



RAPHAEL BERGOEING

EL METRO SIGUE AVANZANDO

El presidente de Metro, Raphael Bergoeing, cuenta algunas innovaciones que le han permitido al transporte subterráneo mejorar su calidad de servicio. Además, da algunas luces acerca de los nuevos proyectos.

POR **JORGE VELASCO** FOTOS **VIVI PELÁEZ**

“No hay duda que con la llegada del Metro, los vecinos de las comunas de Pudahuel y Maipú vivieron un cambio relevante que implica mayor rapidez en sus viajes, más tiempo libre y, en definitiva, mejor calidad de vida...”



En 2010, Metro llegó hasta Los Dominicos y Pudahuel. Asumió un nuevo presidente del directorio, el economista Raphael Bergoeing, y se anunciaron las extensiones de las Líneas 3 y 6. Mientras, en febrero de este año se inauguró la extensión de la Línea 5 a Maipú. Con ello, la red de Metro se convierte en la segunda más extensa de América Latina, con 103 kilómetros y 108 estaciones. Además, gracias a sus 2,2 millones de viajes diarios, se ha consolidado como el principal medio de transporte de la capital.

El desafío, sin embargo, todavía está en responder a la demanda que le impone el Transantiago. “Metro es el eje estructurante del transporte público en Santiago y, por lo tanto, debe continuar con proyectos que contribuyan a su desarrollo futuro. La integración con otros modos es relevante para Metro y necesaria para el sistema global de transportes, porque cada uno tiene un rol clave para resolver los enormes desafíos que enfrentamos y que el desarrollo nos impondrá. En este sentido, Metro busca potenciar las estaciones intermodales que conectan con buses interurbanos, junto con el ferrocarril, y en la ciudad, con

los buses”, destaca Raphael Bergoeing. “Debemos considerar su rentabilidad social, como medio de transporte seguro y ambientalmente limpio. Estos beneficios, junto a la reducción en los tiempos de viaje, mejoran la calidad de vida en la ciudad”.

En entrevista con En Concreto, el presidente de la entidad destacó que Metro es uno de los tres trenes subterráneos del mundo que cubren su operación, lo que le ha permitido financiar un tercio de los proyectos recientes, con costos que van entre los US\$ 50 y US\$ 60 millones por kilómetro construido. “Es clave entonces que las líneas de Metro se caractericen por altas afluencias, para rentabilizar estas inversiones privada y socialmente”, destaca el ejecutivo.

En la empresa, cuenta, siguen trabajando para mejorar. Por ello, han invertido en nuevos trenes –hoy llegan a 967–, en la incorporación de nuevas tecnologías –como un software de gestión de potencia eléctrica– y en soluciones para mejorar en eficiencia, como los bucles o recorridos cortos y Metro Expreso. El primero de ellos consiste en que algunos trenes no realicen el servicio completo, sino que lo hagan sólo en el tramo de mayor congestión: esta medida operacional ha tenido beneficios como una disminución de consumo energético superior al 10%, y un

aumento de la velocidad punta comercial cercana al 15%. La operación expresa, en tanto, permite tener una línea con dos recorridos diferentes que paran en distintas estaciones para lograr viajes más rápidos.

Otra de las innovaciones es el proyecto CBTC –conducción de trenes basada en la comunicación–, que es un sistema de conducción automatizada de trenes que permite un incremento de oferta de entre el 8% y el 10%, disminuyendo los intervalos. El sistema permite coordinar los trenes para no producir ninguna situación de riesgo y manejar las aceleraciones y frenadas, generando un importante ahorro del uso de energía.

Como consecuencia de estas iniciativas, la calidad del servicio está mejorando. En 2010 se logró bajar la densidad desde 6 a 5,5 pasajeros por metro cuadrado. “Metro de Santiago es un medio de transporte, pero además es un espacio dentro de la ciudad, donde los usuarios pueden tener acceso a diversos servicios como BiblioMetro, obras de arte, servicios y locales comerciales”, agrega Bergoeing.

NUEVAS LÍNEAS

En febrero de este año, se inauguró la extensión de la Línea 5 a Maipú, que permite

recorrer en 26 minutos el tramo desde la Plaza de Maipú hasta la Plaza de Armas. Con ello, la extensión de la Línea 5 en su totalidad (Quinta Normal-Plaza de Maipú) tiene una demanda estimada de 80 millones de viajes al año, a razón de 300 mil viajes al día.

“No hay duda que con la llegada del Metro, los vecinos de las comunas de Pudahuel y Maipú vivieron un cambio relevante que implica mayor rapidez en sus viajes, más tiempo libre y, en definitiva, mejor calidad de vida... Además, la entrada en operación de la extensión de Metro a Maipú ha permitido descongestionar la Línea 1 en su tramo más demandado, lo que genera beneficio a millones de usuarios que diariamente utilizan esa línea”, explica el presidente de Metro.

Los desafíos, sin embargo, son diversos. El primero consiste en mejorar los instrumentos de evaluación para los trayectos futuros, utilizando nuevos modelos y bases de datos.

“Mientras se extiende la red hacia la periferia y se complejiza la estructura urbana de la ciudad, crecen las dificultades para evaluar las nuevas inversiones”, explica Bergoeing. El segundo apunta a mejorar la coordinación de estos proyectos con otros medios de transporte y actores relevantes para el desarrollo urbano, ante lo cual, “el trabajo conjunto de Metro con los ministerios de Transportes, Obras Públicas y Vivienda, con las municipalidades y con ferrocarriles, es básico para asumir los enormes retos que

impone el crecimiento económico en materia de transporte y urbanismo”.

En tercer lugar, especifica el ejecutivo, se debe continuar el proceso reciente de modernización tecnológica: “Durante esta década serán renovados 250 coches y las estaciones originales. Además, estamos enfocados en un proyecto de automatización del sistema para maximizar la oferta y el ahorro energético, eventualmente extendiendo el sistema de control de trenes que operará en la Línea 1 en 2012”. Por último, señala, deben evaluarse el diseño organizacional, el marco legal y el gobierno corporativo de la empresa, con el fin de op-

“El anuncio de estas líneas fue hecho por el Presidente Sebastián Piñera en octubre pasado, y en este momento el proyecto se encuentra en la etapa final de estudios para su posterior construcción”, detalla el presidente de Metro. En este momento se encuentran en etapa final de análisis respecto a sus características de detalle (tecnologías, trazado y montos de inversión). “Los tiempos de construcción se darán a conocer públicamente cuando se anuncie oficialmente el trazado de las líneas, que se realizará una vez finalizados los estudios técnicos”, agregó. En un inicio, se entregó como fecha de puesta en marcha para el año 2014.

Sin embargo, Raphael Bergoeing prefiere

“La decisión de la construcción de una nueva línea es un tema que debe ser estudiado; por esa razón se requiere tiempo para estudios de impacto y de rentabilidad. Los errores pueden salir caros.”

timizar su estructura productiva y consolidar al directorio como guía estratégico.

Pero lo que en realidad llama la atención, con mayor fuerza, es el anuncio sobre la construcción de las líneas 6 y 3, que irán entre Américo Vespucio Norte y la Plaza Egaña, y desde el Parque Bicentenario de Cerrillos hasta la Estación Tobalaba, respectivamente. Ambas superarán los 35 kilómetros de extensión e incorporarán cinco nuevas comunas y sumarán cerca de 120 millones de nuevos viajes a la red.

no entregar más detalles. “La decisión de la construcción de una nueva línea es un tema que debe ser estudiado; por esa razón se requiere tiempo para estudios de impacto y de rentabilidad. Los errores pueden salir caros, ya que si bien todas las grandes urbes con un buen sistema de transporte tienen una amplia red de Metro, éste requiere una elevada inversión inicial. Lo importante es que las nuevas líneas tengan el mayor impacto posible en la ciudadanía”, concluye. **EC**