

 Columna

Estrategia pública de movilidad regional

Jorge Maturana Hurtado
 Presidente Cámara Chilena de la Construcción Antofagasta



Hace algunos días vi por redes sociales la experiencia de viajar en tren desde Santiago a Chillán en un recorrido que sumó nuevas paradas intermedias en Curicó, Linares, Parral y San Carlos. Una realidad que para nosotros en la región parece estar lejana, pero que sería perfectamente posible si se trabajara en una estrategia pública de movilidad regional.

Una estrategia que desde el desarrollo logístico cimentara las bases para conectar nuevamente, como fue en antaño, a las comunas de nuestra región. Se ha dicho en más de una oportunidad que la activación del Corredor Bioceánico implicará la llegada de millones de toneladas de carga que saldrá por nuestros puertos, más la carga del aumento de producción minera que se estima en otros millones de toneladas con la evidente sobrecarga de las rutas a raíz de la cantidad de camiones que significará mover esas cargas y que en consecuencia derivará en mayor flujo vehicular, más emisiones contaminantes, mayor huella de carbono, o sea de sustentable poco o nada.

Pero estamos a tiempo de empezar a cambiar eso y avanzar hacia un verdadero desarrollo productivo a niveles de países desarrollados, y de una vez por todas hacer verdadera gala del título de "capital minera del mundo" gracias al cobre y al litio, y porqué no decirlo, del hidrógeno verde. Podemos ser un real referente en estas materias si existe una planificación multisectorial impulsada desde las máximas autoridades públicas de la región que definan cuáles serán las vocaciones productivas de las comunas, y en razón de eso definir acciones para en conjunto a las diferentes secretarías regionales ministeriales avanzar en su ejecución, y no más agendas separadas que no conectan entre sí y que nos mantienen en el letargo y estancamiento que hacen de las nuestras ciudades "poco atractivas" para muchos que, en su

"Infraestructura para mejorar la conectividad se traduce en más calidad de vida".

justo derecho, deciden vivir en otra región.

El desafío está en cómo hacer nuestras ciudades competitivas. En el caso puntual de Antofagasta la conectividad y accesibilidad urbana sigue siendo un dolor latente. El año 2012 el Plan Maestro integrado, Antofagasta Sostenible, tomó como referencia el Plan Gubbins de finales de los 90's, y propuso elaborar un plan integral apuntando al desarrollo sostenible incluyendo mejores servicios e infraestructura urbana, todo esto enmarcado en una única visión con proyección a diez años de lo que serían las nuevas inversiones mineras en la región y su aporte al crecimiento y desarrollo. Buena iniciativa que podría servir de ejemplo para lo que proponemos hacer.

Nuestra ciudad tiene puntos críticos de conectividad y movilidad que dificultan la renovación urbana: 32 kilómetros de extensión, con un sector centro consolidado, y un considerable y constante crecimiento habitacional en los extremos, especialmente en el norte, que obliga a las personas a trasladarse hacia el centro de la ciudad diariamente congestionando las vías estructurantes haciendo que los tiempos de traslado sean demasiado extensos en horas punta, y ni hablar para los usuarios del transporte público que pueden demorar más de hora y media para llegar desde La Chimba al centro.

Una forma de mejorar esta situación es el proyecto de mejoramiento y prolongación de la Av. Andrés Sabella del Minvu y que mediante la conexión en tres tramos podría conectar esta importante arteria con la Av. Pedro Aguirre Cerda, abriendo la ciudad y conectándola con vías más directas que

podrían dar pie a un recorrido de buses eléctricos exclusivo, con paraderos definidos, que acorte los tiempos de traslado desde el extremo norte al centro a menos de 40 minutos. La discusión sobre electromovilidad no debe centrarse solo en la promoción de los vehículos eléctricos, sino que también en un modelo distinto con un transporte público de personas masivo alternativo como un tranvía o similar, lo que se potencia con el desarrollo logístico y de la carga que traerá el corredor bioceánico y de los proyectos mineros.

Para la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014) garantizar la accesibilidad es velar porque nuestras ciudades sean lugares inclusivos, donde las personas estén y se sientan protegidas e incorporadas a los beneficios urbanos: acceso a los espacios públicos, educación, salud, trabajo, seguridad, interacción social, movilidad y transporte, cultura, deporte y esparcimiento. Para ello el concepto de integración social debe relevarse en los mecanismos de gestión de suelo urbano y programas de vivienda.

Dicho esto, Antofagasta debería focalizar su trabajo en garantizar el acceso equitativo a los bienes públicos urbanos; revertir las actuales situaciones de segregación social urbana y evitar que se produzcan nuevas; establecer una política de suelo para promover la integración social y disminuir el déficit habitacional; incrementar la conectividad, la seguridad y la accesibilidad universal; y fomentar el desarrollo y fortalecimiento de la comunidad.

Construir infraestructura para mejorar la conectividad se traduce en más calidad de vida. Es importante modernizar la gestión urbana para generar la infraestructura que atraiga, oriente e impulse las inversiones público-privadas en el desarrollo saludable, sostenible y verde de la región. Hoy día es posible pensar en una región distinta con ciudades más lindas y con mejor calidad de vida.

CG