



PULSO CIUDAD

Los temas que se tomarán la agenda del transporte público

Efraín Moraga | 05/03/2018

La inauguración de la nueva Línea 3 del Metro, el inicio de los estudios de ingeniería del tramo 7, además de la posible concesión del Teleférico Bicentenario, la entrada de los nuevos operadores del Transantiago y la denominada "Ley Uber", son los principales desafíos que vienen en camino.

El año 2017 fue clave en materia de infraestructura de movilidad en Santiago, pues a la conocida licitación del sistema de transporte público de Santiago, se sumaron la inauguración de los túneles de Kennedy y Chamisero II, además de la tramitación de la denominada "Ley Uber", la que busca regular la flota de vehículos bajo modalidad colaborativa. Esto, sin dejar fuera al avance y posterior frenazo del proyecto Teleférico Bicentenario.

Este año no se viene menos movido, pues la inauguración de la nueva Línea 3 de Metro, el inicio de los estudios de ingeniería del tramo 7 y la resolución del Puerto de Gran Escala, además de la implementación de la licitación del Transantiago y el inicio de su segunda etapa, entre otros, son los principales desafíos de cara a lo que será un intenso 2018 en materia de transportes.

"Lograr terminar la Línea 3 de Metro y que se inicien las obras del tramo 7, son dos desafíos en materia de transporte. Por ejemplo, en esta última, se requiere que se avance en los estudios de ingeniería y, ojalá, poner la primera piedra, pero eso es más complicado y se podría dar más adelante. Además, que la concesión del Teleférico Bicentenario avance", afirma **Louis de Grange**, ingeniero experto en transportes y académico de la Universidad Diego Portales.

Con alrededor de 22 kilómetros de trazado, la nueva Línea 3 unirá a La Reina y Quilicura por medio de 21 estaciones, las que además estarán emplazadas en Ñuñoa, Santiago, Independencia, Conchalí y Huechuraba. Su costo, junto a la Línea 6, fue de US\$2.758 millones.

La infraestructura de la Línea 3 presenta más de un 60% de avance, además su red eléctrica y rieles ya están terminados. Se espera que beneficie a más de 1.000.000 de personas, quienes reducirán sus tiempos de viaje en un 55% en promedio. "La inauguración de este tramo debiera tener un efecto significativo, básicamente en la generación de una red muy madura. Espero que este año mejoren fuertemente las condiciones de movilidad en la ciudad, especialmente para los usuarios del transporte público", afirma Óscar Figueroa, urbanista y académico del Instituto de Estudios Urbanos UC.

En tanto, se espera que la próxima Línea 7 sea entregada el 2026 y, cuando eso suceda, se proyecta que sea más competitiva con la Línea 1, al denominarse expresa, la que permitiría descongestionar a este importante tramo del Metro. Así, el proyecto movilizará a unos 97,9 millones de pasajeros anuales, con un costo de US\$2.528 millones.

"Esto permitirá dar un paso más en el trabajo de ampliación de la red, el más importante que se ha realizado en la historia del tren subterráneo, dando así cumplimiento a uno de los pilares de la cartera: integrar la ciudad a través de diversos modos de transporte, llegando a nuevos sectores y permitiendo ampliar el abanico de opciones de desplazamiento para la ciudadanía, mejorando así su calidad de vida",

Transantiago

El Transantiago será otro tema que dará que hablar durante 2018, pues tras su licitación se incorporarán alrededor de 90 buses eléctricos, pero también se podrían mantener algunos sistemas del programa anterior. Por ejemplo, cuatro de las seis empresas que postularon al concurso público propusieron incluir vehículos de mayores dimensiones u orugas para cumplir con las cuotas de transporte de pasajeros. En la actualidad, estos vehículos corresponden al 21% de la flota.

“Las bases fueron modificadas, insuficientemente para mi gusto, pero por lo menos se cambiaron algunos aspectos. Esto debiera permitir que entren nuevos operadores y que ellos tengan una visión más eficiente. Yo esperaría que como resultado de eso, resultara un mejoramiento del servicio”, señala Figueroa.

Se espera que el 50% de los servicios licitados entren en operación durante este año, proceso que se iniciará en octubre y que terminará en 2019. Esto quiere decir que durante el segundo semestre estarán en operación 89 recorridos, mientras que entre enero y abril del próximo año ingresarán otros 35, y en junio los 67 restantes.

El sistema de transporte público capitalino tampoco ha estado exento de polémicas. Hace unos meses, Alsacia y Express interpusieron una demanda contra el Estado ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (Ciadi), acusando a Chile de no cumplir con los contratos de concesión de operación del Transantiago.

Esto, debido a que las empresas operadoras acusan que en los documentos pactados con el Estado se sobreestimó la demanda, la que no estaría en línea con la realidad. Así, señalan que es imposible cumplir con la flota contratada. Además, aseguran que existe un déficit de unos 50 buses en el sistema.

“Hay que ver qué pasa con la licitación del Transantiago, porque ha estado un poco cuestionada por la poca participación de empresas y por cómo se habrían repartido las unidades de negocio las empresas incumbentes. Hay que ver si esos contratos, finalmente, se van a adjudicar y cómo las nuevas operaciones se van a mezclar con las existentes”, afirma Raimundo Cruzat, ex director del Transantiago y master en planificación urbana del MIT.

PGE

Desde 2012 se discute el desarrollo y crecimiento de la capacidad portuaria de la zona central de Chile, por lo que un importante desafío de cara a lo que será 2018 es la resolución del proyecto que involucra la creación del nuevo Puerto de Gran Escala (PGE), el cual se anunciaría en este gobierno, lo que aún no ha sucedido.

Se proyecta que en 2018 se aceleren los estudios de ingeniería y se realicen los primeros avances para hacer realidad esta obra. Según la consultora española Typsa, la construcción del Puerto de Gran Escala rondaría los US\$3.300 millones de inversión. Esto, triplicaría su actual capacidad de transporte de carga.

Ley Uber

Esta semana, la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, aprobó el funcionamiento de plataformas colaborativas como Uber y Cabify, pero con una serie de regulaciones y límites.

El Ministerio de Transportes presentó indicaciones al proyecto de ley, las que buscan limitar sus flotas de vehículos y también las obliga a postular a un concurso público para ser parte de la actividad. Además, los conductores necesitarán ser poseedores de una licencia de conducir profesional para ejercer la labor.

“Hay que resolver la situación de este tipo de servicios. Es necesario definir cuál va a ser el futuro del proyecto de ley que está dando vueltas en el Congreso, al que se le hicieron más de cien indicaciones hace unos meses atrás. Ese va a ser un desafío bien importante para la movilidad de nuestras ciudades”, manifiesta Cruzat.

Metrotren

El transporte interurbano es otro desafío de cara a lo que será 2018, pues los sectores de la periferia de la ciudad son algunos de los que más sufren con la falta de conectividad.

“La población que vive fuera de Santiago, pero dentro del área de influencia de la ciudad, tiene problemas de acceso al transporte público. Por ejemplo, en comunas como Melipilla, Talagante y Paine, entre otras. Se está produciendo un fuerte desarrollo inmobiliario, principalmente de dos tipos: viviendas sociales y de sectores medios. Eso significa cada vez más viajes hacia Santiago, lo que genera dos problemas: capacidad vial y el costo de los viajes”, dice Figueroa.

En tanto, durante este año, se concretará la licitación de la compra de trenes para los servicios de las regiones del Biobío, del Maule y la Araucanía. Estos equipos significarán una inversión cercana a los US\$95 millones e incluirá 7 máquinas para el Biotren, servicio que beneficia a 7 comunas del Gran Concepción, entre ellas la propia capital regional.