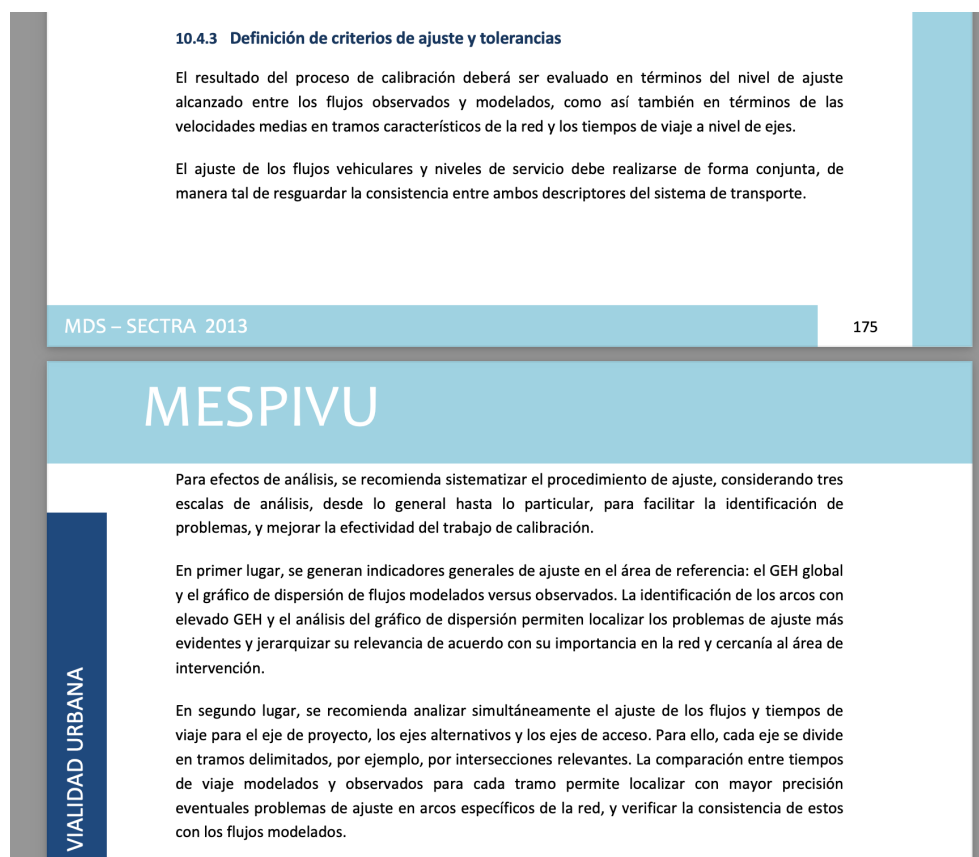


En la respuesta de la Subsecretaría de Transportes se indica que:

“En cuanto a la consulta sobre si se empleó una metodología adecuada para estimar la velocidad promedio de circulación en la Ruta 68, se debe volver a recordar que el Titular utilizó como insumo técnico el EISTU aprobado y, por ende, el modelo de transporte asociado (saturn), el cual considera un proceso de calibración de acuerdo a las recomendaciones del **“Manual de Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana” (MESPIVU) vigente del año 2013 realizado por MDS y SECTRA**”.

Al respecto es necesario que el SEA que tenga en consideración que el MESPIVU señala lo siguiente sobre la calibración de un modelo de transporte de tipo SATURN:



En resumen, la calibración del modelo debe considerar no solo el nivel de ajuste entre los flujos vehiculares observados y modelados (como se hizo en el EISTU y en el estudio de movilidad) sino que también debe lograrse un nivel de ajuste adecuado entre las velocidades medias y los tiempos de viaje observados y modelados. Esto último no se hizo en ninguno de los dos estudios.

Sobre la comparación de las velocidades y los tiempos de viaje, el MESPIVU señala:

10.4.3.2 Comparación de velocidades y tiempos de viaje en la red

Para que el modelo cuantifique de manera apropiada los beneficios de la implementación del proyecto, se debe validar que la red de modelación para la situación actual sea capaz de reproducir con un cierto nivel de confianza, los tiempos de viajes y velocidades observadas en las mediciones de tránsito.

Para esto, se sugiere utilizar los siguientes criterios:

- Las velocidades medias incorporadas en la modelación de tránsito, resultantes del proceso de calibración, a nivel de ejes a tramos de la red, deberán estar dentro de un rango construido usando, como valor central, el promedio de las velocidades medidas, y como extremos, este valor más y menos 2 desviaciones estándar.
- En forma alternativa se debe validar que los tiempos de viaje en los ejes relevantes, deberán estar dentro del intervalo del 20% de la medición.

Sección 10.5 Métodos de proyección de demanda

En el presente capítulo se describen diversas técnicas de proyección de demanda de viajes, cuyas diferencias radican en las distintas fuentes de información disponibles. Estas técnicas son herramientas que permiten al analista realizar estimaciones del crecimiento de matrices origen-destino de flujos sin itinerario fijo y el crecimiento de flujos y tasas de ocupación en flujos con itinerario fijo.

Adicionalmente, me parece importante mencionar que ni en el EISTU ni en el estudio de movilidad se midieron velocidades o tiempos de viaje que permitiesen comparar los valores observados y los modelados. Por lo mismo, no correspondería, en mi opinión, aseverar que el titular empleó una metodología adecuada para estimar la velocidad promedio de circulación en la Ruta 68 puesto que ni siquiera se tomaron datos para hacer la comparación.

Como conclusión, considero que la respuesta de la Subsecretaría de Transportes no aporta antecedentes para desvirtuar las observaciones que hice en relación con los impactos del proyecto en la Ruta 68, pues los resultados que se deducen del estudio de movilidad, como expliqué en mi reclamación, muestran una significativa sobre estimación de la velocidad en la Ruta 68 y eso se traduce en una subestimación del impacto del proyecto en los tiempos de desplazamiento.

Por otra parte, pido que se tenga en cuenta que el hecho de considerar la ampliación de la Ruta 68 como parte de la situación base de 2029, dejaría condicionada la ejecución del proyecto a la implementación de esa ampliación.