

Actualidad



Cada día que pasa el proyecto se vuelve más caro, pues al no ejecutarse cuando se debía, los costos asociados van aumentando”.

FREDDY RAMÍREZ, alcalde de Concón, respecto a demora de nuevo Edificio Consistorial.

Felipe Barros

ciudades@mercuriovalpo.cl

Tras recorrer la ciudad de Valparaíso junto a Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes y Telecomunicaciones, el gobernador regional Rodrigo Mundaca manifestó su intención de impulsar restricciones vehiculares en la región “desde Villa Alemana a Valparaíso”. El secretario de Estado afirmó, luego de notar la cantidad de autos que circulan por las vías del sistema vial, que evaluarán la aplicación de dicha medida.

Pero parlamentarios, alcaldes y concejales de la región no tienen la confianza del gobernador en cuanto a que ésta sea la solución precisa para un problema lleno de variables y matices. Manuel Millones, consejero regional de la provincia de Valparaíso, comentó que “no sacan nada con establecer restricción si no aumenta el parque de buses en las horas punta, y la restricción debes aplicarla solo en los corredores de transporte público, o sin fijar restricciones, definir corredores de transporte público”, enfatizando que estas vías exclusivas deben aplicarse en los puntos neurálgicos de la crisis del transporte, a saber, las principales arterias de cada ciudad, y el pie de los cerros en Valparaíso.

En la última Encuesta de Calidad de Vida Valparaíso 2021, realizada por la Fundación Pensa y aplicada por Ipsos, un 46% de los encuestados de las 10 ciudades más pobladas de la región declaró que la congestión vehicular afecta su vida cotidiana o calidad de vida. En Viña del Mar, los afectados llegaban al 52%, y el promedio entre las 10 comunas mencionadas se mantenía en el 46%.

Además, el embotellamiento genera costos directos que se acercan a los 131 millones 500 mil dólares por año (considerando un valor dólar de \$817 pesos). Gonzalo García, investigador de Pensa y autor del estudio “Catorce medidas esenciales para mejorar el sistema de transporte público del Gran Valparaíso” indica que esa cifra se calcula analizando variables como el ingreso promedio mensual de la región, la cantidad de viajes diarios en automóvil y la duración de éstos; es decir, es una cifra basada

46%

de los habitantes de las comunas más pobladas declaran que la congestión afecta bastante sus vidas.

131

millones 500 mil dólares al año aproximadamente cuesta la congestión a la Región de Valparaíso.

Opiniones divididas ante la idea de aplicar restricción vehicular

TRANSPORTE. Autoridades locales mencionan los matices que hacen de ésta una medida conflictiva, al tiempo que ponderan el valor del transporte público.



MIGUEL CAMPOS

DESDE EL RETORNO A LA PRESENCIALIDAD, LA CONGESTIÓN VEHICULAR HA ALCANZADO FILAS KILOMÉTRICAS DE VEHÍCULOS EN LA REGIÓN.

Restricción para los vehículos particulares, no para los públicos

Desde el 14 de marzo empezó a funcionar la restricción vehicular para taxis colectivos en el Gran Valparaíso, afectando dos dígitos por día, por cada día de la semana excepto sábados y domingos. Al respecto, la concejala de Valparaíso, Marianela Antonucci, considera que “la restricción vehicular debería aplicarse solamente a los vehículos particulares y no al transporte público”, evaluando que este último “es escaso”. “Siempre hemos tenido problemas con el transporte público, principalmente con la frecuencia de algunos recorridos, como es el caso de Laguna Verde, que el bus que llega a ese sector pasa cada 45 minutos aproximadamente. En la parte alta de nuestro puerto no llega nada, lo que crea un verdadero problema para nuestros vecinos”.

da en la improductividad generada por el taco.

UN ANALGÉSICO NECESARIO

La alcaldesa de Quilpué Valeria Melipillán marca el inicio de la crisis en el retorno a clases, y la vuelta al trabajo presencial. “En Quilpué hemos tenido importantes problemas de desplazamiento. A diario se forman atochamientos vehiculares, tanto en el centro de la comuna como en sectores periféricos donde además tenemos graves complicaciones con la frecuencia de la locomoción colectiva”. El conflicto ha alcanzado la categorización de “urgente” en la agenda municipal, y entre sus planes está el evaluar soluciones con el próximo seremi de Transportes.

“Si la restricción vehicular se presenta como una alternativa viable, por supuesto que estamos dispuestos a analizarla y apoyarla llegado el momento”, declaró la alcaldesa, manifestando igualmente que considera relevante impulsar proyectos de electromovilidad que fortalezcan el transporte público tanto en la comuna como en el resto de la región.

El concejal quilpuésino, Francisco Villegas, argumenta

“(La restricción) es un pequeño analgésico que se vuelve necesario, pero que no resuelve el problema”.

Francisco Villegas
Concejal de Quilpué

que el origen de la crisis está en la “incapacidad de planificar y ordenar el territorio, singenerar vías alternativas, y por un transporte público que no da abasto”. Por lo tanto, califica la medida como “un pequeño analgésico que se vuelve necesario, pero que no resuelve el problema de fondo”. Villegas insiste en que “avanzar hacia un transporte público sustentable” es crítico para descongestionar “las saturadas vías troncales”.

POTENCIAR LO PÚBLICO

El diputado Luis Cuello, por su parte, considera que la restricción es una “medida que hay que evaluar, que tiene ventajas en términos de descomprimir el tránsito en lo inmediato”, pero advierte que tiene efectos indeseados, como el crecimiento del parque automotriz.

“En las ciudades con un transporte público de calidad, el uso del auto disminuye”.

Luis Cuello
Diputado por el Distrito 7

Javiera Toledo, alcaldesa de Villa Alemana comparte esta apreciación, y agrega que el problema de las licitaciones “pendientes desde hace más de una década”, y las condiciones del transporte público “fomentan el uso de autos particulares en ciudades donde la industria inmobiliaria ha arrasado sin una planificación vial de por medio”. La jefa comunal concluye que la restricción “sería una ayuda, sin duda, pero no una solución de fondo”.

“La clave”, sostiene el diputado Cuello, “es potenciar el transporte público. En las ciudades con un transporte público de calidad, el uso del auto disminuye”.

En paralelo, el alcalde de Valparaíso Jorge Sharp considera que la iniciativa es apresurada, y al igual que Villegas, To-

“Aplicar una restricción vehicular en estos momentos colapsaría el transporte público, que ya no da abasto”

Tomás Lagomarsino
Diputado por el Distrito 7

do y Cuello, pondera el fortalecimiento del servicio de transporte, sus recorridos y frecuencias, como una solución a largo plazo para la crisis. “Esa es la propuesta que hemos hecho al ministro”, relata Sharp, “recogiendo, además, lo que están planteando diferentes organizaciones sociales de Valparaíso”.

Para el edil, lo importante es generar soluciones desde la “participación de lo local”. “En otras ciudades del mundo (los municipios) tienen la facultad para crear empresas de transporte municipal”, señala.

NO DA ABASTO

El diputado Tomás Lagomarsino es el único que se encuentra en abierto desacuerdo. “Aplicar una restricción vehicular en estos momentos”, opina, “sería agravar aún más el problema,

porque colapsaría el transporte público que ya no da abasto. Primero hay que establecer soluciones a corto, mediano y largo plazo para el transporte público en cuanto a revisar y hacer cumplir las concesiones de líneas y generar los mecanismos para que se cuente con la cantidad de conductores que se requiere y que estén capacitados”.

ESTRATEGIAS POSIBLES

Además de la mesa de trabajo propuesta por el diputado Cuello y apoyada por el alcalde Sharp, el investigador Gonzalo García presenta 14 medidas esenciales para salvar este problema de forma definitiva.

“La primera medida es reconocer que tenemos un grave problema de congestión. Lo segundo es usar los parquímetros como gestionadores de la congestión. En tercer lugar es que no se den más permisos de construcción de estacionamientos. El objetivo es desincentivar el uso del transporte privado, y fomentar el transporte público. Finalmente, lo que debería hacerse es cobrar (con tecnología tipo TAG) a los camiones o a ciertos transportes que aumentan la congestión para que transiten en otro horario”.