EL DIARIO VASCO .COM

Del bonobús a la electrificación

La conversión de la línea 28 en una BRT es el primer paso hacia un nuevo modelo de movilidad



Los acompañantes de personas con movilidad reducida o invidentes no tendrán que abonar el billete. / ARIZMENDI

ESTRELLA VALLEJO – 17/04/2016

Parece que fue ayer cuando los viajeros debían subir unos escalones antes de llegar hasta el conductor del autobús, una época en la que la palabra 'accesibilidad' apenas se tenía en cuenta. Cómo olvidar aquel clásico bonobús de cartulina que se introducía en una máquina, que más bien parecía una trituradora, y que le pegaba un mordisco a los números del 1 al 10, dispuestos de arriba abajo en un lateral. Los asientos de madera o pagar 85 pesetas por trayecto, también forman parte de ese pasado, al igual que la revolucionaria Kutxachip, aquella tarjeta recargable que los donostiarras utilizaron con orgullo por suponer todo un avance en los sistemas de pago del transporte público de la época. Ya en la última etapa llegaron los autobuses híbridos, incluso uno eléctrico, y con ellos la Mugi o, lo que es lo mismo, el billete único, que posibilitaría la utilización de diferentes servicios sin necesidad de llevar en la cartera toda una colección de tarjetas más propias de experto crupier.

Varias décadas de cambios, avances y adaptaciones pese a que, en ocasiones, la memoria pueda mostrarse débil o caprichosa. En ese baúl repleto de cuestiones que entonces no se contemplaban y que hoy resultan obvias para procurar los derechos y necesidades de todos los colectivos, se encuentra igualmente el concepto de movilidad. «Hemos pasado del paradigma en el que el urbanismo era el elemento transformador de una ciudad, a que la movilidad tenga un peso muy relevante en la configuración de un municipio», asevera la delegada de este departamento, Pilar Arana.

Es en este punto donde ahora está puesto el foco, en la generación de un nuevo modelo de ciudad, que partirá de la reconversión de todos los servicios de transporte en vehículos eléctricos, un concepto que hoy puede sonar tan remoto como la accesibilidad hace dos décadas, pero que puede que un día su uso resulte incuestionable.

Planificación a largo plazo

El proyecto de convertir la flota de la Compañía del Tranvía en autobuses BRT (Bus Rapid Transit) es un reto en el que trabajan a largo plazo el Gobierno Vasco, Ayuntamiento y Donostibus, y comenzará con la línea 28 (Amara-Hospitales) por ser la que más usuarios traslada. «Los modelos BRT garantizan servicios de alta calidad, con gran frecuencia y altos índices de puntualidad y fiabilidad», comenta el director gerente de Dbus, Igor González. Las conversaciones se iniciaron hace meses aunque el acuerdo formal que dio inicio al proceso se produjo durante el congreso de Movilidad a finales de enero.

Cambio de concepto

La propuesta sobre la que ya trabaja, aunque está pendiente de financiación, implicará a largo plazo «todo un cambio en la configuración de la ciudad», añade Arana. González, por su parte, detalla que no cualquier servicio puede estar integrado en el modelo BRT, sino que para ello se deben cumplir una serie de requisitos de competitividad.

La propuesta implica la reserva de carriles a esta línea en aquellas zonas en las que el tráfico sea más denso, así como una prioridad semafórica, posibilitando una interlocución constante con los semáforos. «De manera que si un autobús va con retraso pueda mandar un aviso o señal al centro de control, que podrá abrirle el paso de manera automática, si así lo considera», detalla.

En la misma línea de adaptación al nuevo modelo de ciudad, todas las paradas deberán garantizar la máxima accesibilidad, igualando la altura de los vehículos a las aceras. Esto permitiría eliminar el uso de la rampa y, minimizar así el tiempo de parada en cada estación.

La agilidad es otra de las cuestiones que se deberán cumplimentar si se desea que la línea 28, primero, y el resto de la flota, después, pueda ir integrándose en el modelo BRT. González asevera que se ganará en rapidez con la colocación de varias puertas de acceso, en función de la línea y su necesidad. «Son conceptos que ya existen en el tranvía o en el metro y lo que queremos es aplicarlo al sistema de los autobuses».

Una variable importante dentro de los criterios de puntualidad es el tiempo que los pasajeros dedican a abonar su ticket. «Con el cambio de la Kutxachip a la Mugi se han reducido los tiempos porque los sistemas son más efectivos y el tipo de tarjeta más ágil», se felicita González. Es por ello, que ahora se estudia la manera de

eliminar los pagos en metálico que todavía se realiza por el 10% de los viajeros. «Nos gustaría desarrollar una experiencia piloto próximamente para habilitar los pagos visa en nuestros autobuses, para que cuando se ponga en marcha la línea 28 todo funcione correctamente». Desde el punto de vista tecnológico, «no hay ninguna ciudad que lo tenga instaurado y estamos trabajando con los pocos bancos que tienen interés, tecnología y recursos suficientes para desarrollarlo», dice convencido de la viabilidad del proyecto.

Sin embargo, para este servicio son necesarios autobuses articulados totalmente eléctricos de 18 metros de longitud, «y nosotros contamos con uno -pronto llegarán dos más- de doce metros», indica González. Otra de las cuestiones que requeriría de una vuelta de tuerca es que el modelo de vehículo eléctrico del que se dispone en Donostia es de carga nocturna, «lo que supone que tienen una limitación en cuanto a las horas de servicio y kilometraje, mientras que en los servicios BRT los recorridos son muy amplios y necesitan de esa capacidad». Además, concretamente en la línea 28, tiene en su recorrido pendientes importantes, como la subida a Hospitales, «por lo que para cumplir las prestaciones que se exigen a un autobús de estas características, se deberían colocar unas baterías tan pesadas con las que el vehículo no podría ni moverse».

La solución, a juicio de la delegada de Movilidad y el director gerente de Dbus, viene dada por contar con un autobús articulado de 18 metros, con baterías muy ligeras y con la colocación en las paradas de pantógrafos. «Son una especie de postes que se elevan y que cuando llega el bus se desplaza, se pone en contacto con la batería, ubicada en la parte superior del vehículo, y le mete una carga de oportunidad», explica González. Obviamente, no se dispondrían en todas las paradas, sino que se realizaría un análisis y se optaría por colocar estos postes en aquellas paradas que contaran con mayor afluencia de viajeros «para aprovechar esos tiempos».

En la cresta de la ola

Los dos representantes se muestran satisfechos porque Donostia se encuentre en «la cresta de la ola» en lo que a transporte público se refiere. «En este camino hacia los vehículos eléctricos, solo estamos Barcelona y nosotros, mientras que el resto de ciudades todavía tienden hacia los autobuses híbridos, que nosotros llevamos utilizando desde 2011».

El hecho de contar actualmente con un autobús eléctrico en su flota, permite a Dbus conocer las limitaciones y saber hasta dónde se puede llegar en este proceso de electrificación integral de la Compañía, aunque la experiencia piloto de la línea 28 permitiría saber si esa referencia es extrapolable a otros servicios. «Estamos trabajando constantemente con fabricantes de autobuses, de baterías, centros tecnológicos... porque queremos estar presentes cuando se produzca ese boom».

Se trata de un proyecto «potente que implica no solo un avance en la estructura del transporte, sino que engloba sobre todo un cambio de ciudad», insiste Arana.

Los cambios serán tan sustanciales como costosos, razón por la cual se está estudiando esta reconversión a largo plazo, de una manera conjunta entre el Gobierno Vasco, Ayuntamiento y Dbus, «pero todo dependerá de conseguir financiación europea que es en lo que también estamos trabajando», coinciden.

Una de las «bondades» de esta transformación integral es que a través del Metro y la electrificación de los servicios de transporte, «se conseguirá reducir la circulación de vehículos privados, en favor de medios de transporte más sostenibles». Conscientes de que los viajeros de Dbus se verán reducidos en algunas zonas, «redistribuiremos los vehículos reforzando así otras zonas que ahora se encuentran más limitadas», añade González.