

7.114,64

SP IPSA 4.131,38

BOVESPA 130.776,27

DÓLAR US \$7

VER MÁS



El IPC subió 0,3% en mayo presionado por las divisiones de transportes y de equipamiento para el hogar

## DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

### Consultora propone cambio en el planeamiento de Santiago que permitiría ahorros de unos US\$ 10 mil millones en una década

Iván Muñoz y Andrés Villaseca, socios de Urbanos Proyectos, plantean que no es razonable seguir induciendo un alza en los viajes con más autopistas e infraestructura urbana. "El teletrabajo demostró que es posible cambiar dicho comportamiento", destacan.

Por: J. Troncoso Ostornol | Publicado: Lunes 7 de junio de 2021 a las 08:00 hrs.



Compartir

**“No es lógico que Puente Alto y San Bernardo no tengan una concentración de empresas similares a Santiago Norte”.**

El gobierno trabaja en el desarrollo de dos nuevas autopistas urbanas (la Orbital Norponiente y la Orbital Sur) que consideran inversiones por casi US\$ 1.000 millones. El principal objetivo de este plan –que se busca aplicar vía concesiones, es decir, con peajes- es mejorar la conectividad entre las comunas de la Región Metropolitana. No obstante, Iván Muñoz y Andrés Villaseca, socios de Urbanos Proyectos, la principal consultora en transporte del país, plantean un cambio completo en el planeamiento de la capital.

Según sus modelamientos, no es razonable seguir induciendo un alza en los viajes con más autopistas e infraestructura urbana. "El teletrabajo demostró que es posible cambiar dicho comportamiento", destacan.

Los expertos dicen que, hasta ahora, el planeamiento y evaluación para proveer infraestructura de transporte a una ciudad, considera patrones de demanda fijas. Sobre estas se evalúan los planes de inversión de acuerdo con diferentes lineamientos que generalmente son entregados por la autoridad política.

El problema de esto, afirman, es que existe un sostenido aumento del parque automotriz, lo que trae consigo un aumento de los viajes en transporte privado en desmedro del transporte público; que siempre hay una restricción presupuestaria importante, que amerita una evaluación de proyectos con resultados altamente competitivos, y que las soluciones de las políticas de transporte deben ser eficientes y sostenibles en el tiempo, donde el uso del espacio público sea armónico con la ciudad y evite infraestructura que genere, por ejemplo, segregación, deterioro del espacio público o pérdida de plusvalía de las propiedades colindantes.

"Al analizar la estructura radial de viajes que tiene la ciudad de Santiago, es posible constatar que una parte importante de dichos viajes se dan en la periferia y tienen como destino un sector muy concentrado en el centro de la ciudad. Las políticas públicas de provisión de infraestructura han fortalecido este fenómeno, ya que actúan intentando satisfacer la demanda. En el fondo, es un círculo vicioso que en el estado límite puede terminar con todos los viajes llegando a un mismo punto, requiriéndose una infraestructura infinita para satisfacerlos", señalan en su estudio.

Los socios de Urbanos Proyectos plantean un cambio de enfoque en cómo la demanda por transporte debe ser entendida y cómo los cambios en ella pueden ser inducidos a través de diferentes medidas económicas y normativas.

Dado esto, proponen cuatro posibles escenarios en que se modifique la demanda por transporte y que podrían ser inducidos a través de políticas públicas.

El primer escenario- detallan- es una modificación en el volumen de la demanda total de la matriz origen-destino de viajes, lo que puede ser justificado por la penetración del teletrabajo y modalidades laborales no presenciales. En términos sencillos es que puedan disminuirse viajes que no sea estrictamente necesario hacerlos de manera física, dadas las tecnologías actuales y la validación social de esta costumbre.

En un segundo escenario plantean generar una modificación estructural de la ciudad, donde, por ejemplo, se realice un cambio en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago (PRMS), creando nuevos focos empresariales, industriales y de servicios, que permitan cambiar la estructura espacial de la matriz-origen destino de viajes.

Según los expertos, esto requiere modificar de manera realista la forma en que ocurren los viajes al interior de la ciudad y el cómo esto podría afectar el requerimiento de infraestructura. En este sentido, destacan, el modo más objetivo de realizar esta modificación es analizar la estructura de usos de suelo y considerar modificaciones a la misma y a partir de estos cambios, obtener las modificaciones en la estructura de viajes. "No es razonable ni lógico que la zona de Puente Alto y San Bernardo, no tengan una concentración de empresas similares a los parques industriales de Santiago Norte", destacan.

El tercer escenario analizado por los expertos propone una modificación de la matriz origen-destino en su dimensión temporal, mediante cambios en los horarios de los viajes de un día tipo, por ejemplo, con inicios diferidos en la jornada laboral o escolar.

Un cuarto escenario plantea habilitar una completa red de vías intermedias, con el objeto de modificar parte de la infraestructura existente en la ciudad y de ese modo comprender cómo se comportarían los patrones de viaje asociados a este nuevo escenario de infraestructura pública. "Uno de los aspectos a considerar, es el análisis del posible efecto de tarifas por congestión, ya sea incorporándolas en las actuales vías concesionadas o generando cobros en vías que actualmente no se encuentran concesionadas", señalan.



en simultáneo de dos o más de los escenarios anteriormente planteados. "Esta propuesta no intenta cambiar el foco de las problemáticas de transporte que enfrentan las ciudades de países en vías de desarrollo, sino que pretende dar una nueva visión de cómo solucionar dichas problemáticas con técnicas y opciones que previo a la pandemia del Covid 19, eran consideradas imposibles de implementar o políticamente inviables", destacan los socios de Urbanos Proyectos.

A juicio de los expertos, los beneficios de este tipo de intervenciones son variados, pero quizás el más importante –afirman– es la mejora en la calidad de vida en la ciudad por una menor cantidad de viajes realizados, en una zona y un lapso de tiempo específicos.

Los expertos estiman que, con todos los cambios propuestos se tendría un ahorro de al menos US\$ 10 mil millones en una década. Esto, dicen, pues se requerirían menos nuevas líneas de Metro; se daría una baja en el transporte público de superficie; habría un menor desarrollo de nuevas vías concesionadas, así como una baja en el mantenimiento de pavimentos.

También mencionan una menor contaminación por emisiones de fuentes móviles, una baja en los tiempos de viaje por una disminución de la congestión y una caída en el consumo de combustible.

"Una manera de inducir el escenario planteado, en lo que respecta al teletrabajo, es a través de una pronta implementación de la red 5G, eventualmente con una política de subsidios. De igual manera, cambios en el uso real del nuevo PRMS, pueden ser inducidos con premios urbanísticos durante los próximos 10 años", dicen los expertos.

Te Recomendamos