

MINUTA: Informe de recomendaciones Proyecto Alameda-Providencia

Introducción

El eje Alameda-Providencia es la columna vertebral de la ciudad de Santiago. Atraviesa y estructura cuatro de sus comunas, define el centro cívico, es el escenario de manifestaciones o celebraciones ciudadanas, principal eje del transporte público terrestre y nexos entre sectores de la capital que dan cuenta de su diversidad económica y social.

Son iniciativas urbanas a gran escala, como la que involucra al eje Alameda-Providencia, las que nos permiten construir una visión integrada de ciudad por sobre piezas fragmentadas, e impactar por lo tanto de mejor manera lo que debiera estar siempre al centro de cada decisión: la calidad de vida de las personas.

Tras el concurso y adjudicación de esta iniciativa de inversión pública, el 9 de febrero de 2016 se dio inicio a la fase del diseño Alameda-Providencia, la que por su complejidad -dadas las necesidades de participación de distintos servicios públicos, municipios y vecinos- debió someterse a múltiples requerimientos y ajustes al proyecto. La dependencia exclusiva de parámetros de transporte motorizado en la evaluación de esta iniciativa, generó que su desarrollo no lograra alcanzar la rentabilidad social exigida por el Sistema Nacional de Inversiones, lo que evidenció las limitaciones existentes para la materialización de un proyecto multidimensional de escala metropolitana.

Sin embargo, dado que el eje Alameda-Providencia necesita adaptarse a una ciudad que evoluciona, la Intendencia Metropolitana solicitó a la Corporación Ciudades la coordinación de una Mesa transversal de especialistas y autoridades para que elaborara un informe con recomendaciones sobre el proyecto. La idea que inspiró este trabajo fue siempre promover el debate y la articulación, enfatizando la importancia de la implementación de iniciativas de ciudad con el objetivo de promover la equidad y bienestar territorial, disminuir la segregación urbana e impulsar la planificación integrada del territorio con una mirada a largo plazo.

El Informe de Recomendaciones se divide en cinco capítulos. En el primero de ellos se expone el objetivo y metodología de trabajo de la Mesa Técnica; los tres siguientes abordan –a partir de lo discutido en las sesiones de trabajo- el proyecto desde distintas dimensiones, como son la movilidad, el espacio público, viabilidad económica y gobernanza. Para complementar esta mirada, cada uno de estos capítulos cuenta con un texto elaborado por los expertos invitados y concluye con recomendaciones. En el último capítulo se exponen las conclusiones generales y un consolidado de las recomendaciones.

Conclusiones

Se plantea que para el desarrollo de un proyecto metropolitano resulta indispensable contar: con una gobernanza descentralizada con atribuciones y responsabilidades; con una planificación urbana integrada, que se plasme en un Plan Maestro Metropolitano, que valide la necesidad y temporalidad del desarrollo de este tipo de proyectos y consecuentemente asegure su financiamiento; una etapa de participación ciudadana cuya opinión y preferencias puedan efectivamente ser consideradas en la iniciativa; etapas de planificación y estudios previos, que consideren las pre factibilidades, fases de licitación y contratación, ejecución y finalmente la evaluación del proceso.

Estas características otorgan mayores certezas respecto a la licitación, adjudicación y desarrollo de este tipo de proyectos, generando confianza en la ciudadanía, en las distintas autoridades territoriales y en los profesionales participantes. Desde este punto de vista, el desarrollo del proyecto, desde su etapa de prefactibilidad, de imagen objetivo en 2013 y de licitación del proyecto urbano Alameda-Providencia no logró que su modelo de gestión tuviera continuidad y se consolidara institucionalmente para dar continuidad y potenciar su implementación.

Es por ello que, respecto al ámbito de la Gobernanza, se recomienda fuertemente reforzar el rol del Intendente (en el futuro Gobernador Regional) en el desarrollo y promoción de proyectos para la ciudad, pudiendo administrar los recursos requeridos para su implementación. Así como, para una mejor gestión del área metropolitana de Santiago se recomienda que la planificación y gestión del sistema de transporte esté bajo la dependencia del Gobierno Regional, incluyendo la empresa Metro de Santiago.

Recomendaciones

- 1.** Priorizar la ejecución del proyecto en el sector poniente, considerando los tramos 0 y 1. Realizar las adecuaciones necesarias al diseño para adaptarlo a las nuevas condiciones establecidas por el MTT para el sistema de buses.
- 2.** En el caso del tramo 1, solicitar a SERVIU RM que efectúe las gestiones necesarias para contar con las aprobaciones o inversiones por parte de la empresa sanitaria, tal que permitan resolver los nuevos requerimientos de aguas lluvia del proyecto.
- 3.** Elaborar un Manual de Movilidad Urbana vinculante, donde sean considerados los distintos modos de desplazamiento y su priorización de acuerdo a los principios de la pirámide invertida y que reemplace el actual Manual de Vialidad Urbana (REDEVU), instrumento que norma el diseño de todas las obras viales urbanas que se contratan, aprueban, supervisan o ejecutan en el país.
- 4.** Modificar los reglamentos que actualmente permiten la circulación de taxis en las vías solo bus, eliminar todos los virajes a la derecha e incorporar el uso de tecnología para fiscalizar su cumplimiento. Lo anterior permite mejorar la operación, fluidez y calidad de servicio del transporte público en superficie.
- 5.** Postular una iniciativa de inversión que evalúe la consolidación de una red de potenciales pares viales a la Alameda, como la Avenida Ecuador o la Avenida Irarrázaval—Diez de Julio—Blanco Encalada, de forma tal de redistribuir los flujos vehiculares, tal como ocurrió en décadas pasadas con la apertura de Nueva Providencia.
- 6.** Priorizar las obras relativas al espacio público del sector poniente (tramos 0 y 1). En particular aquellas relativas al mejoramiento de veredas, equipamiento y arborización, de acuerdo al diseño propuesto.
- 7.** Solicitar a DTPM elaborar un Manual de Diseño para paradas de buses en función del espacio peatonal disponible en las veredas y/o bandejón, compatible con la imagen de la red de transporte y la particularidad de cada tramo, y una guía de aplicación que sea consensuada con cada municipio. Lo anterior con el objetivo de facilitar la información a los usuarios y liberar espacio para el desplazamiento de peatones.
- 8.** Solicitar a METRO adecuar los accesos y ventilaciones de las estaciones para cumplir con el diseño y estándar del nuevo espacio público en superficie. Así como, defina el destino de los terrenos residuales de su propiedad sobre las estaciones en conjunto con los municipios respectivos y el Gobierno Regional.
- 9.** En el caso de los tramos 2, 3 y 4 se recomienda retomar las mesas de trabajo para concordar su diseño, incorporando las demandas de la ciudadanía y de las municipalidades respectivas, haciéndolo compatible con la red de espacios públicos y parques urbanos.

- 10.** Iniciar la arborización de acuerdo a los criterios propuestos en el diseño, en cuanto a ubicación, tipo y especie en aquellos sectores que lo permitan, así se lograría un pronto inicio de la ejecución de la iniciativa.
- 11.** Solicitar a Mideso efectuar la evaluación social del proyecto a partir de los principios de la pirámide invertida, incorporando tanto los beneficios asociados a los distintos modos de desplazamiento como aquellos asociados al espacio público, con criterios de equidad territorial que sirva de complemento y mejora a las actuales metodologías de evaluación.
- 12.** Oficiar al MOP para que evalúe la posibilidad de incluir la construcción y explotación del Tramo 0 (Nudo Pajaritos) en los requerimientos de relicitación de la Ruta 68, próxima a efectuarse, con el objeto de liberar recursos públicos que pudieran financiar el resto de las obras.
- 13.** Solicitar a los municipios priorizar la inversión del proyecto Alameda-Providencia, ya sea a partir de recursos propios, provenientes del FNDR o de la Ley de Aporte al Espacio Público.
- 14.** Suscribir Convenios de Programación que definan recursos, plazos y fuentes de financiamiento para la totalidad del proyecto, tanto de entidades públicas como privadas, con el fin de garantizar su ejecución.
- 15.** Dar continuidad al proceso de participación ciudadana iniciado en 2016 e interrumpido desde 2018 a la fecha, para informar a la comunidad los cambios y avances del proyecto y así restituir las confianzas generadas.
- 16.** Transferir el desarrollo y ejecución del proyecto urbano Alameda-Providencia al Gobierno Regional.
- 17.** Dotar de recursos a la nueva División de Planificación del Gobierno Regional para que asuma la planificación y programación de las distintas etapas del proyecto urbano Alameda-Providencia.
- 18.** Instruir a la nueva División de Infraestructura del Gobierno Regional la contratación de una Gerencia de Proyecto (PMO) a cargo del proceso de licitación, supervisión y ejecución de las obras por tramo, tal como lo realiza Metro de Santiago, EFE o Codelco, con el objeto de garantizar el cumplimiento de plazos, calidad y recursos.