

Estudio UC plantea que Transantiago fije tiempos de espera máximos en paradas

Se propone sumar indicador en próxima licitación y sancionar a firmas que no cumplan. La industria dice que congestión hace difícil ejecutar la medida.

Oriana Fernández

Larguísimas esperas pueden tener los pasajeros en las paradas para tomar un bus del Transantiago: el transporte demora en pasar, y si se detiene hay que hacer fila por un cupo para poder ingresar. Este escenario lleva a que los retrasos de algunos servicios

sean una de las principales quejas de los capitalinos respecto al sistema.

Un estudio realizado por un equipo del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la U. Católica (Cedeus), encargado por la Subsecretaría de Transportes, analizó la regularidad de los buses, y en junio pasado propuso crear un "Índice de

espera en exceso" en las paradas, iniciativa que forma parte de la próxima licitación del Transantiago y que buscará que los futuros concesionarios eleven su estándar de calidad.

Así, se plantean metas de regularidad que en el caso de no cumplirse se traducirían en "multas" a las compañías, tal como sucede en

otros países. Y a quienes alcanzan el objetivo se les entrega un incentivo. Las metas reconocen que siempre habrá un cierto nivel de espera por sobre el ideal, pues depende de la congestión en las calles.

¿Qué se considera un tiempo razonable? Los expertos dicen que si se despachan seis buses por hora, el intervalo de espera de un pasajero debería ser de 10 minutos. Lo aceptable es que un bus se atrase, por ejemplo, en dos semáforos por un total de cuatro minutos. Es decir, resulta razonable que en un usuario aguarde 14 minutos en una parada.

El estudio describe cómo se comportan los actuales operadores del Transantiago en esta materia. La compañía con el peor rendimiento es Alsacia. Le sigue Subus y Express. En el primer caso, se detectó que las personas esperan un 57% más de lo ideal. Si alguien debe, por la planificación de la empresa, aguardar cinco minutos por un bus, finalmente, lo hace ocho minutos.

En casos como este, la investigación sugiere que aumente la cantidad de reco-

ridos que tienen un horario fijo. Hoy existen solo 10 servicios de este tipo en la capital, de un total de 80 que podrían ser implementados.

La medición de la regularidad es posible debido a que el desempeño de los buses es informado en línea a la autoridad (cada máquina tiene un GPS que indica dónde está ubicada en tiempo real). La investigación dice que para alcanzar los tiempos acordados se debe planificar mejor el despacho de la flota desde los terminales.

Juan Carlos Muñoz, director del Cedeus de la UC, explica que la tecnología es clave para llevar adelante mejoras, en miras a las nuevas licitaciones. "Se debería, por ejemplo, impulsar un sistema de cámaras frontales en las máquinas que permita recopilar información respecto a la no detención de los buses en paraderos. Esto facilitaría tanto la planificación como la gestión del sistema", dice.

Velocidad

La industria advierte que la implementación de este tipo de exigencias es compleja en una ciudad donde hay alta congestión. En esa

misma línea, en el análisis del Cedeus se menciona que ante ese escenario deberían, por ejemplo, aumentar las "pistas solo buses" en avenidas como Tobalaba (entre El Dorado Yáñez y Providencia). Allí los vehículos pueden llegar a circular a 5 kilómetros por hora en el tramo durante el periodo de mayor flujo. También se requeriría en Manquehue y Colón, en Las Condes. A esto se suma que habría mayor agilidad de este tipo de rutas en Camino a Melipilla, en Maipú; en Teniente Cruz, en Pudahuel, y en Avenida Gabriela en Puente Alto, por los niveles de congestión que presentan durante algunos periodos del día.

Juan Carlos Muñoz aclara que a pesar de los "atocamientos" que tiene Santiago "es posible generar indicadores que incentiven a las empresas a gestionar sus despachos y regularidad en ruta para evitar el apotomamiento de buses".

Agrega que deben haber castigos por no cumplir con estos índices, los que incluso "deberían fortalecerse en las nuevas licitaciones. La operación nunca será perfecta, pero se ha demostrado que indicadores asociados a incentivos específicos posibilitan mejoras importantes".

Luis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería de la UDP, señala que si los futuros contratos incluyen este tipo de exigencias, sería "una regulación absurda y excesiva; un mal diseño". "Es muy difícil medir de manera precisa y permanente el tiempo de espera, pues existen 11 mil paraderos en Santiago. Si eso, además, condiciona un pago a la empresa, creo que será una fuente de conflicto permanente", dice.

Juan Carlos González, gerente de Transurbano, agrega que en las bases de licitación se plantea que "la banda de cumplimiento es solo 2,5 minutos, por lo que preocupa que el test de realidad de este indicador solo lo tendremos cuando ya los nuevos contratos estén operando".

Añade que con este tipo de medidas existen ciertos "riesgos" para la calidad de servicio, "porque un indicador demasiado ácido puede incentivar a la no detención del conductor". ●



► Los pasajeros del Transantiago deben realizar largas esperas para subir a un bus.

PUNTOS POR ABORDAR

SERVICIO AL AEROPUERTO

Otro punto que planteó el Cedeus es que en la capital se deba implementar un servicio del Transantiago hacia el aeropuerto. Se sugiere

BAJAS VELOCIDADES

La investigación detectó un descenso de las velocidades del transporte público. Así, en un corredor se circula a 18 kilómetros por hora, en una

POLICÍA DEL TRÁNSITO

El Cedeus afirma en su estudio que existe la necesidad de que existan funcionarios policiales especializados en transporte que se hagan

CÁMARAS PARA COMBATIR EVASIÓN

La evasión del pago de la tarifa del Transantiago sigue sobre el 30% (tres de cada diez personas viajan gratis). Por eso, los investigado-