

Dólar Obs: \$ 632,43 | 0,29% IPSA -1,07%
▶ Fondos Mutuos

UF: 26.640,66
IPC: 0,60%

FONDOS MUTUOS

Análisis del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable UC muestra promedio de 1,50 etapas de viaje a 2016:

Transantiago reduce transbordos a menor nivel en 10 años por más recorridos directos

lunes, 13 de noviembre de 2017

Tweet

Manuel Valencia
Nacional
El Mercurio

Malla que se estrenará con la nueva licitación de 2018 confirma drástica baja del sistema troncal alimentador, que inspiró el modelo y generó constantes críticas.

Uno de los cambios más molestos e inmediatos que percibieron los santiaguinos, con la puesta en marcha del Transantiago, en febrero de 2007, fueron los transbordos.

De un día para otro, los viajes que realizaban en forma directa desde la periferia al centro, ahora se convertían en verdaderas hazañas de hasta cuatro etapas. Sucedió, por ejemplo, con el antiguo recorrido 345 de las micros amarillas, que se iniciaba en La Florida (cerca del Plaza Oeste) y llegaba a Vitacura. Ese trayecto fue reemplazado por tres tramos: un alimentador que podía llevar a la Línea 4, un transbordo desde ese servicio a la Línea 1 en Tobalaba, y un recorrido en otro alimentador desde una estación como Escuela Militar a Vitacura. El resultado: un viaje de una hora se duplicaba y eliminaba la comodidad de un solo trayecto, a incómodos transbordos y esperas por otros servicios.

"A las personas no les gusta realizar viajes con transbordos. En este contexto, ellas tienden a buscar recorridos directos para realizar sus actividades, u optar por modos alternativos si Transantiago no provee un servicio directo. Es probable que alguien se interese en usar Transantiago si su viaje no tiene transbordos. Esto implica que los nuevos usuarios del sistema deberían tender a disminuir el promedio de etapas de viajes", señala **Juan Carlos Muñoz**, director del Centro de Desarrollo Urbanos Sustentable de la UC.

La entidad realizó un análisis de los transbordos, a lo largo de la década en que ha operado el Transantiago. Según el estudio, que incorporó variables como los viajes combinados con el metro y la evasión, Transantiago ha pasado de 1,66 etapas de viaje en 2007 a 1,50 hoy. Aunque a simple vista el cambio puede verse menor, en lo práctico no lo es y comprueba que la lógica troncal-alimentador de 2007 está quedando atrás.

El subsecretario de Transportes, **Carlos Melo**, señala que esa tendencia comenzó a cristalizarse con la modificación de contratos de 2012. "Año a año hemos seguido consolidándolo, al agrupar servicios cortos con otros más largos. Esto no solo busca una mayor comodidad al usuario y una menor incerteza en los viajes, sino también apunta a optimizar recursos dentro del sistema".

Nueva malla

El Gobierno apunta a conseguir más de estos beneficios en los 390 recorridos considerados para la malla que debutará con el llamado "nuevo Transantiago", a partir de octubre de 2018.

"El sistema ha ido gradualmente buscando las mejores soluciones de conectividad para las personas y eso se va a profundizar con las 82 modificaciones de la nueva licitación. Contemplan la reducción de transbordos, además de conectividad directa de la periferia con el centro. Este nuevo Transantiago considera el eje estructurante del metro, los buses alimentadores a ese metro y los trenes de cercanía como el Alameda-Nos", afirma **Guillermo Muñoz**, director de Transporte Público Metropolitano.

La ex subsecretaria de Transportes, **Gloria Hutt**, concuerda con el enfoque que se busca en la nueva malla. "Uno de los problemas más graves del Transantiago en su origen fue definirse como troncal alimentador sin la infraestructura necesaria. Por definición, esos sistemas funcionan solo si las troncales tienen vías exclusivas, porque representan una ganancia en el tiempo que se pierde en el transbordo. Sin eso, el efecto neto para las personas es un aumento en el tiempo de viaje y la incomodidad", afirma Hutt.

Contrato

En 2012 se eliminaron 500 mil transbordos al año, lo que produjo una baja en el déficit.