

Medio	Las Últimas Noticias
Fecha	20-3-2015
Mención	Cuatro analistas dicen cómo podemos organizar mejor las calles de la capital. Estudio fue encargado a la UAH.



Los santiaguinos aún prefieren caminar, más que andar en auto u ocupar la Bip!.

Comentan la encuesta del Ministerio de Transportes

Cuatro analistas dicen cómo podemos organizar mejor las calles de la capital

La disyuntiva: más autopistas y más estacionamientos pagados o mayores restricciones para el uso del automóvil.

Una completa radiografía al transporte capitalino fue la que presentó ayer el ministro de Transportes Andrés Gómez-Lobo en la Encuesta Origen Destino de Viajes 2012 de Santiago (ver página 2), estudio que fue encargado a la Universidad Alberto Hurtado a través de la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA), para definir las próximas políticas públicas sobre el tema.

Según explicaron en la cartera, se trata de un estudio realizado originalmente entre los meses de julio del 2012 y noviembre del 2013, pero que debido a la falta de confiabilidad de los datos arrojados por el censo de ese año, "fue corregido y expandido".

De un universo de 18 millones de viajes diarios, el 38,5% se hace a pie o en bicicleta, un 29,1% de los traslados se hacen en transporte público, y muy de cerca le sigue el 28% que representa el transporte privado. De ahí la pregunta de qué hacer con un parque automotriz que crece cerca de un 5% cada año. Cuatro especialistas dan su respuesta.

Louis de Grange, ingeniero en tránsito de la Universidad Diego Portales: "Lo primero que hay que entender es que el auto no es un derecho, sino un privilegio, por lo que hoy o mañana inevitablemente habrá que limitar su uso o la ciudad colapsará. Dicho esto, aún hay espacios para dar algo de aire a los conductores. Por ejemplo, se podrían construir más autopistas, pero subterráneas, para dejar la superficie libre para el uso de peatones, ciclistas y el transporte público. En este punto faltan la Costanera Central, una autopista que conecte las rutas 78 y 68, alargar la Kennedy hasta Farellones y terminar de cerrar el anillo de Américo Vespucio. Además se podrían construir más estacionamientos pagados en las estaciones terminales e intermodales del Metro, para dejar el auto seguro y seguir el viaje con la Bip!".

Vicente Faúndez, presidente de la Asociación de Automovilistas Unidos de Chile: "La solución para los autos está en crear vías exclusivas para automóviles, pero con la condición de que cada móvil transporte al menos dos personas, lo que se podría comprobar con cámaras similares a las que hay en los portales de los tag. Otra cosa urgente es suspender la medida que saca de circulación 330.000 automóviles diarios cada vez que hay emergencia ambiental, pues a dos personas por auto, son 600.000 personas que no tendrán cómo transportarse, pues ni el Metro ni el Transantiago tienen la capacidad necesaria para acogerlos".

Leonardo Basso, ingeniero en transporte y académico de la Universidad de Chile: "No existe ninguna experiencia en el mundo donde la ciudad no se haya transformado en un infierno incentivando el transporte particular. En Los Angeles, California, han construido vías de ocho pistas por arriba, por abajo, por todos lados y todas colapsan. No es solución para Santiago construir más vías subterráneas. La solución, de hecho, es exactamente la contraria: desincentivar el uso del automóvil, primero, mejorando y priorizando el transporte público. Un bus de pasajeros equivale a 40 autos en la calle. Segundo, habría menos motivos para comprar un auto si encareciéramos su uso, por ejemplo, cobrando más por los estacionamientos".

Juan Carlos Muñoz, director del Departamento de Ingeniería en Transporte de la Universidad Católica: "Por un lado hay que desincentivar el uso de los automóviles en ciertos lugares y horarios donde se produce congestión, y por otro hay que encarecer su uso con medidas tales como la tarificación vial, el impuesto a la bencina, limitar los estacionamientos, etcétera. Y para que alguien que viaja en auto prefiera el transporte público, debe haber una infraestructura priorizada para que sea más eficiente. Si el transporte público logra ser de calidad, sería una gran noticia para los automovilistas".

