

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	14	2	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

[UNA VIALIDAD QUE QUEDO CHICA] Las siete horas que muchos automovilistas tuvieron que soportar el sábado 15 de septiembre en la salida sur de Santiago reflataron la discusión sobre el creciente parque automotor, que en 2011 alcanzaba a 1,3 millones y llegará a dos millones en 2020, y respecto de la infraestructura y gestión necesarias para absorber los vehículos que ven cada vez más complicado su desplazamiento por la capital.

Por Oriana Fernández y Carla Vásquez

Expertos coinciden en necesidad de aplicar tarificación vial en Santiago

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	14	3	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

Marcial Echenique

Académico de Cambridge, urbanista y asesor de Transportes:

“La oferta vial no es suficiente para períodos punta”

El arquitecto, académico de Cambridge y asesor del Ministerio de Transportes, Marcial Echenique, sostiene que para evitar la congestión que se produjo en la salida de Santiago al comienzo de estas Fiestas Patrias es necesario mayor infraestructura y mejor gestión de la demanda. No obstante, explica que no se puede pensar en carreteras solo considerando la demanda de los fines de semana largo.

¿Por qué se producen estos atochamientos en las autopistas interurbanas?

El problema de entrada y salida de la ciudad durante los fines de semana largo ocurren en todas partes del mundo. Lo que pasa es que la oferta vial no es suficiente para esos períodos punta (...) y las vías se programaron cuando no había tantos automóviles y eso se puede abordar con el aumento de la capacidad. Evidentemente, la Ruta 5 Sur debe ser de tres pistas por lado y no de dos, que está en el plan del MOP. Aunque, no se puede

programar una vialidad enorme para cuatro veces en el año que ocurre este problema.

¿Cuál es la mejor opción para las salidas de Santiago?

Lo lógico es gestionar la demanda a través de una diferencia de peajes. Es decir, la gente que quiere salir a la hora punta paga más y los que quieren irse antes, pagan menos. Hay que ajustar las tarifas de acuerdo a la congestión que se produce. Así se mejora mucho la demanda.

También está la iniciativa de implementar tag en varias autopistas ¿Esto va a mejorar el tráfico en las salidas de Santiago?

Hay que mejorar el sistema de peajes. Es absurdo que no se puedan poner de acuerdo y hacerlo todo a través de tag, si casi todos los autos que salen de Santiago tienen este sistema.

Hacia la tarificación vial

Los atochamientos en las autopistas se replican en varias zonas muy saturadas de la ciudad. Por

lo mismo ¿La tarificación es viable hoy en Santiago?

Estoy haciendo el estudio para el Ministerio de Transportes para verificar cómo se debería hacer esa tarificación vial. Se está analizando cómo se debe tratar a la gente que tiene casas ahí, si se debe cobrar o no y (otros factores como) que hay (negocios de) estacionamientos en esa área.

¿Qué modelo se podría usar en “Sanhattan”?

Queremos usar el sistema de concesiones, en vez de hacer una ley especial. Es un problema legal que estamos viendo. Se concesiona el área y esa empresa tiene la obligación de manejar todo: entrada, salida, alumbrado, puede ser el soterramiento de cables, jardines y estacionamientos. Los pórticos pueden ser postes pequeños. La otra fórmula es que se tramite una ley de tarificación que permita construir esos pórticos y que esos recursos, en vez de a un concesionario, vayan a un ministerio para subvencionar el transporte

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	14	4	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

público. Luego, hay que convenir al Parlamento, que es más complejo.

¿Qué calles son aptas para implementar este plan?

El área de estudio se ubica entre Kennedy y Colón (de norte a sur) y desde Manquehue hasta La Concepción (de oriente a poniente). Es una zona de estudio, eso no quiere decir que esa será la concesión. El sector de peaje sería menor: por ejemplo, entre Apoquindo y Presidente Riesco (norte a sur), y entre Américo Vespucio y Los Leones (oriente a poniente). El gobierno tomará la decisión de si es viable o no. Esto pasa por estudios de rentabilidad social, también. El estudio estará listo en 2013.

¿Esta es la solución para el creciente parque vehicular?

Como lo veo, es una de las soluciones a corto plazo, mientras se hacen las inversiones necesarias a más largo plazo. Hice el estudio de Santiago Oriente con el ex ministro Eduardo Bitrán. Propusimos

una serie de cambios y no se ha hecho nada. El ministro Golborne plantea que se va a hacer la entrada por Costanera Sur, un túnel bajo avenida Kennedy y la eliminación de la rotonda Pérez Zujovic. Eso se debería haber comenzado hace cinco años. Ahora paga todo el mundo y cuando comiencen esos trabajos va a haber un caos inmenso. Por el momento, debe introducirse la tarificación en esa zona para evitar eso.

Hace 20 años usted encabezó un estudio similar en Londres. ¿Hubo resistencias de parte de los usuarios a este modelo entonces?

Hice el estudio en 1992, en el gobierno conservador, y no se atrevió a aplicarlo. Pero después ganaron los laboristas y el intendente de Londres lo hizo en 2000, basado en lo que analizamos. La gente aceptó que para ir al centro de Londres debía pagar cinco libras (unos \$ 5 mil). Hoy el precio es de \$ 8 mil para ingresar. Además, se traspasaron recursos para el transporte público.●

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	2	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

Un tranquilo regreso a Santiago vivieron los automovilistas ayer

► Se espera que 120 mil vehículos ingresen a la ciudad durante este domingo.

Estas Fiestas Patrias de cinco días se hicieron cortas para varios automovilistas, quienes no regresaron a Santiago el 19 de septiembre, día que terminó el feriado más largo de este año, sino que esperaron hasta este fin de semana.

En ese período, salieron 605 mil vehículos y sólo regresaron 324 mil, por lo que

281 mil automóviles aún faltaba que retornaran a Santiago.

Según informó el mayor de Carabineros Andrés Merino, de la 32ª Comisaría, entre el 20 de septiembre y las 16.00 de ayer habían regresado 161.455 autos por los distintos accesos que tiene la capital, quedando aún rezagados otros 120 mil. Además, señaló que el flujo se mantuvo expedito en todos los peajes.

En Angostura, donde se vivió la situación más crítica la semana pasada, cuando 60 mil vehículos salie-

ron el mismo día, también se mantuvo un flujo expedito. Según informó la concesionaria, hasta las 16 horas de ayer entraron 12 mil automóviles (aproximadamente 1.800 por hora), quedando otros 63 mil que deberían ingresar entre la tarde de ayer y hoy.

Para evitar situaciones como las vividas el fin de semana pasado, se están implementando una serie de medidas de gestión, como el programa 3x1 en Angostura, 4x0 en la cuesta Las Chilcas y un mayor patrullaje de Carabineros.●

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	3	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

COLUMNAS

LA HORA DE LA TARIFICACION

Por **Pablo Allard**

El megataco del 15 de septiembre evidenció cómo el aumento del parque automotriz en la capital superó la capacidad de las vías. Una señal de advertencia: si esto pasó en una ruta concesionada con fajas de reserva para crecer, imaginemos lo que sucederá en ciertas zonas de la ciudad cuando el crecimiento urbano genere más viajes en calles que no den cabida y no podamos ampliar. Este escenario no está lejos de producirse en algunos sectores de la capital, y no bastará con construir más autopistas o estacionamientos para resolverlo. Aún estamos a tiempo de revertirlo, si planificamos y ejecutamos lo antes posible las obras de mejora de la vialidad existente, con fondos públicos y aportes de los desarrollos privados que generan los viajes. Lo otro es invertir fuertemente en transporte público de calidad y amplia cobertura que compita

con el automóvil. En un Chile post-Tran-santiago esa alternativa se limita a Metro, pero sus altos costos y tiempos de desarrollo nos obligarán a explorar alternativas complementarias, como tranvías, trenes ligeros y teleféricos que cubran las áreas donde el subterráneo no se justifique. Mientras esperamos, lo único que queda es la gestión de tránsito y la tarificación por congestión, de manera que en aquellas zonas donde se corra el riesgo del colapso vial, los conductores se hagan responsables de planificar sus viajes o pagar el costo social de ingresar a una zona saturada en hora punta a bordo de dos toneladas de fierros humeantes. Es mejor avanzar en estas medidas por impopulares que sean, antes que terminemos con un megataco como el de la Ruta 5 al interior de la ciudad.

Decano Facultad de Arquitectura y Arte, UDD.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	4	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

UN CIRCULO VIRTUOSO

Por *Louis de Grange C.*

La escasez de espacio en las ciudades es un tema creciente en el mundo entero, y Santiago no es la excepción. La demanda por usar las calles en nuestra capital crece 6% cada año, pero la oferta vial crece a menos de 1%. Hoy tenemos 200 autos por cada mil habitantes, pero nos acercamos rápidamente a los 500 que existen en países desarrollados. Luego, es imprescindible implementar medidas de gestión para un uso eficiente de la infraestructura, como la tarificación vial.

Si bien esta medida no es la panacea, sí permite reducir de manera importante a nivel local niveles de congestión que pueden ser considerados como excesivos en determinados puntos. Al mismo tiempo, permite recaudar fondos para invertirse en mejoras al sistema de transporte urbano de la capital, generando un círculo virtuoso.

culo virtuoso.

Una política como la tarificación vial, acompañada de una buena oferta de transporte público, sin duda que son capaces de cambiar el comportamiento de muchos automovilistas y facilitar el desarrollo de una ciudad más amigable y sustentable en el tiempo. Pero, al mismo tiempo, la ciudadanía tiene que percibir claramente cuáles son los beneficios que la tarificación vial puede implicar para la ciudad, a fin de que el sacrificio que efectuarán muchos automovilistas tenga un sentido social, y no sea percibida como un nuevo impuesto regresivo que perjudique a un grupo específico de la población. Y para ello, no sólo el diseño técnico debe ser correcto, sino también su diseño político.

Doctor en Transporte, Universidad Diego Portales

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	5	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

UNA PROPUESTA ATRACTIVA

Por *Juan de Dios Ortúzar*

En todo el mundo, y Chile no es una excepción, el costo social de usar auto (demoras, accidentes, contaminación) supera ampliamente su costo privado (percibido por los usuarios). En Santiago, por ejemplo, investigaciones recientes muestran que el impuesto al combustible equivale a un costo por km 7 veces menor que el costo social de usar auto. Cuando un bien público (las calles) se congestiona, para lograr eficiencia su uso se debe tarificar a costo marginal. Esto se aplica y es aceptado en múltiples mercados (luz, teléfonos, transporte aéreo), excepto, curiosamente, en el caso de vías urbanas en Chile.

Mi propuesta para lograr mayor eficiencia en el uso del escaso espacio vial tiene dos componentes. Primero, reducir los actuales impuestos al uso indiscriminado (combustible) y posesión de auto (paten-

te) para introducir un cobro por usarlo sólo en vías congestionadas. El beneficio es que los automovilistas tendrían la posibilidad de elegir entre viajar pagando en horas y por rutas congestionadas, o viajar no pagando a otras horas, por otras rutas o en otros modos.

Segundo, dedicar los fondos generados por esta tarificación vial a mejorar sustancialmente las alternativas al automóvil (transporte público, ciclovías y estacionamientos de bicicletas, etc.). Para conseguir este cambio se necesita voluntad política, como demuestran algunos casos recientes muy exitosos (Londres, Singapur, varias ciudades escandinavas). Espero que más temprano que tarde tengamos también en Chile esta posibilidad de elegir.

Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística, Universidad Católica.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	6	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO

Patrullaje policial

Carabineros reforzará los patrullajes en cada ruta con apoyo aéreo y de tránsito motorizado, que a su vez harán labores preventivas en los peajes. Se evitará que comerciantes ambulantes demoren el flujo.

Sistema 3X1 en las rutas

En la Ruta 5 Sur se habilitará el sistema 3X1. Es decir, a partir de las 10.00 habrá tres pistas de sur a norte y una de norte a sur, para evitar el "efecto embudo" del 15 de septiembre pasado.

15

casetas de peaje mantendrá operativas la Ruta 68, en los horarios de mayor flujo este domingo.

4x0

En Las Chilcas, Ruta 5 Norte, se implementará este sistema en sentido norte-sur.

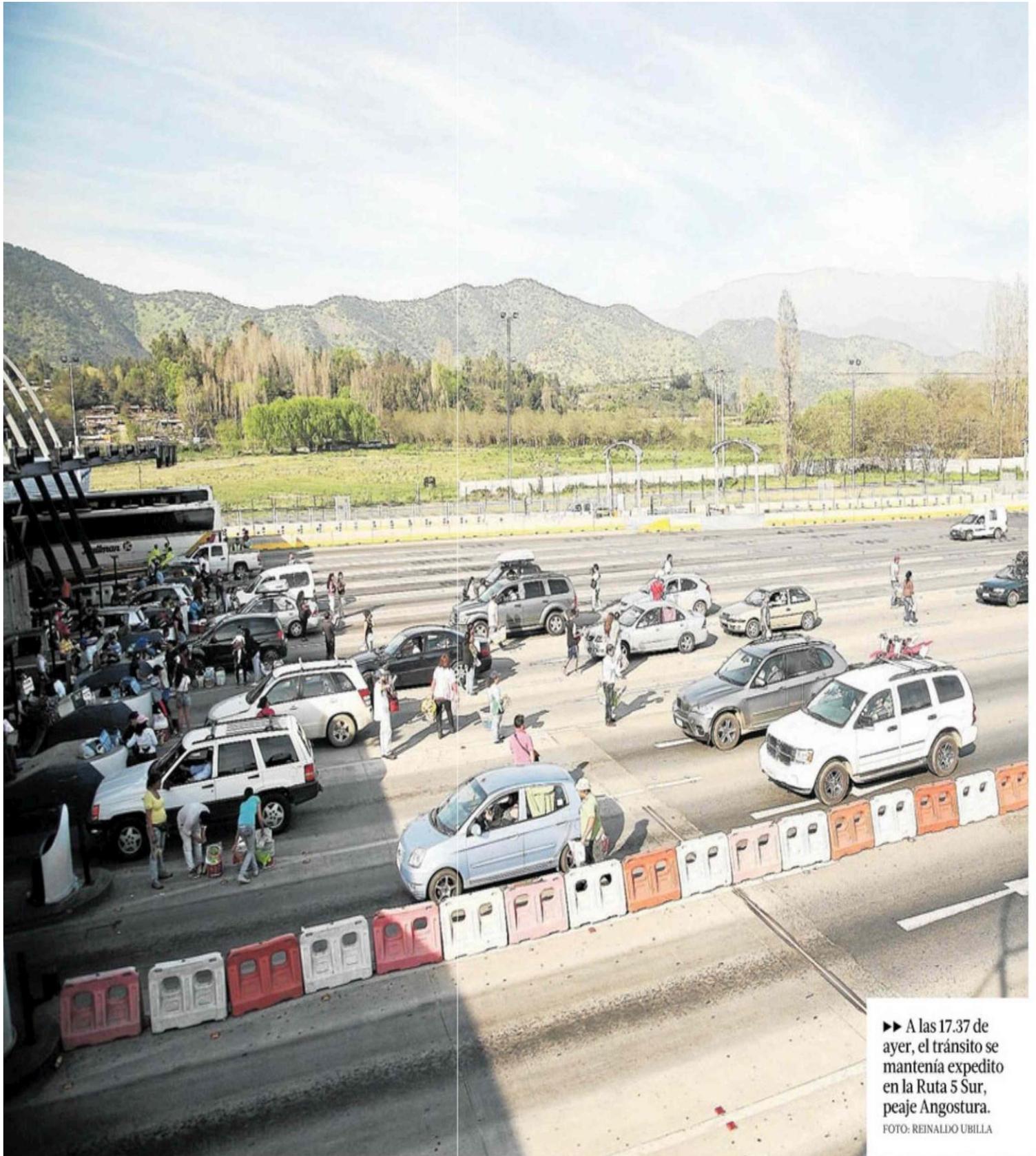
605

mil vehículos salieron de Santiago estas Fiestas Patrias, de los cuales volvió el 54% durante el feriado.

15 hrs.

hasta las 22 horas, es el período que según Ruta del Maipo tendrá la mayor afluencia de automóviles.

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Titulo
23/09/2012	LA TERCERA - STGO-CHILE	15	7	EXPERTOS COINCIDEN EN NECESIDAD DE APLICAR TARIFICACION VIAL EN SANTIAGO



►► A las 17.37 de ayer, el tránsito se mantenía expedito en la Ruta 5 Sur, peaje Angostura.

FOTO: REINALDO UBILLA

