

La ministra puso como ejemplo a la ciudad inglesa en cuanto a los contratos que tiene ese sistema:
Modelo de transporte que reemplazará al Transantiago pone su mirada en Londres y expertos llaman a potenciar rol del metro

JUDITH HERRERA y PATRICIO MIRANDA

“Llamo a abrir la mente, hay muchos caminos”, graficó la ministra de Transportes, Gloria Hutt, tras dar a conocer que la licitación del Transantiago se declararía desierta y que se iniciará un nuevo proceso.

Su llamado tiene relación con mirar opciones para el sistema capitalino y potenciar lo existente. “El metro es una alternativa, EFE (Empresa de Ferrocarriles del Estado), hay muchas opciones”, planteó.

En esa línea, destacó que no debe haber una visión limitada que apunte a que “la única alternativa para hacer nuevas licitaciones es el modelo con el que partió el Transantiago. Hay modelos distintos en el mundo”.

Alternativas

De hecho, la referencia foránea fue uno de los puntos que tocó la ministra ante la Comisión de Transportes de la Cámara, donde comentó sobre ciertas aristas de modelos internacionales que han sido exitosos.

“Por ejemplo, en Londres, que es un ícono de transportes, los contratos son de operación, se independizan los activos de estos, son contratos cortos y de unidades más pequeñas, de manera que reemplazar a un operador que lo hace mal es muy fácil”, detalló Hutt.

Sobre ese eje del sistema inglés, la ministra profundizó: “El (concesionario) que no cumple con el índice de servicio se puede cambiar muy rápidamente: como el sistema posee los buses y los terminales, pone a disposición de un nuevo operador todo eso”.

Mirar hacia el exterior es una buena estrategia, aunque los expertos advierten que siempre y cuando se adapte a Santiago. Alejandro Torres, académico de la Facultad de Ingeniería de la U. Central, sostiene que “el ministerio puede hacer investigaciones respecto de modelos de otros países y ver qué sirve y qué no. El trabajo es tratar de adecuarlos a nuestra realidad”.

Agrega que frente a eso, es importante tener en consideración “el capital cultural, la infraestructura vial que tenemos. Por ejemplo, está claro que la red vial no estaba preparada para los buses oruga”.

El investigador del Departamento de Ingeniería Civil Alejandro Tirachini plantea que Singapur también puede ser un ejem-

Tras descartar la licitación, la autoridad planteó “abrir la mente” para analizar alternativas. Especialistas destacan elementos de ciudades como Singapur y apuntan a la necesidad de una fuerte organización.

“En Londres, los contratos son de operación (...) son cortos y de unidades más pequeñas”.

GLORIA HUTT
Ministra de Transportes

“En Singapur, la gracia que tiene ese sistema es que el dueño de los buses es el Estado, y el Estado licita la operación a privados”.

ALEJANDRO TIRACHINI
Académico de la U. de Chile

Fortalecer red subterránea.
Los expertos concuerdan en que el nuevo sistema de transportes debe priorizar el rol del metro. El de Londres tiene una extensión de 400 kilómetros; el de Santiago, cerca de 120.



JAVIER TORRES



FELIPE BAEZ

PROPUESTA DEL PRESIDENTE.— El Tercer Milenio, el sistema planteado por el nuevo gobierno, buscará complementar metro, la flota de buses y rieles de superficie.

“La inversión en metro es fundamental en ciudades grandes; pero este debe ser eficiente y estar integrado al sistema”.

ALEJANDRO TORRES
Académico de la U. Central

plo: “Su gracia es que el dueño de los buses es el Estado, y el Estado licita la operación a privados”.

Con una operación parecida funcionan los sistemas de Alemania y Suiza. “Allí, los vehículos y la operación están en manos públicas y la ventaja de imitar eso, creo, es que se eliminarían varias de las trampas que tienen las empresas hoy, como esto de

los buses en tránsito”, afirma el investigador, en relación a aquellos que circulan vacíos.

Estructura

Algo en que coinciden los especialistas es la mayor relevancia que debe tener la red subterránea. “La inversión en el metro es fundamental en ciudades, pero este

debe ser eficiente y estar integrado al sistema”, enfatiza Torres.

Concuerda Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus) de la U. Católica: “Algo crucial en Londres es que el metro, los buses y muchos medios de transporte están bajo la misma autoridad”.

Crear una figura que maneje el sistema en su totalidad podría ser una posible respuesta. “Se debe tener una autoridad que no sea solo un coordinador del Transantiago, sino que también en el fondo su rol lo pueda ampliar a más modos de transportes, metro y bicicletas”, apunta Federico Casanello, decano de la Facultad de Ingeniería y Tecnología de la U. San Sebastián.

Una de las propuestas en transportes del Presidente Sebastián Piñera era renovar el sistema a través del modelo Transporte Tercer Milenio (TTM).

Dicha iniciativa tiene su foco central en las redes de metro, metrotrén y tranvías, que se complementarían con diferentes plataformas, como buses, teleféricos y bicicletas. Todo esto, con una inversión que supera los US\$ 7.000 millones, entre recursos públicos y concesiones.

EL ESQUEMA DE TERCER MILENIO

► **SANTIAGO.** Con una inversión de US\$ 7.530 millones para la Región Metropolitana, la propuesta de Transporte Tercer Milenio (TTM) de Piñera contempla mejoras en diferentes áreas: Entre ellas, la construcción de las líneas 7, 8, 9 y 10 de **Metro; Metrotrén**, por su parte, ampliaría su red con servicios a Peñaflo, Batuco y el Aeropuerto de Santiago. Otro proyecto son los polémicos 5 km del **Teleférico Bicentenario**, que uniría Huechuraba, Las Condes y Providencia. Además, se buscará priorizar el espacio para transporte público y peatones.

► **REGIONES.** Las ocho principales iniciativas contemplan una inversión de más de US\$ 1.320 millones y se centran en tres ejes: **tranvías** en Viña del Mar, Rancagua, Temuco y Valdivia; **teleféricos** en Iquique, los cerros de Valparaíso y Puerto Montt, y dos **trenes**, uno en La Serena y otro en Puerto Varas.