



Fecha: 25/11/2017
 Fuente: El Lector
 Pag: 3
 Art: 2
 Título: COLUMNA OPINIÓN

Tamaño: 20,8x33,3
 Cm2: 694,6
 VPE: \$ 340.348

Tiraje: Sin Datos
 Lectoría: Sin Datos
 Favorabilidad: No Definida

Columna Opinión

Experto sostiene que reducir la velocidad urbana no produce una mayor congestión vehicular

El especialista en transporte y académico de la Universidad de Santiago, Dr. Juan Pedro Sepúlveda, critica el rechazo del Senado al proyecto que busca reducir de 60 a 50 km/h el límite permitido para automóviles en la ciudad. El especialista indica que, en los horarios punta, la velocidad promedio de los vehículos es de 20 km/h, por lo que la disminución planteada en la ley "no tendrá ningún impacto en la congestión".

Por otra parte, sostiene que la mayor parte de los accidentes suceden cuando las vías se encuentran más expeditas, por lo que enfatiza que el proyecto sí reducirá accidentes y la gravedad de los mismos. No obstante, señala que, de implementarse la ley hoy mismo, sería "letra muerta", ya que las capacidades de fiscalización en el radio urbano no son las mismas que en carreteras y autopistas.

El Senado rechazó el proyecto de ley que pretende reducir la velocidad urbana de 60 a 50 kilómetros por hora. A pesar de que la medida fue recomendada por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) para disminuir en un 20% las víctimas fatales por accidentes, el bloque de senadores de Chile Vamos se opuso a la iniciativa, argumentando que la disposición implicaría más congestión y tiempos de viaje más largos. Además, cuestionaron que bajen los accidentes de tránsito con esta reducción.

El experto en transporte y académico del Departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Santiago de Chile, Dr. Juan Pedro Sepúlveda, está en desacuerdo respecto a que la reducción de la velocidad urbana implique mayores atochamientos. "No comparto, porque está demostrado que en horario punta, la velocidad promedio de los automóviles es de 20 km/h. Bajar de 60 a 50 kilómetros por hora no tendrá ningún impacto en la congestión", asegura.

El especialista hace hincapié en que el problema se produce en el resto de las horas del día que no constituyen el horario punta, donde los conductores, al ver la vía libre, se movilizan a la velocidad que les parece, sin respetar el límite de los 60 km/h. Esto, ya que la gran cantidad de accidentes mortales ocurrirían en estos horarios. Por lo tanto, "si se reduce la velocidad, disminuirán los accidentes y la gravedad de estos mismos", considera.

Sin embargo, indica que "si el proyecto se implementara hoy, sería letra muerta", ya que no existiría una fiscalización óptima en las ciudades para castigar los excesos de velocidad. "Si hay fiscalización directa de Carabineros en carreteras y autopistas, pero en el radio urbano es poco usual que alguien sea multado por andar a 70 u 80 km/h", afirma.

Durante la discusión en el Congreso, los parlamentarios opositores también rechazaron la idea de reponer el control de velocidad a través del uso de fotorradars, dada la polémica donde se acusó a los municipios de usar esta tecnología para recaudar fondos más que para fiscalizar los excesos de velocidad.

Para el Dr. Sepúlveda, independiente de la polémica, los fotorradars sí son una tecnología que funciona y que, por lo mismo, debería utilizarse. "Para comenzar y que la ley tenga un rápido efecto, esta herramienta de fiscalización sí tendrá impacto", sostiene.

"Cuando las personas se sienten observadas, modifican su comportamiento. Me ha tocado evidenciarlo al dedicarme a la investigación de la logística y la gestión de flotas. Efectivamente, se producen rebajas importantes en los tiempos de desplazamiento y consumo de petróleo cuando el conductor está al tanto de que es monitoreado por un GPS", ejemplifica.

No obstante, considera que no solo las medidas punitivas son importantes, sino también que se eduque a la población respecto a las graves consecuencias que puede producir el exceso de velocidad. "Quizá, no se trate de cursar partes desde el primer minuto, pero sí advertencias o partes de cortesía, que son una mejor estrategia considerando el objetivo final, que es que la gente entienda por qué debe disminuir la velocidad en el ámbito urbano", concluye.



Dr. Juan Pedro Sepúlveda
 Especialista en transporte y académico
 de la Universidad de Santiago