

Expertos critican modelo de transporte en Santiago: «El usuario está obligado a usar autopistas»

El Ciudadano · 25 de marzo de 2018



Publicado en radio Universidad de Chile.- De un tiempo a esta parte, ha crecido el malestar respecto del sistema de transporte metropolitano, sobre todo, luego del incremento de las tarifas de peajes y tag. Esto quedó en evidencia luego de que el pasado lunes un grupo de manifestantes bloquaran las Rutas 68, 5 Norte y 5 Sur.

La situación pone en la palestra la finalidad original de este modelo.

Según el académico de la Universidad de Santiago y experto en transporte, Juan Pedro Sepúlveda, la idea de las concesiones nació en los años 90 cuando se debían hacer inversiones que beneficiaran el crecimiento del país.

Aunque el proyecto parecía rentable, luego de varios años las deficiencias del sistema salieron a la luz. Entre las razones aparece la información sobre el negocio detrás de ello. Según el presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, Leonardo Daneri, estos cobros son la forma más eficaz para recaudar impuestos, lo que a su juicio, implicaría un perjuicio para los conductores.

Según explicó la ingeniería civil y experta en vialidad, Dalila Riveros, las tarifas se definen por contrato. “Al tener un mayor estándar son más costosas y si son más costosas hay que pagar el peaje que corresponde. Por ejemplo, la Radial Nororiente tiene el peaje más costoso pero, es para cierto sector que tiene el requerimiento de llegar a su destino de forma más rápida y está dispuesto a pagar esa tarifa”, dijo.

En esta misma línea, Riveros explicó que en los valores también influyen las condiciones de seguridad vial que se tengan y el estándar que exige el gobierno a través del MOP. Por lo que, entre más alto estándar es necesario invertir y ese dinero, se recuperará en el peaje.

Más allá de los patrones que por normativa deben cumplirse, el académico de la Usach enfatizó en que los conductores, de alguna manera, se ven inhabilitados de tomar una decisión, pues en su opinión, las alzas de los valores dan para pensar en desincentivar el uso del automóvil. Pese a ello, señaló: “Creo que ahí se podría conectar con el Transantiago dado que, para la mayoría de los automovilistas aparentemente, no es una alternativa el día de hoy el transporte público”.

A ello agregó que “los tiempos de desplazamiento son muchas veces el doble o hasta el triple de lo que uno demora en una autopista, por lo tanto, muchas veces los usuarios están, por decirlo, obligados a usar el automóvil porque no tienen otra opción y también, porque el uso de las carreteras u otra calles que son alternativas a la autopista genera tiempo de desplazamiento que son muy altos, por lo tanto, el usuario se siente casi obligado a usar la autopista”.

Otro factor que se suma es que el gobierno declaró la licitación del sistema metropolitano como desierto, despertando distintas críticas que apuntan a las nulas decisiones para impulsar las mejoras de infraestructura y calidad que va relacionado con la seguridad de los pasajeros al utilizar los buses.

Por los puntos expuestos desde los afectados han circulado propuestas como la creación de una entidad que fiscalice los cobros, similar a lo que realiza Sernac. Para Riveros el plan “no tiene sentido” porque es el Ministerio de Obras Públicas quien va a realizar esa función.

Fuente: [El Ciudadano](#)