

Fecha: 20-07-2023
 Medio: El Día
 Supl.: El Día
 Tipo: Noticia general
 Título: "La compra de 42 buses eléctricos implica postergar el proyecto de tranvía"

Pág.: 8
 Cm2: 475,9

Tiraje: 6.500
 Lectoría: 19.500
 Favorabilidad: ☐ No Definida

LOUIS DE GRANGE, EX PRESIDENTE DE METRO

“La compra de 42 buses eléctricos implica postergar el proyecto de tranvía”

Equipo El Día / La Serena

 @eldia_cl

Pese a que finalmente, se llegó a un acuerdo entre el Gobierno y las asociaciones de microbuses de La Serena, Coquimbo y Ovalle, la llegada de la electromovilidad al transporte mayor de la zona, es un tema que, en su oportunidad, generó roces entre las autoridades y los gremios.

Incluso, a juicio de algunas voces de oposición, como el diputado Juan Manuel Fuenzalida, el proyecto del electrocorredor es una acción del ejecutivo para desviar la atención sobre la postergación del tranvía, en donde además, se cometió un grave error: no se tomó en cuenta a los operadores locales.

Al respecto, Diario El Día conversó en exclusiva con Louis de Grange, ex presidente de Metro y actual director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales, quien entregó su visión sobre el futuro del transporte de pasajeros en la región.

–De acuerdo a su experiencia, ¿la conurbación La Serena – Coquimbo reúne las condiciones para la instalación de un tranvía?

“Los servicios de trenes tienen enorme potencial en las grandes metrópolis, en conurbaciones y en conexiones suburbanas. Hoy la conurbación Coquimbo-La Serena requiere con urgencia una conectividad de alto estándar, y un proyecto como un tranvía o un tren ligero cumple con dichas características”.

–Desde el punto de vista vial en que La Serena y Coquimbo desta-



CEDIBA

A juicio del experto, ambos servicios no son complementarios, sino sustitutos, a lo que se suma que la puesta en marcha de un tranvía permitiría recuperar amplios espacios públicos y mejorar el estándar urbano en aquellas zonas por donde, eventualmente, circule.

can por calles que se encuentran colapsadas por automóviles, y dichas calles se han mantenido así por más de 30 años, ¿cómo se debe diseñar el trazado de un tranvía?

“Un servicio de tranvía o tren ligero

entre Coquimbo y La Serena debe permitir, no sólo conectar los centros urbanos de ambas ciudades, sino también incorporar sectores intermedios y aledaños, como La Herradura, La Pampa, y quizás llegar hasta La Compañía Baja. También

debe incluir estacionamientos en lugares estratégicos, para favorecer la intermodalidad y ser una alternativa más efectiva frente al uso del automóvil”.

–El seremi de MOP, Javier Sandoval, indicó que la llegada de los buses eléctricos corre de manera paralela a la licitación del tranvía. Por lo tanto, este proyecto sería complementario y, por lo mismo, se mantiene en carpeta. Bajo ese escenario, ¿cómo evalúa que se haya postergado un año la licitación del tranvía?

“La compra de 42 buses eléctricos, en los que se invierten decenas de

Fecha: 20-07-2023
Medio: El Día
Supl.: El Día
Tipo: Noticia general
Título: "La compra de 42 buses eléctricos implica postergar el proyecto de tranvía"

Pág.: 9
Cm2: 293,2

Tiraje: 6.500
Lectoría: 19.500
Favorabilidad: ☐ No Definida

millones de dólares, obligadamente significa postergar por, al menos, una década el proyecto, o simplemente eliminarlo. Son servicios sustitutos. La diferencia está en que el tranvía no sólo es una mejor solución de transporte, sino que además permite recuperar espacios públicos, impulsar la economía local y mejorar el estándar de la ciudad. No existe demanda que justifique ambos servicios, sólo uno. Por eso hay que optar por la mejor opción, que es el tranvía".

-Usted lideró y recuperó exitosamente el Metro de Santiago, tras el estallido social. Bajo ese escenario, ¿en qué radica hoy entregar un transporte de calidad a los pasajeros?

"Los servicios de transporte de alto estándar, como el Metro de Santiago, son mucho más que un servicio de transporte. No sólo reducen a la mitad los tiempos de viaje, sino que con un estándar muy superior, permiten hacer ciudad, impactar la calidad de vida de las familias, darles nuevas oportunidades de trabajo, de educación, de salud. Además, las estaciones permiten conformar polos de desarrollo a su alrededor, atrayendo nuevos servicios que favorecen a los vecinos, incluso a aquellos que no usan Metro. También



La diferencia está en que el tranvía no sólo es una mejor solución de transporte, sino además, permite recuperar espacios públicos, impulsar la economía local y mejorar el estándar de la ciudad. No existe demanda que justifique ambos servicios, sólo uno"

la plusvalía de las propiedades es otro beneficio. Con un proyecto como el tranvía entre Coquimbo y La Serena, se pueden lograr efectos similares".

-¿Tiene conocimiento de la operación de buses eléctricos en otras ciudades y cuál es su resultado?

"Los buses eléctricos operan como

cualquier otro bus, con menos emisiones por supuesto y con menos ruido. Pero no permiten mejorar el estándar urbano, ni recuperar barrios, ni bajar a la gente del auto, algo que sí logran los servicios de trenes. En Chile, hasta ahora, los buses eléctricos han funcionado de manera equivalente a los buses petroleros en términos de servicio, generando congestión, accidentes, bloqueos de cruces, etc., pero con importantes subsidios para poder adquirirlos".

-¿Cómo se deben diseñar estos nuevos recorridos considerando la molestia que existe hoy en los vecinos por malos diseños de recorridos y frecuencias?

"Bajo mi perspectiva profesional, no debiera licitarse este servicio de buses eléctricos. Si se hace, se postergará indefinidamente el tranvía entre Coquimbo y La Serena. Se gastarán decenas de millones de dólares en los buses y las inversiones asociadas a los terminales. Reitero que, por lo menos, en 10 años no se hablará del tranvía. Sería una condena para ambas ciudades, se haría un daño irreversible, como lo que generó el Transantiago en nuestra capital".

-La llegada de la electromovilidad como también de energías

más limpias implica un cuidado al medioambiente, trayendo consigo una rebaja en los costos para mover un medio de transporte. Esa disminución ¿se ve reflejada en los costos de un pasaje que cancela un usuario?

"Hoy en día los buses eléctricos pueden ser más baratos de operar, pero su inversión es significativamente mayor. Además, tampoco sabemos cómo funcionarán después de varios años, ya que son tecnologías nuevas en nuestro país. Sin embargo, los metros y tranvías, también eléctricos, han sido probados en todo el mundo exitosamente. Por lo tanto, no veo cómo los buses eléctricos puedan conllevar una baja en el pasaje, salvo que reciban un subsidio especial por parte del MTT".

-Con la llegada de este tipo de transportes, ¿también se debería cambiar la forma en que se paga actualmente un pasaje?

"Es probable que se modifique el medio de pago, pero eso conlleva un riesgo importante en generar evasión en el pago del pasaje que hoy no existe, y un consecuente aumento en el subsidio. Un tranvía o tren ligero, en cambio, al igual que el Metro, tiene niveles de evasión significativamente menores".