

Cifras récord del mercado automotor obligan a fortalecer la opción del transporte público, plantean expertos:

Venta de 662 autos diarios en Santiago reabre debate sobre la congestión

Mientras el Gobierno apuesta a enfrentarla con nuevas líneas del metro, especialistas destacan la tarificación vial.

IVÁN MARTINIC

Los mil 123 vehículos nuevos vendidos diariamente en Chile durante el primer semestre de este año no solo trituraron los récords del mercado automotor chileno. También reabrieron el debate sobre cómo enfrentar la congestión, especialmente en Santiago, que con el 59% de las ventas recibió un promedio de 662 unidades cero kilómetros por jornada.

Puestos uno detrás de otro, los 202.130 vehículos comercializados en el país entre enero y junio cubrirían una extensión de 889 kilómetros. Formarían un "taco" interminable entre Santiago y Copiapó, por el norte, o desde la capital hasta Valdivia, por el sur.

Son números esperables en un país cuya economía avanza al desarrollo, pero a la vez imponen desafíos en transporte público, coinciden especialistas consultados por este diario.









Horas y planificación

"El acceso al automóvil no es un problema", asegura la ministra de Transportes, **Gloria Hutt**. "Las personas tienen la libertad de comprarlo y usarlo, pero también es importante que exista una alternativa de desplazamiento que en las horas más congestionadas permita hacer más eficiente la ciudad", agrega.

Coincide **Juan Carlos Herrera**, presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (Sochitran), quien añade otro factor: Santiago continúa creciendo de manera extendida, y no necesariamente planificada, lo que exige viajes más largos, ante los cuales "el transporte público empieza a ser cada vez menos eficiente y el auto se vuelve más atractivo".

Externalidades: usar el auto es hasta diez veces más caro por pasajero

Se supone una ocupación de 1,25 personas por vehículo, tanto en hora peak como hora valle. La de un bus en hora punta es de 44 personas y en valle, de 17 personas. El costo es en pesos chilenos.

	 Congestión	 Desgaste pavimento	 Accidentes	 Material particulado	 Ozono	 Dióxido de carbono	 Visibilidad	 Ruido	Mediana
HORA PUNTA									
Vehículo bencinero	254	0	12	15	3	1	0	2	288
Vehículo diesel	254	0	12	20	5	1	0	2	297
Bus	20	1	1	4	2	0	0	1	29
FUERA DE HORA PUNTA									
Vehículo bencinero	53	0	12	14	2	1	0	2	86
Vehículo diesel	53	0	12	19	5	1	0	2	93
Bus	11	2	12	9	6	0	0	2	33

Fuente: Estudio de los investigadores Luis Rizzi y Cristóbal de la Maza

EL MERCURIO



ESTÁN LISTOS.— Según la Asociación Nacional Automotriz, 2018 podría terminar con la venta de 420 mil vehículos nuevos, un récord absoluto para el sector, que en sus depósitos mantiene miles de unidades listas para ser entregadas.

la que el Ejecutivo y el Legislativo debaten hace años, "nadie quiere arriesgar un capital político en eso".

Costos por kilómetro

Los investigadores **Luis Rizzi** (del Instituto Sistemas Complejos en Ingeniería) y **Cristóbal de la Maza** (ex jefe de estudios del Ministerio del Medio Ambiente) estudiaron el costo de las externalidades negativas de usar vehículos y buses —por el impacto que generan en el bienestar de otras personas—, para que las autoridades tengan mejores datos a la hora de evaluar la rentabilidad social de proyectos o determinadas medidas.

Su conclusión es que el costo varía fuertemente entre las horas punta y valle. Considerando impactos como accidentes, desgaste o contaminación, cada kilómetro recorrido por un vehículo bencinero o diésel cuesta \$254 por pasajero, mientras que en un bus cae a \$20. Fuera de punta, los valores varían entre \$53 y \$11 (ver infografía).

"Esto nos dice que si uno quiere atacar el problema de la congestión, obviamente es más eficiente pasar gente del automóvil a un bus o al metro", explica **Rizzi**, quien también es profesor asociado en el Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la U. Católica.

A su juicio, ello augura un mayor uso de la vialidad. "Si este fuera a concentrarse en las horas punta, la congestión aumentará y será cada vez peor. Ello hará que los costos externos por congestión aumenten". Así, concluye, la tarificación vial es cada vez más relevante como medida a ser considerada, pues "induce a un uso más racional" del automóvil.

“Los precios de los estacionamientos también son desincentivos (...) El propio mercado va dando la señal de la escasez del recurso”.

GLORIA HUTT
Ministra de Transportes

¿Qué hacer? Hutt plantea que como política pública lo más importante será la construcción de las líneas 7, 8 y 9 del metro, llamadas "a abrir posibilidades de transporte masivo en ejes importantes" y a aliviar los viajes, principalmente en horas punta. Ello será complementado por los buses del nuevo Transantiago, cuyas licitaciones se llevarán a cabo entre 2019 y 2020.

Si bien el programa presiden-

“La congestión todavía está anclada a las horas punta. Hay una hora valle que se nota y en la que se puede viajar con más confianza en cuanto al tiempo de desplazamiento”.

JUAN CARLOS HERRERA
Presidente de Sochitran

cial de Sebastián Piñera plantea impulsar cobros por congestión para "racionalizar" el uso del automóvil, Hutt ve otras opciones, como eliminar estacionamientos, subir tarifas o restringir el acceso a ciertas zonas, para que el automovilista "tenga una percepción de la externalidad negativa que produce su decisión de usar el auto en una hora y en una zona congestionada".

Herrera plantea que también

“La pregunta es qué costo adicional genera ese viaje que eventualmente podría evitarse”.

LUIS RIZZI
Investigador Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería

hay que pensar la ciudad en términos de reducir viajes, lo que por ejemplo se logra con proyectos como la torre de viviendas sociales que el alcalde Joaquín Lavín anunció en Las Condes. Al estar más cerca de centros de servicio y fuentes de empleo, plantea, esas familias necesitarán menos traslados.

Con todo, la titular de Transportes asegura que aún no hay estudios actualizados y refina-

dos en materia de tarificación vial u otras restricciones al automóvil. "Tienen proyecciones, sin duda, y anticipan escenarios, pero ninguno ha sido tan contundente como para demostrar que sería la medida más efectiva en un plazo inmediato".

Para el presidente de Sochitran, sin embargo, desde el punto de vista técnico, la tarificación vial está plenamente respaldada, y si bien es una fórmula sobre