

Resultados sepultan por ahora este método para controlar la congestión

# Tarificación vial en sector oriente: Solo el 5% de los conductores dejaría el auto

Estudio clave muestra baja sensibilidad de los automovilistas al aumento de costos. Se modeló incluso con tarifas superiores a los \$1.500, pero no demostró lo esperado.

FRANCISCO J. FUENTES

## El área de influencia

Tipo de cobro: Por pasada (accesos y egresos)

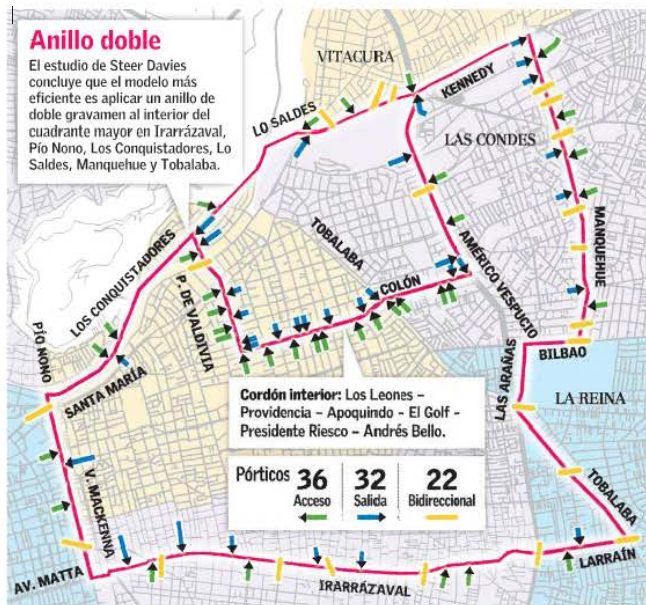
Cobro: En los límites del área

Precio promedio: Alrededor de

Modelo: Doble cordón vial

Medio: Pórticos de telepeaje

US\$ 3 (\$1.680 aproximadamente)



Leve y con efectos muy menores o casi insignificantes. Ese sería el resultado que tendría sobre la congestión vehicular, hoy, establecer un cobro por el uso de las calles más atochadas del sector oriente de Santiago porque la gente no se cambiaría al transporte público.

Así lo demostró el último reporte del estudio encargado por el Gobierno para verificar la conveniencia de aplicar la medida, conocida como tarificación vial, específicamente en el área de "Sanhattan", donde se estima que tres de cada cuatro personas entran y salen en auto a diario.

Se trata del estudio denominado "Tarificación vial por congestión para la ciudad de Santiago", que fue encargado por el Ministerio de Transportes en 2009 a la consultora Steer Davies Gleave y que hace semanas entregó su segundo y último informe de resultados.

Según se determinó, solo cinco de cada cien automovilistas cambiaría su conducta, pasando a preferir el transporte público. Esto, considerando el escenario más drástico de los ocho estudiados, y que implicaría un anillo doble de cobros con un costo cercano a los US\$ 3 (\$1.680 aproximadamente) por acceder a cada uno.

Entre los modelos estudiados, el de mejor desempeño, es decir, el que aportaba el mejor retorno social y de menor costo para la ciudad, resultó ser el de cordón vial doble, conformado por un área de exclusión mayor al interior de Pedro de Valdivia, Martín de Zamora, Manquehue y Santa María.

A esa área, el modelo añadió una segunda área de cobros, por Los Leones, Providencia, Apoquindo, El Golf, Presidente Riesco y Andrés Bello.

Pese a ello, la conclusión apunta a que, en lo inmediato, los usuarios mantienen una conducta "inelástica" frente a la aplicación de gravámenes por acceder a dicho sector, logrando establecer que solo el 5% de los automovilistas dejaba el auto en casa ante dicho costo.

Adicionalmente, también reveló que, aplicando estos cobros, cerca de 18% de los conductores preferiría cambiar su ruta, anulando el efecto deseado, que es bajar a las personas de los autos para subirlas al bus.

Según aseguró la subsecretaria de Transportes, **Gloria Hutt**, el estudio no es desalentador, pues muestra que la tarificación vendrá, "pero habrá que estu-

“Si las personas están dispuestas a pagar por usar un espacio vial escaso, ese comportamiento es muy difícil de modificar y demuestra que se requiere una inversión aún mayor en transporte público que compense esa diferencia”.

**GLORIA HUTT**  
SUBSECRETARIA DE TRANSPORTES

diar cuál es el mejor momento de aplicarla”.

Consultada si los efectos de la hipotética medida eran los esperados, Hutt comentó que "a nosotros nos habría gustado que fuera a lo menos 15%. Creo que

## Para los especialistas es un resultado "previsible"

Para el académico UDP **Louis de Grange**, las políticas exitosas de tarificación vial (como Londres o Singapur o en Noruega o Suecia), en general, tienen un efecto muy menor en el cambio de modo. "De hecho, llegar a un 5% sería considerado todo un éxito. Sin embargo, puede ocurrir que una reducción del 5% del flujo de autos genere aumentos de velocidades por sobre el 30%".

Añade que "la tarificación vial es una medida de segundo o tercer orden de importancia en lo que respecta a la regulación del uso del automóvil, reglas más fuertes a la compra de automóviles o a los estacionamientos tienen más

efecto. Por ejemplo, en Tokio, para comprar un vehículo, se debe acreditar la disponibilidad de un estacionamiento para guardarlo".

Frente a ello, propone "intentar un plan piloto en un barrio específico de Santiago. Sin embargo, resulta más aceptado el cobro por estacionamiento. Esto, sumado a su mayor efectividad a nivel mundial, creo que debería ser la prioridad como política pública".

En tanto, el experto en estudios de impacto vial, **Andrés Villaseca**, dijo "desconocer los resultados finales y los escenarios medidos, pero puedo decir que los resultados eran previsible".

"En todas las experiencias del mundo el

definito que "el Gobierno siguiente debería dejar tomada la decisión de cuál es el momento más adecuado, y, mientras, se debe armar la institucionalidad para implementarlo legal y administrativamente y también

definir la forma de implementación". Añadió que "mi impresión es que el Gobierno subsiguiente, probablemente tenga que enfrentar en forma mucho más directa la decisión de implemen-

tarlo o no. Esto no porque la medida sea mala, sino porque el mercado es poco sensible aún y las condiciones en que la misma demanda genere el contexto para implementar tarificación vial a tiempo".

impacto no superó el 5% demostrado en Chile con una inelasticidad enorme. Además, es injusto porque afecta a los que tienen menos recursos", agrega.

Según Villaseca "frente a estas medidas, en general, las personas internalizan los costos, pero no cambian su conducta, sobre todo en países en desarrollo. Frente a ello, coincido en que la idea es acelerar la construcción de metro, metro y más metro en el sector oriente de Santiago".

"Creo que no es necesario seguir divagando en este tema, y, de una vez, sincerar el problema, la ciudad requiere metro", remató.



TRÁFICO.— El análisis encargado por el Gobierno muestra que los tacsos en "Sanhattan" no se solucionarían con la aplicación de la tarificación vial.

## Los alcances del experimento y las zonas evaluadas

Pese a que las razones para aplicar la tarificación vial en el mundo van desde la recaudación de impuestos al combate a la contaminación, en este caso se apuntó a su uso con fines de descongestión vial.

En lo medular, el estudio —que la consultora con sede en Londres desarrolla hace cuatro años para el Ministerio de Transportes— buscaba identificar las zonas susceptibles de sufrir mayores niveles de congestión en los próximos años, de ahí se evaluó el centro de Santiago y el área financiera de Providencia y Las Condes, resultando esta última la de proyecciones de congestión más preocupantes.

Luego, se evaluaron los modelos de tarificación a aplicar: vía cámaras de vigilancia que detectan las patentes para facturar los cobros (como en Londres); por medio de ejes tarificados y, mediante un cordón vial tarificado con tag.

De todas, el modelo de cordón vial doble resultó ser el de mayor justificación social, dados los efectos versus los costos que implicaba. Esto, porque el resto de los ocho escenarios probados no arrojó resultados de rentabilidad social aceptables.