

Fecha: 09-08-2023
Medio: La Tercera
Supl.: La Tercera
Tipo: Noticia general
Título: "Es legítimo debatir si la extensión debía hacerse ahí o en otra parte de la ciudad"

Pág.: 26
Cm2: 801,9

Tiraje: 78.224
Lectoría: 253.149
Favorabilidad: ☐ No Definida

Louis de Grange y nuevo trazado de la L9 de Metro

"Es legítimo debatir si la extensión debía hacerse ahí o en otra parte de la ciudad"

El expresidente de la empresa estatal y director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales sostiene que el proyecto tendrá un estándar superior, pero que el tiempo para su operación se alargará varios años, perjudicando a los habitantes de Bajos de Mena, en Puente Alto.

Arturo León

Luego de un pequeño "anuncio" que hizo el lunes la vocera de gobierno, Camila Vallejo, este miércoles el Presidente Gabriel Boric dará a conocer el nuevo trazado de la Línea 9 del Metro de Santiago, proyecto que fue anunciado en 2018 por el expresidente Sebastián Piñera junto con la puesta en marcha del Plan de Transporte Tercer Milenio. Y la noticia llegará con algunas modificaciones respecto del trazado original, que incluía un trazado desde Estación Santa Lucía hasta La Pintana y la extensión de la L4 hasta Bajos de Mena, en Puente Alto.

Ahora, la futura L9 será la que llegue a Bajos de Mena y en su recorrido abarcará siete comunas: Santiago, San Miguel, San Joaquín, San Ramón, La Granja, La Pintana y Puente Alto. Y si antes tenía 13 estaciones, desde Santa Lucía hasta Gabriela, en La Pintana, ahora comenzará más al norte, en Cal y Canto, combinando con L2 y L3 y extendiendo su recorrido desde Gabriela hasta Bajos de Mena y, posiblemente, hasta la Plaza de Puente Alto (L4).

"Es un proyecto de mejor estándar, pero más caro", dice Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales (UDP) y expresidente de Metro durante el gobierno de Piñera. Y añade: "En resumen, es un proyecto con mejor estándar, con más cobertura espacial, porque tiene más kilómetros, pero es un proyecto más caro y en particular la llegada a Bajos de Mena tarda mucho más tiempo. La L9 podría estar operativa completa, hasta Bajos de Mena, en 2034, pero probablemente el primer tramo (San Lucía-Gabriela) podría estar listo el 2030 o 2031.

¿Y por qué se debe llegar a Bajos de Mena?
Llegar a Bajos de Mena era un compromiso y ya lo había tomado el Presidente Piñera. Y lo que se hace ahora es combinar proyectos: la extensión de L4 que se había anunciado, pero ahora con una modificación para llegar a Bajos de Mena por otra vía, que es una alternativa que sumando y restando tiene nueve kilómetros más. Eso es una mejora, es un proyecto más grande, con estándar superior para llegar a Bajos de Mena.

¿Y ve desventajas?

Tiene dos inconvenientes: por una parte,



► El expresidente del Metro Louis de Grange durante el gobierno de Piñera.

cuesta mucho más caro, como US\$ 500 millones adicionales, y además la puesta en operación va a ser más lenta. La extensión a Bajos de Mena de L4 puede estar lista en cinco años más; esta otra, vía L9, va a estar lista en 11 años más.

Fuera de eso, ¿es un buen proyecto?

Mejora estándar y cobertura, pero demorará más tiempo. Además, hay otro tema: cuesta US\$ 500 millones más que la extensión a Bajos de Mena de L4, porque la L9 llegaba a Gabriela y sólo la extensión hasta Bajos de Mena cuesta 900 millones. Entonces, es razonable preguntarse si este aumento también se pudo invertir, por ejemplo, para extender la L3 hacia Villa La Reina; o para extender la L5 o L6 hacia El Carmen, en Maipú, o para extender la L2 al norte de La Pincoya, o la L7 extenderla hasta Cerro Dieciocho. Es decir, estos US\$ 500 millones adi-

cionales tienen uso alternativo.

Ahí está la decisión que toman las autoridades...

Como todo proyecto de gran escala tiene matices. Siento un poco eso, porque hay varios kilómetros de la L9 con la extensión nueva donde hoy no hay nada. Abajo de Primavera, al sur de El Castillo, en La Pintana, hay dos o tres kilómetros donde no hay nada. Pero a lo mejor es una oportunidad de construir ciudad y es una apuesta de crear un nuevo polo urbano. Estas decisiones nunca son absolutas, siempre tienen una parte positiva y otra, que es parte del debate, para evaluar si esta es la mejor extensión o si había que hacerla en otra parte de la ciudad. Eso es legítimo.

¿Dónde se dan esos debates? Finalmente, ¿quién decide a dónde llegar?

Eso está al interior de Metro, participan

también el Ministerio de Transportes y también el Ministerio de Hacienda, porque es el accionista, y por lo tanto Hacienda tiene har- to que decir en esto. Pero finalmente es una decisión presidencial. Es el Presidente de la República el que toma la decisión final.

¿Usted habría invertido en otro sector esos 500 millones de dólares?

Es una pregunta difícil. Yo soy partidario de que Santiago necesita 300 kilómetros de Metro. Ahora tiene 140. Con las líneas 7, 8 y 9 iba a llegar originalmente a 215, ahora tiene 9 km más y va a llegar a 224 kilómetros. Debíamos llegar a todos los sectores urbanos; hay muchos sectores que hoy en día no tienen Metro, como el sector de El Carmen de Maipú, un sector de La Reina, Cerro Dieciocho en Lo Barnechea, La Pincoya, la población San Luis en Quilicura, o tal vez un Metro hacia el aeropuerto... Por ejemplo, con el delta-coste de US\$ 500 millones tú podrías financiar alguno de estos otros proyectos. Es decir, hay uso alternativo y esa es la discusión. Y los gobiernos tienen que priorizar.

¿Qué le parece la extensión al norte hasta Cal y Canto?

Te lo respondo así: lo que yo no haría es pa- ralizar el tramo original, entre Santa Lucía y La Pintana. No lo postergaría por esta extensión, porque es urgente.

O sea, respetar el plazo original.

Exacto. Y lo otro abordarlo como extensión, tal como se extendió la L2, la L3; hay muchas extensiones que se han realizado en la historia de Metro, pero partes con el tramo principal entre Santiago Centro y La Pintana. Eso no hay que postergarlo.

Esa es una de las críticas que hace el alcalde de Puente Alto (Germán Codina), porque se podría retrasar la llegada de Metro a Bajos de Mena.

Ah, por supuesto. La línea completa podría atrasarse cuatro o cinco años del proyecto original. Se atrasa, a cambio de que tiene mejor estándar y la cobertura es mayor. Pero por eso te digo: el principal impacto es que el proyecto se atrasa entre cuatro y cinco años. Ojalá no paralice el tramo original.

¿Y qué viene tras el anuncio?

Creo que el gobierno tiene que comprometerse a iniciar obras. No solo quedarse con los estudios. Esa es una meta realista que le da validez al proyecto. ●