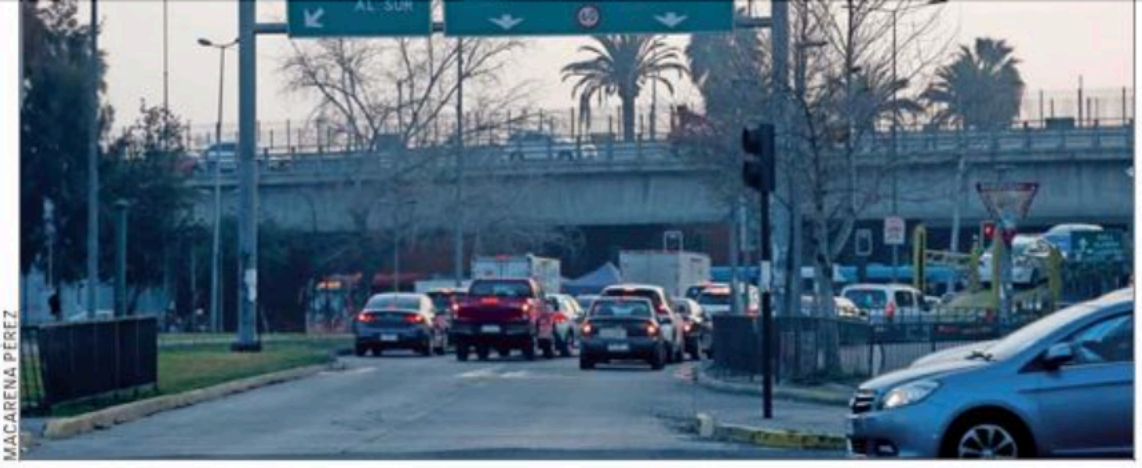

MACARENA PÉREZ

La autopista se iniciaría en el sector de Américo Vespucio con Departamental (en la foto), y pasaría por tres comunas: La Florida, Peñalolén y Puente Alto.

Tramo Américo Vespucio - Las Vizcachas:

Expertos debaten sobre el impacto del proyecto de autopista Costanera Central

Iniciativa contempla una extensión de 12 kilómetros, 9 de ellos subterráneos.

MANUEL HERNÁNDEZ

Para el primer trimestre de 2023 está planificado el llamado a licitación de la concesión Autopista Costanera Central, tramo Américo Vespucio - Las Vizcachas, que según la descripción del Ministerio de Obras Públicas (MOP) tendrá una extensión de 12 km (9 de ellos subterráneos).

La cartera afirma que "el proyecto presenta una alta rentabilidad social, generando importantes beneficios para la mejor conectividad de la ciudad" y espera "que el trazado mejore los flujos del transporte público y particular".

Según el MOP, la iniciativa ingresará al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, "asegurando de esta manera el cumplimiento de los estándares ambientales".

Sin embargo, la realización de esta obra ha abierto el debate entre urbanistas y otros expertos, algunos de los cuales llaman a detenerla, basados en el presunto daño que implicaría al medioambiente.

Alejandro Tirachini, académico de la Escuela de Ingeniería Civil de la U. de Chile, planteó en Twitter que "este es un muy buen ejemplo para ilustrar un problema serio en la lucha contra el cambio climático: decisiones actuales de infraestructura que van en sentido contrario a desarrollo bajo en carbono tienen incidencia que se sentirá por décadas". Añade que el "tipo y forma del entorno construido en ciudades tienen incidencia en emisiones de gases efecto invernadero (...). La infraestructura urbana es condición de borde para lucha contra el cambio climático por su longevidad".

A juicio de Tirachini, "decidir una autopista, que no es estrictamente necesaria, presenta inercia de décadas en su incidencia". Y lo ejemplifica con la autopista Américo Vespucio Oriente (AVO) I, que alcanza sobre el 80% de avance: "Incentiva el uso del automóvil y probablemente la expansión de la ciudad (…). Es tarde para Américo Vespucio, pero no es tarde para cancelar otras autopistas que el MOP tiene en carpeta".

Coincide el ingeniero en Transporte Ariel López, investigador del Núcleo Milenio Movilidades y Territorios, quien señala que "las autopistas urbanas lo que hacen es incentivar el uso del auto para viajes cotidianos. Y eso es una muy mala política pública porque aumenta la congestión, la contaminación". Acerca del proyecto, advierte que "ese eje ni siquiera tiene la demanda para que en el paradigma de la rentabilidad sea rentable".

En cambio, Felipe Berger, economista de Libertad y Desarrollo, difiere en que generar concesiones de autopistas "sea lesivo para el medioambiente. Tiene que ver con el tipo de infraestructura (…). La clave es que cuando se presenten las bases de licitación de este proyecto sean acordes a los estándares que hoy se exigen en términos de legislación medioambiental".

PERÍODO

Según la ficha del proyecto, este cuenta con un plazo de concesión de 45 años.

En esa línea, Ronald Fischer, académico de Ingeniería Industrial de la U. de Chile y director del Centro de Economía Aplicada (CEA), sostiene que no evaluaría el daño ambiental "con la tecnología actual de autos, sino de cuando esté listo el proyecto, que sería como en 2030 (…). Yo no soy tan negativo como son las personas de transporte. Si transporta mucha carga, que es lo que me tinca que va a pasar, como con la Autopista Central, no puedo usar el argumento de incentivar el transporte público porque no aplica. Lo que yo haría sería estudios más cuidadosos".