

## CAPÍTULO 12. CONCLUSIONES Y COMENTARIOS

El desarrollo del presente estudio ha permitido construir una herramienta de modelación y evaluación para la red vial de la Octava Región. Los antecedentes generados permiten la realización de evaluaciones a nivel estratégico de obras de infraestructura vial, manteniendo una óptica común, por lo que pueden ser aplicados en la priorización de inversiones en la Región.

Para la construcción del modelo de transporte fue necesario desarrollar una serie de etapas interdependientes, entre las que se cuenta:

- ❑ Definición de un enfoque metodológico apropiado para el análisis del sistema de transporte en la Octava Región y el análisis de la planificación de inversión en infraestructura vial interurbana.
- ❑ Analizar los antecedentes disponibles de información de tránsito y de estudios de transporte realizados en la zona y que entreguen información relevante para la modelación de viajes interurbanos.
- ❑ Proponer y llevar a cabo mediciones que permitan realizar la estimación de matrices de viajes para cada uno de los modos y usuarios considerados.
- ❑ Construir matrices de viajes para la situación actual, empleando el método de consolidación de matrices en base a máxima verosimilitud.
- ❑ Desarrollar e implementar el proceso de asignación estocástica multiusuario para los modos reasignables empleando el modelo EMME/2.
- ❑ Recopilación de información socio-económica y social en la VIII región.
- ❑ Estimación de modelos de demanda para la proyección de matrices de viajes en los cortes temporales futuros.
- ❑ Revisión de planes de inversión en infraestructura de transporte en la región, que pueden ser incorporados en la definición de la Situación Base.
- ❑ Implementación de un modelo estratégico de transporte para la Octava Región capaz de predecir el impacto de modificaciones en la provisión de infraestructura de transporte de la región.
- ❑ Definición de Proyectos de Inversión y Planes de Proyectos posibles de ser implementados.
- ❑ Modelación y Evaluación Social de Planes de Proyecto. Los proyectos planteados deberán ser modelados y evaluados para determinar la rentabilidad social de cada proyecto y demostrar la capacidad del modelo desarrollado.

Una vez implementado el modelo fue posible realizar el análisis a nivel de perfil de cinco planes de proyectos en la región, permitiendo determinar aquellos proyectos que pueden tener mejores expectativas en términos de la rentabilidad social de los proyectos. El análisis permitió concluir que tanto el Plan Director de Vialidad (Plan C1), como la concesión de la Ruta 160 (Plan C2) son rentables desde el punto de vista social, lo que permite sugerir su análisis a un nivel mayor de detalle.

Una de las principales potencialidades del modelo es que permite realizar una jerarquización de proyectos en la Octava Región. El modelo presenta un enfoque común mediante el cual se puede realizar el análisis y evaluación de distintas alternativas de proyecto.

El modelo es una herramienta apropiada para la identificación de proyectos de inversión en la Octava Región. Puesto que el análisis a través del SIG permite identificar con relativa facilidad alternativas viales y realizar una evaluación preliminar de estas. Sin embargo, se debe mencionar que, el modelo ha sido construido a partir de encuestas origen-destino de carretera localizadas en un número moderado de puntos de control, por lo que algunos movimientos urbanos y locales no se encuentran incorporados. De esta manera, no resulta recomendable emplear el modelo para analizar proyectos de distancias muy reducidas (menores a 10 km).

Considerando que el modelo fue construido de forma tal de reproducir los niveles de flujos observados en la situación actual, se constituye en una herramienta apropiada para analizar políticas tarifarias en la red vial concesionada de la Octava Región. Es así como pudo analizar la conveniencia de licitar el proyecto de la Ruta 160 mediante el sistema de concesiones, a través de un análisis de la rentabilidad privada del proyecto.

El modelo desarrollado es una plataforma de análisis de los viajes en la Octava Región, la que a pesar de incorporar rutas de otras regiones, no permite evaluar proyectos mas allá de este ámbito. Por otra parte, se debe recalcar que este modelo es una herramienta estratégica, por lo que una vez identificados los proyectos de inversión más rentables, estos deben ser sometidos a un análisis mas detallado, mediante estos de preinversión.