



Desafío de ciudad

El tránsito y el transporte tienen que ver con una cuestión de fondo, que es el derecho a la movilidad y como se ha dicho en más de una oportunidad desde esta columna, es tiempo de ayudar en la contingencia, pero también de considerar el tema como una política permanente, independiente de la autoridad municipal de turno y donde el sector privado y las personas, en general, también debemos repensar nuestro rol.

La evidente saturación que se produjo en la conectividad de Chillán por el inicio de las clases, vuelve a poner en el centro del debate la necesidad de agilizar las inversiones en materia de infraestructura vial, de manera de mitigar el impacto de un problema donde se conjugan el aumento de núcleos poblacionales y del parque automotor, con un mal desempeño en la construcción de nuevas calles y avenidas.

Chillán -como muchas otras ciudades intermedias- evidencia un claro retraso en materia de vialidad, que queda de manifiesto todos los días en horas punta en todas sus arterias estructurantes, lo que ya no sorprende a nadie, pues es una realidad a la que se han tenido que acostumbrar miles de chillanejos (as) en los últimos años.

Lamentablemente, el crecimiento inorgánico y sin planificación de la ciudad, que durante décadas careció de regulaciones, terminó por agudizar este problema, generando polos de desarrollo inmobiliario que saturaron aún más las obsoletas vías que llevan años esperando una ampliación.

Si bien es cierto, según señala la ley, las inversiones en materia de vialidad urbana le corresponden al Ministerio de Vivienda (Serviu) en coordinación con el municipio, la ley también establece que los proyectos inmobiliarios deben ejecutar obras de mitigación de impacto vial, lo que no siempre ocurre, pues muchas constructoras han encontrado diversas formas de burlar la legislación. De esa forma, durante muchos años estos proyectos mejoraron sus

márgenes de utilidad a costa de las externalidades negativas que generaban, y que hoy tienen un efecto directo en la calidad de vida de los vecinos, así como también de los propios clientes desinformados que adquirieron sus viviendas.

Las causas se conocen perfectamente y las soluciones también. El problema es que son de mediano y largo plazo, y requieren una alta inversión pública. Chillán necesita más de 10 grandes proyectos viales para mejorar el desarrollo integral de la ciudad, con una inversión que fácilmente supera los \$400.000 millones y plazos de desarrollo de más de una década.

En cuanto al transporte, marzo también nos recordó que, pese a los avances, persiste un problema con el diseño de recorridos y la calidad del servicio. En tal sentido, cabe recordar que solo un sistema de transporte público de calidad ayudará a reducir los desplazamientos en vehículos particulares. Pero en este tema, en Chillán, aún hay mucho camino por recorrer.

El tránsito y el transporte tienen que ver con una cuestión de fondo, que es el derecho a la movilidad y como se ha dicho en más de una oportunidad desde esta columna editorial, es tiempo de ayudar en la contingencia, pero también de pensar todos juntos en salidas viables a este problema y ponerlas en práctica asumiendo la necesidad de considerar el tema como una política permanente, independiente de la autoridad municipal de turno y donde el sector privado y las personas, en general, también debemos repensar nuestro rol.