

“Debemos mirar experiencias que hay en Europa y en Asia”

Franco Basso, experto en temas de tránsito, analizó el sistema Biotrén y los aspectos de seguridad en los cruces.

Manuel Muñoz González
 manuel.munoz@estrellaconce.cl

De paso por la Universidad de Cantabria en España, donde participa del congreso del Euro Working Group Transportation, el académico de Ingeniería Industrial de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (Pucv), y experto en temas de transporte, Franco Basso, se dio un tiempo para analizar el actual escenario del sistema Biotrén, y la situación de seguridad en los cruces del Gran Concepción y en general en el país, tema que ha estado en la palestra luego del accidente que el pasado viernes cobró la vida de 7 personas en el cruce Boca Sur.

Basso parte diciendo que en Chile la reglamentación es clara respecto a la obligación de mantener las señaléticas e indicaciones de seguridad. “El sistema chileno ferroviario tiene una serie de decretos que indican específicamente cuál es el tipo de señalética que debe incluirse en los distintos cruces ferroviarios, y son bien diversos, incluyen por una parte luces intermitentes, señales sonoras, señales visuales, indica además quienes son los responsables de instalar estas señaléticas”.

Y si bien afirma que en la mayoría de los casos se cumple con esa determina-

“
 En el caso de Concepción, el sistema de Biotrén es un servicio muy valorado por la población”.

Franco Basso



AGENCIA UNO



Un porcentaje altísimo de los accidentes ferroviarios ocurren por negligencia, principalmente de los conductores de vehículos livianos”.

Franco Basso, experto en tránsito.

LO OCURRIDO HACE UNA SEMANA EN EL CRUCE BOCA SUR DE SAN PEDRO DE LA PAZ, SIGUE GENERANDO REACCIONES EN LOS EXPERTOS.

COMPARACIÓN CON VALPARAÍSO

El sistema ferroviario del Biotrén tiene sus similitudes con el sistema que opera en Valparaíso, que movilizan pasajeros desde y entre distintas comunas, y donde también hay puntos donde confluyen los trenes con los vehículos particulares y locomoción colectiva. No obstante, según reconoce el propio Franco Basso, el sistema del Gran Concepción tiene más complejidades, dada la existencia de distintos factores. “Efectivamente son situaciones similares, aunque el Biotrén tiene aún más complejidades, porque tiene una extensión un 50%. Además, hay condiciones climáticas que son más complejas, como neblina y lluvias”, expresa el profesional.

tas autoridades puedan incorporar en sus proyectos de ley, con mayor dureza, cuando hay una persona que destruye flagrantemente una señalización, que potencialmente puede salvarle a vida a alguien. En tanto, las distintas empresas, Ferrocarriles del Estado que tiene a cargo una gran cantidad de cruces se-

ñalizados, o algunas empresas privadas, como la gran minería en el norte, deben ser más proactivas en cambiar y reponer este tipo de señaléticas, porque hay casos en que hay una vandalización y pasan años y esto no se repone”.

SISTEMA VALORADO
 Respecto del Biotrén, el

académico de la Pucv, apunta que es un sistema muy bien considerado por los penquistas, dado el servicio que ofrece a pasajeros de distintas comunas.

“Es un sistema muy valorado por la población y al tratarse de un tren sub urbano, que conecta los suburbios de la ciudad con el centro de Concepción, tiene ‘per se’ una gran cantidad de interacciones con los distintos cruces ferroviarios, por lo que en este tipo de trenes es más necesario aún tener una correcta administración de los cruces, que hagan que la probabilidad de un accidente disminuya”.

En ese sentido, Franco Basso añade que las miradas deben apuntar hacia sistemas más y mejor desarrollados en otros países. No obstante, agrega

que ello debe ir de la mano con una mayor conciencia ciudadana.

“Tenemos que mirar las experiencias que hay en países de Europa y de Asia, donde hay un manejo muy asentado de la señalización, pero no solo de eso, sino que hay un avance en cuanto al acatamiento que hacen las personas de esa señalética, porque acá no todo tiene que ver con la señalética, porque estas indicaciones están, pero las personas cruzan igual, no se detienen, o si hay una barrera la tratan de ‘bypassar’, y eso puede terminar en un accidente. Un porcentaje altísimo de los accidentes ferroviarios ocurren por negligencia, principalmente de los conductores de vehículos livianos, y es ahí donde debemos poner parte de nuestro esfuerzo para evitar que siga ocurriendo este tipo de accidentes”, expresa el académico. ☺

