



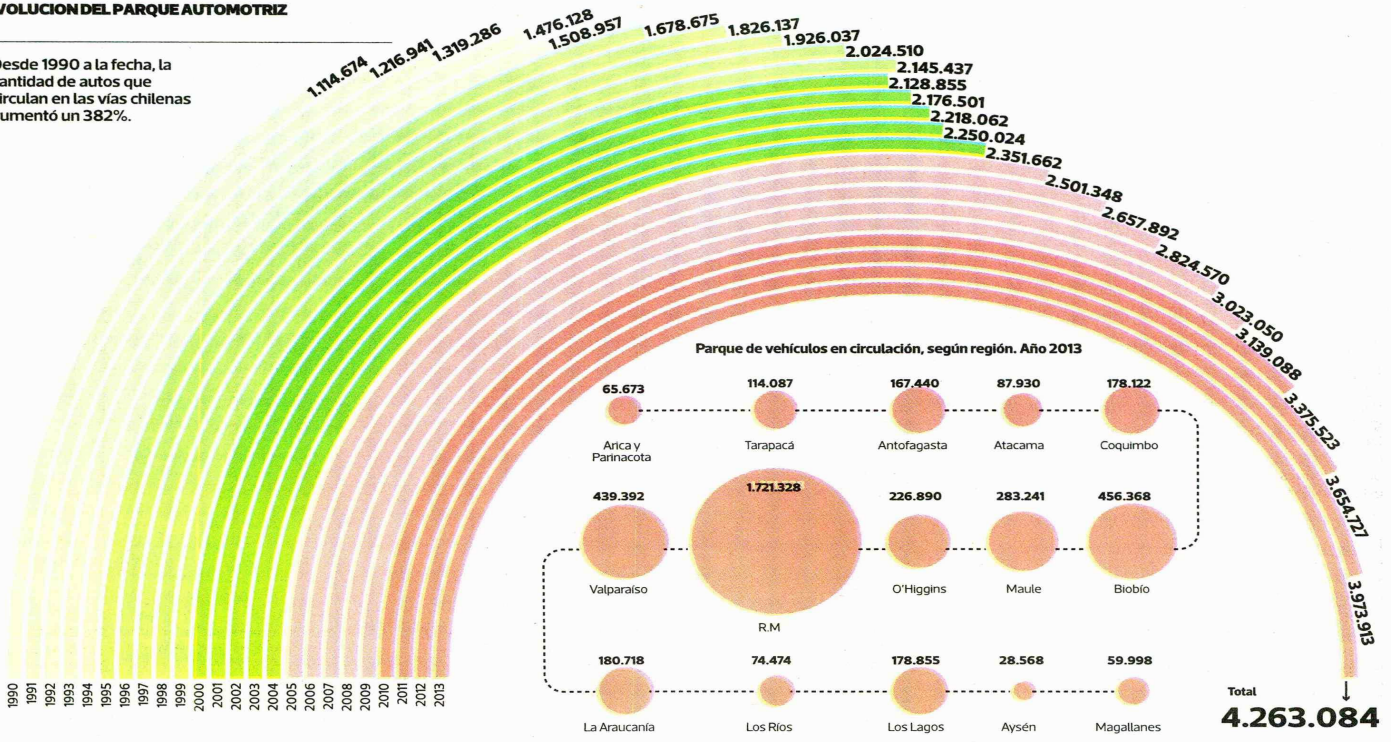
FOTO: VICTOR TABIA

Transporte

Soluciones para mejorar el servicio público

EVOLUCION DEL PARQUE AUTOMOTRIZ

Desde 1990 a la fecha, la cantidad de autos que circulan en las vías chilenas aumentó un 382%.



FUENTE: INE, Sectra

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Título |
|------------|-------------------------|------|------|--|
| 29/07/2014 | LA TERCERA - STGO-CHILE | 19 | 2 | TRANSPORTE SOLUCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO PUBLICO |

ACTUALMENTE, en las calles y autopistas de Chile transitan cerca de 4,2 millones de vehículos, una cifra que según las proyecciones aumentará en los próximos años: en 2020, estima el Ministerio de Transportes, el parque automotor podría llegar a siete millones de automóviles, con una tasa de motorización de 385 vehículos por cada mil habitantes. Esta cantidad ha generado que en Santiago el 22,3% de la red vial se encuentre con niveles críticos de congestión en hora punta, situación que llegaría al 29% en seis años más.

Ante este escenario, la Mandataria Michelle Bachelet designó una Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana para estudiar acciones que mitiguen el atochamiento en las principales ciudades de Chile, estableciendo 25 localidades como prioritarias.

Sin embargo, expertos y autoridades coinciden en que fortalecer el transporte público es fundamental para disminuir la congestión tanto en la capital como en regiones. Aseguran que transformar el uso de buses en una experiencia atractiva, que incluso motive a los pasajeros a dejar el auto en sus casas, es el gran reto en el corto plazo. "El principal desafío es ofrecer un transporte de calidad, que sea una alternativa al automóvil", dice el ministro de Transportes, Andrés Gómez-Lobo. "Es legítimo que toda familia quiera tener un auto, no hay ningún problema en eso y nosotros también lo respaldamos. El tema es que no se use el auto en momentos inadecuados", agrega el secretario de Estado.

Soluciones

En ese sentido, las posibles soluciones apuntan a construir más líneas de Metro o tranvías, y generar perímetros urbanos donde la autoridad controle las frecuencias de buses y darle prioridad al transporte en las vías urbanas.

"Uno de los desafíos en Santiago es expandir la red de Metro y acelerar lo máximo posible la construcción de los trenes suburbanos, como el Rancagua Express, el Melitrén y después una extensión a Batuco y Lampa", detalla Louis de Grange, experto en transportes de la Universidad Diego Portales. "En regiones se debería potenciar la construcción de tranvías (...) proyectos de trenes regionales o tranvías como Coquimbo-La Serena, en Antofagasta, en Temuco o probablemente en Concepción. Son ciudades donde implementar este tipo de tecnologías sería necesario", añade.

Según el diagnóstico de Leonardo Basso, experto de la Universidad de Chile, el transporte público debe ser "el más importante de las ciudades, porque donde eso no ocurre, la calidad de vida es mala". Para que esto suceda, añade Basso, este "tiene que ser confiable (...) que la gente sepa que no los van a dejar botados, lo que está relacionado con la frecuencia y la regularidad; tiene que ser rápido; tiene que ser cómodo, uno no puede esperar que la gente ande en latas de sardinas o en cosas en mal estado, y tiene que ser

masivo, en el sentido del alcance geográfico".

En ese punto, el ministerio trabaja en un plan en regiones para regular la frecuencia de las micros, fijar el precio y establecer un estándar mínimo de calidad. "Se van a crear perímetros de exclusión en las ciudades para regular los servicios (...) de tal manera que podamos decirles: 'Esta va a ser la frecuencia, estos van a ser los precios, la calidad de los buses y las tecnologías que vamos a exigir que ocupen'", asegura el subsecretario del ramo, Cristián Bowen.

Sin embargo, para Juan Carlos Muñoz, experto de la Universidad Católica, lo fundamental para optimizar la experiencia de subirse a una micro es "dotar al transporte público de mayor prioridad en las vías". Es decir, construir más carriles exclusivos, tanto en Santiago como en regiones. Añade que "es importante que el transporte público sepa explotar esta segregación, de modo de entregar el mejor nivel de servicio que sea posible". En el caso de Santiago, dice Muñoz, esto también exige "una mucho mejor intermodalidad, entre Metro y buses, así como entre buses".

Germán Correa, ex ministro de Transportes y presidente de la comisión Pro Movilidad, concuerda con los expertos, pero recalca que cualquier medida debe "ajustarse a la necesidad", por lo que no es conveniente construir tranvías si estos no están integrados al resto del transporte de una ciudad. "No sacamos nada con pensar las cosas unilateralmente de infraestructura o de una tecnología como Metro, tranvías, buses. Hay que tener una idea integrada como sistema, y de acuerdo a los niveles de demanda y forma en que la gente quiere moverse", dice.

Todos coinciden en que se torna urgente aplicar medidas en esa línea. De hecho, paralelamente, ya está instalado el debate sobre el desincentivo del automóvil. Ahí, la tarificación vial y la restricción por congestión surgen como alternativas. "La comisión Pro Movilidad está recogiendo opiniones y tratando de consensuar qué iniciativas se podrían tomar en otro ámbito de la política", asegura el ministro. ●

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Titulo |
|-------|--------|------|------|--------|
|-------|--------|------|------|--------|

29/07/2014 LA TERCERA - STGO-CHILE 19 3 TRANSPORTE SOLUCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO PUBLICO

[PROYECCION] Frente al aumento explosivo del parque automotor y los escenarios de congestión que genera, expertos y autoridades coinciden en que mejorar el transporte público, para hacerlo atractivo para el usuario, es una solución. La duda es cómo lograrlo en el corto plazo, tanto en regiones como en Santiago. *Por V. Mery, B. Blanco y D. Villegas*



EN EL MUNDO

En España, la ciudad de Madrid tiene más de tres millones de habitantes, casi la mitad que Santiago. Sin embargo, el parque vehicular es superior al de la capital.

A pesar de esto, su sistema vial está bien catalogado, con calles más anchas y un parque de buses hasta tres veces menor al nuestro.

Este modelo ejemplar de transporte se explica por los 300 kilómetros de metro, que convierten a esta red en la cuarta más extensa del mundo.

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Titulo |
|------------|-------------------------|------|------|--|
| 29/07/2014 | LA TERCERA - STGO-CHILE | 19 | 4 | TRANSPORTE SOLUCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO PUBLICO |

COLUMNA

Hora de concretar

Iván Poduje



EN los últimos 30 años, nuestras ciudades se han pensado como nunca, gracias al aporte de universidades, ministerios, municipios u organizaciones sociales que han plasmado sus ideas y sueños en decenas de planes y proyectos.

El problema es que muy pocos se han concretado y este déficit se ha agudizado luego de la reducción del período presidencial. Como en 36 meses es imposible hacer algo relevante, los planes deben avanzar de un gobierno a otro, sorteando la mala costumbre de las nuevas autoridades de revisar lo heredado por defecto.

También es difícil cambiar el statu quo con alcaldes sin atribuciones, recursos ni liderazgo para enfrentar a los grupos de presión, que siempre se opondrán a cualquier medida que afecte sus intereses, como ocurrió en Barcelona, Medellín, Curitiba y tantas ciudades que impulsaron planes potentes.

Algunos piensan que este escenario es irreversible y que la época de las grandes transformaciones urbanas terminó. Yo discrepo por dos razones. La primera es la magnitud de los problemas que enfrentamos y que no puede abordarse a través de ajustes menores o cosméticos.

Un caso emblemático es la segregación que tiene enrejados a 1,7 millones de habitantes de Arica a Punta Arenas, y que no se resolverá pintando fa-

chadas de viviendas sociales o arreglando plazas. Aquí se requieren inversiones mayores para conectar estos barrios, llevar servicios y seguridad, y mantener sus áreas verdes y espacios públicos.

Otro tema crítico es la congestión vehicular, que no puede atacarse solamente con ciclovías o renovando buses. Necesitamos proyectos que cambien patrones de viaje, como los tranvías y líneas de Metro que se estudian para Concepción y Santiago; los trenes suburbanos planificados hacia Coronel y Quillota, o los teleféricos propuestos en Antofagasta y Alto Hospicio, además de avenidas parque y corredores de buses que mejoren el entorno.

Mi segundo argumento para defender los grandes proyectos es su capacidad para mejorar la calidad de vida y la economía de nuestras ciudades, como ocurriría si transformamos en parque fluvial el abandonado estero de Viña, o si se materializa la ansiada apertura del borde costero de Valparaíso como un gran paseo y espacio público.

Ha llegado el tiempo de pasar de la fábrica de planes y sueños a las realizaciones. De poner a tono a nuestras ciudades con los discursos de país desarrollado que escuchamos en Casa Piedra y que aún resuenan demasiado lejanos en La Chimba, Quilicura o Alto Hospicio.

Arquitecto y magíster en desarrollo urbano.

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Título |
|------------|-------------------------|------|------|--|
| 29/07/2014 | LA TERCERA - STGO-CHILE | 19 | 5 | TRANSPORTE SOLUCIONES PARA MEJORAR EL SERVICIO PUBLICO |

COLUMNA

¿Santiago megaciudad?



Pablo Allard

EN los últimos 60 años, La Tercera y sus lectores han sido testigos de los cambios más radicales vividos por la capital desde su fundación. El Plan Regulador del 60, la construcción del Metro, la erradicación de campamentos, masificación del acceso a la vivienda y aparición de la segregación urbana y guetos, la llegada de los malls como subcentros urbanos que suplieron la carencia de equipamiento en las periferias, el surgimiento de las concesiones urbanas, el traumático Transantiago, y varios planes y proyectos. Signo de este crecimiento es la creciente discusión urbana y demandas de calidad de vida, el fortalecimiento de organizaciones ciudadanas y barriales, y una ciudadanía que reconquista los espacios públicos, desde la plaza de la esquina hasta eventos masivos, cicletadas o movilizaciones sociales.

¿Llegará Santiago a ser una megaciudad? Afortunadamente, no. Las tasas de crecimiento demográfico indican que, con suerte, la población de Santiago se estabilizará en los ocho millones (hoy ronda los 6,7 millones), salvándonos de problemas de megaciudades como Sao Paulo, Río, Buenos Aires o México, que ya superan los 20 millones. Esto implica que tendremos un tamaño perfecto para consolidarnos como uno de los principales centros de negocios de la región y capitalizar los atributos de la capital. Situación reconocida en todos los rankings internacionales, que posicionan la capital entre las tres mejores ciudades para vivir y hacer negocios en el

continente, y entre las 75 ciudades más dinámicas del mundo al 2025.

Si la población de Santiago no va a crecer significativamente, lo que sí aumentará serán sus ingresos y, por consecuencia, las demandas de suelo y servicios, por lo que la ciudad seguirá creciendo en extensión y en altura. El crecimiento económico y social proyectado llevará a que, hacia finales de la década, los hogares ABC1 y C2 suban su participación actual de 33% a 46%. Esto ya está modificando los patrones de localización de esta "nueva clase media emergente", consolidando ejes de desarrollo asociados a oferta de transporte hacia Puente Alto, San Bernardo, Maipú y ahora Quilicura, con sus respectivos subcentros en torno a los malls. Esto ya está revirtiendo dinámicas de segregación tradicionales y surgirán oportunidades de regeneración urbana en comunas pericentrales y periféricas hasta hoy estancadas, como "Renca la lleva". Luego de 30 años a la deriva, hoy contamos con una Política Nacional de Desarrollo Urbano, que actualmente está en implementación para corregir los errores y reparar la deuda de inequidad y ambiental que aún carga la capital. Si avanzamos por esta vía, Santiago no será una megaciudad, pero llegará a ser una de las ciudades más hermosas, atractivas y con mejor calidad de vida del continente que, junto a una red de centros regionales competitivos y más integrados, serán la base del desarrollo económico, social y cultural de nuestro país.

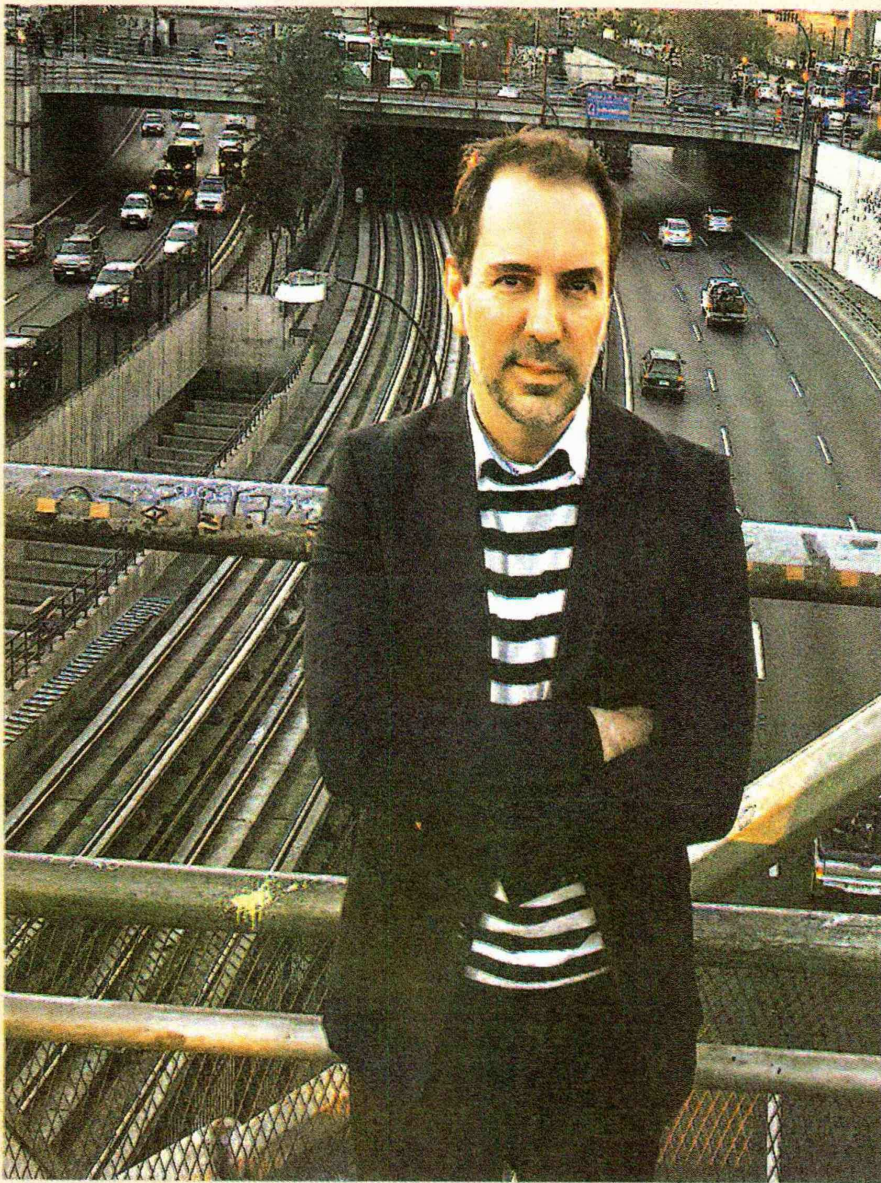
Decano de la Facultad de Arquitectura y Arte UDD.

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Titulo |
|------------|-------------------------|------|------|---|
| 29/07/2014 | LA TERCERA - STGO-CHILE | 20 | 2 | "CALIDAD DE LA NUEVA INFRAESTRUCTURA DEBE SER MUY SUPERIOR A LA ACTUAL" |

Louis de Grange

Doctor en Transportes UDP:

“Calidad de la nueva infraestructura debe ser muy superior a la actual”



►► De Grange dice que las nuevas autopistas urbanas deben ser subterráneas. FOTO: RODRIGO GALVEZ



DIAGNOSTICO

En el Ranking de Competitividad Global 2014, Chile se ubicó en el puesto 31 a nivel general y en el ítem de infraestructura se ubicó en el número 47, cayendo un lugar respecto del año pasado. Señal que el gobierno y los expertos toman como punto de inicio para avanzar en el crecimiento del país.

| Fecha | Fuente | Pag. | Art. | Titulo |
|------------|-------------------------|------|------|---|
| 29/07/2014 | LA TERCERA - STGO-CHILE | 20 | 3 | "CALIDAD DE LA NUEVA INFRAESTRUCTURA DEBE SER MUY SUPERIOR A LA ACTUAL" |

► **Experto abordó la necesidad de modernizar los sistemas de inversión y velar por la calidad de la nueva infraestructura.**

Valentina Ríos

Mejorar la calidad urbana de las grandes ciudades es la tarea que impuso el doctor en Transportes Louis de Grange, quien fuera miembro del directorio de Metro de Santiago e impulsor de diversos estudios de movilidad e infraestructura para las personas. Sobre los desafíos del país en estas materias, el académico de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales presentó sus propuestas para el crecimiento de la infraestructura nacional.

¿Cómo evalúa la cartera de proyectos al 2030 presentada por el gobierno?

Me parece razonable, pero lo que no se ha impulsado con la suficiente fuerza es el déficit de calidad. Hoy en día, con un ingreso per cápita de US\$ 20 mil, ya no somos un país ochentero, por lo tanto, tenemos que preocuparnos de que la calidad de la nueva infraestructura sea muy superior a la que hemos tenido hasta hoy. Tenemos que asignar los recursos que se necesitan para mejorar la inserción urbana.

¿Eso incluye hacer autopistas urbanas subterráneas?

Hay que empezar a pensar en soterrar algunos tramos de Costanera Norte, Vespucio, de la Autopista Central y, con ello, liberar espacios públicos para las personas e ir enterrando los automóviles. La superficie tiene que ser para las personas y el transporte masivo debe ser subterráneo, por lo tanto, las autopistas y las nuevas líneas de Metro también deben tener algún soterramiento en algún lugar estratégico.

¿Se puede hacer un análisis de la conectividad vial del país?

Chile tiene, relativamente, buena conectividad, sobre todo en la zona central. Sin embargo, en las zonas más extremas, la conectividad es muy mala, principalmente, por la zona geográfica. En la X Región, en Chiloé, el 40% de la población vive en los islotes y se desplaza de otra forma. A esa

gente a lo mejor no le sirve mucho el puente. Si somos capaces de subsidiar con US\$ 750 millones el Transantiago, somos capaces de financiar todos estos proyectos de conectividad en zonas extremas. Chile ya no es un país pobre. **¿Y el plan de pavimentar la Carretera Austral?**

Ayuda mucho, pero, lamentablemente, yo creo que el sistema de inversiones está absolutamente desactualizado. Tiene 40 años de antigüedad, y las metodologías son inaplicables y absurdas. Si pretendes, mediante el Sistema Nacional de Inversiones, evaluar proyectos de ese tipo y aprobarlos, no vas a poder. No son capa-

ces de reconocer múltiples beneficios que se producen a mediano y largo plazo. En la Carretera Austral es menos rentable, porque la demanda es más baja, pero ahí hay efectos de largo plazo que sí son importantes.

Hubo una iniciativa para construir una Ruta 5 alternativa. ¿Se justifica?

La tercera pista es más que suficiente por el momento y no justificaría una ruta paralela. Si evaluaría proyectos de trenes regionales o a Chillán de mejor calidad, o a Temuco, pero una carretera paralela hoy no se necesita.

Sobre puertos, se acaba el tiempo para implementar el mega-

puerto y todavía no se conoce cuál será su ubicación...

Sin duda alguna, tiene que estar en San Antonio. No sólo por un tema de costos, sino por viabilidad política. En Valparaíso cuesta US\$ 3.000 millones, versus San Antonio, que cuesta mil millones. Además, en San Antonio no tienes un patrimonio que proteger, y es más fluido impulsarlo. San Antonio es superior a Valparaíso, pero, claro, Valparaíso tiene 500 mil votantes y San Antonio 50 mil.

¿Es viable en términos de productividad?

Podrías hacer el mismo producto en los dos lados, pero el costo es una tercera parte. Además, ya tienes una vía férrea que llega, entonces, acceder es más fácil. Y con la congestión que tiene la vía Valparaíso-Viña, tampoco tiene mucho sentido seguir metiendo camiones. En mi opinión, el megapuerto tiene que estar en San Antonio. **La conectividad hacia la región, ¿es necesario modernizarla?**

Yo creo que ahí el problema es de otro tipo, más de índole normativa que estructural. Hay ciertas estacionalidades de demanda o climáticas que afectan el normal funcionamiento, pero me parecen razonables. Siempre es bueno tenerlos, es bueno mejorarlos, pero no sé si es prioridad.

¿Cuál es la prioridad?

Mi principal visión a futuro, de los requerimientos en infraestructura, pasa por mejorar la calidad de vida de las personas, y eso está en las ciudades. Las otras cosas son importantes también, pero hay que estudiarlas cada una en su mérito. Yo creo que esa infraestructura nos va a permitir pegar el salto en equidad, en oportunidades y en mejorar la calidad de vida y superación de la pobreza.

En el ámbito técnico, ¿las concesiones se van o se quedan?

El sistema de concesiones ha sido tremendamente exitoso. Negarse a concesionar cárceles y hospitales es un tema netamente ideológico, y las autoridades tienen que entender que sus decisiones afectan a millones de personas. No me parece prudente que, por contingencias de corto plazo, se cambien políticas de Estado que han demostrado ser exitosas. Yo hago un llamado al Estado a reevaluar, en su mérito técnico, cuáles son los proyectos que ameritan ser concesionados y cuáles no. ●