

“Hay que reformularlo” y “generará buena conectividad”

Expertos evalúan proyecto de tranvía que conectaría Santiago con el aeropuerto

El MOP podría desarrollar la propuesta de licitación el próximo año para este proyecto que busca “acercar” el terminal aéreo a la ciudad. La idea ha levantado críticas y reparos respecto al trazado propuesto, que comenzaría en el metro Pajaritos. Otros lo ven con buenos ojos, especialmente porque podría concretarse en poco tiempo y sería eléctrico.



► El tren eléctrico hacia el Aeropuerto Arturo Merino Benítez tendría un tiempo de viaje aproximado de 22 minutos.

Gabriela Mondaca

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) desarrollaría el próximo año el proceso de licitación para el tren eléctrico hacia el Aeropuerto Arturo Merino Benítez, proyecto que se encuentra en la cartera de concesiones presentada por la cartera que lidera el ministro Juan Carlos García.

La obra fue planteada por la Empresa Engie y declarada de interés público el 7 de marzo de 2018 por el Consejo de Concesiones de Obras Públicas. Bajo el nombre de “Sistema de transporte público ligero interconexión Metro Pudahuel-Aeropuerto AMB”, la iniciativa tendría una capacidad para 300 personas y una frecuencia cada cuatro minutos.

El trazado contempla seis estaciones que conectarán con el Metro en Estación Pajaritos (Línea 1) y Barrancas (Línea 5) en un tiempo de viaje de alrededor de 22 minutos, además de beneficiar directamente a las comunas de Pudahuel, Lo Prado, Cerro Navia y Estación Central.

Si bien la iniciativa ha sido valorada desde la esfera pública, ya que mejoraría la conectividad local de los habitantes y trabajadores del sector, aumentaría el servicio y optimización de los tiempos de traslados y se alimentaría de energía eléctrica, con la consabida ayuda a la descontaminación, desde el mundo académico la propuesta ha levantado críticas y ciertos reparos en torno al trazado de la propuesta original.

“(El trazado) es malo. Conectar AMB con la Línea 1 en Pajaritos tiene una extensión cercana a los 11 kilómetros, versus los cinco o seis kilómetros que puede tener si se conectara con la futura Línea 7 de Metro desde Renca o Cerro Navia: la mitad de la extensión”, comentó Louis de Grange, director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales y expresidente de Metro, en una carta a El Mercurio.

Entre las razones, De Grange recalca que la

propuesta presenta distintos problemas en torno a su costo de inversión, operación y mantenimiento.

“No tiene ningún sentido que el tranvía parta en Pajaritos (...) Eso implica duplicar los costos de inversión, implica costos de material rodante; duplicar los costos de operación y duplicar los costos de mantenimiento. Hay que reformular el proyecto, porque si se evalúa tal como está se va a requerir un subsidio estatal enorme, casi el doble de lo que requiere esta propuesta alternativa”, explicó.

En la misma línea, el académico de Ingeniería Industrial de la Universidad Católica de Valparaíso Franco Basso identificó otras dos disyuntivas en torno al plan original, las que podrían interferir en el desplazamiento de los usuarios y retrasos en los tiempos de transporte.

“Uno de los primeros problemas de ubicar el tranvía en Línea 1 es que obliga a un cambio de modelo. Es decir, cuando se llega en Metro a la Estación Pajaritos, vamos a tener que hacer una modificación, cambiar y caminar hacia un nuevo modo y eso puede generar retrasos. Por otra parte, la Estación Pajaritos está bastante más lejos que lo que va a ser la nueva Estación

Salvador Gutiérrez, en la Línea 7, y por lo tanto, los tiempos totales de viaje debieran ser más rápidos”.

Si bien los expertos hacen hincapié en el aumento de gastos operaciones y tiempo de los usuarios frente al plan original, Rodrigo Martín, académico e investigador de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Santiago y subdirector de Smart City Lab Usach, posee una visión diferente.

Según Martín, ambas opciones del trazado del tranvía tienen ventajas y desventajas. Por un lado, concuerda en que la alternativa inicial posee un costo de inversión de alrededor de 800 millones de dólares, lo que se reduciría de forma relevante si es que se contempla la segunda opción de la Línea 7.

No obstante, el académico recalca en que es necesario enfocarse en los tiempos de construcción del tranvía: “Pensar en un proyecto como el de la Línea 7, que estará listo en cinco o seis años más, es un escenario distante en términos políticos, económicos y demás. Mientras que la Línea 1, que ya está terminada, permitiría que la construcción del tranvía comience de inmediato. Eso es un factor a considerar”, sostiene.

Y agrega: “Otro punto es que la nueva Línea 7 será paralela a la 1 y va a generar una súper buena conectividad. En ese sentido, cualquiera de las dos opciones, en términos de la conexión, es positiva, ya que va a tener la capacidad de recibir a gente de Santiago con un transbordo súper rápido”.

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), concuerda con Martín y, sin ir más lejos, llama a “generar un voto de confianza para quienes están llevando adelante esta iniciativa de desplazamiento novedosa, interesante y que es la puerta para el transporte entre Santiago y el aeropuerto de Pudahuel”.

¿Extensión de Línea 7 hasta el aeropuerto?

Pese a las diferentes opiniones, los expertos han mencionado que la construcción del tranvía podría generar una posible extensión de la futura Línea 7 hasta el mismo aeropuerto.

“No hay que descartar -y es un punto interesante- que sea la propia Línea 7 la que llegue de manera directa al aeropuerto, quizás con tarifas diferenciadas en las cuales se genere un co-

bro extra y no sean los mismos \$ 700 u \$ 800 que se pagan con respecto al uso del Metro. Hay que tener en consideración que, evidentemente, los flujos que hay hacia el aeropuerto han ido creciendo y ya no solamente se utiliza para viajes, hay mucho retail asociado, lugares cercanos que podrían conectar con distintas bodegas, y desde un punto de vista social, un proyecto que tiene que analizarse en su mérito para poder alcanzar y resolver ese problema vial que hoy en día se genera para poder llegar al aeropuerto”, destacó Basso.

Un punto que desde el MOP también recalcaron. El ministro Juan Carlos García comentó a La Tercera PM que este proyecto es parte de los compromisos del gobierno para impulsar una cartera “importante” de movilidad sostenible.

“También existen estudios de parte de Metro para eventualmente extender la Línea 7 hasta el aeropuerto. La decisión que tomemos como gobierno será la que sea más beneficiosa para los usuarios, cuidando los recursos públicos. En ese sentido, evaluaremos integralmente ambas opciones, conversando, además, con autoridades regionales”, concluyó. ●



► Expertos han mencionado que la construcción del tranvía podría generar una posible extensión de la futura Línea 7 hasta el mismo aeropuerto.