

Fecha: 03-04-2019

Fuente: EMOL

Título: ¿Será posible ver operando en Santiago el bus articulado de pasajeros más largo del mundo?

Visitas: 1.459.593

VPE: 4.889.636

Favorabilidad: No DefinidaLink: <https://www.emol.com/noticias/Autos/2019/04/03/943384/Es-posible-ver-operando-en-Santiago-el-bus-articulado-de-pasajeros-mas-largo-del-mundo.html>

¿Será posible ver operando en Santiago el bus articulado de pasajeros más largo del mundo? La máquina mide 27 metros de largo y puede transportar a 250 pasajeros. Pese a esto, desde la autoridad de transporte metropolitano descartan su uso ya que obliga a tener una infraestructura vial que en Santiago no está contemplada.

SANTIAGO.- Ayer fue anunciado el "bus eléctrico más largo del mundo", que se sumará a la flota que da vida al sistema de transporte TransMilenio de Bogotá, Colombia. Se trata del modelo "K12A" desarrollado por la empresa china BYD, que cuenta con dos articulaciones y cuya longitud se extiende por 27 metros. Gracias a esto puede transportar hasta 250 pasajeros, con una autonomía de viaje de 300 km y una velocidad máxima de 70 km/h. Dado el interés generado por el anuncio y los esfuerzos locales por sumar vehículos eléctricos al sistema de transporte urbano en Chile, cabe la pregunta: ¿será posible ver operando este bus en Chile en el futuro cercano? Pese a sus amplias bondades, desde la Dirección de Transporte Público Metropolitano (DTPM) descartaron esta opción, explicando que la configuración de estas máquinas no responde a las necesidades de movilidad en Santiago. Esto porque básicamente operan como un metro de superficie lo que obligaría, dada su longitud, a tener corredores de tránsito rápido. "Los buses a los que hacen mención (K12A) no están considerados dentro de la tipología de bus que requiere el sistema de transportes de Santiago. Esto porque son buses biarticulados, es decir con tres segmentos, cuya longitud obliga a que sean operados en corredores BTR (Bus de Tránsito Rápido) muy similar a un metro de superficie con paraderos con pago en superficie y acceso por todas las puertas al bus, tal es el caso de Bogotá. En el transporte de Santiago el diseño que se optó es que el Metro sea el eje estructurante del sistema, por lo que no está contemplado construir corredores de este tipo acá, por lo que este bus no está diseñado para los requerimientos de nuestro sistema", dijeron a Emol desde el DTPM. Los buses articulados son necesarios. No obstante, desde el mismo organismo se recordó que la actual licitación para la nueva Red Metropolitana de Movilidad (RED), ex Transantiago, sí contempla el uso de buses articulados de menores dimensiones al presentado por BYD y que operarán especialmente en corredores y zonas de alta demanda de pasajeros. "En la licitación actual están considerados diversos modelos y tecnologías (...) Está contemplado la incorporación de buses articulados especialmente para la operación de corredores y servicios de alta demanda, donde esta tipología de bus funciona muy bien. Hay que considerar que si se reemplazara la totalidad de los buses articulados por buses de rígidos de 12 metros, para mantener la misma capacidad de transporte, habría que incorporar casi el doble de buses con el consecuente gasto adicional (...) Lo que incrementaría los costos del sistema. Es necesario que el sistema cuente con una variada tipología de buses que según sus condiciones se adapten a los servicios de acuerdo a sus condiciones geográficas, nivel de demanda, infraestructura asociada y capacidad de transporte, que en su conjunto permitan mantener o disminuir el costo del sistema de transporte público de la región Metropolitana. En ese sentido los buses más cortos, de dos pisos y articulados son algunas de las opciones", dijeron desde el organismo público. Ya hace unos meses, fue la propia ministra de Transporte, Gloria Hutt, quien defendió los modelos articulados a pesar de la negativa calificación que le dieron los usuarios. En dicha oportunidad la secretaria de Estado dijo que los buses articulados fueron incluidos en la última licitación básicamente por su calidad y el servicio que prestan a la comunidad. "No hay ninguna razón para condenar el modelo de bus", dijo la ministra, quien atribuyó su mal servicio al deterioro de las máquinas por culpa de un mal contrato con los operadores. "Creemos que cualquier modelo de bus tiene espacio y tenemos el deber, además, de diseñar el sistema en las mejores condiciones y más eficiente, porque necesitamos ajustarnos a un presupuesto que permita toda esta renovación con una subida muy importante de su calidad sin que el costo nos aumente significativamente", dijo la autoridad a radio Cooperativa. Más corredores e infraestructura vial. Por su parte, el académico de la **Universidad de Santiago** y experto en transporte urbano, Rodrigo Martín, dijo a Emol que más allá del rodado que se elija para incorporarse a la Red Metropolitana de Movilidad (RED) lo importante es que se avance en dotar a la ciudad de mejor infraestructura vial. "El diseño del Transantiago original, o RED en realidad ahora, tenía 300 kilómetros de vías segregadas necesarias para funcionar y estamos recién en un poco más de los 130 kilómetros. De todas maneras esa es una deuda que tiene el Estado y que no tiene que ver con las concesiones o las empresas particulares que concesionan los buses por que es responsabilidad estatal la construcción de la infraestructura que de soporte al transporte público y eso está en deuda desde hace mucho rato", dijo el especialista. Respecto a la posibilidad de incorporar al sistema de transporte capitalino los buses de 27 metros de largo, el profesional explicó que si se podría toda vez que existan vías exclusivas o segregadas que permitan su normal desplazamiento sin tener que hacer complicados giros o cambios de vía, tal como ocurre hoy en algunos sectores de la capital. "Por ejemplo, si tu los colocas en Grecia donde tiene un corredor para buses que tiene muy pocos cambios de pistas o giros, el bus puede ser tremendamente largo y no habría ningún problema. Pero si quieres meterlo en recorridos que no están definidos para esos buses y existen giros muy fuertes en algunos puntos, evidentemente no va a funcionar. Es el caso de Santa Rosa que tiene un corredor que va cambiando de lado a lado y en algún momento tienen que cruzarse con vehículos particulares. Si no existe una lógica de las vías y no están ordenadas las vías va a ser muy difícil de incorporar buses más largos", sentenció Rodrigo Martín. ¿Encontraste algún error? Avisanos

