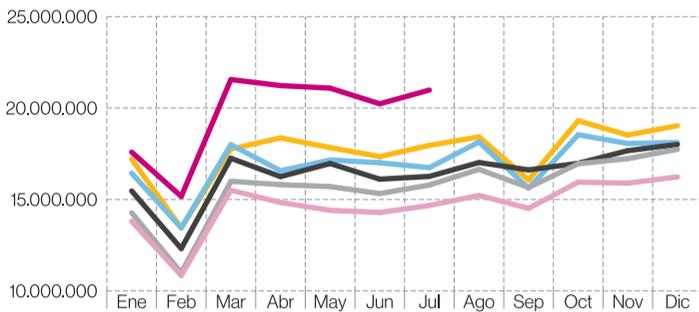


Transacciones e ingresos

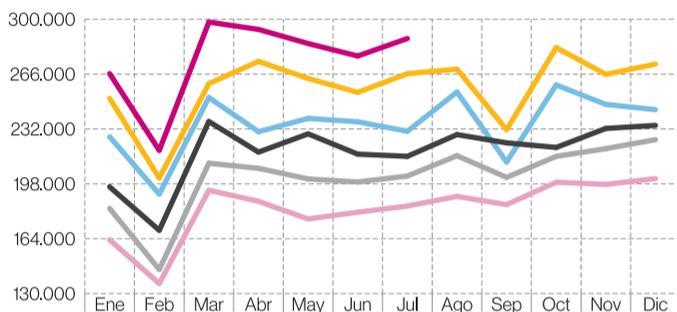
— 2009 — 2011 — 2013
— 2010 — 2012 — 2014

Costanera Norte

TRANSACCIONES VEHICULARES MENSUALES

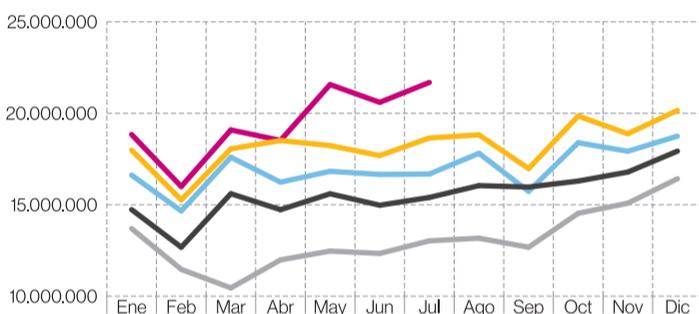


INGRESOS DEVENGADOS (UF)

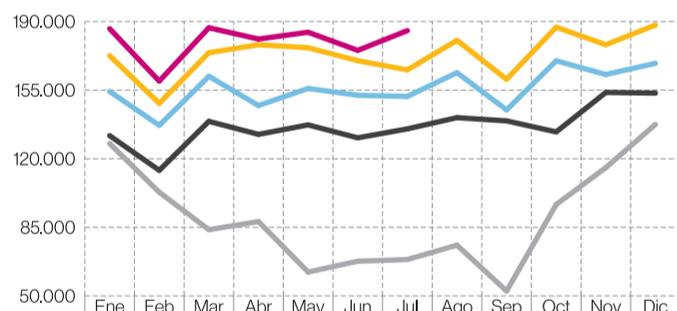


Américo Vespucio Norte

TRANSACCIONES VEHICULARES MENSUALES

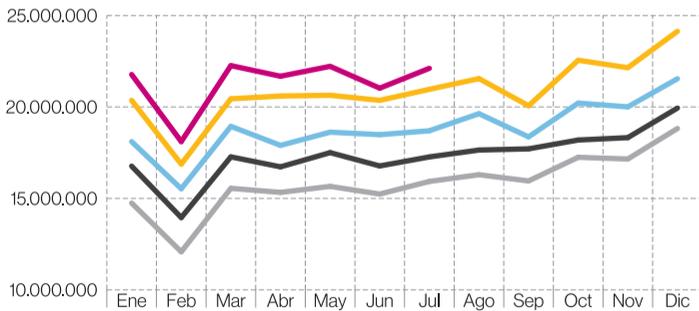


INGRESOS DEVENGADOS (UF)

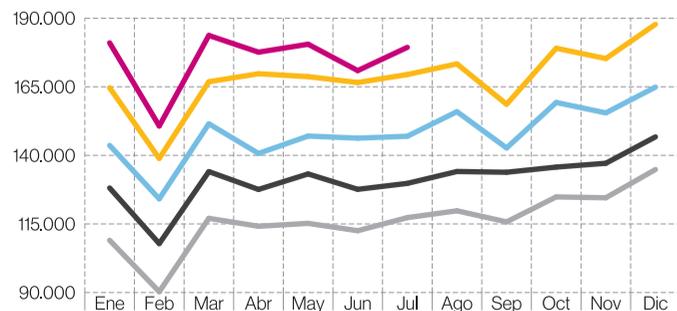


Américo Vespucio Sur

TRANSACCIONES VEHICULARES MENSUALES



INGRESOS DEVENGADOS (UF)



FUENTE: MOP, SC VNE, SCCN.

PULSO

La autopista Vespucio Norte pasó de 13 millones de transacciones en julio de 2010, a 21 millones en el mismo mes de este año, lo que la convierte en la que más creció en estos últimos cuatro años.

Hasta 65% aumenta el tráfico vehicular en las autopistas urbanas

Un reportaje de
JULIÁN MAZZUCCO E.

SALIR de la oficina y encontrarse con un taco al entrar a la autopista parece ser una escena común para los santiaguinos. En sólo cuatro años, el tráfico vehicular mensual de las autopistas urbanas ha aumentado hasta en un 65%.

Así lo muestran los informes que mensualmente envían las autopistas concesionarias del país al Ministerio de Obras Públicas (MOP), donde la autopista Américo Vespucio Norte mostró que a julio de este año el tráfico creció un 65% respecto del mismo mes de 2010, pasando de poco más de 13 millones de transacciones a 21 millones.

Una situación similar evidencian las demás concesionarias. Costanera Norte mostró un alza en su flujo mensual de 32,8%, subiendo de casi 16 millones de pases hasta los 21 millones. Asimismo, Américo Vespucio Sur alcanzó un crecimiento en el número de autos de un 38%, subiendo de 15.927.888 transacciones en julio de 2010 a más de 22 millones en el mismo mes de este año.

Estos crecimientos, según los expertos, son una clara señal de la preferencia de los santiaguinos por el uso de su vehículo, en desmedro del sistema de transporte público. Además, evidencian que el sistema de autopistas concesionadas, que tiene pocas posibilidades de ampliar pistas por sentido dado que está inmerso en la ciudad, tiene que acoger cada vez más autos.

Según explica Louis de Grange, experto vial y académico de la U. Diego Portales, hay horas del día

Costanera Norte evidencia un alza en su flujo mensual de 32,8%, pasando de 16 millones a 21 millones en 4 años.

Américo Vespucio Sur pasó de 15 millones de transacciones en julio de 2010 a 22 millones en igual mes de 2014.

En la autopista Vespucio Norte, los ingresos mensuales casi se han triplicado en los últimos 4 años.

y momentos puntuales del año en que las autopistas urbanas funcionan con demandas que exceden la capacidad para las que fueron concebidas. Esto se agravará considerando las proyecciones de ventas de autos, que aunque bajan en 2015 respecto de años anteriores, bordean las 300.000 unidades anuales. De estas, el 45% se venden en Santiago.

Desde la otra vereda, el aumento en los tráficos ha hecho que se incrementen los ingresos de las autopistas.

Vespucio Norte casi triplicó sus ingresos, con un alza de 170% respecto a 2010. En julio de ese año, la concesionaria obtuvo US\$2,8 millones al tipo de cambio actual y en la

misma fecha de este año, los ingresos fueron de US\$7,5 millones.

En la misma línea, Vespucio Sur alcanzó ingresos por US\$4,8 millones en julio de 2010, cifra un 52% menor que los US\$7,3 millones registrados en el séptimo mes de este año. Costanera Norte ha vivido una situación muy similar con un crecimiento de 42%: subiendo de US\$8,3 millones a US\$11,8 millones.

Es por ello que el cuestionamiento de los expertos apunta a la necesidad de que los concesionarios inviertan en mejorar la infraestructura. En esa dirección es el Plan Santiago Centro-Oriente que lidera Costanera Norte, que contempla, entre otras obras, la transformación de la Rotonda Pérez-Zujovic. ●

ENTREVISTA CON EXPERTO VIAL DE LA U. DIEGO PORTALES

Louis de Grange “Esto confirma que el tema de la bencina es irrelevante, al igual que las alzas de tarifas”

JULIÁN MAZZUCCO E.

¿Qué le parece el fuerte aumento en el tráfico en las autopistas urbanas?

—Usar el auto en Santiago es cada día más barato. Esto confirma que el tema de la bencina es irrelevante, al igual que las alzas de tarifas de las autopistas. Confirma que las autopistas siguen siendo mejor opción que las demás vialidades.

La pregunta es cómo sería Santiago sin las autopistas, y el taco sería aún peor. Pero este no es un problema de las concesionarias, sino de la demanda.

¿El sistema está colapsado?

—En los periodos de mayor demanda es frecuente que se supere la capacidad. No es en la mayoría de los casos; pasa dentro del anillo Vespucio: Costanera Norte, Norte-Sur y Vespucio Norte.

¿Qué nuevas inversiones se pueden hacer en el sistema de autopistas del país?

—Hay un margen para nuevas inversiones en infraestructura vial en Santiago, pero no es que se pueda mejorar mucho.

Hay algunos proyectos como la autopista Costanera Central y la conexión entre las rutas 68 y 78. Además, se podría avanzar en mejorar las conexiones entre las autopistas, que en algunos casos produ-



“La congestión no va a bajar, porque las personas prefieren usar su auto en lugar del transporte público”

cen congestión.

Sin embargo, la congestión no va a pasar y cada año va a ser peor. La venta de autos puede que baje el año que viene, pero de todos modos seguirán entrando vehículos a Santiago.

Además, puede pasar que la congestión en las zonas periféricas sea más grave aún, porque en La Dehesa, por ejemplo, la gente renueva su auto, en cambio en la periferia las personas pasan de no tener auto a subirse a uno. ●