



PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y EL TERRITORIO

DIEGO SAVINO

JULIO 2019

Cada vez tiene mas importancia en los proyectos de infraestructura la coordinación con el territorio, tanto en la concepción del proyecto como en todas la etapas posteriores.

Una ineficaz coordinación afectará los plazos y los costos de las obras públicas fiscales pudiendo comprometer la rentabilidad social de los proyectos de infraestructura e incluso inviabilizarlos.

- Los proyectos de infraestructura deben concebir el territorio (instrumentos de planificación territorial, medioambiente y comunidad) como un factor preponderante para su desarrollo y posterior concreción.
- Existen largos períodos de tiempo desde que se concibe una idea de un proyecto hasta que se concreta. Según las estimaciones pueden ser entre 4 y 10 años, en los cuales cambia el contexto del territorio generándose problemáticas nuevas al momento de la construcción de la obra.



- Los Proyectos de infraestructura se enfrentan a mecanismos y normativas de ordenamiento territorial que no siempre conversan unos con otros y donde falta un coordinador.
- Los procesos de Participación Ciudadana (PAC) asociados a obras de infraestructura, carecen en muchos casos de continuidad y formalidad en el tiempo (La idea de anticipar la PAC es positiva pero la falta de formalización juega en contra dado que las mismas personas que estuvieron a favor podrían cambiar de opinión).
- Obras son licitadas con anteproyectos sin Resolución de Calificación Ambiental (RCA). Y en algunos casos- aún con RCA- si la construcción esta desfasada respecto al inicio de la obra (hoy el máximo son 5 años) los cambios territoriales impactan en el proyecto.



Una experiencia es la obra de la extensión de Costanera Norte hasta calle Padre Arteaga en Lo Barnechea.

- Proyecto con RCA que tuvo un largo proceso para materializar las mitigaciones, que incluyeron la reubicación de 116 familias desde un campamento con más de 40 años de existencia. Fue un trabajo arduo y complejo mancomunado entre el municipio, el MOP, el Minvu y la Concesionaria, cuyo principio fue radicar a las familias en la misma comuna.
- El lecho del río Mapocho, como Bien Nacional de Uso Público (BNUP) fue ocupado ilegalmente, tanto por areneros como por personas que instalaron viviendas precarias o quienes lo usaron como vertedero.
- Al no existir una adecuada coordinación y fiscalización, los BNUP quedan sin tuición, estando a expensas de ocupaciones ilegales.
- En este caso, la intervención con fuerza pública de la autoridad regional (Intendencia) y el MOP central permitieron el despeje del río y finalmente se pudo iniciar la construcción de la obra.

Proceso requirió más de 3 años.

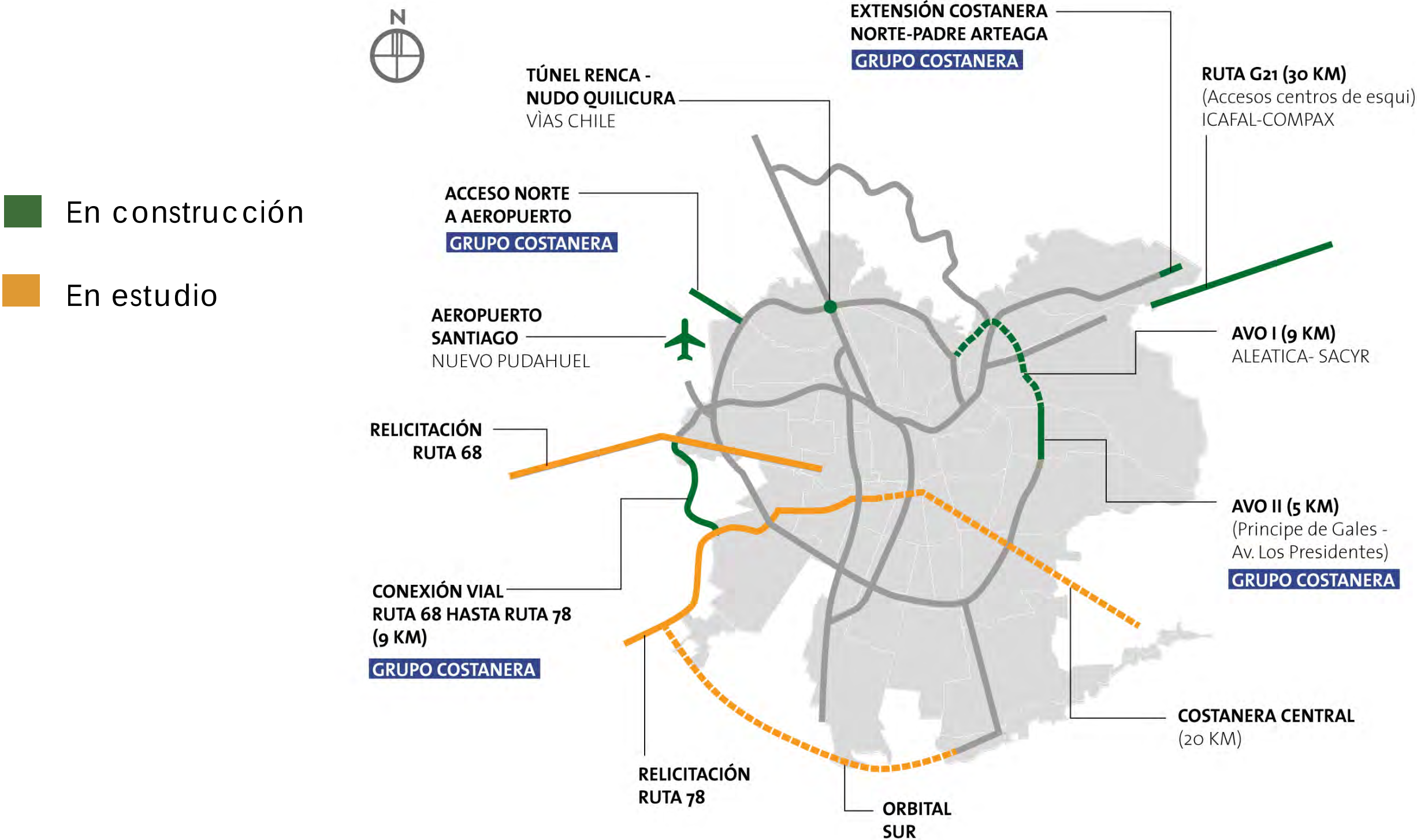
SEPTIEMBRE 2018

Ocupaciones ilegales en cauce de
Río Mapocho, comuna de Lo
Barnechea, situación previa a
construcción de extensión de
Costanera Norte - Padre Arteaga

JUNIO 2019

Cauce Río Mapocho despejado,
construcción de extensión de
Costanera Norte - Padre Arteaga





Conexión Vial Ruta 78-68 proyecto en etapa de ingeniería, que aún no inició el proceso ambiental. En la actualidad se están generando tomas ilegales (sector 4 Poniente en Maipú) ubicado dentro de terrenos privados que deben ser expropiados y que están dentro de la faja fiscal definida para la construcción de la autopista.

- Al no existir coordinación entre los entes que deberían tener tuición de los terrenos, no hay control efectivo sobre esta tomas, las cuales aumentan sin control alguno (originalmente eran 15 familias y en 6 meses se triplico el número).
- Esto no solo aumentará los costos ambientales (los cuales son reembolsados por el Fisco de Chile), sino que afectará el plazo en el cual el proyecto se podrá materializar por la mayor dificultad en despejar la faja y entregar los terrenos para la construcción.

SEPTIEMBRE 2018

Campamento El Sol
(tomas ilegales) del sector 4
Poniente en Maipú



JUNIO 2019

Campamento El Sol
(tomas ilegales) del sector 4
Poniente en Maipú



- Otra problemática es cómo interactúa un camino público y los Municipios (caso Costanera Norte que atraviesa 11 Comunas) en donde existen visiones discrepantes, ya que cada una busca privilegiar sus intereses.
- Coordinación entre los municipios y la UOCT. Por ejemplo, aquellos municipios que privilegian los tránsitos Oriente - Poniente se contraponen con aquellos que privilegian los tránsitos Norte - Sur.
- Otro ejemplo son los accesos y salidas de las autopistas (camino público) en donde mejores coordinaciones o lograr consensos para ejecutar obras menores, podría ser de beneficio para la operación vial de estos sectores.
- El rol de un “Alcalde Mayor” en este sentido, sería muy útil para una mejor coordinación.



- Un ejemplo, es la salida Riesco donde aun esta pendiente de construcción la obra “Par Vial Andres Bello – Vitacura”.
- No obstante, una mejor gestión en los tiempos de semáforos, podría contribuir a mejorar la operación hasta que se concrete la construcción de la obra faltante.
- Esto provoca que por desconocimiento, usuarios creen que una obra fue mal diseñada, cuando aún no se materializó la totalidad de la misma, dado que en algunos casos depende de otros organismos.



FMA_Corp @FmaCorp · 3 h

Tan mal diseñada q fue esta salida: una fila pa llegar al golf. Cuesta entender los criterios @CostaneraNorte_ @mop_chile



- Rol articulador de una autoridad regional con atribuciones de ordenamiento territorial y en fuerza pública, contribuiría a agilizar la construcción de los proyectos.
- Mirada a largo plazo, que trascienda a las elecciones, centrada en el desarrollo de infraestructura de futuro para el territorio que representa.
- Oportunidad para proyectar las obras de una manera sistémica y no aislada, y que sean una solución integral para el territorio en su conjunto y no para un área específica.
- No obstante, existe el riesgo de que por intereses políticos, la nueva autoridad regional entre en competencia con la autoridad central. Esto, en el caso de la infraestructura, podría paralizar el avance de proyectos. Los consensos son los que logran avances



DESAFÍOS DE LA NUEVA AUTORIDAD REGIONAL EN INFRAESTRUCTURA

- I. Orientar el desarrollo territorial de la región en coordinación con los servicios públicos y municipalidades, no solo en la planificación sino también en la implementación.
- II. Colaborar en agilizar los plazo de estudios y la concreción del proyecto final, incluyendo las fases de decisión ambiental y ciudadana así como los permisos territoriales.
- III. Que sean parte de una planificación de largo aliento, más allá de miradas políticas de corto plazo.
- IV. Que durante todo el ciclo de la obra de infraestructura, exista una institucionalidad que permita actualizaciones, modificaciones y mejoras de acuerdo a una planificación regional.
- V. Generar Planes de desarrollo Regional estratégico , coordinado con el gobierno central que incorpore la inversión pública y privada.