

Congestión Vehicular

LOS DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD COLECTIVA

LLEGA MARZO Y LOS TACOS VUELVEN A HACERSE VISIBLES EN LA CAPITAL. CON UNA NUEVA LICITACIÓN DEL TRANSANTIAGO AD PORTAS Y DOS FUTURAS LÍNEAS DE METRO QUE ENTRARÁN EN FUNCIONAMIENTO PRÓXIMAMENTE, DOS EXPERTOS ANALIZAN QUÉ SE DEBE MEJORAR PARA TENER DESPLAZAMIENTOS EFICIENTES EN LA CAPITAL.

Por Nicholas Townsend. Fotos Vivi Peláez

Pese a que la congestión en Santiago se manifiesta prácticamente todo el año, es en marzo donde el caos vial toma mayor visibilidad. La conjunción del fin del verano y el regreso a clases como detonantes del alto tránsito, vuelven a ser portada y titulares de los medios de comunicación. Pero, ¿es tan dramática la situación como algunos pretenden plantearlo?

Para Louise de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, no. “Todavía falta mucho parque automotor por crecer. Hay varios hogares que no tienen auto y que lo van a tener en el futuro. Y los que ya poseen uno, van a tener dos. Esto se relaciona con el ingreso per cápita y ha ocurrido en todo el mundo. Santiago no es de las capitales más congestionadas ni mucho menos”, asegura.

En cifras concretas, el parque automotor en Chile se septuplicó en 15 años. Si en el 2000 había 1.314.129 vehículos inscritos, para fines de 2015 el número había llegado hasta 7.314.305 unidades. De ellas, la Región Metropolitana concentra más del 56% con 4.121.355, dejando 3.192.950 repartidos en el resto de las regiones del país, según cifras entregadas por el Registro Civil en marzo de 2016. Son números elocuentes que deberían subir cuando el servicio dé a conocer las nuevas cifras este 2017.

Si este escenario solo va ir en aumento, la pregunta es cómo evitar a futuro que haya excesiva congestión e ineficiencia en el desplazamiento de las personas. “Influyen muchas cosas”, dice Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Sustentable de la Universidad Católica. “Tenemos que poner el foco en cómo están distribuidas las actividades y las residencias en nuestra ciudad. En ese sentido, Santiago ha ido evolucionando en un modo que no es demasiado racional. Los sectores en desarrollo han llevado a una ciudad más extensa y eso significa que se base mucho más en el transporte en automóvil”, agrega.

Es clave, entonces, hacerse cargo de la congestión vehicular de esta amplia urbe, cuyos habitantes cada vez suponen que su sistema de transporte es el automóvil. En este contexto, la mirada analítica debe centrarse en la necesidad de contar con un transporte público de calidad que disminuya los atochamientos, desarrollando un modelo de transporte que favorezca la movilidad colectiva.

MAYOR INTEGRACIÓN

Desde la implementación del Transantiago en febrero de 2007, su objetivo siempre fue promover el uso del transporte público. Pero este objetivo dista mucho de

haberse logrado. Según explica el Informe de Políticas Públicas “Transantiago: una licitación que abre oportunidades”, del centro de estudios independiente Espacio Público, actualmente el sistema de buses transporta menos pasajeros que nunca. Esta baja se constata en que los números de viajes entre 2001 y 2012 cayeron un 29% y según un balance del Directorio del Transporte Público Metropolitano (DTPM), en 2016 el traslado en superficie tuvo un 4,4% menos de validaciones que 2015. Además, hay que mencionar que la frecuencia y los estándares de regularidad no mejoran y que la percepción de los usuarios, medida que se extrae de la encuesta Adimark de 2016, es de las peores desde sus inicios.

“La pregunta radica en por qué no hemos podido dar un nivel de servicio mejor en el transporte público”, dice Muñoz. “Yo creo que hemos logrado algunas mejoras sustanciales en algunos casos. Nuestra red de Metro es muy extensa y estamos ad portas de inaugurar dos nuevas líneas, lo que significará aumentar en un 40% su capacidad de transporte de pasajeros. La inversión que estamos haciendo en líneas de Metro es muy atractiva y da la impresión de que vamos a seguir avanzando en esa dirección, lo que es una buena decisión”, agrega.

Pero el director del Centro de Desarrollo



Según un balance del Directorio del Transporte Público Metropolitano (DTPM), en 2016 el transporte de superficie tuvo un 4,4% menos de validaciones que 2015, y el Metro un crecimiento de 1,5%.





Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Sustentable PUC.



Louise de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales.

“SANTIAGO HA ido evolucionando en un modo que no es demasiado racional. Los sectores en desarrollo han llevado a una ciudad más extensa y eso significa que se base mucho más en el transporte en automóvil”, comenta Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Sustentable PUC.

Sustentable PUC reconoce que el transporte público de superficie no ha seguido el mismo camino. “No hemos tenido la misma energía para diseñar corredores para que los buses puedan dar el nivel de servicio que podrían al tener una vía despejada. Y, a medida que vayamos avanzando en esa dirección, el sistema debería ir evolucionando mejor”, asegura.

“Algo en lo que sí se ha mejorado es en la integración entre sistemas de transporte público desde un punto de vista tarifario. Son pocos los lugares en el mundo donde la gente se puede mover con tanta soltura pagando solo una tarifa”, dice Muñoz.

Pero esta combinación no va mucho más allá que la tarifa. “Yo creo que sería más potente mejorar la integración de infraestructura entre el Metro y los paraderos de buses circundantes y entre el Metro con la gente que se mueve en bicicleta. En ese sentido, el aumento importante de los ciclistas es una buena noticia y hay varios mecanismos que se pueden explorar, como por ejemplo que las bicicletas públicas puedan integrarse a la tarjeta Bip, disponer más espacios para estacionarlas y acceder al transporte masivo”, expone Muñoz.

EXTENDER EL METRO

Louise de Grange apuesta fuerte por la extensión y uso del Metro. “Las estadísticas confirman que la gente, apenas puede bajarse del Transantiago, lo hace. Unas se van al Metro, otras al auto, a la bicicleta u otras alternativas. Con las nuevas líneas 3 y 6, la pérdida de pasajeros del transporte de superficie va a ser aún más dramática. El Metro funciona bien, pero se quedó chico. Los buses del Transantiago no son una alternativa,

por lo tanto, la apuesta de la autoridad debe ser extender la red de metro”, advierte.

A su parecer, lo fundamental para lograr eficiencia en el uso de recursos y mejorar la calidad de vida de las personas, es abordar el tema de la congestión vehicular con infraestructura, innovaciones tecnológicas y cierto marco normativo. Cuando de Grange habla de infraestructura se refiere a la necesidad de extender la red de Metro de Santiago e incorporar trenes urbanos, teleféricos y tranvías.

Pero no solo se queda en el transporte público, ya que propone más autopistas “pero que no se construya a la bruta. Hay que darle un valor agregado al entorno y tener una extensión urbana muy superior a la que ha habido hasta ahora”, agrega.

En cuanto a la tecnología, el ex director de Metro de Santiago pone énfasis en paradigmas como Uber, los vehículos “driveless” (que se conducen solos), los eléctricos y la economía colaborativa. “Todas esas innovaciones deben ser incorporadas para mejorar la eficiencia en el traslado de las personas, el flujo de información y la gestión y para aplicar mejores planes de contingencia”, explica.

Además, plantea la necesidad de implementar normas que vayan de la mano con las necesidades de la sociedad y con las mejoras tecnológicas. “Sabemos que la vialidad es un bien escaso, por lo que no puedes permitir, creo yo, estacionar en las calles. Estás bloqueando las vías de circulación más importantes la ciudad. O, por ejemplo, debería haber una política de tarificación vial. Ahora se habla de restricción, que está probado a nivel internacional que es una muy mala política”, asegura de Grange.



“Con las nuevas líneas 3 y 6, las pérdidas de pasajeros del transporte de superficie van a ser aún más dramáticas”, dice Louis de Grange.

NUEVA LICITACIÓN DEL TRANSANTIAGO

El cambio más inmediato que tendrá el sistema de transporte público se comenzará a conocer en mayo de 2017, cuando se abra la licitación para encontrar nuevos operadores de buses para el Transantiago. Varios de los contratos de los actuales vencen en 2018, por lo que se presenta la posibilidad de corregir las falencias de diseño que presenta el sistema.

Tanto Louise de Grange como Juan Carlos Muñoz concuerdan en que este proceso comenzó tarde. Por ello, de Grange no duda en decir que esto “fue una oportunidad perdida”. “Esta es una no licitación. El ministro de Transportes debió haber empezado en cuanto asumió, en marzo del 2014, y comenzó hace 15 meses a trabajar en esto. Perdió dos años en avanzar en materia de licitación y los resultados están a la vista. Son puros cambios cosméticos”, expone tajante.

“Las barreras de entrada son muy altas. Son, básicamente, la disponibilidad de terminales. Estos fueron pagados con el subsidio de todos los chilenos y son propiedad de los privados. En Santiago no es llegar a construir un terminal de buses. Si le interesa a un operador nuevo y quiere competir, no puede. Va a tener que comprarse un terreno mucho más lejos y le va a costar mucho más inyectar los buses a la ciudad. Se va a demorar mucho en construir sin saber si los municipios le van a dar los permisos”, asegura de Grange. Por ello, su vaticinio es lapidario: van a ser los mismos operadores los que seguirán participando y van a aumentar los costos del sistema.

“Este es un proceso que efectivamente comenzó un poco tarde y un poquito apurado. En ese sentido, los cambios que uno puede hacer son más modestos que si hubiera mayor disponibilidad de

tiempo y recursos. Sobre las barreras de entrada, entiendo que la autoridad ha transmitido que se está contemplando un mecanismo de licitación paralelo para los terminales que podrían reducir esta problemática. Al respecto, lo que uno quisiera es que el Ministerio de Hacienda estuviera dispuesto a poner los recursos para comprar los terminales y acabar con cualquier barrera de entrada”, dice Juan Carlos Muñoz, quien pese a esto, tiene una visión más optimista del proceso. “Creo que se han incorporado algunos elementos a la regularidad de los servicios, que deberían reducir los problemas que presentan en este sentido. Y creo que la licitación es un momento en el que, producto de la competencia que se produce, debieran bajar los costos un poco. Sí pienso que van a haber nuevas empresas y no que se van a presentar los mismos operadores”, concluye.