

Respuestas a Consultas Presentación Plan Santiago 2030 – AIC, 13 de mayo 2021 SECTRA

1. ¿Cómo se influirá para lograr modificaciones del PRMS que colaboren a una mejor movilidad?

La Seremi MINVU, responsable de la actualización del PRMS, ha sido miembro del comité técnico que ha acompañado este proceso desde su inicio. Adicionalmente, el Mtt ha tenido una participación activa en el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica que se está desarrollando actualmente, en el contexto de la modificación 104. En dicha instancia, nuestra participación se ha concentrado en influir en dos aspectos, por una parte, resguardando que los proyectos que conforman la cartera preliminar con que se cuenta tengan factibilidad normativa y, por otra parte, advirtiendo que la consolidación de ejes estructurantes es una oportunidad para desarrollar proyectos de regeneración o renovación urbana. Esto último no es materia de regulación, en el sentido de que el PRMS no puede obligar a que ocurra la renovación, sin embargo, se busca que la regulación no la inhiba o la dificulte.

Ambos procesos han colaborado para que exista una relación bastante directa con este organismo, lo que nos permite tener un diálogo fluido y de beneficio mutuo.

2. ¿Se identifica diferenciación de género en el motivo de viaje?

Hasta ahora los análisis que se han realizado se han enfocado, en primer lugar, en la totalidad de los viajes, lo que nos permite tener una primera aproximación a las principales dinámicas de movilidad de la población, en relación a qué comunas son más atractoras de viaje, cuáles se comportan como comunas dormitorio, cuáles soportan más población flotante durante el día y otros comportamientos de carácter macroscópico.

En segundo lugar, analizamos la dependencia funcional, identificada a partir de los viajes con motivo laboral que se producen entre comunas, variable utilizada por la OCDE para la determinación de áreas funcionales urbanas. A través de este ejercicio hemos podido identificar relaciones funcionales dominantes, como la relación Periferia-Centro, y otras emergentes principalmente el arco Sur conformado por Puente Alto, La Pintana, San Bernardo, Maipú, y el arco Poniente, Quilicura Pudahuel, Maipú.

Sin embargo, somos conscientes de que al poner el foco solo en los viajes "productivos" se produce un sesgo de género, puesto que en nuestra sociedad los roles productivos siguen siendo

interpretados por más hombres que mujeres y, si bien este es un patrón que está tendiendo a cambiar, los viajes "de cuidado" siguen siendo realizados mayoritariamente por mujeres y en horarios distintos a las horas peak. Por ello, el siguiente análisis a realizar tiene que ver con identificar las relaciones funcionales, pero esta vez basados en las relaciones de cuidado (reproductivas), mediante un análisis más desagregado de los datos.

3. En el contexto de una “movilidad sostenible” que apunta a priorizar el transporte público con tecnología menos contaminante (buses eléctricos) y me imagino modos no motorizados que se acercan a la escala humana (bicicletas, scooter, ..), mi pregunta es, ¿cómo se condice y compatibiliza esta política con las inversiones anunciadas por el MOP las nuevas orbitales para la Región Metropolitana que incentivarán un mayor uso de auto y que suelen no incluir soluciones para modos alternativos (ver caso Costanera Norte)?, ¿vienen soluciones distintas por ese lado?, ¿el Plan se hace cargo de la compatibilidad?

Para avanzar hacia una movilidad sostenible resulta fundamental acercar las personas a las actividades y viceversa, mejorando y equilibrando el acceso a las oportunidades. Reducir las distancias no solo tiene un efecto directo en términos de consumo de combustible, sino que además aumenta la competitividad de la movilidad activa y disminuye la dependencia del automóvil.

En ese sentido, un anillo o arco orbital que una la zona sur y la zona poniente de Santiago puede llegar a justificarse en la medida que permita consolidar las relaciones funcionales emergentes que se observan en estas comunas, y que esto sirva a su vez para contribuir a la conformación de un polo atractor de viajes que logre disputarle importancia al centro de negocios predominante conformado por Santiago, Providencia y Las Condes.

Desde ese punto de vista, las características que tendrá esta orbital son fundamentales a la hora de determinar si dicha conexión tendrá ese efecto u otro no deseado. Una vía de alta velocidad, destinada a la circulación exclusiva de vehículos motorizados, que provoque altos niveles de segregación física y discontinuidad territorial, tendrá un impacto muy distinto a una vía, o sistema de vías, que otorgue continuidad a escala de ciudad, incorporando facilidades para transporte público masivo, espacio para peatones y ciclistas, con densidades habitacionales y un nivel de mixtura de actividades equilibrados con la jerarquía de las vías.

Lo relevante es que no sólo el MOP, sino todos los actores que intervienen en el territorio, concurran a este plan más que con proyectos específicos, con voluntad y recursos para responder a los problemas más urgentes identificados en la ciudad. En ese contexto, la visión de movilidad para la ciudad es un instrumento fundamental, que debería servir para orientar el desarrollo de la infraestructura de manera conjunta y sinérgica, y ayudar a problematizar de manera adecuada las principales carencias de los distintos territorios. Por ello, el nivel de validación y adhesión que tenga

esta visión es fundamental para que se transforme en la piedra angular de un pacto multi-actor que permita, a su vez, llevar a cabo las medidas y proyectos que conformen el Plan. Sin duda lo anterior no es suficiente, también se requiere de autoridades políticas, locales y metropolitanas, que estén dispuestas a empujar este plan y lograr los compromisos necesarios, institucionales y presupuestarios.

4. Entendiendo que la gran complejidad es la ejecución del plan, es decir lo que viene, ¿qué medidas distintas a los planes anteriores se están tomando para asegurar que las Unidades Ejecutoras lo financien y lo hagan en los plazos definidos?

La principal medida tiene que ver justamente con este tipo de instancias, en donde el plan, su diagnóstico, conceptualización y formulación se socializan en pos de encontrar espacios de mejora y robustez de los análisis y sus conclusiones. Hasta hace no pocos años, la planificación de transporte era concebida como un proceso eminentemente técnico y, por ello, alejado de la opinión de actores de índoles distinta a los expertos. En esta ocasión, hemos optado por una estrategia de puertas abiertas, orientada no sólo a complementar nuestro trabajo, sino a enriquecer el proceso con miradas diversas, ampliar la caja de herramientas y convocar a la mayor cantidad de actores a transitar hacia el mismo camino, camino que, por lo demás, debe ser distinto al que hemos recorrido hasta ahora, razón por la cual es aún más necesaria la definición de una causa común y la búsqueda de aliados para alcanzarla.

Lo segundo es identificar las alternativas de formalización del plan dentro del marco normativo e institucional vigente. Éste, afortunadamente, es más favorable ahora que hace algunos años atrás, debido a que la entrada en vigencia de la Ley de Fortalecimiento a la Descentralización generó varios cambios que significan una oportunidad para el Plan. El primero de ellos corresponde a la formalización, como instrumento de planificación para las áreas metropolitanas, del Plan de Metropolitano de Movilidad (artículo 104 quinqués, Ley 21.074), que debe ser presentado por la SeremiTT correspondiente para aprobación del Consejo Regional. Nuestra intención, por supuesto, es que este Plan ocupe esta figura normativa. El segundo cambio relevante a destacar es el que los convenios de programación son ahora obligatorios para las partes y, por lo tanto, se convierten en un instrumento de gestión mucho más poderoso de lo que eran lo que, sin embargo, no está exento de dificultades, ya que la condición de obligatoriedad puede hacer más difícil avanzar en la adopción de los compromisos institucionales necesarios.

El tercero es aprovechar la conformación de un consejo de ciudad en toda área metropolitana, consejo que estará conformado por todos los alcaldes de la misma y que si bien será una instancia política compleja, requerirá de instrumentos ordenadores que ayuden a equilibrar las demandas y necesidades de los distintos territorios.

Un cuarto elemento, en esta combinación de factores, es la existencia de los Planes de Inversión en Movilidad y Espacio Público (PIMEP), derivados de la Ley de Aportes al espacio Público, y en especial del Plan intercomunal (PIIMEP) que, de acuerdo a la ley de Fortalecimiento de la Descentralización, debe ser desarrollado en conjunto entre las Seremis MINVU y de MTT. El Plan de Movilidad Metropolitana de Santiago 2030 (PMMS2030) tiene el potencial de alimentar el PIIMEP, que además debe complementarse con una cartera de proyectos de espacio público. De esta manera, tanto obras como estudios de mayor detalle podrían financiarse a partir de estos recursos.

5. ¿Este plan es (o pretende ser) un Instrumento de Planificación? ¿Aspira a ser un Instrumento rector transversal como lo fue el PTUS?

Es un instrumento de planificación que intentará abordar medidas que vayan más allá de una cartera de proyectos de inversión en infraestructura. No pretende ser un instrumento rector transversal, sino más bien un plan director, una hoja de ruta, que ayude a ordenar, priorizar y complementar proyectos y medidas específicas.

6. Considerando la relación uso de suelo-transporte, si el 40% de los viajes por motivo laboral se realizan a 3 comunas ¿Qué se está haciendo para cambiar esa concentración?

Desde nuestro rol estamos utilizando todas las instancias posibles para advertir de los problemas derivados de mantener y consolidar esta tendencia en el tiempo, ya sea en el Consejo de Desarrollo Urbano, o en procesos de decisión de los Planes Reguladores comunales o metropolitano, en donde participamos activamente a través de las Evaluación Ambiental Estratégica. Este es uno de los desafíos más relevantes para la nueva autoridad metropolitana, a quien queremos incorporar en este desarrollo, pues le corresponderá intentar alinear esfuerzos para avanzar en proyectos de inversión que consoliden nuevas sub-centralidades, en prácticas de planificación integrada en el territorio, proyectos de regeneración urbana entre otros. Este plan pretende generar antecedentes necesarios y, ojalá suficientes, para argumentar a favor de políticas o medidas que avancen en esa dirección y tiene la ambición de incluir proyectos que colaboren con aquello.

7. Durante la última década en promedio se registran 1000 nuevos autos por día, si estacionamos esos autos que entran en un año uno detrás de otro son 2000 km ¿es sostenible esa ocupación del espacio? ¿Qué se está haciendo para cambiar la tendencia?

La administración del espacio público es de carácter comunal y, por ende, depende de las voluntades municipales tomar acciones concretas. Para muchas autoridades comunales aún consideran riesgoso, y poco atractivo, avanzar en medidas que inhiban la utilización de transporte privado motorizado. En el contexto de este Plan se considera identificar zonas de la ciudad que requieren con urgencia de medidas de gestión que apunten a disminuir el acceso de vehículos particulares y, con ello, mejorar

el desempeño, regularidad y certeza del transporte público. Una vez identificadas estas zonas, será necesario pasar a una fase táctica en que se identifique la manera más conveniente de aplicar estas restricciones en cada zona, lo que debe ser consensuado entre el MTT, El Gobierno Metropolitano y el o los Municipios respectivos. Medidas como gestión de estacionamientos, tarificación vial, restricción o prohibición de circulación en ejes específicos, son algunas de las alternativas para llevar esto a cabo. Es difícil, por la cantidad de materias a desarrollar, poder avanzar en la fase táctica dentro del contexto del Plan, pero se entiende que ese diseño es una de las medidas contenidas por el Plan.

8. Alineado con el cambio de visión, deberíamos dejar de utilizar el concepto de "expropiación" y comenzar a usar el concepto de "erradicación" que explica la resistencia social que genera.

Probablemente una estrategia exitosa en este sentido pasa por mutar hacia un concepto más positivo, pero más importante que el nombre es cómo articular instrumentos de distinta naturaleza para convertir un proceso expropiatorio en un proceso virtuoso. Tomando en consideración que las expropiaciones asociadas a proyectos viales tienen generalmente el objetivo de ensanchar una vía estructurante, consolidarla a través de aperturas, o ambas, y que esta situación suele darse en barrios que se encuentran deteriorados, expropiación puede ser una oportunidad de desarrollar proyectos de renovación urbana que permitan, al mismo tiempo, otorgar mayor capacidad vial al sistema y mejorar tanto la densificación, como la mixtura de actividades en el eje, provocando un doble efecto en términos de acceso a las oportunidades.

9. Existe una interesante promoción del transporte eléctrico, ¿que se está planificando sobre la logística inversa de las baterías usadas? En la licitación de Transantiago no se considera el impacto ambiental de las materias ni su desincorporación.

Este tema no es materia de este Plan y como programa tampoco tenemos información al respecto, pero haremos llegar la consulta a DTPM.

10. En la primera lámina que presentó Gisele se explica que para que los proyectos ingresen al banco de proyectos deben contar con rentabilidad social. Considerando que los factores de rentabilidad social están basadas fuertemente en el ahorro de tiempo a conductores y no a peatones, ciclistas ni usuarios del transporte público ¿Cómo se considerarán los proyectos de movilidad sostenible que muy posiblemente no logren tener rentabilidad social con la metodología actual?

Se están utilizando distintas herramientas de análisis, en donde la estimación de la rentabilidad social es una de ellas. Variables como accesibilidad en transporte público, accesibilidad relativa, impacto en emisiones, indicadores topológicos, se están utilizando para analizar los proyectos en una lógica multicriterio, diferenciando por naturaleza y contexto en el que se desarrollan. Si bien el Plan tendrá una evaluación social territorial, se espera que la batería de otros indicadores y variables permita

colaborar con la justificación de proyectos que aportando a reducir brechas de accesibilidad o disminuir emisión de GEI no obtengan la rentabilidad mínima suficiente. La intención es diferenciar aquellos proyectos cuyo objetivo es reducir tiempo y que, naturalmente, corresponde que sean analizados a partir de una lógica costo-beneficio, de aquellos cuyo objetivo es otro y en donde los principales beneficios no provienen de ahorrar tiempo.

En paralelo, estamos trabajando con el MDSF para incorporar otras variables en la evaluación social de proyectos tales como la reducción de emisiones contaminantes y el hacinamiento, entre otras.

11. La información base es la EOD 2012, cuando está planificada una actualización?

Se está trabajando en una actualización y solicitando los recursos a la Dipres para dar inicio al trabajo lo antes posible.