

Movilidad Post Pandemia

CÓMO VOLVER AL TRANSPORTE PÚBLICO Y SUSTENTABLE

LA CRISIS SANITARIA HA IMPACTADO, ENTRE OTROS ÁMBITOS, EN EL TRANSPORTE URBANO. LA “NUEVA NORMALIDAD” ESTÁ MOSTRANDO QUE LAS COSAS HAN CAMBIADO BASTANTE Y QUE SE REQUIERE DE UNA SERIE DE MEDIDAS Y POLÍTICAS PÚBLICAS PARA ENCAUSARLAS.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez.

La crisis social y económica generada por la pandemia, considerada como una de las mayores conmociones mundiales de los últimos 60 años, ha modificado ciertos comportamientos sociales, entre los cuales está incluida la movilidad de las personas.

Por un lado, el distanciamiento social ha acelerado la adopción de soluciones tecnológicas para trabajar a distancia, lo que ha evitado que una parte de la población deba trasladarse a sus lugares de trabajo, disminuyendo el flujo de automóviles así como la cantidad de usuarios en el transporte público. Por otro, el aumento de las compras en línea durante la crisis, como respuesta a las limitaciones en el comercio minorista, y el distanciamiento social son tendencias que podrían mantenerse o incluso aumentar en el futuro.

En síntesis, muchas personas han limitado la cantidad de viajes usando nuevas tecnologías y servicios de e-shopping o han optado por un tipo de movilidad monomodal que conduce a mayores niveles de propiedad, protagonizada por el uso del automóvil. De acuerdo a la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), en abril de 2020,

cuando la pandemia del Covid-19 recién se instalaba en el país, las ventas de autos cayeron hasta las 8.906 unidades, arrastradas por las cuarentenas. Sin embargo, solo un año más tarde, y aun bajo condiciones sanitarias extremas, se comercializaron 27.241 unidades nuevas mensuales, marcando una diferencia de un 205,9% entre un año y otro.

¿Qué explicaría este aumento? Además de una base comparativa muy baja de un año a otro, una mayor liquidez producto de los retiros previsionales y una modernización en la comercialización online de las distintas marcas y concesionarios, existe una razón sanitaria. De acuerdo a Ricardo Abuauad, arquitecto de la Pontificia Universidad Católica (PUC) y decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello, hoy gran parte de la población siente temor y desconfianza del transporte público, por lo que prefiere trasladarse en auto y así evitar contagios, aún cuando varios estudios demuestran que con condiciones adecuadas de ventilación y con pasajeros usando mascarillas, utilizarlo no es particularmente peligroso.

“Estamos frente a una situación crítica.

Las personas vienen recién saliendo de dos años encerrados y les da miedo exponerse al transporte público, lo que explicaría en parte el aumento de la congestión. Sin embargo, aunque sus argumentos sean muy razonables, eso no quiere decir eso no quiere decir que esa sea una situación positiva que haya que alentar. Lo que debemos asumir como tarea fundamental es preguntarnos cómo desincentivamos el uso de automóvil y, por lo tanto, cómo movemos a esa población que tiene que llegar a su trabajo, colegio o casa de manera sustentable”, recalca el académico.

DEUDA PENDIENTE

Según Ricardo Hurtubia, académico de la Escuela de Arquitectura y del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la PUC, las ciudades grandes y extensas como Santiago, no pueden sobrevivir sin una red adecuada de transporte público. A pesar de ello, este ha sido relegado de manera permanente a un segundo lugar en el espacio urbano.

“No es posible que en horario punta todavía nos encontremos con buses que lleven un gran número de personas, pero que



Lo ideal es entregarle un lugar central a un transporte público y sustentable y a formas de movilidad activa como la bicicleta y las caminatas.

El biministro de Energía y Minería, Juan Carlos Jobet, junto a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, en el lanzamiento de la Estrategia Nacional de Electromovilidad.



EL FUTURO ES ELÉCTRICO

El 15 de octubre el biministro de Energía y Minería, Juan Carlos Jobet, junto a la ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Gloria Hutt, y los subsecretarios de Energía, Francisco López, y de Transportes, José Luis Domínguez, dieron a conocer los detalles de la Estrategia Nacional de Electromovilidad. Con ella se busca que, al año 2035, el 100% de las ventas de vehículos livianos y medianos, transporte público (buses, taxis y colectivos) y maquinaria móvil mayor sean cero emisiones.

En el evento, la ministra Hutt señaló que el desarrollo de la electromovilidad es clave para avanzar hacia ciudades más sustentables, donde el transporte público tiene un rol fundamental. “Desde el

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones hemos estado impulsando este revolucionario cambio. Es por eso que en el marco de la licitación del Transporte Público Metropolitano, se incorporarán cerca de mil buses eléctricos al sistema, completando más de 1.700 en circulación”, especificó.

En este contexto, Víctor Nadal, socio fundador de NFL Arquitectos Revisores y miembro de la Asociación de Oficinas de Arquitectos (AOA), señala que si bien en la actualidad la electromovilidad a nivel global apenas supera el 1%, los compromisos que han adquirido los sucesivos gobiernos respecto del cambio climático van en la dirección correcta para impulsar esta tecnología. “Si para

el 2050, Chile logra que la matriz de generación eléctrica esté compuesta por más de un 70% de energías renovables y que el 40% de los vehículos livianos sean eléctricos, evitará 11 millones de toneladas de CO2 al año”, señala.

Nadal señala que el mayor desafío está en fijar estímulos oportunos y claros, capaces de involucrar a la sociedad en su conjunto. “Por ejemplo, los arquitectos diseñamos dentro de un marco normativo carente de incentivos en esta materia. La implementación de tecnología de vanguardia tiene un precio elevado. Si queremos democratizar la electromovilidad, es el Estado quien debe establecer algún tipo de premio a los que se arriesguen primero”, agrega.

Ricardo Abuaud, decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello.



Ricardo Hurtubia, académico de la Escuela de Arquitectura y del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la PUC.



GRAN PARTE DE LA POBLACIÓN siente temor y desconfianza ante el uso del transporte público, por lo que prefiere trasladarse en auto y así evitar contagios por Covid-19.

están atascados en un taco que generan los autos”, enfatiza. Y agrega: “Si miramos todas las ciudades desarrolladas a las que admiramos, no están haciendo estructuras para autos, sino que cada vez les quitan más espacio y se lo dan al transporte público y a la movilidad activa, ya sea caminar o andar en bicicleta”.

En ese contexto, ¿cuál sería entonces el medio de transporte ideal para el Santiago post pandemia? Abuaud señala que la importancia del debate radica en la priorización que se les otorgue a los modos sustentables, como la caminata, la bicicleta y el transporte público, idealmente eléctrico, entregándoles un lugar central en las ciudades del país. “El transporte público integrado, con distintos esquemas y niveles, cuyo objetivo sea asegurar la mayor cobertura posible, debe ser verdaderamente prioritario. Hemos sido tibios en declarar cuáles son las prioridades de la movilidad de nuestras ciudades”, afirma. “Esto –continúa– no quiere decir que el auto tenga que desaparecer ni que deba prohibirse. Se trata de un reequilibrio, de mejorar las alternativas de modo que la elección de los usuarios se incline hacia ellas”.

Para ello, ambos expertos sugieren dos vías de acción. La primera consiste en adoptar medidas inmediatas, como aumentar la oferta, la frecuencia y la seguridad sanitaria del transporte público, con el objetivo de generar mayor rapidez y comodidad, y desincentivar el uso del automóvil. La segunda tiene que ver con un cambio más profundo: pensar la ciudad en conjunto con el transporte.

“Uno de lo grandes problemas que tenemos hoy en día, es que la ciudad se ha pensado desde cada municipalidad de manera independiente, sin coordinarse entre ellas, y desde un nivel sectorial, en la que los ministerios de Vivienda y Urbanismo, de Transporte y Telecomunicaciones y de Obras Públicas no conversan entre sí y nadie se pregunta realmente si tiene sentido vivir en una ciudad donde solo nos podamos movilizar en auto”, señala Hurtubia.

“Es importante –dice el académico– que el transporte público se planifique de forma coordinada con el crecimiento urbano. Como sociedad hemos fallado en generar incentivos para que la gente viva de manera más armoniosa al interior de la ciudad. Y, por el contrario, hemos generado incentivos perversos para que los habitantes prefieran

la periferia, transformándolos en esclavos del auto y de las grandes distancias, con los inevitables problemas de congestión y otras externalidades negativas (ver recuadro) que afectan a la ciudad completa”.

Para Abuaud el problema también pasa por la enorme disparidad que hay en los presupuestos municipales, que no dice relación con la magnitud de los desafíos que tienen que enfrentar ciertos sectores de la ciudad. “Si las municipalidades tuvieran una cierta capacidad de acción, con un presupuesto distinto, ciertamente podrían invertir en centros barriales, con nuevos nodos de equipamiento e infraestructura y de servicios, con una cierta dosis de proximidad. Con ello podrían garantizar que se va a producir movilidad sustentable, ya que el traslado de distancias cortas se puede hacer perfectamente en sistemas que no emplean un automóvil particular”, señala el arquitecto.

PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD —

Todavía no hay cifras oficiales que muestren cómo ha aumentado la congestión vial una vez que se levantaron las cuarentenas, ni cuál es el tiempo adicional que las personas pasan arriba del auto o del transporte público a raíz del aumento del parque automotriz. Pero en lo que sí hay evidencia es de que, cuando se aumenta o mejora la capacidad vial para cualquier modo de transporte, se incrementa su uso.

“Está comprobado que, al generar autopista urbanas, si bien al principio se logra que la gente se mueva más rápido, eventualmente esa infraestructura genera dos fenómenos muy contraproducentes. El primero es que se vuelve más atractivo usar el auto que otro sistema. Y el segundo es un aumento de accesibilidad en la periferia, lo que hace que la ciudad crezca en extensión. Cuando eso ocurre, surgen barrios que son cautivos del auto, porque no tienen transporte público”, explica Ricardo Hurtubia.

En tanto, según el experto, cuando se invierte en infraestructura vial que permite que los buses puedan moverse sin congestión, se genera un círculo virtuoso en el que se necesitan menos buses para hacer la misma cantidad de ciclos. Esto no solo abarata los costos, sino que también aumenta la frecuencia, lo que se traduce en un mejor nivel de servicio para el usuario, para quien se vuelve más atractivo usar el transporte público.



CUANDO SE invierte en infraestructura vial que permite que los buses puedan moverse sin congestión, se genera un círculo virtuoso en el que se necesitan menos buses para hacer la misma cantidad de ciclos, lo que se traduce en un mejor nivel de servicio.

EXTERNALIDADES NEGATIVAS

De acuerdo a la encuesta Origen Destino, realizada por SECTRA en 2012, de los cerca de nueve millones de viajes diarios que se realizan en Santiago en automóvil privado, unos 4,5 millones recorren menos de cinco kilómetros y, de ellos, 500 mil se extienden por no más de un kilómetro. Es decir, son viajes cortos, que se efectúan dentro de una misma comuna o en zonas cercanas al área de residencia del conductor. Varios pueden ser reemplazados por la bicicleta o caminatas.

Ricardo Hurtubia explica que la razón de este fenómeno es que la ciudad se ha construido para que utilizar el auto sea más atractivo que emplear otros medios de transporte. “Estamos convencidos de que lo más cómodo es lo mejor, pero es lo más costoso para la sociedad en términos de movilidad y sostenibilidad”, advierte.

Un estudio realizado en 2012 por los investigadores de la PUC, Luis Ignacio Rizzi y Cristóbal de la Maza, quienes estimaron los costos externos marginales por kilómetro para los automóviles y autobuses en el Área Metropolitana de Santiago en términos de congestión, daños viales, accidentes, contaminación atmosférica y ruido, determinó que cada persona que se traslada en auto está imponiendo un costo social del orden de US\$0,4 dólares por kilómetro recorrido en hora punta. “Esto quiere decir que, en Santiago la gente que anda en auto impone sobre la sociedad un costo cercano a US\$8 millones diarios en externalidades negativas”, dice Hurtubia.

Una alternativa para contrarrestar este costo podría ser la tarificación por congestión. De acuerdo a Hurtubia, esta es probablemente la mejor manera de transferir al usuario del automóvil la externalidad negativa que él o ella impone en la sociedad por usar el auto. Sin embargo, a pesar de que estas medidas han sido muy eficientes en ciudades como Londres, en Chile aún se consideran extremas e impopulares, lo que dificulta su implementación.

En ese contexto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones lleva más de un año incrementando el espacio destinado al transporte público, los peatones y los ciclistas. Así lo consignó su titular, Gloria Hutt, en su última cuenta pública en mayo de 2021. En ella destacó el Plan Nacional de Movilidad, destinado –a partir de julio de 2020– a generar un espacio seguro para el desplazamiento de los usuarios de las vías, que contempla diversas intervenciones como ciclovías temporales y cruces peatonales múltiples, entre otras.

El plan contó con un fondo de \$5 mil millones dispuesto por la Subsecretaría de Desarrollo Regional, para que los municipios ejecutaran sus proyectos. Se consideró la intervención de semáforos, destinar sectores de calles para ampliar la circulación de las veredas y que las personas pudieran mantener su distanciamiento, y habilitar pistas adicionales para la circulación de modos no motorizados. Al mismo tiempo, destacó la implementación de más de 100 nuevos kilómetros de Pistas Sólo Bus, la integración intermodal mediante nuevas estaciones intermodales como Los Libertadores, la puesta en servicio del corredor de Avenida Independencia y la extensión del nuevo estándar Red en el Gran Santiago. Es un paso importante que da luces de cómo adaptarse a la movilidad urbana post pandemia.