

A un mes de su inicio:

Ingenieros enjuician al Transantiago

El nuevo sistema de pago de pasajes por medio de las tarjetas Bip y Multivía es calificado como uno de los máximos logros.

Para estos especialistas en transportes el nuevo sistema no tiene vuelta atrás, aunque nadie puede predecir con certeza lo que pasará porque es un sistema único a nivel mundial.

RODRIGO CERDA QUINTANA

Rodrigo Fernández

LO POSITIVO. "Haber diseñado un sistema de transporte público por primera vez en la historia de la ciudad desde que se fundó y haber generado una oficina, 'El coordinador del Transantiago', que se ocupe de la operación del plan. Asimismo, la creación de un sistema de pago por tarjeta para buses y el Metro que ayuda mucho al usuario, pese a que había sistemas de tarjetas más simples".

LO NEGATIVO. "Haber lanzado a la calle el sistema sin haber hecho un diseño detallado con datos 'duros' y no sólo con las proyecciones en base a la encuesta origen-destino del año 2001. Hubo mucho diseño de escritorio y poco de ingeniería vial".

Si bien reconoce que el software de gestión de flota es necesario para ajustar al máximo la frecuencia de los buses, asegura que con ingenieros en transportes en los terminales y en la calle igual se puede hacer un buen trabajo. "Así se hace en importantes ciudades del mundo y la cosa funciona".

EL FUTURO. "El sistema va a funcionar, ya no se puede volver atrás; paulatinamente se va a mejorar, pero es necesario un plan de mejoramiento y no sólo para apagar incendios. Se estabilizará para el bicentenario, es decir, en 2010, porque en esa fecha estará toda la infraestructura para los buses, todas las estaciones de transbordo, y me imagino que los sistemas computacionales de control de flota van a estar operativos con unos 6.500 buses".

Juan Enrique Coeymans

LO POSITIVO. "El Transantiago es un sistema racional, seguro y ambientalmente mucho mejor que lo que había antes (buses amarillos). "En una encuesta me sorprendió que la gente aún espera que el sistema mejore, pues eso significa que le está gustando este cambio de la estructura en nuestra locomoción colectiva, y eso es una actitud muy positiva".

LO NEGATIVO. "No se aprecia aún si faltan o no buses, dado que todavía no se ajusta totalmente la frecuencia, y mientras eso no suceda, será difícil saber cuál es la real flota que se necesita. Por eso, las decisiones al respecto hay que tomarlas con mucho cuidado, pues de lo contrario volveremos a lo mismo de antes: calles y avenidas repletas de buses.

Recomendaría no hacer tantos cambios a los recorridos, pues produce desconcierto en el usuario. Asimismo, hay que tener en cuenta que cualquier error en el sistema, aunque sea

del 2 o 3%, eso en la práctica resulta que son 180 mil usuarios afectados".

EL FUTURO. Reconoce que en Chile no hay nadie que pueda decir qué va a ocurrir, porque éste es un sistema de transporte que no se ha hecho en ninguna parte del mundo. "El que diga que tiene experiencia en este plan es un mentiroso, porque no hay nada semejante a nivel mundial. Lo único que se puede hacer es una estimación de lo que 'podría suceder', y creo que el Transantiago podría estar afinado y sin mayores problemas a fines de junio".

Francisco Martínez

LO POSITIVO. "Los pasajeros están pagando igual o menos que antes, y ése es un factor importante para las personas de bajos ingresos que gastan un 25 por ciento en transporte. El pago con tarjeta es muy interesante porque tiene muchas ventajas, como seguridad, concentración del chofer, mayor control sobre el proceso de cobro y genera mucha información útil de cómo está operando el sistema. Es un avance de mayúscula envergadura para desarrollar un buen sistema".

LO NEGATIVO. "Creo que el número de buses es bajo y que la flota del Transantiago debiera ser de entre 6.500 y 7 mil para mejorar la frecuencia. La falta de GPS entorpece aún más el servicio porque los operadores están ciegos respecto de sus buses en la calle. Ellos ven salir y llegar buses desde sus terminales, pero no saben lo que pasa entremedio".

EL FUTURO. "Hay que implementar mejor las vías segregadas, pues eso significa que los buses pueden operar a una cierta velocidad sin que dependan del tránsito. Es necesario que los troncales tengan un derecho a vía que les permita operar con una frecuencia estable. Lo ideal es diseñar mejores servicios de buses expresos. Hay que mejorar el sistema, pero "eso pasa por una decisión política".

Sergio Jara

LO POSITIVO. "Establecer la posibilidad de operar un sistema complejo como es la locomoción colectiva de superficie de manera parecida a la forma como se opera un sistema de Metro, aunque para eso falta mucho. Otras cosas buenas son la tecnología implementada (como el pago del pasaje con las tarjetas Bip y Multivía) y la total empresarización del sector".

LO NEGATIVO. "El no haber considerado los avances en el conocimiento científico en esta área. Además, se consideró el recurso de los operadores (buses, lubricantes y choferes, entre otros), y no un tiempo de acceso, de espera y de viaje. Eso tiene que ver directamente con los usuarios. Además, la disminución de buses a sólo 5.100 significa una barbaridad, y eso produce que la gente nuevamente se suba al automóvil, y la gente que no tiene auto hoy quiere tenerlo. Los que usaban el Metro están volviendo al auto".

EL FUTURO. Pese a que no tiene ninguna razón para esperar que la autoridad escuche lo que no escuchó en cinco años, Jara reitera que hay que aumentar la flota "pues es la forma de tomar en cuenta el tiempo de los usuarios ". Sobre el número ideal de la flota, dice que sería irresponsable dimensionarlo, pero "claramente es mucho más de lo que hay ahora y con recorridos mejor diseñados que los actuales".