Estudio sobre la percepción ciudadana acerca de los problemas de movilidad urbana en la ciudad de Asunción

Entrevistas: datos y resúmenes

SmartTraffic: sistemas colectivos adaptativos para una ciudad inteligente (PINV15-166)[1]

Patricia Fauvety[1]
Mónica Fatecha[1]
Alejandro Lugo[1]
Joaquín Olivera[1]
Nathalie Aquino[1]
Ronald Chenú-Abente[2]
Javier Paniagua[2]
Jorge Saldívar[1]

[1]Universidad Católica "Nuestra Señora de la Asunción"
Asunción, Paraguay

[2]Universidad de Trento
Trento, Italia

Enero de 2019

[1] Este proyecto es cofinanciado por el CONACYT a través del programa PROCIENCIA con recursos del Fondo para la Excelencia de la Educación y la Investigación - FEEI, FONACIDE.

Contenido

1. Introducción 3
2. Datos sobre entrevistas a referentes calificados 3
3. Resúmenes de entrevistas 4
3.1. Entrevista a Federico Franco 4
3.1.1. Datos generales 4
3.1.2. Preguntas y respuestas 4
3.1.3. Puntos a destacar 7
3.2. Entrevista a Claudio Rodríguez 7
3.2.1. Datos generales 7
3.2.2. Preguntas y respuestas 7
3.2.3. Puntos a destacar 8
3.3. Entrevista a Juan José Rolón 8
3.3.1. Datos generales 8
3.3.2. Preguntas y respuestas 8
3.3.3. Puntos a destacar 10
3.4. Entrevista a Luis María Pereira 11
3.4.1. Datos generales 11
3.4.2. Preguntas y respuestas 11
3.4.3. Puntos a destacar 13

1. Introducción

Este documento presenta los datos y resúmenes de unas entrevistas que fueron llevadas a cabo en el contexto de un estudio sobre la percepción ciudadana acerca de los problemas de movilidad urbana en la ciudad de Asunción.

Cuatro entrevistas a expertos fueron realizadas con el objetivo de recopilar información acerca de la situación de la movilidad urbana en Asunción.

La sección 2 presenta la guía de preguntas de las entrevistas, además de información sobre los entrevistados, sus nombres y cargos, y las fechas en las que las entrevistas fueron realizadas. Luego, la sección 3 presenta resúmenes de las entrevistas realizadas.

2. Datos sobre entrevistas a referentes calificados

La siguiente tabla resume los datos de las personas entrevistadas, sus cargos, las fechas de las entrevistas. Además, se presenta el objetivo de las entrevistas y una guía de preguntas.

POBLACIÓN	**MÉTODO**	**FECHA**	**OBJETIVO**	**ENCUADRE O MATRIZ**
Federico Franco – Concejal de Asunción – Junta Municipal.	Entrevista	13/02/18	Recopilar información acerca de la situación de movilidad urbana en Asunción en función a la delimitación de la población muestra.	Guía de preguntas: 1- ¿Cuáles son los principales problemas que afectan a la movilidad urbana en Asunción? (transporte público, aumento de la población que entra y sale diariamente, zonas más afectadas) 2- ¿Existen algunas investigaciones actuales sobre el tema? 3- ¿Conoce algún estudio que proponga
Ingeniero Claudio Gustavo Rodríguez – Consultor en sistemas inteligentes de transporte, señalización y seguridad vial.	Entrevista	23/02/18		

Ingeniero Juan José Rolón - Especialista técnico de tránsito y transporte. Consultor de la Municipalidad de Asunción.	Entrevista	9/03/18		el uso de la tecnología para aportar a las soluciones de movilidad urbana? 4- ¿Qué otros referentes pueden aportar al tema?
Luis María Pereira - Director de Tránsito - Municipalidad de Asunción	Entrevista	16/03/18		

3. Resúmenes de entrevistas

En esta sección se presentan los resúmenes de las cuatro entrevistas realizadas, incluyendo datos generales (datos del entrevistado y el entrevistador, fecha y duración de las entrevistas), resúmenes de las preguntas y respuestas, y finalmente, un listado de los puntos a destacar en cada entrevista.

3.1. Entrevista a Federico Franco

Las preguntas se realizaron en base a documentos que contemplan los objetivos, las especificaciones y la relevancia del proyecto, así como los conceptos centrales que se utilizan como referencia al mismo.

3.1.1. Datos generales

- Fecha de realización: 13/02/2018
- Nombre de referente entrevistado: Federico Franco Troche
- Afiliación de referencia: concejal de la Ciudad de Asunción – Junta Municipal
- Encargado de entrevista: Patricia Fauvety
- Duración de la entrevista: 40 minutos.

3.1.2. Preguntas y respuestas

- ¿Cuáles son los principales problemas que afectan a la movilidad urbana en Asunción?

En el área movilidad el problema que acarrea a Asunción y el área metropolitana es transversal. Un aspecto que hasta hoy día no se ha podido solucionar es contar con una

institucionalidad que permita tomar decisiones a nivel del territorio que está afectado. Ese es uno de los problemas porque cuando hablamos de movilidad tenemos que analizar qué es lo que se mueve y cómo se mueve la gente en un territorio que no sólo es Asunción, el sistema de movilidad hoy en día abarca ya casi 30 municipios y 4 gobernaciones.
Existió una intención de generar una instancia metropolitana, SETAM, que tenía atribuciones que hace a transporte público en el área metropolitana, pero el diseño institucional no fue el más adecuado.
Son los Municipios los que debieran contar con la competencia y los recursos para tomar decisiones complejas y variadas en lo que hacen a movilidad.
Por ejemplo, la planificación territorial también incide en la movilidad y sin embargo quien decide no es el jefe del territorio si no una instancia ajena y ahí es donde se producen las complicaciones. No se pueden seguir habilitando urbanizaciones, extendiendo el recorrido de los itinerarios, haciendo cada vez menos rentables los itinerarios y generando pérdida en las empresas.
Si la gente se va ubicando en zonas que no están con el servicio y la municipalidad les habilita, eso genera una demanda que tiene que ser atendida, debilita la posibilidad de que se cuente con un servicio de transporte eficiente.
Hay estudios que hablan que entre el 35% y 40% de las personas se mueven en transportes públicos, el resto se mueve en transporte particular, eso es altamente ineficiente para las vías, se tiene que invertir esa lógica de cómo se mueve la gente, en la medida en que más gente se mueva en sistemas de transporte público, podemos hacer mucho más eficiente el espacio público para generar otros espacios de calidad urbana, por ejemplo la movilidad peatonal (cómo se mueve el peatón si no hay veredas), movilidad alternativa tampoco existe, eso está probando el mundo entero que son una alternativa de la gente por una serie de razones.
Ese 40% de la población que representa 1.200.00 personas se mueven en unas 3.500 unidades de transporte público. En Curitiba, sí tienen un sistema de planeamiento más eficiente, con 1000 unidades de transporte público, ellos mueven 2.500.000 de personas. Eso es la eficiencia del sistema.
Las líneas internas de los municipios se están convirtiendo cada vez más en empresas deficitarias. Nosotros nos regimos con el sistema “la casa del pasajero” o sea el transporte público genera ganancias a partir de la cantidad de pasajeros que colecta, entonces todos los vehículos del transporte público quieren ir por Azara, Colón, Cuarta, Hospital de Clínicas, IPS, por eso hay zonas que no están cubiertas, horarios que no se atienden, etc.
Si el sistema fuera solidario, se podría llegar a una situación en que todas las empresas, paguen a fondo común y se pague por kilometraje recorrido, así las horas, las zonas y los itinerarios más rentables pagan las zonas y horarios que no son rentables. El Metrobús apunta a un sistema más solidario, pero la municipalidad licita esto y no coordina con los municipios.
Si no se avanza en sistema de transporte público eficiente, la movilidad tiende a colapsar y todas las decisiones cuestan más, como por ejemplo el estacionamiento tarifado. Al haber una demanda, el conductor se autorregula, es una medida que apunta a mejorar el espacio público.
En 25 metros cuadrados el porcentaje de ocupación es de 1.1, los vehículos vienen vacíos y ocupan 25m cuadrados. Con el doble de espacio que ocupa un transporte público vos podrías manejar 150 personas.
Son una serie de medidas que se adoptan cuando las personas ven que son convenientes.

Aunque demore más el vehículo particular, la gente sigue eligiendo por comodidad. El transporte público tiene que mejorar y tienen que haber otras restricciones que permitan que la gente vaya entendiendo la lógica.
Hay también problemas de contaminación en donde en ciertos puntos los índices llegan a los problemas que hay en Chile.
El 85% de personas que se mueven en el área Metropolitana llegan a Asunción, se podrían determinar ciudades intermedias, se debería descentralizar, alentar políticas de empleo en otras zonas.
La gente tarda dos horas, a dos horas y media en promedio en llegar de su casa al trabajo.
La ciudad de Asunción es como la palma de una mano, tiene 5 avenidas principales y tiene el río en la espalda, entonces no puede crecer hacia el oeste, al extenderse hacia el este los centros que generan mano de obra quedaron cada vez más lejos.
Otras necesidades que se perciben son: hacer viaductos, el mercado tardó 35 años en tener todos los viaductos planificados. El súper viaducto ya está colapsando entre Aviadores del Chaco y Mariscal López. Toda una población que demanda servicios en Asunción. Problemas de pavimentación, presupuesto bajo en infraestructura. La revolución de las motos, hoy en día ya ni existe el trabajo puro de campo, la gente que vive en el campo va en su moto a las universidades.

- ¿Existen algunas investigaciones/proyectos actuales que aborden el tema?

Existen muchos estudios, pero quedan encajonados si no se operativizan. El Plan Ceta, el primer estudio de transporte en Asunción se hizo en 1988, en 1998 cuando viene la segunda misión japonesa para revisar el plan ya hubo un desfasaje de 200 millones de dólares. En el 88 se hablaba de 89 millones de dólares, en la revisión los costos habían subido a 350 millones de dólares. El costo de la inacción es muy alto. En el 2010 se aprueba el Metrobús, una troncal del Metrobús, en donde estaban previstas 5 en el plan Ceta del 98, una va a costar 212 millones de dólares.
Cuando se hizo el primer estudio el 67% de las personas se movían a través del transporte público, ahora se invirtió eso y cada vez se vuelve menos rentable tener un transporte público.
El estudio de la cooperación japonesa decía en el 98 que de seguir las tendencias la velocidad media del tráfico en Asunción sería de 4 km por hora y coincide exactamente, estamos llegando en algunas horas, algunas avenidas a 4,5 km por horas. En determinadas horas resulta lo mismo caminar que tomar cualquier otro medio de transporte. Estamos llegando a niveles de colapso en cuanto a la infraestructura. No hay infraestructura capaz de soportar el exponencial aumento del parque motor.
Va a llegar un momento en que los lugares para estacionar van a constituir un verdadero problema.

- ¿Conoce algún estudio que proponga el uso de la tecnología para aportar a las soluciones de movilidad urbana? ¿Qué otros referentes pueden aportar al tema?

El que estuvo trabajando en esto es el Ingeniero Claudio Gustavo Rodríguez, su tesis fue de ITS, hizo una revisión de literaturas y planteó una tesis que tiene que ver con la aplicación de la tecnología en función a SmartTraffic.
También está Juan José Rolón, encargado del Departamento de Tránsito de Asunción, tiene una especialización afuera y puede saber del tema.

3.1.3. Puntos a destacar

Según los datos aportados por el entrevistado la problemática que presenta la movilidad urbana se podría resumir en estos puntos:

- La falta de autonomía de los Municipios, la centralización de poder y falta de sinergia entre las instituciones.
- Falta de planificación territorial.
- Ineficacia del transporte público.
- La dificultad para la movilidad peatonal.
- La falta de movilidad alternativa (Bicicleta).
- El colapso de los estacionamientos.
- Problemas de contaminación ambiental.
- El tiempo de circulación de los vehículos desde la casa hasta el trabajo.
- Poca inversión del estado en infraestructura.
- El colapso de las vías principales.
- La revolución de las motos.

3.2. Entrevista a Claudio Rodríguez

Las preguntas se realizaron en base a documentos que contemplan los objetivos, las especificaciones y la relevancia del proyecto, así como los conceptos centrales que se utilizan como referencia al mismo.

3.2.1. Datos generales

- Fecha de realización: 23/02/2018
- Nombre de referente entrevistado: Claudio Gustavo Rodríguez
- Afiliación de referencia: Ingeniero Civil. Consultor en sistemas de inteligentes de transporte, señalización y seguridad vial.
- Encargado de entrevista: Patricia Fauvety
- Duración de la entrevista: 30 minutos.

3.2.2. Preguntas y respuestas

- ¿Cuáles son los principales problemas que afectan a la movilidad urbana en Asunción?

Acá en Paraguay apenas logramos que los semáforos se mantengan, ningún semáforo en Paraguay está bajo el mantenimiento de una empresa privada, ninguno está bajo un seguro, por ejemplo, si un semáforo se choca, se repara, ni hablar de la tecnología. Está todo muy endeble.

Usar tecnología es saber que hay que mejorar. En primer lugar, es un problema de planeamiento urbano, y en segundo lugar es un problema de movilidad, yo necesito por ejemplo que los semáforos tengan onda verde, si después eso como se conecta, es una cuestión del momento. El medio no es lo principal.

La gente se moviliza con un propósito, son actividades que se hacen en el día a día y donde se necesita mucha educación, parece que nuestra cultura urbana no nos enseñó todavía cómo movilizarnos apropiadamente. La movilidad debe ser digna, las personas necesitan moverse y si lo pueden hacer con calidad humana mejor, ese debería ser el fin.

En el tránsito, ¿cómo está el tránsito? Un desastre, es lo peor, no se puede salir, ciertamente vivir en una ciudad y tener tránsito es como ir al banco y formar fila, son cuestiones que los ciudadanos tienen que asimilar.
Uno de los principales problemas es la preparación de las personas encargadas del tránsito en nuestra ciudad. Pero no sólo es la capacidad técnica si no también la cantidad. La falta de recursos también es un problema. La solución debe venir de arriba para abajo. La Municipalidad debe tomar medidas, pero no sola, el Ministerios de Obras Públicas y otros organismos que intervienen en la movilidad. Hoy la principal falencia es esa.
Podemos hablar de ciudades inteligentes, pero nosotros todavía tenemos raudales, se llevaron autos, tenemos raudales que han matado gente. Una ciudad inteligente puede alertar los lugares donde hay crecidas.
Acá, por ejemplo, hay carteles de advertencia, pero ponen mal, o encima de la vereda, o con la letra chica, utilizar los colores apropiados, utilizar los colores de prevención, los mensajes no son claros. Hay personas muy capacitadas, pero no dan abasto.

3.2.3. Puntos a destacar

Según los datos aportados por el entrevistado la problemática que presenta la movilidad urbana se podría resumir en estos puntos:

- Las condiciones o el estado de los semáforos.
- Necesidad de un planeamiento urbano.
- Problemas de educación vial de las personas que circulan por las calles.
- Soluciones técnicas que no se aplican: onda verde en los semáforos.
- Problemas de preparación de las personas encargadas de manejar el tránsito urbano.
- Calidad de la infraestructura: raudales.
- Mala señalización.

3.3. Entrevista a Juan José Rolón

Las preguntas se realizaron en base a documentos que contemplan los objetivos, las especificaciones y la relevancia del proyecto, así como los conceptos centrales que se utilizan como referencia al mismo.

3.3.1. Datos generales

- Fecha de realización: 9/03/18
- Nombre de referente entrevistado: Juan José Rolón.
- Afiliación de referencia: Ingeniero especialista técnico en tránsito y transporte.
- Encargado de entrevista: Patricia Fauvety.
- Duración de la entrevista: 40 minutos.

3.3.2. Preguntas y respuestas

- ¿Cuáles son los principales problemas que afectan a la movilidad urbana en Asunción?

Los problemas que nosotros tenemos son la falta de control dinámico del tránsito. Tenemos programas que están calibrados para E.E.U.U. pero no para acá. Necesitamos adaptar esos parámetros. Necesitamos un sistema de gestión del tránsito, que es lo que estamos haciendo ahora, haciendo sentido único, re estructurando los sentidos, y demás, solo que tarda mucho, estamos 20 años atrasados.

(Diagrama espacio/tiempo) permite calibrar la onda verde, algo que hoy está totalmente desfasado. Entonces lo que necesitamos es un modelo dinámico que nos permita colectar datos, cargarlos al modelo, en base a protocolos o lenguajes, y con eso validar los modelos.
Nosotros tenemos la realidad de los conteos que hacemos históricos y después eso tenemos que calibrarlos al día, el radar te da el día, pero el conteo es histórico, eso depende de un estudio que la Municipalidad ya está haciendo, es un paso que estamos danto, pero no tenemos hardware ni software, por suerte la Universidad de Barcelona desarrolló el modelo.
Nosotros estamos trabajando en nuevas rutas de acceso.

- Desde tu trabajo con la Municipalidad, ¿están trabajando en algunas zonas en específico? ¿Cuáles? ¿Por qué?

Nosotros trabajamos en corredores de penetración, nuestra ciudad es como un embudo, pasando General Santos, todo se concentra y es una zona de alta densidad. Te habrás percatado como conductora que, llegando a Mariscal López, pasando Choferes, de Choferes para el centro ya es un desastre, ahí es donde empieza la zona de concentración, eso pasa en todas las avenidas, desde Eusebio Ayala, el problema que tenemos es que no hay posibilidades de proyectar.
En el tráfico hay básicamente dos problemáticas que uno enfrenta, uno, el día a día, la onda verde que se desfasa. Pero por lo general el flujo suele ser estanco, la dinámica de tránsito permanece así hasta que hagas lo que se va a hacer ahora, que es tirar el puerto, ahí sí cambia totalmente, pero cuando es estanco, se puede trabajar con históricos e ir modelándolos, cuando se modela se pueden generar políticas de tráfico. Por ejemplo, supongamos que somos capaces de detectar el flujo máximo, es el punto en donde la densidad es tal que hace que los vehículos están tan próximos y es donde se da la congestión, nosotros tenemos los equipos para detectar, pero no el software.
(Muestra de una ecuación de flujos para determinar parámetros de congestión: velocidad y densidad).
La velocidad sola no es un dato relevante, la relación es velocidad/tiempo. Si tenemos esta ecuación podemos hacer gestión de tráfico, podemos tener carteles DMS en toda Asunción, que van diciendo desvía por tal punto, es cuestión de hacer esto (muestra un esquema).

- ¿Es para generar vías alternativas?

Sí claro, te va dando vías alternativas, si yo tengo radares que puedo tirar en cada tramo, cada tramo va a tener una demanda, estamos estudiando ya como jerarquizar las vías, no tirar a cualquier lado, porque eso depende otra vez del suelo, el suelo de zonas residenciales es un problema.
La solución es hacer una gestión de tráfico, generar vías alternativas, pero para que en las vías principales puedas tener transporte público. Genero una alternativa, pero para hacer carriles segregados, ahí encuentro una solución al tráfico. Si no es apagar un incendio.
(Muestra de un simulador de gestión de tránsito).
Lo que nosotros no podemos hacer ahora es proyectar una demanda, por eso, sería interesante por ejemplo una asociación entre la Universidad Católica y la Universidad de Barcelona para desarrollar un modelo ISUN. Es un modelo que se alimenta en base a matrices OE, detectando el bluetooth del teléfono o la MAC cuando se conecta a una red WiFi se va triangulando y uno puede saber el origen y el destino de un usuario y en base al origen y destino se genera una matriz, luego en base a estos viajes, que son históricos. Para tener el

día a día se calibra a través de unos radares que ingresan a la base de datos y tengo los orígenes y destinos del día. A partir de esto puedo plantear nuevas políticas de tránsito. Una herramienta como ésta a la municipalidad le viene como anillo al dedo.
(Simulador de sistemas que se programan en el día a día).
Tenemos un programa que trabaja con datos del 2014. No tenemos acción predictiva de nada.

- ¿Qué ideas manejan en cuanto a la movilidad alternativa?

Se necesitan corredores verdes y bicisendas, pero dentro de un plan de implementación del transporte público. Hacer una red de bicisendas que compitan contra el Metrobús no es conveniente. Es necesario hacerlos trabajar entre sí, por ejemplo, hacer corredores multimodales, una bici se combina con el Metrobús, entonces que pasa el bus, a medida que va llegando al centro se carga y empieza a descargarse al lado del corredor, el bus sería más eficiente. Pero hoy no está pensado así.
Por eso estamos trabajando en sistemas ITS, sistemas de transporte más TICS, lo primero que hay que hacer es un esquema de sentidos, una vez que las vías están estructuradas metes el Metrobús, éste tiene que ser realimentado por otros buses. Si tengo dos carriles no puedo tener bicisenda, pero si tengo sentido único sí.

- ¿Si tuvieras que puntualizar cuáles son los principales problemas con los que se encuentra el ciudadano hoy, cuáles serían?

El transporte público es siempre un condicionante, si no funciona, todo colapsa, ganarle al vehículo particular es imposible, la tasa de crecimiento es muy alta, no hay una ocupación eficiente del espacio público, siempre se debe tratar de operar en base a mejoras del sistema de transporte público. Hay que priorizar el sistema de transporte.
El estacionamiento siempre va a ser un problema, el vehículo en sí es un trasporte “punta a punta” necesita un lugar cerca de tu punto de destino. Si querés resolver esta dinámica necesita estacionamiento, abastecimiento, seguridad, entonces es muy difícil. Ni en Detroit funciona esta política.
Si bien un transporte público no es un transporte “punta a punta”, un sistema multimodal sí lo es. Una red de Metrobús se conecta a una bicisenda y luego a una red peatonal.

3.3.3. Puntos a destacar

Según los datos aportados por el entrevistado la problemática que presenta la movilidad urbana se podría resumir en estos puntos:

- Zonas de congestión y de alta densidad en las vías principales de acceso a la ciudad hacia la zona céntrica.
- Desfasaje de la onda verde.
- Falta de vías de acceso alternativas a las principales zonas de penetración.
- Mejora de la oferta de transporte público.
- Falta de soportes técnicos para generar nuevas políticas de tránsito.
- No existen los soportes que permitan ser predictivos.
- Necesidad de reestructurar los sentidos de las calles.
- Necesidad de un sistema de transporte público multimodal.

3.4. Entrevista a Luis María Pereira

Las preguntas se realizaron en base a documentos que contemplan los objetivos, las especificaciones y la relevancia del proyecto, así como los conceptos centrales que se utilizan como referencia al mismo.

3.4.1. Datos generales

- Fecha de realización: 16/03/18
- Nombre de referente entrevistado: Luis María Pereira
- Afiliación de referencia: Director de Tránsito – Municipalidad de Asunción
- Encargado de entrevista: Patricia Fauvety
- Duración de la entrevista: 27 minutos.

3.4.2. Preguntas y respuestas

- ¿Cuáles son los principales problemas que afectan a la movilidad urbana en Asunción?

Para evaluar la situación de la movilidad en Asunción hay que tener en cuenta una serie de factores y elementos, el traslado de las personas está vinculado con el área de desarrollo urbano, por ejemplo. Esto va marcando las pautas. Asunción tiene un índice muy bajo de densidad poblacional, eso hace que la gente viva alrededor de ciertas actividades centrales, entra en juego la capacidad vial de la ciudad. Qué capacidad de soporte tiene para la cantidad de vehículos que van a transitar.

Al hablar del tránsito no solo hay que enfocarse en un automóvil u ómnibus, en términos de movilidad, el enfoque sería las necesidades de las personas, es equivocado pensar solamente como satisfacer las necesidades de los vehículos, hay que cambiar el enfoque hacia las necesidades de las personas. Poca importancia se da a las personas que van a destinos cortos o cercanos y se trasladan a pie, qué tan preparadas están nuestras veredas, qué posibilidades tienen de moverse en bicicleta los que quieran.

Si nuestro enfoque es solo hacia los autos siempre vamos a necesitar ampliar calles, construir autopistas, nunca van a ser suficientes las calles. Pretender solucionar el tránsito de una ciudad habilitando más calles es como que una persona pretenda solucionar sus problemas de obesidad comprándose ropa más grande.

- ¿Cuáles son las necesidades que identifican en relación a este otro tipo de movilidad que no son los autos?

Este año vamos a iniciar un estudio básico, no nos va a dar todos los datos que necesitamos, pero es un estudio básico de diagnóstico para detectar las intervenciones más urgentes que tenemos. Nosotros necesitamos un estudio que nos permita llegar a todas esas conclusiones, el último que se hizo fue en el año 98.

En Asunción se mueven un promedio de 600 mil vehículos por día, de los cuales un tercio nomás son de residentes de Asunción, el resto reside en ciudades vecinas, si vamos a hacer un estudio para obtener la información que necesitamos tenemos que abarcar toda el área metropolitana. Conocida esta demanda se puede planificar.

Hoy existen herramientas muy potentes que permiten detectar las necesidades. Por ejemplo, algún software, que podría dar todas las rutas de los ómnibus, carga vehicular, frecuencia, itinerarios, propuestas de circulación vehicular. Hace dos años salió TOPA por ejemplo, Google Traffic también es una referencia.

Hace dos años empezamos a hacer intervenciones en los giros a la izquierda, a prohibir los giros ya que generaban una fila larguísima en las principales avenidas, yo me imagino que importante sería que te puedan dar información acerca de qué otras calles podrías usar antes de llegar a estos lugares conflictivos. Por ejemplo, el Google Maps te indica la ruta de donde estás a donde te querés ir, si podés hacer lo mismo teniendo en cuenta información de acuerdo a la carga vehicular del momento, que una app te pueda dar, un camino más corto, pero más congestionado, te muestra un camino más largo, pero de menos tráfico, sería fantástico.
Actualmente tenemos instalado un sistema que se conoce como “semáforos inteligentes”, si bien nos son tan inteligentes porque funcionan simplemente con tiempo pre establecido, en el mundo son semáforos inteligentes aquellos que actúan en función a la demanda. Si bien tienen radares, pero lo que se capta no envía información a la central como para poder hacer modificaciones, no ocurre así. También tenemos unos paneles informativos, pero dan información muy básica, por ejemplo, Mcal. López, España, te va mostrando más o menos la carga vehicular. Pero es muy esquemático y mucha gente no entiende, no es interactivo, solo transmite información. De todos modos, hay algunos avances, hoy en día la mayoría apunta a tener un sistema tipo Smart city, incluir ITS, Sistemas Inteligentes de Transporte.
Hoy en día estamos con graves problemas, en la situación en la que nos encontramos tenemos que tomar decisiones urgentes para paliar los problemas de congestionamiento, pero no tenemos los elementos ni recursos necesarios para introducir esos cambios de los que había hablado al inicio. Tenemos que tomar algunas decisiones de impacto puntual.
El problema grave que tenemos es que la capacidad vial ya no nos permite dar una respuesta a tan elevada cantidad de vehículos, esto surgió de un círculo vicioso, hace 40 años no teníamos problemas tan graves, a la gente le resultaba bien moverse en transporte público, no te llevaba mucho tiempo, pero por diversos motivos, el servicio se fue deteriorando, las empresas no mantuvieron sus unidades, la gente ya viajaba sin el confort que debía tener, entonces en la medida de sus posibilidades la gente fue adquiriendo vehículos, en los años 70, 80 se hablaba de un boom que vino de los autos traídos del Brasil, los llamados autos MAU, después vinieron los autos de Chile, mucha gente tuvo grandes facilidades para adquirir su vehículo particular, sumado a eso las motos, todo esto empeoró la situación.
Tenemos muchas expectativas con la introducción del transporte masivo, pero no va a ser un cambio muy radical, porque, si bien mucha gente va a usar este transporte, que va a ser seguro, puntual, confortable, si no se avanza con los otros corredores, como Acceso Sur, Norte y después las transversales, Luque, etc.

- ¿Éstas que mencionas son las calles o los tramos más conflictivos?

Los principales corredores, te puedo pasar por mail unas láminas con las principales zonas de carga vehicular, que están entre Artigas, Mariscal López, incluyendo la Transchaco, son las de mayor carga vehicular.

- ¿Cuáles son los problemas más urgentes que notan ustedes?

Además de la congestión, tenemos muchos problemas de estacionamiento, lo ideal sería que no se estacione luego sobre las calles, con ese criterio ni las propiedades pueden tener su estacionamiento sobre la calle, en muchas calles de la ciudad tenemos problemas por la falta de respeto a la reglamentación sobre los lugares de estacionamiento, en muchas calles se estaciona a ambos lados y eso va formando un cuello de botella.

La falta de respeto a las normas de tránsito suma también a este problema que tenemos, además está la gente que habilita un local comercial y no cumple con la reglamentación, toman espacios de los peatones para caminar y usan como estacionamiento, inclusive sobre las avenidas. Por ejemplo, en Aviadores y San Martín, para tener tres carriles efectivos notificamos a los frentistas de que no todo su frente debe estar con el cordón rebajado, hasta seis metros solamente, fue una lucha, se sacaron los cordones rebajados, pero en un mes ya estaba todo bajo.
Son cosas que parecen insignificantes, pero afectan al tránsito.

3.4.3. Puntos a destacar

Según los datos aportados por el entrevistado la problemática que presenta la movilidad urbana se podría resumir en estos puntos:

- Falta de planificación desde el Desarrollo Urbano.
- Capacidad de soporte vehicular de la ciudad para el número de vehículos que se movilizan diariamente.
- Estado de las calles y veredas para las personas que optan por una movilidad alternativa, caminar, bicicleta.
- Necesidad de movilizarse hacia un mismo sector, el centro, por ejemplo.
- Necesidad de contar con opciones de calles alternativas, de saber en el momento cómo está el tráfico y poder optar por otras opciones.
- Congestión vehicular.
- Deterioro del sistema de transporte público.
- Falta de recursos para invertir en las posibles soluciones.
- Problemas de estacionamiento.
- Falta de educación vial y respeto a las normas de tránsito.