

Cartas

Viernes 19 de mayo de 2017

Reemplazo de Transantiago

    |  18 Comentarios

  

Señor Director:

En el contexto del intercambio de cartas sobre este tema, solicitaría a quienes participan de la discusión no entrar en descalificaciones personales, no usar estrategias para desviar la atención del problema y utilizar las cifras con precisión. Por ejemplo, el subsidio de US\$ 750 millones mencionado en carta del miércoles 17 no es déficit operacional como señala mi contradictor. En efecto, si Metro no tuviera que financiar el costo fijo de un tercio de sus nuevas líneas y los estudiantes no tuvieran una tarifa rebajada, este subsidio sería mucho menor.

Transantiago, o cualquier nombre que se quiera dar a nuestro sistema integrado de transporte público, requiere metro, buses y, como habíamos señalado, otros componentes, como al parecer están ahora todos de acuerdo. Si los buses funcionan mal, lo lógico es hacer lo necesario para que funcionen muy bien y no eliminarlos, lo que además es ilusorio.

Si Chile sigue progresando como esperamos, aumentará el número de autos y esto no es preocupante. Pero sí es muy inquietante, desde el punto de vista de la sustentabilidad del sistema, el uso indiscriminado del auto; vale decir, en aquellos viajes en que este modo es mucho más ineficiente, contaminante y dañino que alternativas sustentables, como la bicicleta y el transporte público.

Convencer a los automovilistas de dejar sus vehículos en viajes para los que existan alternativas socialmente más eficientes (por ejemplo, menos de 7 km, la mayoría de los viajes en Santiago) requiere diseñar buenas políticas públicas. En particular, se debiera priorizar la existencia de amplias y amables veredas en nuestras avenidas, ciclovías bien diseñadas, y adecuadas pistas exclusivas para que circulen buses del más alto estándar, muy superior al que observamos hoy. También se requiere que los automovilistas perciban el alto costo social asociado a utilizar sus vehículos en horas y lugares altamente congestionados. Para esto se debe aplicar una política de tarificación económicamente eficiente, similar a la que se usa en Chile en el caso de otros servicios públicos como la electricidad.

Juan de Dios Ortúzar

Centro de Desarrollo Sustentable (CEDEUS) Pontificia Universidad Católica de Chile

Cartas

Miércoles 17 de mayo de 2017

Reemplazo de Transantiago

    |  23 Comentarios



Señor Director:

Los argumentos esgrimidos por el **académico Juan de Dios Ortúzar** en su carta del martes dejan en evidencia su falta de sentido de realidad y su desconocimiento del Sistema de Transportes de Santiago.

De acuerdo con información oficial publicada por la Dirección de Transporte Público Metropolitano, más de un tercio de los servicios de buses es calificado como deficiente, conforme con sus propios estándares, mientras que el Metro aumentó sus usuarios en hora punta más de 12% en cinco años, aun cuando esas son precisamente las horas con "mayores aglomeraciones en las estaciones".

No creo que haya que recordarle al profesor que más de la mitad de los viajes de Transantiago combinan con Metro, que su evasión es menos del 0,2% y que es el operador con la tarifa más baja del sistema por lejos. Estos puntos combinados son de la mayor relevancia tomando en cuenta que el sistema tiene un déficit operacional de aproximadamente US\$ 750 millones al año.

La evidencia muestra que los usuarios están dispuestos a las "aglomeraciones", a "viajar subterráneamente" y a "subir y bajar largas escaleras" por usar el Metro, y la razón está principalmente en la certeza en los tiempos de viaje que este modo ofrece, lo que no sucede en el bus. Además, este atributo se va haciendo más valorado a medida que el ingreso per cápita aumenta, lo que todos esperamos que vuelva a ocurrir.

Solo basta viajar en bus para ver cómo una gran cantidad de pasajeros se baja en la primera oportunidad de intersección que tiene con una estación de Metro, aun cuando el recorrido del bus coincida con el de la línea del tren subterráneo, y siendo este más caro en horario punta. Por otra parte, lo que el señor Ortúzar denomina "uso indiscriminado del auto" es en parte consecuencia de que la calidad de servicio del transporte público sea baja, y no al revés. Al igual que el aumento de pasajeros de Metro, el crecimiento explosivo del parque automotor y la preferencia por el transporte privado en los viajes capitalinos coincide con la puesta en marcha del sistema Transantiago, con la calidad de servicio que todos sabemos que ofreció en sus inicios.

En cualquier caso, imaginar la movilidad de la ciudad como solo buses y metro es la mirada del pasado. El futuro del transporte público está en la integración de más modos al sistema, incluyendo Uber/Cabify, colectivos, taxis, bicis públicas, trenes, tranvías, nuevas líneas de Metro, estacionamientos para autos en las estaciones periféricas, etcétera. Ese es el sistema de movilidad que debe reemplazar al Transantiago que conocemos hoy.

Raimundo Cruzat Correa

Máster en Planificación Urbana MIT

Ex director de Transantiago