

Los santiaguinos demoran 19 minutos y 30 segundos para realizar un viaje de 10 kilómetros

Los países con mayor congestión vehicular: ¿en qué puesto está Chile?

Un estudio determinó que los conductores chilenos pierden un promedio de 93 horas por tráfico en horas peak durante el año.

Las ciudades latinoamericanas con más congestión vehicular				
Ranking regional	Ranking mundial	Ciudad	Tiempo de demora en un viaje de 10 km	Tiempo perdido al año en tacos
1	5	Lima	28 minutos con 30 segundos	157 horas
2	19	Bogotá	25 minutos con 30 segundos	117 horas
3	23	Buenos Aires	24 minutos y 30 segundos	88 horas
4	33	Sao Paulo	23 minutos	105 horas
5	36	Recife	22 minutos 40 segundos	116 horas
6	37	Montevideo	22 minutos 20 segundos	55 horas
7	38	Curitiba	22 minutos 20 segundos	94 horas
8	41	Belo Horizonte	22 minutos 10 segundos	109 horas
9	57	Fortaleza	21 minutos 40 segundos	92 horas
10	66	Porto Alegre	20 minutos 40 segundos	100 horas
11	90	Santiago	19 minutos 20 segundos	93 horas

Fuente: Tomtom.

BANYELIZ MUÑOZ

El Índice de Tráfico de TomTom, el fabricante de sistemas de navegación que todos los años publica su ranking de las ciudades con el peor y mejor tráfico, reveló cuáles son las urbes donde los automovilistas tardan más en completar un viaje de diez kilómetros hacia y desde el trabajo durante las horas más congestionadas (en relación con el mismo viaje en condiciones óptimas con tráfico fluido), posicionándose Londres en primer lugar a nivel mundial, con un promedio de 37 minutos y 20 segundos. (El ranking completo está en el link <https://acortar.link/Bjy6nC>)

Dentro de Latinoamérica, Lima figura en el primer lugar -quinto a nivel global- con un tiempo de 28 minutos y 30 segundos. En segundo lugar está Bogotá, con 25 minutos y 30 segundos; y en tercer lugar Buenos Aires, con 24 minutos y 30 segundos. Mientras que Chile se ubica en el puesto número 90 a nivel mundial y 11 en el ranking regional, con un tiempo de 19 minutos y 20 segundos.

El estudio revela que las horas de más congestión de la capital de Chile son de lunes a jueves, a las 8:00 y de lunes a jueves, a las 18:00. El jueves entre las 18:00 y 19:00 es el peor día para transitar, con un promedio de 28 minutos y 30 segundos para recorrer diez kilómetros (<https://acortar.link/dRQu9M>).

El magíster en Gestión Logística, Julio Villalobos, director del Centro de Transporte y Logística de la Universidad Andrés Bello, menciona que la situación de Santiago es bastante ventajosa respecto a las principales capitales de Sudamérica. La tardanza es 30% menor que otras ciudades.

"Esto se explica por la infraestructura vial que hay en Santiago, que está soportada por una red de autopistas urbanas", subraya.

El doctor en Caminos Alejandro Torres, académico de la Escuela de Ingeniería de la Universidad Central, coincide en que Santiago cuenta con



MAURICIO QUEZADA

Expertos valoran la conectividad que han entregado las autopistas.

buena conectividad en el transporte privado. Sin embargo, hacia la zona más urbana, cree que la calidad del espacio vial no es muy buena y no es muy amigable con el usuario.

"El estado de la calzada no es el óptimo: hay mucho bache y eso ralentiza el tráfico. Además, los semáforos no están programados y eso también ralentiza el tráfico. Falta una infraestructura tecnológica que pueda generar un control de gestión del tráfico en una ciudad tan grande como la nuestra", plantea.

Lo que sí valora es el sistema de Metro, que lo ve como un punto destacable dentro de la infraestructura de transporte.

Factor poblacional

El doctor en Transporte Franco Basso, académico de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, dice que el patrón que comparten Lima, Bogotá y Buenos Aires es que son ciudades de gran tamaño poblacional.

"Para que se puede tener una movilidad eficiente, requieren de un sistema de transporte público avanzado, lo que claramente no ocurre. Lima, por ejemplo, es una ciudad que tiene un sistema de transporte muy arcaico: no existe un sistema de Metro. Por lo tanto, gran parte de los viajes se realizan en bus, combi o en vehículos livianos. Como no existe una red de autopistas urbanas como las de Santiago, esta situación se vuelve más compleja", afirma.

Algo parecido sucede en Bogotá. "Su transporte público no es capaz de absorber la gran cantidad de viajes que se generan diariamente".

Una mirada similar tiene Torres: "Lima es una ciudad grande y muy

extendida. Pero tiene un sistema de transporte público que no funciona del todo bien. El uso del vehículo particular ha ido aumentando. Tienen serios problemas de congestión vehicular, particularmente en las zonas céntricas. Es mucha la gente que se mueve", admite.

En el caso de Buenos Aires, señala que su infraestructura es bastante amplia, ya que cuenta con avenidas más anchas. Pero aún así se generan atochamientos debido a la gran cantidad de población que circula en las horas peak.

Caso Londres

Julio Villalobos sostiene que lo de Londres, que ocupa el primer lugar a nivel mundial, es bastante particular.

"El tiempo para recorrer diez kilómetros es prácticamente el doble que el que se requiere en Chile. En Londres se pierdan 148 horas al año por estar en congestión, mientras que en nuestro país son 93 horas. Sin embargo, el nivel de congestión es de 45% y en Chile es de 43%. En Londres el flujo libre de vehículos es lento, hay un diseño de red vial para que se circule de esa manera. Y esto responde a una política de muchos años de desincentivar el uso de autos privados para circular en la ciudad. Una manera de hacerlo es tener un diseño de red vial donde se circule lento", opina.

"El promedio de circulación en las horas punta en Londres es de 14 km/h, mientras que en Chile es de 24 km/h. No tiene que ver con temas de recursos, sino más bien responde a una decisión política pública de desincentivar el uso del vehículo", insiste.