

Alza en cantidad de vehículos sube la presión por mejoras a sistemas de transportes públicos e infraestructura vial:

# Parque automotor superaría 5,5 millones de unidades en 2018, el doble que hace una década

Si bien los expertos plantean medidas para desincentivar el uso del auto, como la tarificación vial y limitar los estacionamientos, también proponen invertir en infraestructura vial y metro.

MARCO GUTIÉRREZ V.

El aumento del poder adquisitivo de los chilenos, la amplia oferta de modelos y de créditos automotores especializados, además de las falencias del sistema de transporte público, son algunos de los factores que en los últimos años han motivado a las personas a comprar un auto para movilizarse.

Esta situación se ve reflejada, por ejemplo, en la alta congestión que se produce en las arterias viales de las ciudades, especialmente en las horas punta, y en las diferentes carreteras durante fines de semanas largos o retornos de vacaciones.

Este año, el parque de vehículos motorizados en Chile podría superar los 5,5 millones de unidades, cifra que duplicaría los 2,76 millones de unidades de 2007, hace casi una década.

Esa proyección del parque automotor toma fuerza solo con las estimaciones más optimistas del mercado, que proyectan ventas de 420 mil autos nuevos en 2018. A esa cifra se deben sumar otras miles de unidades de camionetas y buses nuevos, aunque también descontar una cantidad —menos relevante— de vehículos que salen de circulación.

La última cifra oficial del Instituto Nacional de Estadísticas (INE) señala que en 2016 había 4,85 millones en vehículos, pero luego de que el año pasado se vendieran 360.900 unidades cero kilómetros de vehículos de pasajeros nuevos (sin contar camionetas ni buses), el parque debería haber rondado los 5,2 millones de unidades al cierre de 2017.



Cerca de 420 mil vehículos nuevos se venderían este año en el país.

CRISTIAN SOTO QUIROZ

La cantidad de vehículos que circulan por el país le pone presión a las políticas de transporte y al desarrollo de vialidad. Los expertos del sector proponen medidas que apuntan a invertir en el desarrollo de infraestructura, ampliar la red de metro, pero también a restringir el uso del auto.

Iván Poduje, arquitecto, urbanista y socio de Atisba, señala que hay que avanzar en tres aspectos. Uno de ellos es mejorar el transporte público, racionalizando subsidios, ampliando metro y desarrollando trenes urbanos en regiones. Asimismo, plantea invertir en infraestructura

vial, pero también “elevar los costos de andar en auto”, a través de la tarificación vial y los permisos de circulación. “Sin alternativas atractivas, esa medida puede ser regresiva”, añade.

Juan Carlos Muñoz, director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la UC, sostiene que el país debe pensar en sistemas de transporte que desincentiven el uso del auto para zonas congestionadas, favoreciendo otros modos masivos como buses y metro, además de la bicicleta y caminatas.

Muñoz comenta, asimismo, que “es fundamental que los municipios del sector oriente,

que tienen lejos las mayores tasas de motorización de Chile, dejen de promover soluciones basadas en el automóvil para resolver su congestión. Es clave que esas comunas destinen sus recursos a promover soluciones que usen el escaso espacio vial eficientemente”.

Alejandro Tirachini, profesor asociado de la División de Ingeniería de Transporte del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile, precisa que “el objetivo de las políticas de transporte jamás es que la gente no se compre un auto, sí que el uso sea racional y se disminuya su utilización en lugares

congestionados y contaminados. Para esto se requiere un enfoque de garrote, que es implementar tarificación vial, tarificar y racionar estacionamientos; y de zanahoria, es decir, inversiones en transporte público de calidad, incentivar la caminata, la bicicleta y el uso compartido del automóvil”.

En medio de este debate, el secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), Gustavo Castellanos, afirma que es importante contar con un buen sistema de transporte público. Agrega que “concordamos también con el plan que se planteó hace algunos

“ Los países exitosos en controlar el uso del automóvil lo han hecho con el enfoque de incentivos (zanahoria) y desincentivos (garrote)”.

ALEJANDRO TIRACHINI

Profesor Ingeniería de Transporte, Depto. Ingeniería Civil, Universidad de Chile

“ La creciente motorización es un problema a nivel urbano. Las vías de las ciudades no están diseñadas para recibir estos volúmenes de autos”.

JUAN CARLOS MUÑOZ

Director del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable de la UC

“ En Santiago hay que consolidar la Costanera Sur, habilitar el anillo poniente paralelo a Vespucio, entre las panamericanas Norte y Sur”.

IVÁN PODUJE

Arquitecto, urbanista y socio de Atisba

## Ministro de Economía pedirá estudio al Sernac

El ministro de Economía, José Ramón Valente, indicó que pedirá al nuevo director del Sernac, Lucas del Villar, un estudio para evaluar el funcionamiento de la Ley de Estacionamientos. Esto, en el marco de la sesión de ayer de la comisión de Economía del Senado en que se abordó el proyecto de ley que busca establecer la gratuidad para los primeros treinta minutos en los aparcaderos y elevar la responsabilidad de los propietarios de los centros comerciales en caso de que existan robos en sus dependencias. Según el ministro Valente, la iniciativa que busca modificar la actual ley no cumple con la idea de proteger a los consumidores.

años respecto de tener otra circunvalación más allá de la de Américo Vespucio, conocida como anillo exterior de Santiago, que conecte las zonas periféricas como Lampa y Colina, porque permitiría dividir los flujos de quienes no necesitan pasar por el centro de la ciudad”.

Iván Poduje señala que en el Gran Valparaíso es urgente generar una alternativa al sistema costero. Para el Biobío, añade, “es prioritario construir una alternativa a la Ruta 160 que conecta Coronel, San Pedro y Concepción”.

En tanto, en Rancagua plantea resolver la conexión con Machalí.