

Intervención de Presidente de la República en Visita Unidad Operativa de Control de Tránsito

PALABRAS DE S. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RICARDO LAGOS,
DURANTE VISITA A UNIDAD OPERATIVA DE CONTROL DE TRÁNSITO

SANTIAGO, 31 de Julio de 2000

Bueno, quisiera hacer un par de observaciones. Lo primero que quisiera señalar es mi satisfacción por estar acá esta mañana, en un lugar realmente de tecnología muy de punta. Según me han informado, hay tres ciudades en el mundo que están más avanzadas que Santiago en esto: Sao Paulo, Londres, Toronto.

Lo segundo que quisiera decir es que aquí lo que hay es un esfuerzo sistemático en los últimos seis años. Hay una inversión de 30 millones de dólares para poder tener esto que ustedes han visto, y en donde tenemos 1.650 semáforos, y todos los semáforos de la ciudad de Santiago están acá. Y de estos 1.650, hay 250 que son semáforos inteligentes, que son los semáforos que tienen capacidad de medir el flujo, y de acuerdo al flujo vehicular se van adaptando.

Eso significa que hay que colocar sensores en las calles y, en consecuencia, eso es una inversión muy grande. En parte, lo que se está viendo allá en Lyon con Providencia, las dificultades que había, es que al hacerse esos trabajos se han afectado sensores. Eso indica lo delicado que es el sistema.

Ahora, qué es lo que me parece importante en esto. Cuando se planteó el tema de las vías exclusivas, ustedes recordarán todo el debate que hubo de que si había vías exclusivas se iba a producir la congestión de las calles laterales. ¿Por qué no hubo congestión en calles laterales?, fundamentalmente, porque había capacidad de poder medir lo que estaba ocurriendo en las vías exclusivas, aquí tenemos Irarrázaval como vía exclusiva, en consecuencia, determinar que en las vías laterales los semáforos actúen de una manera distinta. Gracias a que existe esta inversión de 30 millones de dólares hechas en los últimos seis años, usted puede pensar ahora en vías exclusivas. Cuando le dicen "por qué no lo hizo antes", porque normalmente se requiere etapas previas de preparación. Porque hay este instrumental se puede saltar hacia adelante.

Y aquí ahora hay una inversión en marcha, que significa fundamentalmente: uno, cambiar los computadores. Estos 5 que son muy modernos, a otros más modernos todavía; significa la posibilidad que de aquí a fin de año, esto que estamos viendo acá en estos computadores, va a estar todo en Internet. Y, en consecuencia, las personas van a poder saber exactamente los niveles de congestión. Me han informado que va a tener un retardo de un minuto, las imágenes; tercero, el sistema de llamados telefónicos, el fonotráfico, lo quieren aumentar para poder llegar a tener una competencia con ustedes, los periodistas, de cadenas noticiosas, las 24 horas, el CNN del tráfico va a ser eso; finalmente quisiera señalar que los 250 semáforos inteligentes, que como hay sensores miden la cantidad de tráfico y de acuerdo con eso determinan el ritmo de cada uno de esos semáforos, se quiere aumentar en los próximos años a 500. Ahora, es una inversión cara, porque eso significa que para que funcione ese tipo de semáforos, tiene que colocar los sensores en la calle, a medida que van midiendo los autos.

Algo muy importante, y la última reflexión que quiero hacer, es los estudios de impacto

vial. Las calles son de todos, eso lo sabemos, pero cuando usted quiere hacer un gran mall, ese gran mall va a significar que las determinadas calles adyacentes al mall van a tener una utilización mayor. Y, por lo tanto, medir el impacto vial de la inversión del mall, tiene que hacer previamente a la instalación del mall. Cuando usted dice "vamos a hacer la Costanera Norte", hace usted la Costanera Norte, una gran autopista, muy bonita, ¿y qué hace usted en las salidas de la Costanera Norte?, cuando tengo un tremendo flujo vehicular que sale de esta autopista y va directamente a las calles, por ejemplo, del centro, o las calles de acá de este sector Providencia-Pedro de Valdivia. Y, por lo tanto, algo muy importante es, si estamos en condiciones de medir el impacto de ese flujo y cómo ordenamos, a través de éste, el sistema vehicular, de tránsito.

Lo digo porque ahora me indicaban que se han establecido sistemas, los Cine Joys, por ejemplo, están conectados con este sistema, y cuando ustedes salen del cine va a haber un flujo vehicular del cine hacia las distintas calles, y aquí se orden los semáforos, de manera de darle preferencia, semáforos de más tiempo a los que están saliendo del cine. Y lo mismo ocurre con los malls.

Yo quisiera decir lo siguiente, para concluir. Que porque se hicieron todas esas inversiones, es que, en la práctica, los tiempos de viaje no se han afectado en los últimos seis años por este adelanto tecnológico. Y a mí me pareció que en estos tiempos de tanta discusión sobre vías exclusivas, sobre sistemas de tráfico, congestión vehicular en Santiago, era bueno que la opinión pública tuviera un conocimiento, primero, de lo que aquí se hace, de los profesionales, de los ingenieros que hay aquí a cargo de estas pantallas, y que es gracias a este sistema que se permite tener un desplazamiento más expedito por la ciudad. Y, segundo, que nos obstante el avance, estamos en un proceso de inversión para poder mantener y mejorar este sistema. Y, en consecuencia, poder dar cuenta de cada una de las medidas que se están tomando.

Acá va a haber una inversión significativa, el costo operacional de esto son 3 millones de dólares al año, y probablemente esto va a incrementarse en el futuro, a partir de lo que hemos señalado, con las medidas que se han tomado. Vale decir, renovación de computadores, primera cosa; incorporación de todo el sistema a Internet a fin de año, segunda cosa; y tercero, la necesidad de mantener, aumentar el número de semáforos, de 250 a 500 los semáforos inteligentes, que tienen sensores y que permiten actuar. En total, como les dije, son 1.650 semáforos y esperamos llegar a 2.000.

Declaraciones de S.E.:

Pregunta: La próxima restricción vehicular a los automóviles catalíticos. ¿En cuánto debiera disminuir el flujo vehicular y qué beneficios reales habría para combatir la contaminación?

S.E.: Bueno, el tema de los catalíticos tiene más que ver con un elemento adicional, que es el tema del ozono. O sea, los catalíticos no contaminan del punto de vista de las partículas contaminantes, pero sí lo hacen por el problema del ozono. En todo caso, usted ha visto el número de restricciones que ha habido en el año, en situaciones de pre-emergencia, donde han operado las vías exclusivas, en ese caso, si se hace este año extensivo a los catalíticos, eso implicaría aproximadamente que usted no podría usar el

auto unas 4 ó 5 veces en el año. Ese es el cálculo que tenemos.

Pregunta:

S.E.: Vamos a evaluar y tomar una decisión e informarla.

Pregunta: Se ha tomado una serie de medidas para disminuir la contaminación. Pero, a su juicio, ¿cuál es la solución definitiva para la contaminación en Santiago?

S.E.: A ver, lo primero, es que usted tiene que ver lo que son las magnitudes de transporte público a transporte privado. Más/menos en Santiago usted tiene, un 70 a 71% de los santiaguinos se trasladan en transporte público; un 21% nos trasladamos en transporte privado; un 9% más/menos en el auto de Armando, un "poquito a pie, otro poquito caminando", 9%, más/menos, de gente que se desplaza a pie. Aquí hay muchos ingenieros, y yo diciendo todas estas cifras, aquí me van a corregir, pero más o menos.

Ahora, el problema cuál es. El problema que usted tiene en Santiago es que si usted hace todo lo que tenemos que hacer del punto de vista de las inversiones para mejorar transporte público, léase trenes suburbanos, usted tiene que tener y va a haber al término de mi Gobierno los tres suburbanos Santiago-Rancagua, Santiago-Melipilla o Talagante, Santiago-Tiltil. Segundo, las extensiones de la línea de Metro, a que me referí la vez anterior. Tercero, la modificación, lo que conversamos el otro día con los representantes del gremio del transporte, de los autobuseros, cuando me fue a ver Marinakis y la directiva, el tema de la transformación de diesel a gas. Si hace todo eso, y tiene también carriles o vías exclusivas para el transporte público, lo que podemos esperar es mantener las cifras estadísticas que le di. O sea, un 21% de transporte privado, 70% transporte público. Mantener.

Ahora, usted se da cuenta el desafío. Si usted va a mantener estas cifras de aquí a 10 años, usted puede calcular que el parque automotriz de aquí a 10 años le ha aumentado ¿60 u 80%? En consecuencia, en estas pantallitas usted va a ver 60 u 80% más de autos. Por lo tanto, la necesidad de enfatizar, cuando se dice "cuál es la solución", primero, más transporte público. Ahora, más transporte público para mantener los porcentajes de hoy, porque la ciudad va a ir creciendo, tiene más gente viviendo en Santiago y requiere más transporte.

Segundo, en todas partes la tendencia, cuando hay países como Chile, con el nivel de desarrollo de Chile, usted lo que tiene es un salto espectacular al auto. Cuando usted está en 1.000 dólares por habitante y mejora su nivel de ingreso, a usted le aumenta la demanda de bicicletas; cuando usted está, como nosotros, en 4 ó 5 mil dólares por habitantes, hasta 15 mil dólares por habitante, usted lo que va a hacer es aumentar los transporte de autos. Y cuando usted ya pasó los 15 mil, entonces usted va a cambiar de Volkswagen a BMW, pero no va a aumentar el número de autos, porque las familias ya tienen los autos que necesitan, y lo que hacen es cambiar de marca. Usted no tiene aumento de autos en Suiza. Vea usted lo que pasó en España entre el 75 y el 90, la expansión de vehículos espectacular, y ese es el drama de Chile hoy día. Estamos en un período, cada peso que aumenta el ingreso, aumentan los autos. Y eso es así y va a ser así, y no saca con decir "no, mire, el transporte público es más importante, desincentiva el auto". Usted tiene que prepararse para eso.

Y, por tanto, la respuesta es muy larga la que le di, pero el nivel de ingreso de Chile va a hacer que usted va a tener un aumento en la expansión de vehículos; segundo, usted va a tener una situación muy fuerte de expansión, del punto de vista del transporte privado, y esto es lo que obliga a tener este sistema. Y este sistema es, yo diría, uno de los elementos fundamentales de poder tener una menor congestión.

Pregunta: Gracias, Presidente, por esta respuesta, pero me quedó más claro el panorama que vamos a enfrentar, no así la solución.

S.E.: Bueno, la solución es la que le he dado: vamos a tener transporte... oiga, pensé que era claro. Uno, transporte público significa, primero, trenes suburbanos, y eso significa que la ciudad se ordena en torno a los ejes que son los trenes suburbanos; dos, la necesidad de generar un mayor número de vías exclusivas para buses, como lo que se hizo en avenida Grecia, ¿usted ha visto la avenida Grecia que hay unos...?; tres, la necesidad de expandir las líneas Metro, en la forma que expliqué la otra vez; y cuatro, por supuesto, la necesidad de incentivar, a través de todas estas modalidades, un transporte público seguro, rápido y eficiente.

Pregunta: ¿Y eso en cuánto podría cumplirse?

S.E.: Bueno, usted hoy día está viendo la inversión que se está haciendo en este momento en el sistema del Metro y la expansión que tenemos, y hoy día se está invirtiendo en eso, no son cifras al voleo, no. Así como usted hizo la inversión del Metro, no tengo acá las cifras, en cuánto aumentó, como resultado que hoy día va a tener, hoy día usted ya tiene, en el centro de Santiago, Metro por los cuatro costados. O sea, usted puede hoy día, teóricamente, decir "no quiero que lleguen buses a Santiago, porque tengo Metro que llega a los cuatro puntos de Santiago".

Entonces, esto que he dicho es un plan de inversión de aquí a aproximadamente al 2006.

Pregunta: ¿Qué pasa con las otras fuentes causantes de la contaminación, por ejemplo el parque industrial, la falta de pavimentación?, también son medidas necesarias para paliar la contaminación.

S.E.: Claro, o sea, a ver, usted tiene acá el tema de cuál es el nivel de contaminación de a nivel de partículas, el transporte es el principal problema. En otros ámbitos no, pero usted tiene niveles de contaminación efectivamente en residuos industriales líquidos, en los sólidos, respecto a los ríos, está todo el problema de lo que usted vierte hoy día a los sistemas de alcantarillado, o lo que usted vierte al propio Zanjón de la Aguada, indudablemente que ahí tenemos un tema pendiente. O sea, hay que hacer también, y está el incentivo de cambiar las fuentes energéticas. El poder tener plantas generadoras a gas, de electricidad a gas y no electricidad a carbón, que son los esfuerzos que se han venido haciendo. Ese es otro ámbito, el cual tiene que operar.

Ahora, respecto de los pavimentos, es cierto, Santiago es una ciudad que tenía aproximadamente un 70% de calles sin asfalto, con polvo en suspensión, y efectivamente uno de los elementos importantes es cómo usted reduce los polvos en suspensión, y eso es los pavimentos. Pero espero que ninguno de ustedes no me diga, que si pavimentamos, entonces tenemos problemas con las aguas lluvia, porque es

cierto. Cuando usted pavimenta, tiene problemas con las aguas lluvia. Porque cuando usted no pavimenta y llueve, las calles no pavimentadas absorben agua. Y cuando usted pavimenta, le conducen el agua a otro lugar. Entonces, el abordaje del tema de la ciudad es bastante más complejo y completo para decir "mire, lo arreglamos así". No. Todo esto requiere inversiones, y cuando se requiere inversiones, entonces la gente quiere tener los niveles de ciudad que ven en Europa, pero nunca la gente repara que los niveles de ciudad de ven en Europa implica un nivel de impuesto distinto al de Santiago. Acá tenemos una relación impuestos-producto de 18%, y en el Europa tenemos una relación impuestos-producto del 30, 35, 40 a 45%. Alemania, 40%.

Pregunta: ¿Y usted tiene alguna idea en carpeta de poder aumentar los impuestos a los habitantes de Santiago, a quienes quieran venir a vivir a Santiago pagar más impuestos, justamente para sobrellevar todas estas inversiones que significan...?

S.E.: No, lo que es importante es, por ejemplo, lo que se ha planteado ahora, el tema de las patentes municipales, que las patentes tengan un tope mayor. Usted sabe que por tener una industria tiene que pagar patente, todo el mundo paga patente el 0,5 por 1.000, pero las patentes tienen hoy día un tope, y hay 350 empresas que por tener tope no pagan el máximo, y eso se está pretendiendo cambiar. Esperamos que lo apruebe el Parlamento, pronto. Y eso le hace más caro, entonces, estar adentro.

Pregunta: Usted se comprometió, en el fondo, con lo que pueda hacer durante su período, pero usted que ha analizado concienzudamente el tema, ¿cuándo cree que realmente Santiago puede mejorar la situación ambiental? Todas son inversiones a muy largo plazo las que usted ha detallado.

S.E.: O sea, son inversiones que se están haciendo, digamos. Yo no creo que usted tenga soluciones para decir "ahora ya tenemos una ciudad distinta", pero usted puede tener, el río Támesis en Londres hoy día tiene peces, y durante muchos años no los tuvo, verdad. Y ahí hubo una política consciente, y yo creo que eso se puede avanzar, y no me cabe duda que vamos a mejorar sustancialmente de aquí al 2006.

Ahora, que las condiciones geográficas donde está emplazado Santiago no es lo mejor, no es lo mejor. Pero no le vamos a echar la culpa a don Pedro de Valdivia de nuestros problemas, verdad. Pero este tipo de cosas, estoy seguro que ustedes no tenían este conocimiento y nos se soñaban que esto era así, y no se soñaban que acá están dirigiendo todo. Entonces, cuando la gente dice "mire, qué va a pasar con las vías exclusivas", la gente que habla, que no conoce esto... Y por eso me parece tan importante, y cuando se hizo una inversión de 30 millones de dólares, 30 millones es harta plata, son 15 mil millones, se hacen muchas cosas con 30 millones de dólares, y 30 millones en esto que hay acá, más lo que está en las calles, es lo que nos permite enfrentar en buena forma hacia adelante, y esa es la razón por la cual se va a continuar invirtiendo, y creo que nos va a permitir tener un sistema muy moderno para poder enfrentar lo que es el tráfico creciente de la ciudad de Santiago. Por más que hagamos todos los esfuerzos en transporte público, buena parte de lo que aquí están se van a seguir trasladando en auto privado, o nos vamos a seguir trasladando en auto privado.