

UN PROBLEMA CRÓNICO DEL ÁREA METROPOLITANA

10 soluciones para mejorar la movilidad en Buenos Aires

Clarín consultó a especialistas. Ellos dan claves para enfrentar el crecimiento vehicular que produce caos, afecta al medio ambiente, causa pérdidas económicas, de calidad de vida e inseguridad vial.



Lo central, invertir en el transporte público

De lunes a viernes, la Ciudad se convierte en un campo de batalla. Ingresan más de un millón de vehículos, entre autos, camiones y combis. A eso se suman los 250.000 que circulan en la Capital, casi 10.000 colectivos y más de 30.000 taxis. Todos luchan por su espacio y hacen de la movilidad un concepto bastardeado. Desalentar el uso del vehículo y mejorar el transporte público, son dos medidas que van de la mano. Para reducir la cantidad de autos que entran a la Ciudad, los especialistas proponen diferentes soluciones. Algunas, como el peaje diferenciado, ya se tomaron y no dieron sus frutos. Otras son drásticas: cobrar una tarifa para ingresar a la zona céntrica, como ocurre en Londres, porque, según las estadísticas, el 35 % de los viajes son en autos particulares. "La lucha contra el uso desmesurado del auto está aceptada en todos los ámbitos académicos, pero no en los políticos. Si el auto sigue siendo la vaca sagrada de las ciudades capitalistas no hay solución para el tránsito", opina Martín Marcos, profesor de la facultad de Arquitectura de la UBA. En el transporte, la clave es la inversión, especialmente en los subtes y trenes. Hay que fortalecer la calidad y capacidad del sistema de transporte público para que funcione como alternativa al uso del auto.

UNIVE

E

Control y l

Controle su
A solo \$175
www.uss.com

Ajuste Jul

Calcule el H
Nuestro Sof
www.bluec.com

[URGENTE

INTERNET e
cambios a la
www.Ultim.com

Anuncie aq

MAS INI

El presup
ampliar la

Centros d

Construir

Reorganizar las actividades económicas

Se debe incentivar a las empresas privadas y a los organismos públicos para que se alejen del centro. "Eso redundará, automáticamente, en menor necesidad de movilidad", explica Roberto Agosta, profesor de la Facultad de Ingeniería de la UBA y uno de los directores de la consultora AC&A. "La provincia de Buenos Aires podría incentivar a las empresas reduciendo impuestos: 50 % en los primeros cinco años y 25 % en los otros cinco años. De esa manera, las empresas se ahorrarían un 30 % en alquileres de oficinas", asegura Ernesto Arriaga, vocero de Vialidad nacional. Ese fenómeno se vino dando tímidamente tras la crisis de 2001 por el encarecimiento de los alquileres en la Capital Federal, y por el surgimiento de urbanizaciones como Pilar.

Más peatonales y bicisendas

Avanzar con la peatonalización y las bicisendas son ideas que ayudarían a descongestionar el micro y macrocentro, y además producen un efecto directo sobre el medio ambiente. La gestión macrista ya avanzó en ese sentido a través del programa "Prioridad Peatón", y planea implementar un circuito de bicisendas de 70 kilómetros de largo, combinado con un sistema de alquiler, conocido como bicing. Alfredo Garay, titular de la cátedra de Planeamiento Urbano de la UBA, propone además, calles exclusivas para bicicletas y un circuito para motos en el microcentro. Incrementar la superficie del espacio público destinada al peatón significa, según el Pacto de la Movilidad de 2004, darle mayor calidad (en términos de accesibilidad y seguridad) a los desplazamientos a pie, crear áreas de peatones, eliminar barreras físicas, proteger las veredas del resto del tráfico mediante elementos arquitectónicos, ampliar la capacidad útil de las veredas definiendo un ancho mínimo sin obstáculos, considerar en la medida de lo posible, áreas verdes en los recorridos, y privilegiar al peatón sobre los ciclos semafóricos de las calles.

Un ente único de tránsito

Todos los especialistas dicen que hay que coordinar las tres jurisdicciones (Nación, Ciudad y Provincia) para trabajar soluciones a largo plazo. Hoy por ejemplo, para cambiar el recorrido de un colectivo en la Ciudad, el Gobierno porteño debe pedirle permiso al Nacional. El secretario de Transporte, Juan Pablo Schiavi, ya tuvo conversaciones con el jefe de Gabinete local, Horacio Rodríguez Larreta. La Provincia, por ahora, no muestra demasiado interés. "No es un tema esencial para ellos", dijo una fuente oficial que no es del gobierno macrista. Atado a ese proyecto, es fundamental implementar el boleto único, el SUBE (Sistema Único de Boleto Electrónico), prometido para 2010.

Ampliar la red de subterráneos

"Hay que construir una red más densa e interconectada, priorizando los corredores de alta densidad como San Telmo y las avenidas Córdoba y Las Heras", dice Agosta, un especialista en el tema. En ese sentido, todos coinciden en la importancia de terminar la línea H, que uniría todas las líneas a la altura de la avenida Pueyrredón. También hay enorme consenso sobre el perjuicio que genera la extensión de las líneas actuales. Un dato: Buenos Aires tiene poco más de 50 km de subte. Santiago de Chile planea alcanzar los 104 km en 2010. Macri, en su campaña, prometió añadir 40 km a la red, pero ahora las obras avanzan con enorme lentitud por falta de fondos. Por los costos del subte, muchos ven con buenos ojos el bus rápido (BRT), utilizado con bastante éxito en otras ciudades latinoamericanas.

temas más mod

Cocheras en los a

Repensar paradas

RANKING DE NO

Más leídas

Más re

1. Un funcionario b
vivos de Hitler
2. Clarín en EE.UU
Federer su prim
3. Del Potro estuvo
4. "Estoy muy cerc
5. Nadal: "No es ex
abdominal me e

Un modelo a d

Daniel Fernández Qu

La Ciudad tuvo su últ
28 instituciones- en 2
principios del Consej
Faltó que esa herra
social para definir un
potestad que por aho
gobiernos. Los objeti
viaje, mitigar la conta
convivencia equilibra
transporte y el entorn
más: por ejemplo un
espacio público, may
económico. La movili
clave para la Ciudad.