre sus usuarias y usuarios dejen su automóvil en casa, lo que equivale a una reducción de 95% de dióxido de carbono, reducir en el entorno inmediato hasta el 50% los hechos de tránsito y minimizar los tiempos de viaje hasta en 60% lo que favorece la competitividad y productividad de las personas, sin embargo en el Estado de México no se están potencializando estos atributos”.

La investigación reveló que la Línea 2 es la que ofrece un mayor nivel de eficiencia e impacto a las y los usuarios y al entorno urbano con un valor de 50.9 puntos de 100, le sigue la Línea 3 con 49.8 puntos, la Línea 1 con 48.4 y finalmente Línea 4 con 27.4. Los puntajes obtenidos en conjunto de las cuatro líneas que se encuentran en operación arrojan una eficiencia del 44.1% lo que revela la urgente necesidad de tomar acciones de gestión, administración y operación para que las líneas de Mexibús logren recuperar su camino y vuelvan a operar de forma exitosa en favor de una política pública integral acertada en pro de la movilidad sostenible y tenga un impacto positivo a las personas, las ciudades y comunidades el gobierno de la entidad.

Para determinar el cumplimiento de cada una de las líneas de BRT y su impacto en el entorno urbano, el estudio evaluó seis elementos generales: profesionalización del sistema; operación; infraestructura; servicio; tecnología de la flota; e impacto en el entorno. A cada criterio se le asignó un valor específico cuya suma da como resultado un total de 100 puntos. *\*(Tabla con resultados al final del boletín).*

El elemento general de evaluación, con el mayor puntaje corresponde a la “**operación**” el cual incluye: gestión y comportamiento de la demanda, velocidad de operación y nivel de servicio dentro de los autobuses, arrojó un nivel de eficiencia promedio del 81%; por el contrario, el rubro que corresponde a la “**profesionalización del servicio**” logrando apenas el 30% a consecuencia de la mala gestión y garantizar un crecimiento constante en su demanda, así como a la nula integración tarifaria y una homologación en el sistema de cobro y recaudo, además de la precaria integración modal que existe.



## EL PODER DEL CONSUMIDOR

En lo que se refiere a los subelementos de evaluación dentro de la **profesionalización del servicio** la de menor eficiencia fue la **gestión y comportamiento de la demanda** debido a la baja de usuarios que utilizan el Mexibus, por ejemplo: la Línea 1 tiene una pérdida de demanda del 5.1% en 2019 con respecto a la captada en 2018 y del 12% con respecto a 2012 en tanto la Línea 4 no ha logrado alcanzar la demanda proyectada de más de 230 mil pasajeros al día a solo operar con cerca de 10 mil pasajeros. Sin embargo, la Línea 3 ha logrado un mayor aumento en número de usuarios de 2018 a 2019 (2.8%).

Respecto a la **integración tarifaria**, cada línea cuenta con su propia tarjeta de cobro lo que obliga a las y los usuarios que utilizan dos líneas distintas de Mexibús, a tener un gasto de \$18.00 pesos lo cual es un monto elevado, ocurre lo contrario con el servicio provisional de Mexibús Línea 4, que hace uso de la estación Casa de Morelos de Mexibús L2, lo que permite a las y los usuarios utilizar las dos líneas, con una sola tarifa de \$9.00 pesos, aunque no hay garantía de que esto continúe cuando el sistema esté formalmente en operaciones.

En cuanto a la **integración modal**, si bien las cuatro líneas de Mexibús logran una integración modal con otros servicios de transporte público, esto no ocurre en la Línea 2 y en la Línea 4 con el Mexicable ya que no se da de forma planeada y organizada. Es importante señalar que sólo la Línea 1 logró el retiro de rutas de transporte público sobre su recorrido, esto no se da en las Líneas 2, 3 y 4, en donde se observa una competencia directa de otros servicios, por cada autobús de BRT pasan de 9 hasta 50 vehículos de transporte público convencional que incluyen micros, vagonetas y autobuses.

“Mexibús es un sistema de transporte que, si bien ha cumplido con la función básica de cualquier transporte público que es asegurar el libre desplazamiento en condiciones óptimas y seguras, la falta de integración modal y tarifaria sigue dejando fuera a una parte importante de la población, la de bajos ingresos en la zona metropolitana del Valle de México. La integración de las rutas y tarifaria es fundamental para que el Mexibús cumpla con su función social, además de la necesidad, hoy más que nunca, de protocolos de seguridad y sanitarios, contemplando la perspectiva de género y atención a vulnerabilidades”, declaró Alejandra Lamberri de Urbanística.

El estudio técnico realizado por EPC deja al descubierto la deuda histórica que tiene el Estado de México en términos de movilidad que garanticen a los mexiquenses una mejor calidad de transporte público que sea eficiente, cómodo y seguro; desde 2014 estudios previos han sustentado técnica y socialmente [la implementación de 13 líneas de BRT](#) en los municipios conurbados mexiquenses de la [Zona Metropolitana del Valle de México](#) y que se preveía que para el 2020, 11 de estas ya tendrían que estar operando, no obstante, sólo una de estas se encuentra en servicio (Línea 2) y una más que lleva seis años en construcción (Línea 4). En tanto para la Zona Metropolitana del Valle de Toluca el Centro Mario Molina fundamentaba la operatividad de cuatro corredores tipo BRT que en conjunto lograban una extensión de un poco más de 84 kilómetros reduciendo en más de 90% los contaminantes criterio y gases de efecto invernadero.

Carlos Mendieta, Director de Fundación Tláloc mencionó que “es fundamental gestionar la movilidad en el Estado de México bajo una perspectiva de derechos y en gobernanza, para lograr que sea sustentable y segura, incrementando la oferta de Sistemas de Transportes Integrados (STI) atendiendo así una deuda con la población mexiquense”.

Para lograr una movilidad eficiente y sustentable, El Poder del Consumidor realizó las siguientes recomendaciones al Estado de México:



## EL PODER DEL CONSUMIDOR

- **Garantizar una adecuada gestión, administración y operatividad del servicio con el apoyo de las concesionarias:** Transmasivo de Mexibús Línea 1, Transcomunicador de la 2, Transred de la 3, así como con las 39 concesionarias consideradas para la operación de la Línea 4.
- **Reactivar la implementación de las líneas BRT** que están sustentadas por la evidencia técnica y científica, para ello el SITRAMyTEM debe generar una gestión colaborativa y horizontal con otras dependencias a nivel estatal con la Secretaría de Movilidad, Desarrollo Urbano y Obras, Junta de Caminos y de Medio Ambiente y a nivel local con los responsables de movilidad, desarrollo urbano y seguridad vial de los municipios por donde operan las actuales líneas de Mexibús para lograr implementar proyectos integrales y no aislados.
- **Desarrollar políticas internas con perspectiva de género y atención a vulnerabilidades** que de manera transversal incluya a todas las áreas, desde las administrativas hasta las ejecutivas.
- **Realizar auditorías de calidad urbana** en el entorno de las estaciones para mejorar la movilidad y accesibilidad de los usuarios.
- **Generar protocolos de seguridad y atención a los usuarios.**
- **Trabajar en comunicación constante con el resto de los sistemas integrados de transporte** para alcanzar el objetivo de rutas y tarifas integradas.
- **Desarrollar proyectos orientados al mejoramiento del entorno y seguridad.**
- **Integrar las alertas de género en los municipios de Estado de México** y poner especial atención a las recomendaciones, así como coordinar esfuerzos con las autoridades locales.

**Tabla de resultados de las cuatro Líneas de Mexibús**

ELEMENTO GENERAL	CUMPLIMIENTO				
	SUB-ELEMENTO	Mexibús L1	Mexibús L2	Mexibús L3	Mexibús L4
PROFESIONALIZACIÓN DEL SERVICIO	Gestión y comportamiento de la demanda	40%	44%	61%	14%
	Integración tarifaria	0%	6%	0%	6%
	Integración modal	46%	46%	33%	33%
OPERACIÓN	Frecuencia de paso	100%	67%	83%	33%
	Velocidad de operación	100%	100%	100%	83%
	Nivel de servicio dentro de los autobuses	83%	67%	67%	67%
INFRAESTRUCTURA	Infraestructura de integración modal	28%	23%	33%	18%
	Capacidad de las estaciones a partir de la demanda	100%	100%	67%	33%
	Confort	67%	67%	67%	33%
SERVICIO	Información al usuario	50%	61%	33%	0%
	Atención y asistencia al usuario	33%	33%	33%	0%
TECNOLOGÍA DE LA FLOTA	Tecnología de autobuses	50%	67%	50%	50%
	Estado de la flota de autobuses	33%	50%	33%	50%
IMPACTO AL ENTORNO	Espacio público (proyecto integral)	33%	30%	43%	10%
	Seguridad vial	38%	63%	63%	42%

### Contacto prensa:

Rosa Elena Luna 55-2271-5686;  
 Diana Turner cel. 55-8580-6525;  
 Majo Sendra cel. 55-3821-8589;  
 Denise Rojas cel. 55-1298-9928.



EL PODER DEL CONSUMIDOR