

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Periodismo de soluciones

Periodismo de soluciones

¿Hay solución para la congestión vehicular?

Si bien expertos coinciden en que no existe una fórmula evidente para erradicar los atochamientos en Santiago, ciertas medidas probadas en el mundo han mostrado índices de éxito. Pero no han sido gratis.

Por: Renato Olmos | Publicado: Jueves 23 de junio de 2022 a las 04:00 hrs.

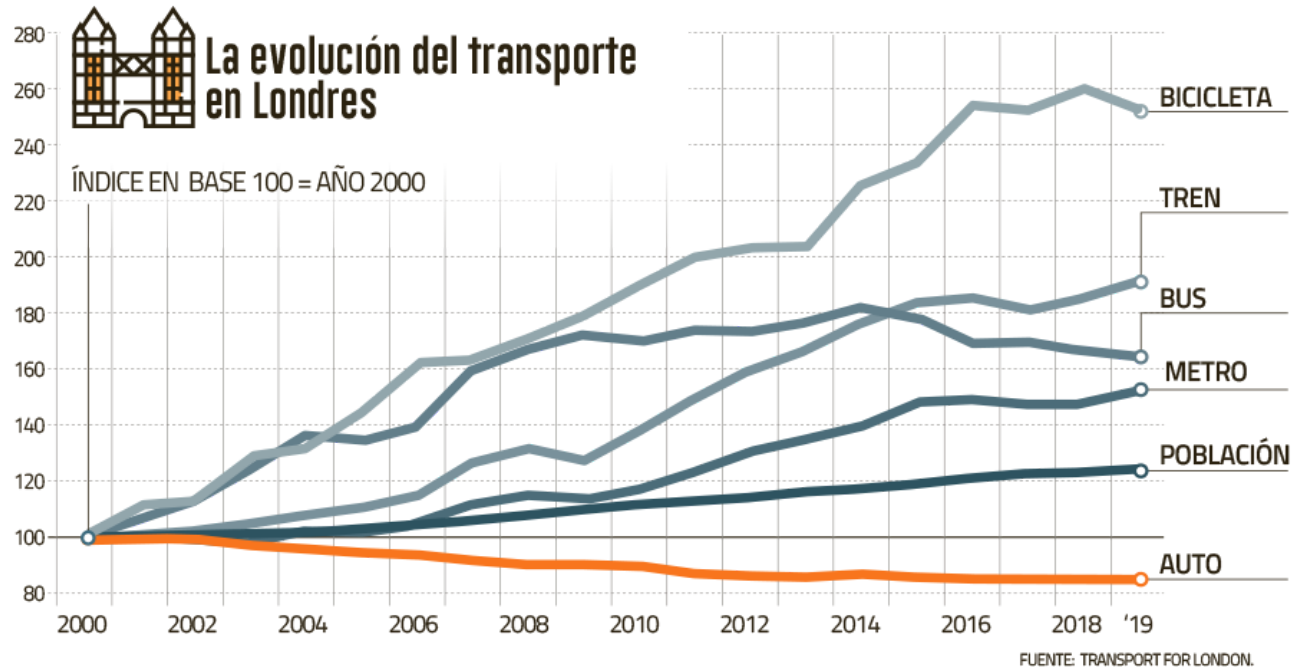


Foto: Agencia Uno



Han causado más de un dolor de cabeza, sobre todo durante fines de semana largos o en horas punta del horario laboral. Los ‘tacos’, tanto en ciudades como carreteras, ya son una variante más del día a día en las grandes urbes. Y se espera que este fenómeno siga creciendo.

Datos de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (Anac) señalan que el parque automotriz chileno de vehículos livianos y medianos en circulación alcanzó los 5,2 millones durante el 2020, y el 43,3% está solo en la Región Metropolitana. En segundo lugar, está la Región de Valparaíso, con un 9,6%.



Y lo más probable es que ese número solo aumente generando aún más problemas. La tasa de motorización de nuestro país es de un vehículo cada 3,7 habitantes, todavía inferior a la tasa en países desarrollados: en Europa, el mismo indicador es de un vehículo cada dos habitantes, mientras que en Estados Unidos existe paridad entre vehículos y habitantes (tasa de 1 a 1).

En cuanto a tiempos de traslado, TomTom, empresa de los Países Bajos de sistemas de navegación, indicó en su más reciente índice de Tráfico que en Santiago el promedio de viaje subió cuatro minutos por día en 2021.



minutos en auto se incrementa doce minutos.

Tarifas: una píldora difícil de tragar

La congestión vehicular no es desafío exclusivo de Chile. Grandes ciudades sufren embotellamientos a los que expertos y gobiernos han intentado solucionar sin éxito

Pese a lo anterior, en el mundo de la academia se ha llegado a cierto consenso alrededor de una medida que ha mostrado parámetros de mejora en el tráfico, pero también de alta resistencia en las personas.

Se trata de tarifas de congestión -o road pricing en inglés- que, como dice su nombre, son un precio adjunto al uso de la carretera, diseñado para que esta fluya más libremente.

Los profesores del Institute of Transportation Studies, de la University of California, Los Angeles, Michael Manville y Brian Taylor, son categóricos y explican que “el cobro reduce la congestión, nada más lo hace. Es una píldora amarga: nadie quiere pagar por algo que está acostumbrado a obtener gratis, pero es la medicina la que funciona”.

Sustentan su argumento en que el no cobro por uso de las autopistas hace que más personas utilicen la carretera generando una escasez y congestión de tráfico.

“Mantener el precio de las carreteras en cero, en otras palabras, lleva a la gente a sobreutilizarlas y congestionarlas. Fijar correctamente los precios de las carreteras puede reducir ese uso excesivo, aliviar la congestión y hacer que el tráfico fluya más libremente”, afirman.

Este método puede sonar similar al sistema que actualmente se utiliza en las autopistas de Santiago, a través del cobro de telepeaje o TAG. Sin embargo, el objetivo de las tarifas de congestión no es generar ingresos por la concesión del camino, sino que garantizar que una carretera fluya libremente y reinvertir las ganancias en el mejoramiento del transporte público, por ejemplo.

Londres y el modelo de Singapur



para quienes ingresaban a la zona central y en varios puntos a lo largo de distintas autopistas.

Entre los resultados de esta política se observó una disminución de un 24% en el tráfico de lunes a viernes, como también el aumento de las velocidades promedio de los vehículos desde 30 kilómetros por hora hasta los 45 kilómetros por hora.

En Londres, la capital inglesa y una ciudad altamente turística, se puso en marcha en 2003 un esquema de cobro, inspirado en el modelo de Singapur, con una tarifa de cinco libras esterlinas y una inversión inicial de US\$ 214 millones.

Desde su implementación, Londres logró una reducción del 30% en la congestión del tráfico y un aumento de 30% en la velocidad promedio.

Para 2011, según datos oficiales, se informó acerca de un 79% de incremento en el uso de bicicletas en la zona y un alza histórica en la toma de pasajeros de autobuses. Además, hubo una mejora de la calidad del aire por menor circulación de vehículos y se creó una fuente sólida de financiamiento a largo plazo, generada ganancias por 1.7 billones de libras esterlinas, para futuras mejoras en el transporte público. Por ley todos los ingresos del sistema deben ser reinvertidos.

Actualmente, y debido a los buenos resultados de esta política, se anunciaron nuevas metas medioambientales para esta década y la ampliación de la zona donde se aplica el esquema de cobro, que alcanza las 15 libras esterlinas de tarifa.

Otro ejemplo emblemático donde se puso a prueba esta medida fue en Estocolmo. La capital sueca lanzó en 2004 un plan piloto que consideraba no solo la disminución del tráfico, sino que la expansión del transporte público y el aumento de estacionamientos.

Uno de los ejes de la iniciativa también incluía la parte medioambiental, con la promesa de reducir los niveles de emisiones de CO2 para ganar la aceptación de los ciudadanos que se mostraban escépticos a esta política.

Tras mostrar un éxito temprano en sus medidas y sobreponerse a titulares de prensa vaticinando el fracaso del sistema y dudas de la población, los suecos votaron a favor de la implementación permanente de este proyecto en un referéndum.



30% y 50%. Los kilómetros recorridos por vehículos disminuyeron un 14%.

Luego de que se introdujera el sistema de tarificación variable en 2016, la congestión del tráfico descendió un 5% adicional durante ese período.

Intento fallido

Este modelo se intentó implementar en Chile sin mucha suerte. En el marco de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, impulsada en 2014 por la exPresidenta Bachelet y tras una serie de diálogos y propuestas ciudadanas, se recomendaron una serie de estrategias para la mitigación de los problemas de movilidad urbana.

Y entre esas ideas estaba la tarificación vial. El exministro de Transportes, Germán Correa, en ese entonces presidente de la comisión, explica que de todas las propuestas del informe no se llevó a cabo ninguna.

Entre las razones de esto señala que se debe a que es una medida “impopular” y a la falta de “voluntad política”.

Agrega también que, cuando era ministro de Transportes, entre 1990 y 1992, ingresó un proyecto de ley a la Cámara de Diputados para “disponer el pago de un derecho por el uso de las vías urbanas afectadas a congestión vehicular”. Luego una larga estadía en la corporación, dicho proyecto fue archivado en 2006.

Problema de gobernanza

Si bien el detonante de los embotellamientos en ciudades y autopistas responde a una serie de factores, el desafío que supone erradicarlos -o aminorarlos- requiere un esfuerzo de varios entes.

Para el expresidente del Grupo EFE, Jorge Inostroza, este es un problema que “no es de ahora, lo sabíamos de antes. El uso del auto viene creciendo fuertemente desde los 80 en adelante y no hemos hecho nada al respecto”.

La Encuesta Origen Destino realizada en 2012 -la edición más actual disponible- por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano, SECTRA, evidencia que el uso del auto creció 40%



En esa línea, el experto en movilidad plantea que no existe una solución para la congestión vehicular en una ciudad como Santiago. Pero que sí hay métodos paliativos para combatir este fenómeno. “La forma de resolver esto es el transporte público, pero también la caminata y la bici. Se ha hecho poco para resolver la movilidad de las personas en las ciudades, donde prácticamente todas están muy congestionadas”, dice.

Asimismo, Inostroza cuestiona el mal desempeño de las autoridades al no dar prioridad a proyectos que van en dirección a ser una alternativa al automóvil. Menciona, por ejemplo, planes como tranvías, teleféricos, trenes e incluso ascensores que han sido anunciados, pero que sus obras no han prosperado.

Sobre por qué no se ha avanzado en combatir la congestión vehicular, Inostroza apunta a un problema de gobernanza e institucionalidad, donde el Ministerio de Transporte “no tiene ninguna capacidad ni recursos para diseñar proyectos de transporte y menos de operar”.

En esa línea, propone que el actual Gobierno ejecute una reforma a este Ministerio para otorgarle atribuciones para el “diseño y operación” de proyectos, con el fin de que exista un ente estatal que se haga cargo de la movilidad en el país.

Carreteras: respuestas simples y focalizadas

En estos casos los tacos responden a cuellos de botella “que no son anticipados cuando hay mucho flujo”. Ahí las app han sido un apoyo.

Fuera del ajetreo constante de la ciudad, las carreteras viven otra realidad. El profesor de la Facultad de Ingeniería y Ciencias Aplicadas de la Universidad de Los Andes, Rodrigo Fernández, explica que en este caso los tacos responden a cuellos de botella “que no son anticipados cuando hay mucho flujo”.

A su juicio, a la hora de lograr hacerle frente a este fenómeno, que se sabe sucederá, pero no cuándo, es clave la gestión de tráfico y elaborar planes de contingencia cuando se producen incidentes que bloqueen las calzadas.

El experto sugiere seguir avanzando y profundizar medidas que ya son aplicadas en el país: peajes de flujo libre, informar al usuario a través de redes sociales, medios de comunicación y paneles de información variable sobre bloqueos o retrasos, y



68 que une la capital con la Región de Valparaíso, ha estado implementando a lo largo de los años.

El director de operaciones, Christian Arbulú, comenta que sumado a esas iniciativas para combatir la congestión también se sumó en 2018 un convenio con la aplicación de tránsito Waze. “Esto ayuda a que el usuario esté informado en tiempos de desplazamiento. El usuario aprecia mucho la entrega de información en ruta”, afirma el ejecutivo junto con subrayar que hay estudios que miden el impacto positivo de esta aplicación.

La capacidad vial de la ruta, es decir, la cantidad de vehículos que pueden transitar simultáneamente antes que se forme un taco, es de aproximadamente 2.700 autos por hora. De ahí en más, la ruta empieza a colapsar.

Estos niveles se dan en la época estival del año -entre diciembre y febrero- y durante fines de semana largos, donde fácilmente se puede llegar a 3.300 automóviles por hora.

Y cuando se producen aquellos sucesos, Arbulú afirma que, en conjunto con el MOP y Carabineros, “establecemos planes de contingencia, que tienen como objetivo mitigar las altas demandas que vamos a tener en la ruta”.

“En ningún caso vamos a llegar a eliminar la congestión, que en la Ruta 68 se genera en puntos que ya tenemos bastante bien identificados. En este caso, la conectividad que da la Costanera Norte con Ruta 68, y Vespucio Norte con Ruta 68, es decir, donde confluye una autopista con otra”, detalla.

Periodismo de soluciones

- En esta edición, DF incluye un nuevo artículo de la serie de “Periodismo de soluciones”.
- Este concepto da cuenta de una tendencia que busca poner en primer plano acciones que están dando resultados en resolver distintos problemas sociales y económicos.