

Cambios en el transporte público en Medellín y el Área Metropolitana serán liderados por la Facultad de Minas

17 Marzo 2015

Estudio de acompañamiento técnico liderado por la Facultad de Minas, será la hoja de ruta de los cambios que se implementarán en el transporte público de Medellín y el Área Metropolitana. La investigación adelantada por solicitud de la Alcaldía de Medellín, mejorará los tiempos de movilización y la infraestructura de este importante sector.



Con la reorganización, se espera que los transportadores saquen de circulación casi 1000 vehículos, una reducción del 33% de su flota.



El transporte colectivo de Medellín cuenta actualmente con cerca de 3000 vehículos, entre buses y microbuses.

“Lo que buscamos con este estudio es mejorar la experiencia del millón y medio de personas que diariamente se movilizan en buses al interior de Medellín y el Área Metropolitana, disminuyendo el número de paradas de los buses, e incorporando vehículos confortables y ambientalmente sostenibles”, indicó Iván Reinaldo Sarmiento Ordosgoitia, Director del Departamento de Ingeniería Civil de la Facultad de Minas y líder de este proyecto.

El transporte colectivo de Medellín cuenta actualmente con cerca de 3000 vehículos, entre buses y microbuses. Con la reorganización, se espera que los transportadores saquen de circulación casi 1000 vehículos, una reducción del 33% de su flota.

De los 2000 buses que queden circulando, cerca de 200 tendrán una capacidad de cerca de 80 pasajeros, con tecnología a gas y tendrán accesibilidad para personas con movilidad reducida. Los restantes 1.800 vehículos, que actualmente prestan el servicio, a medida que cumplan su vida útil (20 años), serán reemplazados por vehículos con tecnologías limpias y accesibilidad.

Con lo anterior “se espera descongestionar una zona tan neurálgica como el centro de Medellín, que se estima recibe diariamente cerca de un millón de personas, alrededor de 3000 buses de la ciudad y unos 2000 del resto de los municipios, lo que lo convierte en un área pequeña que tiene mucha presión por parte de las actividades económicas, comerciales, que hacen que su capacidad sea limitada para recibir vehículos. Hay otros casi 1000 que sirven rutas integradoras pero esos no entran al centro”, explicó Sarmiento Ordosgoitia.

Según el experto en movilidad este modelo se implementará de manera gradual, de manera que los riesgos de la operación serán asumidos por las empresas transportadoras y no por el municipio. Caso contrario al de la ciudad de Bogotá en dónde los buses del SITP funcionan bajo

un modelo concesionado, en dónde el Distrito corre con la mayor parte de los riesgos, y si se presentan pérdidas en la operación por falta de pasajeros debe responder a las empresas transportadoras con el dinero correspondiente.