LITORALPRESS

Fecha: 18-05-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl. : El Mercurio de Valparaíso - Domingo
Tipo: Noticia general
Título: **"El uso del auto aumentará aun cuando no se construya infraestructura adicional"**

Pág. : 6
Cm2: 701,6
VPE: $ 1.687.460

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: No Definida

Louis de Grange, decano Ingeniería y Ciencias UDP y experto en transporte:

"El uso del auto aumentará aun cuando no se construya infraestructura adicional"

Sebastián Casanova Díaz
reportajes@mercuriovalpo.cl

Cuando el taco se vuelve rutina, no basta con sumar pistas ni soterrar trenes. Para el doctor en Ciencias de la Ingeniería y decano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales, Louis de Grange, el problema de la congestión en Chile es estructural. "El uso del auto aumentará, aunque no construyas infraestructura adicional", advierte.

En esta entrevista, el expresidente del Metro de Santiago analiza los factores detrás del aumento del parque automotor, el rol del transporte público, los efectos del crecimiento urbano, y la relevancia de proyectos como el tren Santiago-Valparaíso y la ampliación de la Ruta 68.

LA CONGESTIÓN

- ¿Cómo describiría el problema actual de congestión vehicular en Chile? ¿Es un fenómeno nacional o más concentrado en ciertas ciudades?

- La evidencia empírica muestra un aumento sostenido en la congestión vehicular a nivel nacional, principalmente en ciudades. Esto se explica principalmente por tres razones: aumento en el parque automotor, incremento en las distancias de viaje producto del crecimiento de las ciudades, y transporte público muy deficiente, principalmente en regiones.

- ¿Más infraestructura vial realmente soluciona los tacos o simplemente incentiva el uso del automóvil?

- No es la única solución, aunque en casos específicos es necesaria más infraestructura. Esto debe ir de la mano con más y mejores alternativas de transporte urbano: trenes y transporte público en general, así como también de mejores medidas de gestión y normativas más efectivas. El uso del auto aumentará, aunque no construyas infraestructura adicional. Por eso la alternativa pasa necesariamente por una mirada integral del problema, que incluya la oferta de transporte, pero también la planificación de las ciudades, conexiones y flujos.

- En Viña del Mar, se pensó que soterrar el tren y crear el par vial Álvarez-Viana reduciría la congestión. ¿Por qué cree que eso no ocurrió?

- El uso del auto tiende a aumentar con el tiempo. La pregunta correcta en este caso sería, ¿qué nivel de congestión habría si no se hubiese soterrado el tren ni creado el par Álvarez-Viana? Sin duda que todo sería muchísimo peor: más caótico y denso.

> *"La restricción vehicular es una muy mala política pública. Muchas familias comprarán un vehículo adicional, aumentando con ello la tasa de motorización, la congestión y la contaminación".*

CRECIMIENTO VERTICAL

- ¿El crecimiento inmobiliario vertical que registran zonas céntricas agudiza los problemas de tráfico?

- La mayor densidad en las ciudades puede generar un doble efecto en la congestión. Por una parte, se reducen las distancias de viaje ya que aparecen más servicios accesibles; pero, por otra parte, aumenta la densidad de flujo en determinados sectores, empeorando con ello la congestión. Cuál de ambos efectos es más relevante, dependerá de la zona de la ciudad. Pero la tendencia histórica ha mostrado que, conforme pasa el tiempo, con o sin mayor densidad, la congestión aumenta por el mayor número de autos y las mayores distancias de viajes urbanos.

- ¿Existen ejemplos internacionales de ciudades que hayan enfrentado con éxito este tipo de congestión?

- No existe una gran ciudad en el mundo que no tenga problemas de congestión; no existe. Las grandes ciudades, que tienen buenos sistemas de transporte, se basan principalmente en una extensa red de Metro, mucho más grande que la de Santiago. También tienen políticas efectivas de regulación al uso excesivo del automóvil, políticas de estacionamientos y bastante tecnología para la gestión del tráfico. Nos falta mucho aún en Chile para alcanzar esos niveles de ciudad e integración.

RESTRICCIÓN VEHICULAR

- ¿Es viable una restricción vehicular en ciudades como Viña o Valparaíso, donde la infraestructura es limitada?

- La restricción vehicular es una muy mala política pública. Si restringes a todos los vehículos durante un día a la semana, y tal como ha ocurrido en otros países, muchas familias comprarán un vehículo adicional, aumentando con ello innecesariamente la tasa de motorización, la congestión y la contaminación en el largo plazo. Si aplicas la versión insípida que tenemos en Santiago, la verdad es que no genera efecto alguno. Creo que es mucho más efectivo avanzar en esquemas de tarificación vial, regulación de estacionamientos y mejorar la operación en superficie implementando nuevas tecnologías digitales.

- ¿Qué impacto tiene el tamaño del parque automotor en la tasa de accidentes de tránsito? ¿Se ha dimensionado?

- Si analizas la tasa de accidentes o de fallecidos por vehículo durante la última década en Chile, es posible constatar que se ha mantenido o incluso ha bajado. Esta estadística no depende solo del parque automotor, sino también de la velocidad de circulación y de múltiples otros factores. Acá se produce una paradoja: al aumentar la congestión, se reduce la cantidad y gravedad de accidentes de tránsito, ya que los vehículos van más lento. Pero es un problema multidimensional.

LA RUTA Y EL TREN

- En el caso de la Ruta 68, ¿ensanchar la vía sin intervenir accesos urbanos por Agua Santa ni por Santos Ossa no traslada el taco a la entrada de la ciudad?

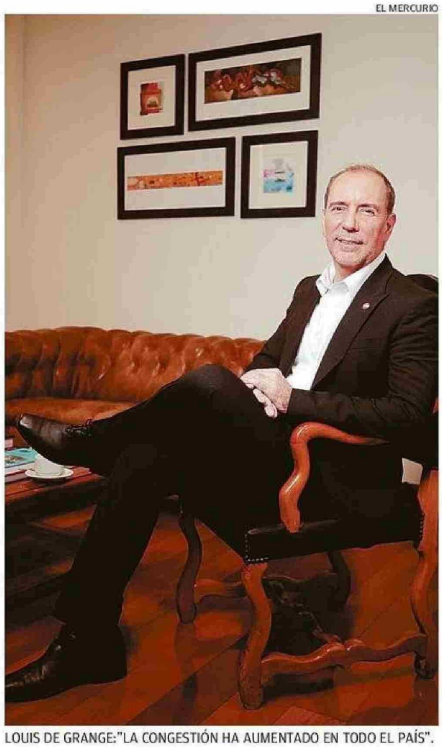
- En algunos casos puede ser que sí, que sea simplemente trasladar el taco de lugar. Pero en muchos otros casos no, y puede representar una mejora significativa en tiempos de viaje. Y no solo es un tema de pasajeros, también es un tema de carga. Recordemos que por la R-68 circulan muchos camiones entre el puerto y la capital, y dichos camiones generan mucha congestión. Ahí hay un beneficio enorme de aumento de la capacidad vial.

> *"No existe una gran ciudad en el mundo que no tenga problemas de congestión; las que mejor la enfrentan tienen metro, regulación del uso del auto y tecnología para la gestión del tráfico".*

- ¿Qué evaluación hace del trazado actual propuesto para el tren Valparaíso-Santiago?

- A mí me gusta el trazado que propuso el MOP para el tren entre Santiago y Valparaíso. Es un tren con vocación de servicio suburbano, que me parece mucho más necesario y valioso que un poco realista tren rápido, con enormes costos, dudosa rentabilidad social y baja demanda. El trazado del MOP conecta comunas suburbanas (Batuco, Tiltil, Llay Llay, La Calera, Limache) con los grandes centros urbanos de Chile (Santiago y Gran Valparaíso), mejorando la conectividad diaria y potenciando la movilidad regional.

EL MERCURIO



LOUIS DE GRANGE: "LA CONGESTIÓN HA AUMENTADO EN TODO EL PAÍS".

- ¿Cómo habría definido usted ese trazado idealmente?

- Igual al actual. Me gusta la propuesta que elaboró el MOP.

PASO FRONTERIZO

- El paso fronterizo Los Libertadores permanece cerrado aproximadamente 30 días promedio al año. ¿Existen soluciones más estables para garantizar la conectividad con Argentina?

- Es un tema complicado, ya que la geografía en dicho tramo es muy compleja. Construir un túnel entre medio de montañas es carísimo, y no sé si resolvería los actuales problemas. No me atrevería a sugerir una alternativa de inversión, ya que dudo que sea rentable o que solucione de manera efectiva estas dificultades presupuestarias.

- ¿Construir un túnel de baja altura es técnica y económicamente viable en ese sector cordillerano?

- Es demasiado caro para el nivel de flujo y demanda existente. Son recursos que podrían presentar un mucho mejor uso alternativo en otros lugares de Chile con mayor impacto social.

RESPONSABILIDAD

- ¿Cuánta responsabilidad cree que tienen los municipios frente al problema de la congestión urbana?

- Son corresponsables junto con autoridades de transporte y, por supuesto, junto con la ciudadanía. La congestión no se genera de manera espontánea, sino es consecuencia de la actividad económica que conlleva desplazamientos de las personas. Somos todos, en mayor o menor medida, responsables de la congestión. El desafío es mitigarla, para lo cual las autoridades (comunales o de gobierno) deben impulsar alternativas viables y efectivas, más que hacer montajes comunicacionales. Ha habido mucha ideología para enfrentar la congestión, impulsando por ejemplo ciclovías de dudoso beneficio, y pistas solo bus que terminan generando más congestión en las vías aledañas. Falta sustento empírico para avanzar en políticas que reduzcan de manera efectiva la congestión urbana persistente.

- ¿Qué tipo de medidas a corto plazo podrían implementarse para desincentivar el uso del auto particular?

- Hay que regular los estacionamientos de superficie, usar nuevas tecnologías de gestión de tráfico, modificar el sentido de algunas calles, evaluar qué ciclovías o pistas solo bus mejoran la circulación y cuáles no, tarificación vial en determinados sectores. Estas son algunas de las ideas que me parecen factibles a corto plazo. En el largo plazo, los trenes urbanos y Metro son una ayuda potente .