



Planificación Vial Urbana: Camino Hacia La Competitividad

Por: Manuel Castillero

Los planes del Gobierno Nacional de poner en funcionamiento un sistema de Metrobus y un Metro de Transporte Masivo constituyen formidables saltos en la dirección correcta hacia resolver el problema vehicular y de transporte en la ciudad de Panamá. En este sentido, una solución óptima y sostenible incluye otras medidas que deben darse en función del escaso espacio que caracteriza nuestra urbe a objeto de mejorar la movilidad vehicular. Visto así, se requieren soluciones que aprovechen o utilicen de forma óptima el espacio.

A modo de ejemplo se podrían construir una serie de puentes tipo modulares que faciliten la interconexión transversal entre los Corredores Sur y Norte. Igualmente se requiere ampliar cuando sea posible las vías y despejar las calles de los vehículos mal estacionados lo cual a su vez requiere reglamentaciones severas e incentivos bien diseñados y eficientes para que aumente la construcción de estacionamientos.

Por otra parte el sistema de semaforización que se ha instalado en meses recientes sin duda ha contribuido a mejorar la fluidez y orden vehicular. En conjunto con esto se podría ampliar esta red y reforzar el sistema de sincronización de forma continua y permanente para lograr un flujo óptimo y eficiente de los vehículos.

En otro aspecto es necesario mejorar la disponibilidad de infraestructura para facilitar la movilización peatonal (como aceras, cruces peatonales y puentes) lo cual tendría un impacto favorable no sólo para los ciudadanos locales sino también para la actividad del turismo que cada vez contribuye significativamente al Producto Interno Bruto (PIB) del país.

En línea con lo anterior se hace necesario el fortalecimiento de la institucionalidad, es decir el papel de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre para mejorar la capacidad del Estado, así como el reforzamiento de la normativa que permite aplicar las sanciones y regulaciones que sean del caso.

La inversión que se haga en este ordenamiento integral de la vialidad urbana y sistema de transporte resultará en una alta rentabilidad económica, social y humana. Veamos por qué: de acuerdo con algunas estimaciones (2005) el costo

de la improductividad en el flujo vehicular del área urbana se calculaba en alrededor de 300 millones de dólares al año.

Este costo es el resultado de, por ejemplo, el tiempo que se invierte en congestiones vehiculares (medidas en horas hombre sacrificadas, lo que de paso los economistas define como costo de oportunidad) y combustible que se gasta en exceso entre otros. Este costo no incluye los efectos que se derivan de por ejemplo la contaminación auditiva, visual y ambiental que merman la calidad de vida de los panameños que viven en las áreas urbanas.

El tiempo y esfuerzo que se invierta no cabe duda en este tipo de medidas contribuirán en forma significativa y sustancial a mejorar la competitividad y productividad económica de las actividades que se desarrollan en el área urbana de Panamá principalmente. Sin duda alguna que son medidas todas complejas que requieren tiempo y la participación de la ciudadanía y sectores civiles. Pero quizá el componente fundamental sea el referente al diseño de una masiva campaña cultural.

En este sentido toda la infraestructura y facilidades físicas para el transporte y la movilidad resultan insuficientes si no se desarrolla dentro del marco de un entorno que induzca a los miles de conductores y peatones a respetar la importancia de acatar normas y cambiar los hábitos que han venido casi deformando la conducta de los usuarios del sistema vial y de transporte.

En torno a esta problemática resulta satisfactorio ver los inicios del Plan de optimización del tránsito en la ciudad, el cual permitirá mejorar la circulación y conectividad en la red vial capitalina, que junto a los proyectos de Metro y Metrobus se espera logren eficiencia en todo el sistema vial y de transporte.