

NUEVOS PERMISOS PARA CIRCULAR



La Patente actualmente cuesta lo mismo para el que vive en Parinacota o en Providencia. Para el que sale en auto todos los días o el que lo usa sólo los fines de semana. Un absurdo que tiene fácil solución.

Y no cuesta un peso.

por ANDRES WEIL



Cuando se trata del automóvil, la sociedad pierde la racionalidad. No se trata de un fenómeno exclusivo de Chile, sino que de una práctica que se extiende por todo el mundo. El motivo radica en que el automóvil es, posiblemente, la mejor síntesis cultural de nuestra civilización. En un espacio reducido y compacto se concentra toda la evolución de la Especie: Millones de años de ensayo y error; miles de años de ciencia y tecnología; cientos de años de industria y manufactura; decenas de años de estilo y diseño. El automóvil, a diferencia de la vivienda concebida para el abrigo y la seguridad, permite satisfacer sueños y aventuras, alcanzar metas y superar límites, llenando expectativas metafísicas de hombres y mujeres.

Suponer, como lo hacen generalmente los estudios de tráfico, que utilizamos los automóviles con un fin utilitario exclusivamente, no se condice con la realidad. Si el objetivo de los automovilistas fuera desplazarse eficientemente en el espacio, optarían en muchos casos por el transporte público. Y no se trata de la calidad de este último. En países con buenos sistemas de transporte colectivo como Alemania o Singapur, quien puede desplazarse en automóvil lo hace, aunque esto sea más caro, tome más tiempo, contamine el ambiente y haga colapsar el sistema en horas punta.

Usar el auto tiene un costo. Hay que pagar un “arriendo” anual, que es el Permiso de Circulación, para disponer de la red vial que conecta el territorio nacional. El Fisco lo cobra para financiar la inversión que hace en construir caminos, en los mejores terrenos urbanos y rurales, para garantizar la conectividad del sistema de transporte particular y público. Pero le cobra a los dueños de automóviles en función de una tasación comercial de cada modelo. Así se genera una gran contradicción económica: mientras más crece el parque automotor, la tasación comercial de los vehículos baja y por consiguiente, baja el precio real del Permiso de Circulación. Al aumentar el parque automotor hay mayor demanda por espacio para circular, creciendo la congestión y disminuyendo el costo real del uso de la infraestructura vial. El potencial de crecimiento del parque automotor es en teoría infinito, en cambio las posibilidades de ampliación de las calles están restringidas por el espacio físico disponible que es cada vez más escaso y caro.

¿Por qué en el caso de la administración de la red vial no se aplica en Chile la racionalidad del modelo económico? Se supone que la tarificación de las autopistas apunta en esa dirección; sin embargo la práctica nos señala que eso no es suficiente ya que la congestión se traslada a las salidas de las vías concesionadas porque el resto de la red sigue siendo la misma.

1

RACIONALIZAR EL USO DE LOS VEHÍCULOS PARTICULARES

La primera medida para racionalizar el uso de la red vial debería ser fijar “las tarifas de arriendo” en base a las características físicas de los automóviles como el peso y sus dimensiones, en especial el ancho del vehículo que determina la huella de circulación.

Un segundo aspecto a considerar en este cobro tiene que ver con las consecuencias ambientales que genera este desplazamiento. Gracias a que el automóvil es un objeto de culto, la sociedad acepta que éste la enferme con los contaminantes que libera. La contaminación potencial de un vehículo debe incorporarse a la tarifa de circulación. De esa manera incentivaríamos la renovación de la flota con motores que minimicen las emisiones tóxicas.

Un tercer aspecto, y tal vez el más importante a considerar, es la densidad y la calidad de la red. El permiso de circulación actualmente cuesta lo mismo para el que vive en Parinacota o en Providencia. Sin embargo, la demanda que existe por circular en Providencia es muchísimo más alta y ofrece alternativas de transporte público incomparablemente mejores que cualquier localidad rural de nuestro país. El actual sistema de cobro de permiso de circulación es tremendamente injusto, favoreciendo al contribuyente urbano frente al rural y al metropolitano respecto al regional.

Un cuarto aspecto a considerar es la tasa de accidentes de tránsito, la principal causa de muerte temprana en las sociedades occidentales. El cobro del permiso de circulación debería considerar esta situación, premiando o castigando al conjunto de los automovilistas según los índices de accidentes de tránsito. De esa manera se estimularía la conducción responsable, respetando los límites de velocidad que mejoraría la fluidez del tránsito, racionalizando de paso la demanda por el espacio de circulación.

En base a estas variables, se pueden establecer las tarifas de arriendo de la red de circulación. Estas quedarían determinadas para cada modelo por un polinomio que tomaría en cuenta sus características físicas y técnicas, eliminando la distorsión que se produce por la depreciación de los automóviles.

2

DIFERENCIAR LOS PERMISOS DE CIRCULACION

En la actualidad, la red vial chilena permite una circulación expedita casi todo el tiempo. Los problemas de alta demanda se concentran en sectores urbanos y en horarios determinados. Estas subredes deberían recibir un trato diferenciado por concepto de "arriendo", definiéndolas como "zonas de exclusión horaria" (ZEH). Una ZEH es un sector urbano que cuenta con transporte público y sobre el cual existe una sobre demanda en determinados horarios (congestión).

En base a la disponibilidad de espacio y demanda por circular que existe en nuestro país, se pueden establecer dos tipos de zonas de exclusión horaria: en Regiones ZEH-urbanas y, en Santiago, una ZEH-metropolitana. A partir de ellas se diferencian los valores de los permisos de circulación, permitiendo a los usuarios optar a importantes descuentos según el tipo de zona de exclusión horaria a la que se acojan.

Quien, al momento de cancelar el Permiso anual de Circulación se acoja a la ZEH metropolitana recibirá un 50% de descuento. A cambio, ese usuario estaría restringido de transitar por Santiago durante dos días hábiles de la semana entre las 7 de la mañana y las 20 hrs. Equivale a una restricción vehicular de cuatro dígitos. La forma de controlar esta medida es a través de un dígito control de color que se pega sobre el último número de la patente.

Quien se acoja a una ZEH urbana obtendría un descuento de 80% del Permiso de Circulación. A cambio, este usuario estaría restringido de transitar por Santiago de lunes a viernes entre las 7 y las 20 hrs. y en las ciudades regionales de acuerdo al mismo calendario de restricción vehicular de Santiago de 4 dígitos. La patente de ese auto se identificaría con un dígito control de otro color.

3

ESTE SISTEMA DE TARIFAS RESUELVE VARIOS PROBLEMAS A LA VEZ:

1. La sobre demanda de la red vial y la contaminación se extiende por todo el país. No se trata de un problema exclusivo de Santiago donde se aplica tarificación y restricción vehicular.
2. Desincentiva el uso del automóvil al permitir ahorros significativos de dinero.
3. Cada usuario planificaría una vez al año la forma de ocupar su automóvil, lo que facilitaría una decisión responsable.
4. Fomenta el uso de autos pequeños no contaminantes en los centros urbanos, sin afectar el uso de automóviles grandes y camionetas en sectores rurales.
5. Estimula la renovación del parque automotor al suprimir el subsidio impositivo que reciben actualmente los autos en la medida que se deprecian.
6. Permite administrar eficientemente la red al disponer de recursos proporcionales a la demanda real del sistema.
7. La implementación de esta medida no requiere de inversión, lo que permite probar diferentes tarifas, descuentos y zonas de exclusión horaria.
8. Al convertir el Permiso de Circulación en un servicio estatal y no en un impuesto, su pago se puede repartir a lo largo del año de la misma forma que las revisiones técnicas, evitando las campañas que deben realizar los municipios cada año el mes de marzo.

4

TRANSPORTE METROPOLITANO, UNA SIMBIOSIS PÚBLICO - PRIVADO

La metrópolis se inició el siglo XIX con los tranvías, que son veredas móviles. El automóvil puso en circulación el "living" de la casa. Transporte público y transporte privado son parte del mismo sistema que hacen posible habitar los extensos territorios que abarcan las ciudades contemporáneas. Parece razonable entonces que los ingresos que recaude el administrador de la red vial por concepto de "arriendo a vehículos particulares" estén comprometido en la mantención, la seguridad y el mejoramiento del desplazamiento de los peatones, tanto por las veredas convencionales como por las móviles (transporte público).

De acuerdo con estudios realizados por el Colegio de Arquitectos de Chile A.G., en nuestro país son más de treinta las instituciones estatales que tienen potestades sobre el espacio público. Este factor también debe ser revisado con el fin de mejorar la administración del patrimonio inmobiliario más valioso del país: la red de circulación pública de vehículos y peatones. ●

ANDRÉS WEIL es arquitecto de la Universidad de Chile, donde actualmente ejerce como profesor. Estudió Epistemología de la Planificación junto al Prof. Horst Rittel en la Universidad de Stuttgart. Dirigió Revista CA.