

[Inicio](#) > [Internacional](#) > [Economía](#)[Economía](#)

Los beneficios viales y sociales de las pistas exclusivas para buses

El estudio plantea cómo la infraestructura de estas vías rápidas puede traducirse en una mejoría, ya que los costos de los usuarios y del mismo transporte bajan, tanto en dinero monetarios como en tiempo.

Por: Rocío Vargas Suárez | Publicado: Lunes 9 de marzo de 2020 a las 04:00 hrs.



La congestión vehicular es un problema presente en la mayoría de las ciudades grandes.

Si bien se han implementado soluciones como la restricción de placas patentes en determinados tiempos y mensajes fomentando el uso del transporte público, muchos optan por seguir saliendo en auto por ser una opción supuestamente más rápida.

Sin embargo, la investigación La eficiencia de los sistemas de tránsito rápido de autobuses (BRT, su sigla en inglés): un enfoque de congestión dinámica, realizada por el profesor asistente del Instituto de Economía UC, Hugo Silva, junto a los académicos de la Universidad

de Chile Leonardo Basso y Fernando Feres, postuló otra alternativa: una mayor implementación de vías exclusivas.



Hugo Silva

COAUTOR, PROF. ASIST. PUC
Y PH.D. ECONOMÍA VRIJE
UNIVERSITEIT AMSTERDAM

“Es una gran mejora en los tiempos de viaje, espera y confiabilidad del sistema de buses, ya que con la infraestructura correcta, el BRT evita que éstos sufran problemas que ocurren normalmente en tráfico mixto”.



Marco Batarce

PROF. FACULTAD ECONOMÍA USS Y
PH.D ECONOMÍA U. DE TOULOUSE

“ (Con BRT) los buses pueden alcanzar una velocidad cercana a la del metro. Además, tienen menos costos de inversión que los sistemas basados en rieles, tanto en infraestructura como en material rodante”.

“Una de las motivaciones principales (de este planteamiento) son los costos sociales de las externalidades negativas que producen los viajes en auto, como la congestión, contaminación, accidentes, etc.”, comentó Silva a DF.

“Con BRT, las tarifas serán más bajas porque las horas peak de operación del sistema son más cortas. (Por ende), el mismo período también será más corto para los autos”, indicó el texto.

En detalle, el profesor de la PUC explicó que el uso de estas pistas ha cambiado drásticamente en los últimos años. “Su primera implementación fue en 1977 en Curitiba, Brasil, y en el 2000 ya había 40 ciudades con algún sistema BRT, con un largo total de 1.100 kilómetros. Para 2018, las ciudades con ese sistema ya eran 180, con 5.064 kilómetros”, dijo.

Reducción de costos

El Ph.D. en Economía de la Vrije Universiteit Amsterdam indicó que el principal efecto del sistema es “una gran mejora en los tiempos de viaje, espera y confiabilidad de la operación de los buses, ya que con la infraestructura correcta, el BRT evita que éstos sufran los problemas que ocurren normalmente en tráfico mixto –por ejemplo, junto a autos y motos-, como encontrarse con tacos o enfrentar demoras ligadas a la validación del pago dentro del bus”.

En entrevista con DF, el profesor experto en transporte de la facultad de Economía y Negocios de la Universidad San Sebastián, Marco Batarce, complementó que aunque sean buses convencionales, al operar en vías exclusivas “pueden alcanzar una velocidad comercial cercana a sistemas de metro y son más rápidas que sistemas de tranvías. Además, tienen menores costos de inversión que los sistemas basados en rieles como el metro y el tranvía, tanto en infraestructura como en material rodante”.

Silva postuló que la implementación del sistema de vías exclusivas en otras ciudades del país es factible y podría ayudar a reducir los costos de la congestión: a pesar de que existen pocos estudios, dijo, se estima que sólo en Santiago el gasto asociado se acerca a los \$ 106 mil millones.

Batarce concordó y agregó que los principales elementos de estos sistemas son la segregación de las vías de circulación, los buses de alto estándar, sistemas de cobro extra vehicular (en los paraderos antes de abordar), sistemas tecnológicos de información, y elementos de marca e imagen.

“En ciudades con poca demanda, se podría comenzar por mejorar los buses, luego habilitar vías exclusivas en las calles con mayor congestión, después aplicar sistemas de cobro electrónico y tecnologías de la información, y finalmente, el pago antes de abordar el bus”, detalló.

En esa línea, Silva hizo hincapié en que, además, este funcionamiento “no se ve afectado por muchas de las trabas que enfrentan las medidas, como tarificación vial por congestión o subsidios al transporte público”. Un ejemplo de esto, dijo, es la construcción de un corredor estándar de BRT, la cual no tiene que pasar por el Congreso.

El profesor de la USS, en cambio, sí comprende la tarificación vial como una alternativa para evitar la congestión, aunque reconoció que su implementación podría reducir el bienestar social general. “Para evitar este efecto negativo es fundamental acompañar el proceso con mejoras al transporte público, financiadas con el cobro a los automovilistas”.

El uso de medios de transporte como bicicletas y scooters, a su criterio, también son una opción, pero esto “requiere proveer infraestructura especial para generar condiciones de seguridad y depende también de la estructura de la ciudad, ya que determina la longitud de los viajes”.

Te Recomendamos



La OMS asegura que pandemia por coronavirus “ya no se puede controlar”



Atentos trabajadores: DT emite dictamen sobre obligaciones del empleador ante el brote de coronavirus



Buenos Aires elige a City y Bank of America para su re



8% de las pensionadas recibiría nuevos beneficios de la previsional



Fed anuncia inyección de liquidez en mercados de préstamos en un día



ONU alerta por “terremoto” del coronavirus en la economía