



CRISTIAN SOTO

ACORDEÓN.— Los buses articulados tienen un radio de giro de 55° que los obliga a ocupar dos pistas de las calles. Esta situación propicia colisiones con otros vehículos que no alcanzan a ser percibidos por los conductores y contribuye a generar más congestión, según advierte De Grange.

Según operadores, adelantaron su vida útil de un millón de kilómetros

Transantiago: buses “oruga” cumplen 10 años y piden su reemplazo por desperfectos

Los 1.207 articulados que aún circulan tienen una tasa de panas diarias de 30%. Pese a ello, recién saldrían en 2018.

MANUEL VALENCIA

Setecientos cincuenta mil kilómetros atrás, más precisamente en octubre de 2005, los buses articulados hacían su debut transitando por las calles de Santiago. Eran el primer apunte al anunciado Transantiago y las máquinas irrumpían exhibiendo un tamaño tan inédito para el transporte público capitalino como incómodo para su diseño vial. Eran los días en que los “oruga” —como fueron pronto bautizados— quedaban atrapados en los pasos bajo nivel. Jornadas en que simples giros los detenían en plena marcha y en que muchos quedaban trabados en las calles periféricas, donde no cabían. Desde entonces, parecían pronosticar las distorsiones del sistema que se iniciaría, casi dos años más tarde, en febrero de 2007.

Este mes, al cumplir una dé-

cada, los articulados ya rozan el millón de kilómetros de vida útil con que fueron diseñados y entre el vandalismo y las fallas técnicas han ido desapareciendo: de los 1.452 de 2005, hoy hay 1.207 (245 menos) y los indicios que entrega el futuro de Transantiago muestran que su salida de las calles se irá acentuando, debido a su rendimiento decreciente.

Según estimaciones de los operadores, en promedio erogan 1 kilómetro por litro de combustible, tres veces menos que el rendimiento de 3,5 km/litros de un bus de 12 metros. Por otra parte, debido a su estado avanzado de uso, tienen un 30% de panas diarias, de acuerdo a los operadores.

“Hemos insistido de manera importante en la necesidad de mejorar notoriamente la calidad de servicio que implicaría la renovación anticipada de los

buses que cumplieron su vida útil antes de lo esperado, debido a las condiciones de infraestructura en las que han circulado. El tema es hacerlo viable desde el punto de vista de los contratos. Eso lo estamos conversando”, afirma Víctor Barrueto, director ejecutivo de la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie (Actus).

Un análisis de los especialistas en transportes **Louis de Grange**, (de la U. Diego Portales) y Rodrigo Troncoso (de la U. del Desarrollo) también da cuenta de contratiempos de estos vehículos en la red vial santiaguina. Según concluyen ambos expertos, un bus “oruga” tiene un costo de operación 54% mayor que uno largo (de 12 metros) y

78% más caro que los convencionales de nueve metros.

“Estos buses fracasaron en Santiago porque solo funcionan bien en corredores segregados. El único ítem en el que pueden competir con buses más cortos es en cantidad de conductores pero en mantenimiento, depreciación de los insumos, es mucho más caro. Además, bloquean calles y llevan menos pasajeros que los de su capacidad de diseño”, señala De Grange.

Pese a este deterioro, la salida de los articulados solo parece probable hacia 2018, cuando se renuevan los contratos de licitación de los operadores. Antes, se ha intentado avanzar en la renovación anticipada a los operadores que han reducido emisiones contaminantes y se ha conversado la idea de crear un operador proveedor de buses, pero nada de ello ha prosperado aún.

EMPRESAS

El estudio coincide en la necesidad expresada por el Gobierno de reducir el tamaño de las empresas para mejorar su gestión en 2018.