
¿Quiénes se benefician con el subsidio de AVO?

Las autoridades de gobierno y de los municipios de Las Condes y Vitacura acordaron recientemente ignorar la resolución de calificación ambiental de la Autopista Vespucio Oriente (AVO), que exigía la instalación de un corredor de buses segregado del flujo de automóviles por el lado izquierdo de la vía. En su lugar proponen instalar una pista de buses por la derecha del eje, fiscalizada con cámaras. Por este eje circulan aproximadamente 60 buses por hora, lo que implica alrededor de 4.000 personas por hora en el período punta en cada dirección. La velocidad de los buses en un corredor segregado es aproximadamente un 50% superior a la de una pista solo para buses como la que actualmente opera, por ejemplo, en Av. Bilbao. Y es que las múltiples interrupciones de autos girando a la derecha o de taxis tomando pasajeros por la pista derecha afectan fuertemente la velocidad del transporte colectivo. Si bien se contempla la instalación de una estación intermodal en Escuela Militar exigida por la resolución ambiental, el resultado final del acuerdo antes señalado es que los ahorros de tiempo de viaje que resultarán de esta autopista beneficiarán principalmente a los usuarios automovilistas.

Si quienes van a financiar esta obra también fueran los automovilistas que se beneficiarán de ella, esta distribución de beneficios podría justificarse. Pero no es así. La autopista AVO contempla un subsidio estatal superior a los 400 millones de dólares para su ejecución, los cuales serán pagados en 15 cuotas anuales de poco más de 700 mil UF cada una. Más allá de que parece imprudente y probablemente sea ilegal ignorar una resolución ambiental de este tipo, la decisión conocida recientemente exacerba una pobre focalización de los subsidios públicos asignados a esta obra, perjudicando a personas de menores ingresos, quienes usan en mayor medida el transporte público y sufren viajes más largos.

También resulta preocupante que una decisión que afecta a residentes de múltiples comunas de Santiago sea objetada y, para todos los efectos prácticos, decidida por los alcaldes de dos comunas cuyos residentes son una minoría entre los usuarios del transporte público en ese eje, pero que son el destino laboral de muchísimos ciudadanos que residen lejos de ellas y que requieren de un buen acceso en transporte público.

Se ha planteado que el corredor es incompatible con preservar los árboles del parque. Sin embargo, la construcción de la autopista exige desplazar una gran cantidad de ellos. Así, no es la construcción del corredor la que los afectaría. La inversión en el eje debiera procurar mantener el corredor por la izquierda relocalizando los árboles desplazados por la construcción de la autopista.

Santiago requiere seguir mejorando su transporte público, a lo cual contribuyen, por ejemplo, las nuevas líneas de Metro que se propone construir. Sin embargo, un sistema de transporte público requiere que todas sus partes funcionen adecuadamente. De acuerdo a la última Encuesta Origen Destino, un 78% de los viajes en Transantiago usan al bus en alguna de sus etapas. Para ellos, la construcción de corredores de buses que se integren bien con el entorno urbano deben ser también una prioridad. Destinar un subsidio de 400 millones de dólares a beneficiar principalmente a quienes viven en dos de las comunas de más altos ingresos no constituye una buena asignación de los siempre escasos fondos públicos.

EDUARDO ENGEL

Espacio Público y Universidad de Chile

JUAN CARLOS MUÑOZ

Cedeus y Universidad Católica de Chile