

“Metro debiera no solo estar integrado con los buses, también con los taxis y los colectivos”

Tras el anuncio del Presidente Sebastián Piñera de extender y crear nuevas líneas del tren subterráneo, el ejecutivo dijo que el proyecto reducirá el hacinamiento en los vagones e impactaría positivamente en precios del Transantiago.



Oscar Pérez Tapia

Louis de Grange, presidente del directorio de Metro, hace una pausa en su intensa agenda para ahondar en los alcances e impacto que tendrá la extensión y creación de las dos nuevas líneas del tren subterráneo, que el viernes fueron anunciadas por el Presidente Sebastián Piñera.

En entrevista con **La Tercera** el alto directivo asegura que la realización de este proyecto no solo beneficiará el traslado de más pasajeros y reducirá el hacinamiento que hoy existe en hora punta, sino que también “podría reducir los costos del Transantiago”.

¿Le sorprendió su nombramiento por parte del Presidente Piñera?

Fue una grata sorpresa, porque trabajamos hard para eso. Metro es una empresa extraordinaria, creo que es una tremenda oportunidad y un tremendo desafío. Es un muy buen momento para llegar a la empresa. Por lo tanto, hay gratitud hacia el Presidente y solo hay que cumplir las expectativas.

¿Cuál será el sello de su gestión?

El sello que vamos a tratar de imponer se basa en cuatro pilares. El primero es darle continuidad de excelencia a la operación, es decir que Metro funcione, que no falle. La excelencia operacional es fundamental. Lo segundo es crecer, como ya lo mencionó el Presidente Piñera en su cuenta anual, con nuevos proyectos como la Línea 8 y la Línea 9, que se suman a la Línea 7 y a las extensiones. El tercero es trabajar de manera coordinada con los distintos actores, con las distintas autoridades y los distintos ministerios. Metro les va a prestar servicio, por decirlo de alguna forma, a varios ministerios,

LAS CIFRAS DEL PROYECTO

2

NUEVAS LÍNEAS

anunció el Presidente Piñera. Se trata de las futuras líneas 8 y 9. También se extenderá la Línea 4.



29

ESTACIONES

suman los nuevos recorridos. Se incluye también la extensión de tres estaciones para la Línea 4.



39

KILÓMETROS

aproximadamente será la extensión de los futuros trayectos.



128

MILLONES DE VIAJES

es la proyección anual de desplazamientos que se realizarán en estos nuevos tramos.



4

MIL 100 MILLONES DE DÓLARES

es el costo que tendrá la extensión del servicio del tren subterráneo.



entre ellos Transportes. Vivienda, Obras Públicas, Desarrollo Social, Energía y Deportes. Es decir, Metro va a ser un socio estratégico para los distintos ministerios. Y el cuarto, y no menos importante, es visibilizar el gran impacto social que tiene Metro y la extraordinaria labor que hacen sus funcionarios, que muchas veces realizan labores que están fuera de lo que es-

tablece su contrato.

¿Qué significa que Metro se convierta en el eje estructural del transporte público en Santiago?

Metro siempre ha sido el eje estructural, lo que pasa es que su importancia ahora va a ser mayor. Y, lo que es más importante, va a permitir que más gente use el Metro, que más gente tenga más tiempo disponible, que más gente pueda

programarse mejor, porque la confiabilidad de los sistemas de transporte es fundamental. Y en ese sentido, Metro tiene una clara ventaja: los nuevos servicios que se pueden generar en torno a las estaciones, la recuperación de los espacios públicos, los nuevos parques que se pueden generar, el nuevo equipamiento en torno a las estaciones y en torno a los centros cívicos.

¿Esta nueva inversión podría traducirse en el alza del valor de los pasajes?

Metro no define tarifas. Se podría lograr incluso reducir los costos de Transantiago, porque hoy a un pasajero en Metro le cuesta \$ 440 al sistema y en los buses le cuesta \$ 760. Entonces, si tú logras traspasar pasajeros de los buses al Metro al sistema le cuesta menos. Entonces, hay que ver bien cuál es el traspaso, cómo se produce. No necesariamente va a subir el costo de operación del sistema. Incluso, puede bajar.

¿Qué opina respecto de la integración del sistema de transporte en la capital?

Mientras más integrado sea el sistema, mejor para Metro, por que es más usado. O sea, Metro

debiera estar integrado no solo con los buses, debería estar integrado con las bicicletas, con los automóviles, con los taxis, con los taxis colectivos. Por lo tanto, uno de los focos estratégicos de Metro es aumentar y facilitar esa integración. Metro gana mucho aumentando la integración modal.

¿Se traducirán estas extensiones en un aumento de la sobre demanda de pasajeros?

Creo que lo que ocurrirá es todo lo contrario, Metro crece más rápido que la demanda. Por lo tanto, lo que va a empezar a ocurrir con estas nuevas líneas es que la densidad o el hacinamiento en las actuales líneas va a bajar un poco, porque la gente se va a distribuir entre las otras líneas. Van a llegar nuevos pasajeros, por supuesto, pero la oferta va a ser mayor que la nueva demanda. Por lo tanto, aun que llegue más gente, la densidad promedio o el hacinamiento en las líneas actuales va a bajar. Y por eso es tan importante la Línea 7, porque descongestiona la Línea 1 y hoy la Línea 1 es el cuello de botella del sistema. Por lo tanto, la Línea 7 va a ser la primera en ser terminada y después la 8, la 9 y las res-

► Louis de Grange, presidente de Metro, presentó los nuevos proyectos de la empresa, ayer en La Pintana.



FOTO: LA JIRA/CAMPUS

tantes extensiones.

¿A cuánto se va a reducir la cantidad de pasajeros por metro cuadrado, en horas punta, con los nuevos proyectos?

Hoy la Línea 1 es la más densa en periodo punta, con 5,6 pasajeros promedio por metro cuadrado. Después de que se inauguró la Línea 6, que es un poco paralela en algún tramo a la Línea 1, ese *peak* bajó a 5,2. Entonces cuando ya esté operando la nueva Línea 7, la densidad de pasajeros por metro cuadrado de la Línea 1 debería bajar de los cinco pasajeros por metro cuadrado.

El Presidente Piñera anunció que la mitad de la población de Santiago va a salir de su casa y llegará caminando a una estación de Metro. ¿Cuál será la distancia promedio que permitirá cumplir esa promesa? ¿Cuál es la mejor referencia internacional en este sentido?

Va a depender un poco de la velocidad con la que caminen las personas. Estamos hablando de algo así como 500 metros o 10 minutos, que es algo muy caminable. Por ejemplo, en París, dentro de sus murallas, la gente camina no más de 400 metros. Y en muchos barrios de Madrid y Londres tam-

bién ocurre lo mismo. Pero estamos acercándonos hacia ese estándar de país desarrollado.

Considerando los últimos anuncios, ¿qué zona de Santiago debería recibir la futura Línea 10?

Es difícil proyectar el crecimiento sociodemográfico de la ciudad para 15 años más. Creo que habría que esperar un par de años, para ver el impacto de la Línea 6 y de la Línea 3, que se inaugura prontamente. Eso va a permitir tener más información y más datos del patrón de flujo.

¿Qué mensaje les da a los usuarios de Metro, que esperan estos proyectos concretados el año 2026?

Les diría que estamos trabajando intensamente y que estamos súper motivados, porque sabemos la importancia que tiene este enorme desafío. Y además, cómo los proyectos de Metro son capaces de cambiar la vida de muchas personas, la fisonomía de las ciudades y el desarrollo de las futuras generaciones. Esa es mi visión personal de Metro.

¿Cree usted que hay gente que no se siente orgullosa del Metro?

Yo no conozco a nadie que no se sienta orgulloso del Metro. ●

HACINAMIENTO

“Con estas nuevas líneas la densidad o el hacinamiento en las actuales líneas va a bajar un poco, porque la gente se va a distribuir entre las otras líneas”.

ALZA EN VALOR DE PASAJES

“Se podría reducir los costos del Transantiago. No necesariamente subirá el costo de operación del sistema. Incluso, puede bajar”.

FUTURA LÍNEA 10

“Habría que esperar un par de años para ver el impacto de las líneas 6 y 3, lo que permitirá tener más datos del patrón de flujo”.