

Fecha	Fuente	Pag.	Art.	Título	Tamaño	Tamaño cm2
06/06/2011	LA TERCERA - STGO-CHILE	32	3	MEDIDAS CONTRA LA CONTAMINACION	17,6x19,7	345,4

Medidas contra la contaminación

**Rodrigo
Fernández**

Decano Facultad.
de Ingeniería,
U. de los Andes



ARAIZ de los episodios de mala calidad del aire en Santiago, nuevamente se ha puesto en la discusión pública el tema de la restricción vehicular a los catalíticos. Cada vez que somos consultados, los especialistas en ingeniería de transporte decimos majaderamente que la restricción vehicular no es una solución apropiada para los problemas de contaminación y congestión en las grandes ciudades. Aunque se aplique en varios países del tercer mundo como México, Colombia, Grecia o Nigeria. Si no sirve, ¿por qué se aplica?

Porque es una medida de costo cero para los burócratas y pareciera que "se está haciendo algo". No obstante, la restricción vehicular tiene dos inconvenientes de corto y largo plazo que los tomadores de decisión no consideran. Primero, tiene un impacto más reducido que el porcentaje de vehículos que afecta, sean estos catalíticos o no. La razón es que quienes no pueden utilizar su vehículo un día, "guardan el viaje" para el día que no

tengan restricción y, en el plazo de la misma semana laboral, el total de viajes será el mismo. Segundo, en el largo plazo lleva a un aumento artificial del parque automotor -y por ende de la congestión y contaminación-, dado que las personas compran un vehículo "de repuesto" para cuando haya restricción. Este segundo vehículo terminará usándolo todos los días otro miembro de la familia.

¿Qué herramientas tiene entonces el Estado para reducir la congestión y contaminación? La primera es un mejoramiento radical al sistema de transporte público. Cosa que no se ha hecho en ninguna ciudad de Chile. Transantiago parece haberse estancado en un sistema de transporte público mediocre y no se ven mejoras en el corto plazo. La construcción de las nuevas líneas de metro es carísima (2.500 millones de dólares) y entrarán a operar no antes de tres años. Otra posibilidad es la tarificación vial por zonas. El ejemplo de Londres desde 2003 es ya conocido. Otro menos conocido, pero igual de

exitoso, es el de Estocolmo desde 2006. En ambos casos, se han obtenido reducciones del tráfico del 10% al 20%; mayores a las que se han obtenido en Santiago con cualquier restricción vehicular.

Algunas lecciones se pueden sacar de los ejemplos de Londres y Estocolmo. Primero, en ambos casos la zona tarifada es reducida, pero significativa en cuanto a su efecto en la generación y atracción de viajes de la ciudad. Segundo, en los dos casos la tarificación se complementó con un mejoramiento del sistema de buses en la zona intervenida. La primera lección indica que en Santiago se debe estudiar cuidadosamente qué zona tarifificar. Quizás ya no sea apropiado tarifificar la zona céntrica, sino algún sector de las comunas de Providencia y Las Condes. La segunda lección es que cualquier medida de gestión de la demanda de tráfico, como es la tarificación vial, debe ir aparejada con un mejoramiento importante del sistema de buses.

Es decir, el éxito de la tarificación vial no depende de sí misma, sino de la combinación con el mejoramiento y prioridad a la circulación de los buses. Pensar en la tarificación vial como "la" solución a la congestión y contaminación asociada, es un error que puede costar tan caro como otro Transantiago.

¿Qué herramientas tiene el Estado para reducir la contaminación? La primera es un mejoramiento radical del transporte público.
