

LA COLUMNA DE...



MARCELA RUIZ-TAGLE
ECONOMISTA

Planificación urbana integrada: ¿quién es el responsable?

Chile es un país en el cual el 88% de su población vive en zonas urbanas, en parte debido a las mayores oportunidades de empleo, educación y acceso a servicios públicos y privados que en ellas se desarrollan. Preservar la calidad de vida de sus habitantes, mitigar las externalidades que en estas se generan –como la congestión vehicular, la contaminación ambiental o la falta de integración social– y preocuparse de su sostenibilidad intergeneracional requiere de una planificación, financiamiento y gestión del territorio que sea eficiente, oportuna y eficaz en abordar estos desafíos. Desafortunadamente, estamos lejos de que esto ocurra.

Con tres escalas de gobernanza, esto es, ministerios sectoriales, gobiernos regionales y municipios, no existe un responsable de la planificación urbana integrada. Solo competencias fragmentadas, sin metas ni obligaciones, problema que se agudiza a mayor tamaño de la ciudad. Un ejemplo de lo anterior se puede apreciar en las políticas de transporte, las cuales debieran guiar las decisiones de localización de las familias y empresas. Los primeros trazados de la Autopista Orbital de Santiago en el Plan Regulador Metropolitano (PRMS) datan de 1997. Luego de 25 años y con ajustes a lo originalmente previsto fue recientemente adjudicado el tramo de la concesión “Orbital Sur”, restando por licitar este año el segundo y último tramo denominado “Orbital Norponiente”, con lo cual se completaría el segundo anillo vial de la capital previsto en la normativa. Con su concreción se estima que la superficie urbana de la ciudad aumentará de manera significativa, fortaleciendo una dinámica de crecimiento por extensión por sobre una de densificación.

“Si bien el país está en una coyuntura en que requiere de mayor inversión y empleo, se debe considerar la pertinencia e impacto de los proyectos de interés público a priorizar”.

¿Es consistente esta decisión con la política de transporte público, de carácter multimodal y con integración tarifaria implementada desde 2020? ¿Considera las cuantiosas inversiones previstas en la extensión de las líneas de Metro o las involucradas en el sistema de trenes suburbanos y cuyo objetivo es, precisamente, la conexión de las zonas periféricas de la ciudad con el centro de Santiago? ¿Internalizó los requerimientos crecientes de inversión en urbanización y mantenimiento de vialidades no concesionadas que se gatillan al extender la ciudad? ¿Consideró el interés manifiesto del Estado de participar en la gestión de suelo para la provisión de vivienda social?

Si bien el país se encuentra en una coyuntura en la que se requiere de mayor inversión y generación de empleo, se debe considerar la pertinencia e impacto de los proyectos de interés público a priorizar. Internacionalmente, las ciudades que han logrado posicionarse como lugares con altos estándares de calidad de vida, desarrollo y sostenibilidad, han logrado asignar las responsabilidades respecto de quien planifica, quien financia y quien gestiona. Adoptan estrategias de crecimiento flexible que consideran los ámbitos de densificación, mixtura del uso de suelo, accesibilidad a espacios públicos mediante distintos modos de movilidad y conexión de servicios de transporte público hacia el resto de la ciudad. Convocan y coordinan a las partes interesadas de forma de maximizar el bienestar social.