

## EDITORIAL

# Relación inversa

**Durante décadas se ha dado una relación inversa entre el crecimiento del parque automotor y la expansión inmobiliaria y la construcción de soluciones viales capaces de responder a esa dinámica.** La única forma de romper este círculo vicioso es persuadir al gobierno central de la trascendencia y urgencia de abordar el complejo escenario vial que enfrenta la intercomuna, donde ya no se puede seguir transfiriendo a los municipios y al gobierno regional, y menos al sector privado, la responsabilidad en una cuestión fundamental, como es el derecho a la movilidad.

**E**s evidente el rápido crecimiento del parque automotor en la ciudad, una percepción que es reafirmada por la información recientemente entregada por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), correspondiente a los permisos de circulación que se otorgaron en 2023 y que detalla un total de 52.788 permisos en Chillán y 17.529 en Chillán Viejo, totalizando más de 70 mil vehículos inscritos, la mayoría automóviles, todo terreno y camionetas. Al revisar la evolución, se observa que mientras en 2005 se habían entregado 19 mil permisos, en 2015 la cifra llegó a 42 mil, y en 2019, a 54 mil.

Para entender el fenómeno, que se repite las principales ciudades del país, se deben considerar distintos factores, como el aumento del ingreso promedio de las familias y el mayor acceso al crédito, la diversificación de la oferta de vehículos y el rápido crecimiento de la ciudad.

El gran volumen de vehículos circulando por las mismas calles de hace 30 años, que salvo un par de excepciones, no han sido modernizadas o ensanchadas para soportar la mayor demanda, han dado como resultado niveles de congestión alarmantes, que ya no se limitan a los puntos críticos ni a ciertos hitos, como el ingreso a clases, sino que se han convertido en el pan de cada día.

Esta realidad es perfectamente conocida por todos, incluidas las autoridades, parlamentarios y parlamentarias, no obstante los avances han sido escasos o nulos.

No es necesario esforzarse mucho para darse cuenta que en los últimos 30 años las únicas obras de envergadura que se han concretado son la repavimentación de la avenida O'Higgins a principios del 2000, la construcción de la Avenida Martín Ruiz de Gamboa en 2009 y recientemente, la

remodelación de Huambalí y Diagonal Las Termas. Se han diseñado proyectos, se han postulado algunos para obtener financiamiento, se han buscado soluciones "parche", e incluso, se elaboró un Plan Regulador con calles de papel, pero nada de esto se ha transformado en soluciones concretas para un aspecto tan relevante para la calidad de vida de una ciudad, como es la conectividad.

Es claro que se trata de una tarea difícil y de largo aliento, que requiere de voluntad política, financiamiento, participación de los actores privados y mucha paciencia de la ciudadanía, aunque cuesta pedir paciencia a quienes han llegado al extremo de tardarse 45 minutos en recorrer los 5 kilómetros que separan el hogar de su lugar de trabajo.

También es claro que los municipios de ambas comunas tienen un rol que cumplir, en la gestión de los proyectos, particularmente en sus etapas iniciales, e incluso antes, en la detección de la demanda por mejoras; como también que la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las vías es una tarea que le corresponde al Serviu y al Ministerio de Obras Públicas.

Durante décadas se ha dado una relación inversa entre el crecimiento del parque automotor y la expansión inmobiliaria y la construcción de soluciones viales capaces de responder a esa dinámica. La única forma de romper este círculo vicioso es persuadir técnica y políticamente al gobierno central de la trascendencia y urgencia de abordar el complejo escenario vial que enfrenta la intercomuna, donde ya no se puede seguir transfiriendo a los municipios y al gobierno regional, y menos al sector privado, la responsabilidad en una cuestión de alcance fundamental que el Estado debe garantizar, como es el derecho a la movilidad.