

# Operadores del Transantiago abren el debate: ¿Pistas sólo bus o corredores?

► Si bien las primeras son fáciles de implementar, requieren una alta fiscalización para que no ingresen otros vehículos en ellas.

► Corredores son más efectivos en la reducción de los tiempos de viaje, pero necesitan una alta inversión y espacio para construirlos.

Judith Herrera C.

A partir de marzo, en algunas calles de Santiago, el Ministerio de Transporte comenzó a implementar un sistema de pistas llamadas sólo bus, donde las unidades del Transantiago tienen exclusividad para transitar entre las 7.00 y las 21.00 horas, un período mayor que las vías exclusivas que operan solamente en horario punta.

La evaluación de estas pistas, que en total suman 32 en la ciudad, ha sido positiva por parte de los operadores del sistema, comparándolas incluso con los corredores.

De hecho, según un estudio de la U. Tecnológica Metropolitana (Utem), solicitado por la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie (Actus), en la pista sólo bus de Av. Manuel Antonio Matta

-entre Vicuña Mackenna y Viel- la reducción de los tiempos de viaje durante el horario punta se redujo entre un 6,9% y 19,5%.

"Esto ha demostrado que hoy, en un momento en el que estamos con problemas de recursos, que la pista sólo bus tiene un impacto muy grande, es rápida y barata", señaló Víctor Barraeto, director ejecutivo de Actus. Según añadió, este modelo de

gestión permite avanzar "mientras se construyen los corredores y se terminan los que ya están".

## Dos alternativas

Actualmente, en Santiago hay 93,8 kilómetros de corredores, pistas que a diferencia de las sólo bus, están segregadas del resto de la vía por tachones o soleras, generando aumento de velocidades cercanas al 50%.

A pesar de sus ventajas, la implementación de este tipo de construcción significa la inversión de grandes recursos, y su construcción genera impacto urbano. Por ejemplo, el corredor en Avenida Vicuña Mackenna, que comenzó sus trabajos a inicios de julio y continuarán durante los próximos 15 meses, tiene una inversión de más de \$ 90 mil millones.

"Los corredores son una solución deseable en aquellos lugares en los que hay ancho de faja suficiente y hay un alto flujo de buses y una alta demanda. Pero eso no se da en todo Santiago", sostuvo Alejandro Tirachini, académico de Ingeniería en Transportes de la Universidad de Chile. Según el experto, "una solución intermedia es el de las pistas sólo bus, que si no son invadidas y tienen mejor fiscalización, entonces tienen un impacto significativo".

Sin embargo, la falta de fiscalización en estas pistas para que sean utilizadas solamente por los buses y no auto-

móviles, dificulta su debido funcionamiento. "Hay muchos automovilistas que no respetan la pista. Y eso se debe a que no hay mayor control ni elementos que impidan que los autos no ingresen", remarcó Álvaro Miranda, director de la escuela de Transporte y Tránsito de la Utem.

A pesar de este debate, desde el gobierno recalcaron que se trabaja en paralelo para la aplicación de todos estos sistemas. "Es fundamental la priorización de infraestructura para el transporte público, con medidas como la construcción de corredores y la implementación de vías exclusivas y pistas sólo bus, que han demostrado su impacto positivo", dijo Guillermo Muñoz, Director de Transporte Metropolitan.

La autoridad agregó que durante éste y el próximo año, se implementarán un total de 60 kilómetros de vías exclusivas y sólo bus, junto con la construcción de 40 nuevos kilómetros de corredores. ●

## REACCION

"Es fundamental la priorización de infraestructura para el transporte público".

Guillermo Muñoz  
Director de TPM

## DATOS

# 19,5

por ciento se redujo el tiempo de viaje en la hora punta tarde en Av. Matta.

# 93,8

kilómetros de corredores son los que hay construidos en Santiago.



► Pista Sólo Bus en calle San Diego, comuna de Santiago. FOTO: JOSE LUIS MUÑOZ.