

Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la UDP sobre políticas de transporte:

“No pueden pensar que la bicicleta sigue siendo la principal prioridad en Chile”



Flor Arbulú Aguilera
 flor.arbulu@mercuriovalpo.cl

“Las regiones, la verdad, más allá del discurso nunca han sido prioridad. Hay una serie de proyectos que debiesen avanzar, por ejemplo, teleférico, tranvías, trenes suburbanos”, dice Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales a la hora de analizar lo que sucede con el transporte a nivel general.

Acérrimo crítico del Transantiago -del cual dice que su “fracaso se evidencia al no tener ninguna réplica en regiones”, el ex presidente de Metro considera que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debe “salir de la lógica ciclobusista” y empezar a pensar en otros tipos de transporte, según los territorios.

- Usted ha sido crítico con el Transantiago y los subsidios que recibe, en el sentido que no hay justificación para ellos. ¿Por qué cree que se da eso?

- Los subsidios son resultados de un estudio. Determinas qué servicios se necesitan, cuál es el nivel de oferta y cuál es la demanda que hay. Y bajo ciertas condiciones, se justifica el subsidio. Pero no cualquiera. Tiene que haber una justificación para cada peso asignado al subsidio y eso es algo que nunca se ha hecho en Transantiago.

- ¿Por qué cree que no se ha hecho?

- Creo que las autoridades de Transporte no han querido hacer el estudio, porque se darían cuenta de que el subsidio necesario probablemente sería mucho menor que el que están gastando. Y eso le generaría inconvenientes a la autoridad de Transportes, por lo tanto, lo más fácil para el Ministerio es que todo siga tal cual. Si es que aumentan los costos, la evasión, finalmente se aumenta el subsidio, se pide más plata al presupuesto de la Nación. Yo creo que eso es lo más fácil y eso ha sido la tónica del Ministerio de Transportes.

- ¿El problema que se genera en Santiago se puede replicar en regiones también?

- O sea, por algo también no han replicado el Transantiago en regiones. El fracaso del Transantiago se evidencia al no tener ninguna réplica en regiones.

- ¿A qué se debe ese fracaso desde su perspectiva, además de los subsidios?

- Que es muy ineficiente, es carísimo. O sea, el costo de la industria es tres o cuatro veces el costo equivalente. Si tú, por ejemplo, transformas cualquier ciudad en un Transantiago, en un Transvalparaíso o un Transconcepción, el costo de la industria aumentaría tres o cuatro veces, por lo tanto, necesitaríamos también un subsidio gigantesco, y la calidad de servicio no es muy distinta. No generaría una mejora significativa, por eso no lo han replicado. El Transantiago comenzó hace 17 años, y acá dicen que es exitoso y todo, pero no lo han replicado en otras ciudades de Chile. Entonces, la verdad, es que no lo es.

- Aun así, siguen invirtiendo y comprando buses como estos de dos pisos.

- El tema de los buses de dos pisos es bien escandaloso, encuentro yo, porque ha habido opiniones de bastante tiempo atrás que dejaban en evidencia la inferioridad de los buses de dos pisos. O sea, son más caros, más ineficientes, ofrecen un peor nivel de servicio, son más inseguros. Tienen muchas más desventajas, y pese a todo la autoridad de Transporte los compró, se tomó la foto, hicieron un montaje comunicacional y durante marzo, por ejemplo, específicamente para el Súper Lunes estuvieron guardados. Eso significa que no se necesitaban.

- ¿Está al debe una política de cómo debe funcionar el Transporte? Porque acá en la región, por lo menos, hay un pésimo sistema y parece que no hay preocupación al respecto.

- Las regiones, la verdad, más allá del discurso, nunca han sido prioridad. Hay una serie de proyectos que debiesen avanzar, por ejemplo, teleférico, tranvías, trenes suburbanos. El MOP, al menos, avanzó del tren Santiago - Viña, que es



ASEGURA QUE HAY QUE POTENCIAR TAMBIÉN APLICACIONES TIPO UBER Y NO ELIMINARLAS.

“En varias regiones, el taxi colectivo cumple un rol más importante que los buses. Creo que hay que potenciar la industria de taxis colectivos, por ejemplo, apoyando la renovación de los vehículos”.

un tren con una vocación más suburbana que tren rápido. Pero el MOP sí está avanzando en esa dirección, pero Transportes nada.

- ¿Y qué falta en ese sentido?

- Yo creo que falta decisión no más de las autoridades respectivas. Sólo eso. Falta que las prioridades cambien. No pueden pensar que la bicicleta sigue siendo la principal prioridad de transporte en Chile, eso es absurdo y eso es lo que está ocurriendo hoy en día. El uso de la bicicleta está congelado hace 15 años. Desde el 2010 está en un 7%, entonces, insistir con eso yo creo que es un error, tiene techo. No así las mejoras en movilidad en transporte masivo como los trenes suburbanos, el metro...

- ¿Por qué no se logra tener esto en regiones?

- Hay un tema presupuestario y el subsidio espejo, finalmente, se gasta en cualquier cosa. Muchas veces se gastan en temas que ni siquiera tienen que ver con Transporte, porque son fondos que administran los Gores. Es por eso, básicamente.

- ¿Es por eso que no se ha replicado el metro de Santiago en otras ciudades del país?

- Porque el metro para que funcione bien necesita un volumen, una escala que en Santiago existe, pero que en otras ciudades es más discutible. Creo que en regiones tendrías que avanzar más con trenes más ligeros, con tranvías, con trenes suburbanos, como Melitren, por ejemplo. Hay varios lugares, por ejemplo, Puerto Montt - Puerto Varas, Coquimbo - La Serena, Temuco - Padre las Casas, por ahí yo creo que hay alternativas. Pero así un metro pesado ya es más difícil, porque necesitan un volumen de pasajeros mayor para justificarlo.

- ¿Qué otras mejoras debiesen tener el transporte en regiones?

- Creo que en regiones el taxi colectivo tiene mucho potencial. De hecho, en varias regiones, el taxi colectivo cumple un rol más importante que los buses. Creo que hay que potenciar la industria de taxis colectivos, por ejemplo,

apoyando la renovación de los vehículos con tecnologías no contaminantes, de mayor tamaño. Yo creo que funciona pasar de 4 pasajeros máximo a 10, por ejemplo, eso ayudaría mucho porque no aumentas la congestión, pero sí mejoras mucho la calidad de servicio.

- ¿Como una van de turismo?

- Hay que ver la tecnología. Puede ser una minivan, cosas de ese tipo, como ocurre en Australia, Estados Unidos, Inglaterra, Canadá, en que estas modalidades de transporte público menor, pero con vehículos de mejor estándar y más pasajeros, son finalmente los que ofrecen el mejor servicio, sobre todo, en comunas suburbanas, rurales, periféricas.

- Y la integración de los servicios, ¿cómo debiera funcionar?

- Es una opción. Hay que ver caso a caso, porque hay ciudades que son más chicas, por lo tanto, la integración no tiene ningún sentido. La integración tiene sentido en las ciudades más grandes o, por ejemplo, en un viaje entre Villa Alemana y Valparaíso. En ese sentido el Merval es un agente integrador bien potente.

- Mencionó también el tema de los tranvías, ¿también serían un aporte?

- Efectivamente. Yo creo que hay

lugares en que uno podría estudiar la presencia de tranvías o teleféricos también. En Valparaíso hay un par de proyectos de teleféricos que pueden ser interesantes, lo mismo entre Iquique y Alto Hospicio, o en Puerto Montt. Creo que hay que salir de la lógica ciclobusista del Ministerio de Transportes y ver otros modos como el teleférico, el tranvía, el taxi colectivo.

- En Valparaíso están los ascensores, pero no todos están funcionando. ¿Debería ser un eje relevante?

- Los ascensores están botados muchos de ellos. Son caros de operar, son caros de mantener, son caros de reparar. Entonces, finalmente, lo más cómodo para las autoridades de Transporte es centrarse en los buses y bicicletas.

- Por otra parte, ¿qué rol juegan Uber y otras aplicaciones similares en el tema del transporte?

- Han logrado una penetración, han logrado instalarse como una alternativa real de movilidad. Creo que hay mucha gente que dejó de comprarse auto, porque están estas aplicaciones y, sobre todo, en zonas rurales, en comunas periféricas en que el transporte público es muy precario -eso ocurre mucho en regiones-, en esos lugares las aplicaciones cumplen un rol fundamental. Y ahí hay otro paso en falso por parte del Ministerio de Transportes que lo que busca básicamente es eliminar las aplicaciones de Chile, siendo que cumplen un rol fundamental.

- El reglamento era bien estricto.

- Sí, fue un paso en falso. Las aplicaciones son innovaciones tecnológicas basadas en la economía colaborativa. O sea, el recurso ya está, por lo tanto, usarlo es muy barato, el costo es marginal, no tienes que depreciar la inversión; por eso han sido tan competitivos, ofrecen un nivel que muy superior al que ofrece el transporte público, incluso, superior que ofrecen los taxis básicos, porque tú esperas en tu casa, en tu oficina, unos pocos minutos y llega a tu puerta, tú sabes el valor de la tarifa antes de usarlo. Por lo tanto, yo creo que en vez de eliminarlo, que es lo que ha buscado el Ministerio de Transportes, hay que potenciarlo. ➡