

JGT/mang.-

CONCEJO

ACTA SESION EXTRAORDINARIA Nº19

En Providencia, a 3 de Abril de 1997, siendo las 18:30 horas, se reúne el CONCEJO MUNICIPAL DE PROVIDENCIA, bajo la presidencia del Sr. Alcalde DON CRISTIAN LABBE GALILEA, y, como secretario, la Secretario Abogado Municipal DOÑA JOSEFINA GARCIA TRIAS.

1. ASISTENTES

1.1. CONCEJALES:

DON ALFREDO ALCAINO BARROS; DON DOMINGO SANTA MARIA SANTA CRUZ; DOÑA MARIA EUGENIA AMUNATEGUI SPACEK; DON JULIO JUNG DEL FAVERO; DOÑA MARIA EUGENIA ABARCA CARRASCO; DOÑA LUZ MARIA LEA-PLAZA MOLINA; DON MARIO OLAVARRIA RODRIGUEZ.

1.2. INVITADO:

DON RICARDO LAGOS ESCOBAR, MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS.

El Sr. Alcalde abre la sesión "EN NOMBRE DE DIOS Y DE LA PATRIA"

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

2

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Alcalde da la bienvenida al Sr. Ministro agradeciendo la deferencia que ha tenido de asistir a una sesión del Concejo para informar sobre el Proyecto Costanera Norte, el que ha causado gran interés, opiniones encontradas y diferentes observaciones por parte de la comunidad. Señala que hace pocos días se recibió una carta abierta fechada el 31 de Marzo; un documento de la Junta de Vecinos N°13, entregado el día de ayer, y una carpeta del Comité de Defensa del Parque Metropolitano, que constituyen las tres áreas de observaciones de los vecinos.

Indica que en lo que corresponde al Municipio, los Directores Municipales han formulando diferentes observaciones al proyecto y tienen algunas inquietudes. En el día de ayer se realizó una reunión con don Claudio Garín y con don Fernando Valderrama, representantes del Ministro de Obras Públicas, donde se entregaron algunos antecedentes técnicos más completos de los que se disponían hasta la fecha, de tal manera que en el día de hoy se están estudiando esos antecedentes y se ha establecido un mecanismo con los técnicos del Ministerio para tener un Comité permanente para ir haciendo las observaciones al Sr. Ministro y a su equipo.

Plantea que al Municipio le preocupa si se va a llamar a licitación y cuándo y, si es inminente el llamado, que se dé la posibilidad (antes o durante) de poder hacer las observaciones técnicas que permitan responder a la obligación de representar a los vecinos y perfeccionar el proyecto.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

3

SESION - EXTRAORDINARIA

Agradece la presencia del Sr. Ministro y le ofrece la palabra.

El Sr. Ministro de Obras Públicas, Don Ricardo Lagos, agradece la invitación del Concejo Municipal de Providencia a plantear un tema que le parece de mucha importancia y que ha despertado en la Comuna, como es natural, inquietud entre los vecinos.

Señala que, en primer lugar, este proyecto es muy antiguo dentro del Ministerio: la posibilidad de articular un sistema oriente-poniente, que esté fundamentalmente constituido por lo que hoy día se conoce como Costanera Norte y Avda. Kennedy. Actualmente, en ese eje, que en total tiene más de 32 kilómetros, no hay ninguna continuidad en un conjunto muy grande de sectores, no hay ninguna conectividad en sus extremos y en algunos puntos críticos está absolutamente subaprovechado. Así por ejemplo, la Avda. Kennedy funciona hoy día a un 60% de su capacidad, porque no se saca nada con mejorar los distintos pasos y hacer pasos desnivelados allí, si se termina "embotellados" en la Rotonda Pérez Zujovic. En consecuencia, si se quiere también potenciar Avda. Kennedy, al Ministerio le ha parecido fundamental incorporarla al proyecto.

Desea explicar esta situación porque en algún momento se preguntó si la incorporación de la Av. Kennedy afectaba o no al proyecto, a lo que respondió que no lo afectaba. Lo que ocurre es que hoy día en Av. Kennedy, al operar con el 60% de su capacidad, se está desperdiciando la gran cantidad de capital instalado que

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

4

SESION - EXTRAORDINARIA

allí hay, y de ahí la razón por la cual en la Av. Kennedy se va a hacer una inversión importante, superior a los 20 millones de dólares, para dejarla aprovechable en el 100% de su capacidad. Y de la misma manera, en consecuencia, se ha combinado en el proyecto tanto la concesión a Av. Kennedy como la concesión a Costanera Norte.

Señala que en este punto había un tema que no tiene que ver directamente con los vecinos de la Comuna, y era que cómo es posible cobrar por algo que existe. Plantea que, en verdad, esa afirmación no es del todo correcta porque, en este caso, lo que se está entregando es un producto distinto. Hoy día, a las horas punta, circula la mitad de la gente que va a circular con posterioridad en Avda. Kennedy; en consecuencia, el pagar una cantidad de dinero va a significar el poder circular entre 80 y 100 kilómetros por hora para desplazarse en el eje oriente-poniente. Formalmente es la misma vía, pero en términos de calidad son vías absolutamente distintas.

Hoy día, en el eje Kennedy- Las Condes-Vitacura, circulan entre 52.000 y 75.000 vehículos diarios; en el eje Santa María-Vitacura circulan entre 20.000 y 27.000 vehículos diarios. El año 2.000, el eje Autopista-Costanera Norte va a tener entre 35.000 y 115.000 vehículos, comparado con 20.000 o 27.000 hoy día, y Av. Kennedy entre 25.000 y 82.000 vehículos. En consecuencia, el tema no es si se hace o no se hace la Costanera Norte; el tema es cómo se quiere abordar, con realidad, lo que va a ocurrir de aquí al año 2.000 porque si nada se hace, el problema en el año 2.000

SESION - EXTRAORDINARIA

significará prácticamente colapsar la ciudad. Plantea que actualmente, en las horas "peak", se está circulando a 17 y a 15 kilómetros por hora; cinco años atrás se estaba circulando a 23 kilómetros por hora y, diez años atrás, a 35 kilómetros por hora.

El tema es grave y eso es lo que llevó a abordar el proyecto cuyo objetivo fundamental es establecer un nuevo eje vial oriente-poniente, que mejore la conectividad entre las comunas del poniente y del oriente con el centro de Santiago; segundo, que alivie el eje actual Las Condes-Apoquindo-Providencia-Alameda, que está absolutamente sobredemandado; tercero, que mejore condiciones de tiempo y seguridad del viaje y que libere otras vías urbanas para el uso de locomoción colectiva. En el tramo de la Costanera del sector oriente hacia el centro no está contemplada por ahora la locomoción colectiva, distinto es el caso del sector poniente hacia el centro, en donde se ha pensado conectar con determinadas comunas que no acceden a la autopista, como Cerro Navia, Pudahuel, etc. Se trata de comunas muy populares, donde el grueso de la gente se desplaza en transporte público y el transporte público se demora una hora. Se ha resuelto establecer una conectividad mediante los puentes que se van a construir con cargo a la concesión, una llamada Costanera Sur en el sector de Cerro Navia, pero que va a permitir a todos esos sectores acceder por los puentes a la autopista y de ahí al centro, y disminuir el viaje de una hora a veinte minutos.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

6

SESION - EXTRAORDINARIA

Cuando se dice "liberar vías urbanas para el uso de locomoción colectiva", eso ocurre fundamentalmente en el sector oriente, pero en el sector poniente está consultado que pueda ser utilizado por locomoción colectiva y, por supuesto, también diversifica los accesos de Santiago desde y hacia la Quinta Región, un tema no menor; vale decir, el tema hoy día más importante de cómo se conectan dos ciudades son los caminos de acceso a una y otra, y es distinto llegar hoy día hacia la Quinta Región o hacia el Aeropuerto de Pudahuel por esa autopista o hacerlo por los caminos en este momento disponibles y que están sobredemandados, como es el caso de Américo Vespucio o Alameda y Pajaritos.

El Sr. Ministro expresa que al definir un proyecto de esa naturaleza y magnitud, lo que se está haciendo es proponer una inversión privada de gran magnitud, pero que tiene que ser un negocio atractivo desde el punto de vista del mercado de transporte urbano en Santiago. Se está hablando de un proyecto que hoy día tiene un costo de 314 millones de dólares. Dentro de unos días se inaugurará la Línea 5 del Metro, de la cual todos están muy orgullosos, y ahí se ha hablado de 400 millones de dólares. Hay que considerar la magnitud de lo que se está haciendo; se está hablando de invertir 314 millones de dólares que no significan costo para las finanzas públicas. En consecuencia, se está introduciendo un elemento que permite llegar con los recursos públicos hacia otros sectores, donde hay otras demandas y donde no es posible pensar en un sistema de concesión.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

7

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Ministro afirma que no le cabe la menor duda que esa autopista va a implicar una renovación de sectores urbanos deteriorados, va a dar accesibilidad a zonas aisladas dentro de la ciudad (zonas habitacionales e industriales de las comunas del sector poniente) y va a mejorar sustancialmente la conectividad entre los sectores al norte y al sur del Río Mapocho, con la ejecución de los puentes.

En ese contexto, hay un elemento al que se le ha dado particular importancia y es que este proyecto va a mejorar la calidad de vida de la gente; va a haber menor contaminación de gases y partículas en la ciudad, menor contaminación que la que hoy día existe o la que existiría si no se hace la autopista; menor contaminación acústica, porque va a haber un tráfico más fluido y porque se tiene un diseño vial y paisajístico de características muy peculiares y muy modernas y, por cierto, mayor seguridad y mantenimiento en tanto el concesionario debe encargarse de la gestión de la vía, la seguridad del usuario y de los vecinos en relación a ella, además de la mantención de las vías, jardines e iluminación durante todo el período de operación de la concesión.

El Sr. Ministro, a continuación se refiere específicamente al proyecto, y señala que primero: se está hablando de un proyecto que tiene una velocidad de diseño entre 80 y 100 kilómetros por hora, con restricción solamente en los enlaces y en algunos tramos

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

8

SESION - EXTRAORDINARIA

especiales. Segundo, se va a tener una doble calzada (vehículos en una y otra dirección, separados por una mediana) con dos o tres pistas de 3.5 metros cada una, con berma y bandejón central de dos metros; en la zona del centro va a incluirse en trincheras. Cuando se habla de trabajar en trincheras en la zona centro, se está hablando de restitución de las calles y avenidas en superficie, lo que es una modalidad de construcción en Chile que nunca se ha hecho y que es absolutamente innovadora. En el caso del túnel del Cerro San Cristóbal y del túnel urbano que se va a hacer bajo Bellavista, se está hablando de un túnel que tiene dos calzadas unidireccionales sobrepuestas, cada una con tres pistas; es decir, para romper menos el Cerro se optó por establecer dos calzadas, una sobre otra, porque en caso contrario se iban a presentar otras dificultades. El propósito era, precisamente, impedir la ruptura del Cerro.

Normalmente, para hacer una autopista de esa magnitud, con tres carriles por un lado y tres carriles por el otro, se habría tenido que efectuar un enorme corte del Cerro y, para aminorar eso, se ha optado por hacer tres carriles que van por arriba y tres carriles que vienen por abajo. Es, por así decir, un túnel de dos pisos, lo que significa aminorar sustancialmente el eventual daño que se pueda producir al momento de entrar al Cerro.

Ese diseño se va a tener dentro del Cerro y cuando se sale de él, y sigue bajo la Avda. Constitución hasta entroncar con la actual Bellavista; cuando entronca con la actual Bellavista-Santa María, en toda la extensión que va en la ribera norte del Mapocho hasta Fermín Vivaceta, es lo que se llama una construcción en

SESION - EXTRAORDINARIA

trinchera. Es decir, se utiliza la vía actual, se hunde 15 metros, se instalan pilotes a ambos lados, se tapa la vía actual y se restituye el tránsito que hoy se tiene. En otras palabras, arriba va a quedar exactamente igual a como hoy día se ve y abajo van a estar, de nuevo, las dos vías para tres automóviles por lado, en uno y otro sentido.

Comenta que cuando partió el proyecto, costaba 160 millones de dólares y no se hacía nada de las cosas que acaba de señalar; se recurría al sistema más clásico, que es lo que se conoce en la Norte-Sur, una herida abierta sobre Santiago. Sólo el último tramo descrito cuesta 55 millones de dólares y el propósito que se ha tenido ha sido, precisamente, aminorar los daños. Es decir, en el sector Bellavista se va a saber que por ahí pasa algo simplemente porque se vio que se estaba haciendo una construcción, pero después no se va a saber que hay una carretera debajo. Es como el Metro, que uno sabe por dónde pasa porque hay un punto de entrada y salida, y ruido. En este caso, eso no va a ocurrir.

Todo lo anterior indica un tipo de esfuerzo que se ha hecho, que tiene un grado de modernidad muy importante.

El Sr. Ministro indica que el proyecto abarca también un conjunto de construcciones anexas, especialmente en la zona poniente, donde se van a construir espacios para actividades sociales, deportivas y culturales como una forma de compensar a esas comunas, en las cuales la gente percibe que su ventaja desde el punto de vista del desplazamiento de la población es mucho menor.

SESION - EXTRAORDINARIA

En total, la Costanera Norte va a tener 30,2 kilómetros, con 950 metros de túnel en el Cerro y 550 metros de túnel urbano. Es decir, el largo total del túnel va a ser de 1.600 metros, desde que se entra al Cerro San Cristóbal hasta que se sale, y después tiene 2.200 metros en trinchera cubierta, lo que no es exactamente un túnel, pero para el que va en el automóvil va a ser prácticamente lo mismo porque va a ir abajo. Tiene una construcción de 26 kilómetros de enlaces (enlaces que hay que hacer para acceder a la autopista) y 3.600 metros de calles locales nuevas. Destaca que van a haber 32 cruces desnivelados en Costanera Norte y 7 en Kennedy; se agregan cinco puentes sobre el Río Mapocho y 9,3 kilómetros de defensas fluviales, además del mejoramiento de gaviones en 7,5 kilómetros. La Costanera Norte va a tener 47 hectáreas de áreas verdes, que hoy día no existen, las que junto a las 2,8 de Avda. Kennedy van a ser un total de 50,6 hectáreas de áreas verdes como resultado de la construcción de este proyecto. Agrega que toda la Costanera, en sus 30 kilómetros y más los 7 kilómetros de Kennedy, va a tener iluminación especial.

El costo es de 300 millones; en las horas punta está planteada una tarifa máxima de \$24 el kilómetro y \$14 en las horas fuera de punta, y se estima que sería una concesión de 30 años.

Por la Comuna de Providencia, el proyecto tiene una extensión de 3,5 kilómetros, menos del 10% del total de los 37 kilómetros si se junta Costanera con Kennedy. Sin embargo, por la naturaleza y características del proyecto, en esos 3,5 kilómetros

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

11

SESION - EXTRAORDINARIA

se están invirtiendo 55 millones de dólares, es decir, el tipo de labor que hay que hacer en Providencia implica casi un 20% de los costos del proyecto. De esos 55 millones, 45 millones corresponden al costo del túnel bajo el Cerro San Cristóbal y el túnel urbano bajo Bellavista; los 10 millones restantes se están utilizando para integrar las sugerencias que los vecinos y el propio Municipio han hecho.

¿Cuáles son las modificaciones que se han hecho al proyecto? Primero, la conexión de Avda. Santa María con Kennedy: Segundo, la disminución de la capacidad vial de calle Los Conquistadores, que fue un planteamiento que hicieron con mucha fuerza los vecinos. No fue posible eliminar totalmente la salida por calle Los Conquistadores porque eso significaría dejar a Providencia sin capacidad de conexión con la ruta (es decir, la gente que viene del sector alto no podría salir), pero, indudablemente, el nivel de tráfico de calle Los Conquistadores va a ser muy inferior al actual. Actualmente, el nivel del tráfico de Los Conquistadores es de todos los autos que vienen del oriente y, ahora, va a ser solamente de los vecinos y de los que salen de la Costanera para ir a Providencia, pero los demás siguen de largo, éstos no ocuparán la calle Los Conquistadores. En consecuencia, se buscaron modalidades para mejorar Los Conquistadores y disminuir su capacidad vial.

SESION - EXTRAORDINARIA

Tercero, y representó un costo muy elevado, la necesidad de semi-enterrar la Costanera Norte en el sector Pedro de Valdivia Norte para evitar la contaminación visual y acústica. El primer sector donde se tienen dificultades desde el punto de vista acústico es el que está inmediato al Puente Lo Saldes, en el sector que se conoce con el nombre de La Herradura. En ese sector, dentro de lo que existe hoy día, se hunde 4,5 metros la autopista, se construye un muro con material acústico especial para evitar la contaminación (muro de tierra) lo que disminuye los decibeles; en verdad, la contaminación acústica será de aproximadamente 70 decibeles en el año 2000 si no se hace nada y haciendo este proyecto quedará con 55 decibeles. Es decir, habrá una disminución mayor de la contaminación acústica con el proyecto que sin él. Se le ha planteado a los vecinos que si quieren no se hace nada, pero van a tener más contaminación.

Luego, en la parte donde está hoy día la conexión al Cerro San Cristobal, en Pedro de Valdivia Norte, se están haciendo dos cosas. La conexión actual al Cerro es por un espacio aproximado de 7 metros de ancho, accediendo por el Puente, y lo que se ha planteado allí es hundir el camino, de tal manera de tener una plaza de aproximadamente 55 metros de ancho y por ahí tener una conectividad absoluta con el Cerro, para vehículos o para lo que se quiera. Y, algo muy importante, ese sector va a tener un sistema similar al del Parque Metropolitano, porque es más parejo, no tiene el muro abrupto que tiene hoy día en el otro sector.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

13

SESION - EXTRAORDINARIA

Finalmente, en el tercer sector, que está detrás de Indisa y del Hotel Sheraton, donde ahora hay unos muros muy poco elegantes, se van a poner árboles y se va a hacer la carretera a la altura del muro y, en consecuencia, el mismo muro va a estar un poco hundido y por tanto en ninguna parte se van a ver los autos de la autopista. La razón de bajarla es que no haya contacto visual con la autopista y la contaminación acústica va a ser menor que la que hoy día hay en Los Conquistadores o en cualquier otro lugar de Pedro de Valdivia Norte.

Todo ello ha significado un costo muy elevado porque hundir cinco metros de carretera es fácil decirlo, pero implica movimientos de tierra y demás, que tienen otro nivel de costos. Por ejemplo, para poder hacer esa suerte de gran plaza de 55 metros se va a tener que reemplazar el cruce del Canal El Carmen, para que coincida y pase debajo de ella. También se ha planteado incorporar estacionamientos entre la calle El Cerro y el proyecto Costanera Norte. Luego, va a mejorar la conectividad que hoy día existe.

En otras palabras, en Providencia se está haciendo una inversión que corresponde al 18% del proyecto y donde la incorporación de las sugerencias de los vecinos y del Municipio han significado, en la práctica, aumentar el proyecto en túnel. Las trincheras son imputables, por así decirlo, a Independencia y Recoleta. En principio, se consideraba un túnel a tajo abierto de 900 metros en Bellavista.

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Ministro destaca que lo más importante de todo es que no se está expropiando ninguna casa y que se está utilizando exactamente lo que está establecido en el Plano Regulador de Providencia, por un Decreto de 1975, y por el Plan Seccional de Pedro de Valdivia Norte de 1990 y, obviamente, se supone que esos planes fueron consultados con los vecinos en forma previa a su aprobación, de acuerdo con la Ley General de Urbanismo y Construcciones.

Señala que lo que se está haciendo en otros lugares de la ciudad implica expropiar y en Providencia se tiene una dificultad que le parece explicable, natural, pero donde no hay ni una casa que vaya a ser expropiada, en donde para no expropiar en el sector de Bellavista se optó por continuar con el túnel. Está de acuerdo y uno de los argumentos que planteó fue hacer el túnel porque se eliminaban los costos de la expropiación, una cosa por otra. No está diciendo que todo sea buena voluntad, sino que se evitaba el proceso de haber expropiado un número de casas en el sector de Bellavista. Pero sí le parece importante señalar, cuando se dice que no se ha estudiado el proyecto, que porqué no se pasa por otro lado, que ha estudiado cuidadosamente las cartas que le han llegado, pero no necesita decir que no se pueden acoger todas las sugerencias que se le plantean; que no se va por otro lado, por Recoleta, Independencia o el Cerro, pues el Plan Regulador nunca ha considerado allí una calle y por lo tanto no hay espacio para ello y un cálculo aproximado sería que habría que expropiar 800 casas. Lo que se está haciendo es establecer una modalidad adecuada para utilizar aquello

SESION - EXTRAORDINARIA

que está en el Plano Regulador. Expresa que ojalá en otros proyectos para la ciudad de Santiago se tuviera la visión de alguien que hizo el Plano Regulador y se le ocurrió contemplar espacios para una vía de esta naturaleza, porque en la mayoría de los casos no ha habido visión y se tiene que expropiar.

No desea entrar en el tema de cuál es el conocimiento o desconocimiento de los proyectos porque de parte del Ministerio se hicieron todos los esfuerzos. Cuando se llegó a una solución satisfactoria con un conjunto de municipios, se planteó la posibilidad de colocar garitas con indicaciones del proyecto, a sugerencia de los municipios, pero por distintas razones en Providencia se pensó que era mejor no hacerlo. Además se instaló una línea 800 para atender las consultas sobre el proyecto, que no sabe si algún Concejal la ha usado; recomienda que la usen y, como cualquier vecino, pregunten para que le den información.

Expresa que el segundo elemento que han planteado los vecinos es la destrucción del Parque Metropolitano. Al respecto, quiere señalar que el Parque Metropolitano deslinda con la vereda urbana y el trazado actual no interfiere con el Parque Metropolitano ya que la faja necesaria para construcción está destinada y reservada hace más de una década, y las laderas del Cerro van a ser todas mejoradas y mantenidas. Si se hiciera lo que los vecinos piden, hacer un túnel como trinchera al lado del Cerro, entonces sí se tendría que afectar más el cerro, especialmente en el inicio del sector de La Herradura, porque si se quiere hacer un túnel, o se le

SESION - EXTRAORDINARIA

echa cemento al Cerro o se tiene que establecer un talud adecuado para que el Cerro no se venga encima. En otras palabras, si se hiciera lo que plantean los vecinos, que se encierre la carretera en un túnel, significaría destruir mucho más el Cerro que lo que se está haciendo con el tratamiento de una carretera semi-enterrada.

Lo que sí se está haciendo, por otra parte, es agregar 50 hectáreas de áreas verdes, lo que equivale a un Parque O'Higgins. O sea, con el proyecto se está incorporando a Santiago un Parque O'Higgins.

En cuanto a la contaminación acústica, solamente quiere señalar que se contrató el estudio del impacto con el Laboratorio de Acústica de la Universidad Austral, respecto de todo el tramo Pedro de Valdivia Norte y ellos fueron los que aconsejaron enterrar la Costanera. Agrega que hay un informe sobre la estimación de los decibeles que se disminuyen en cada uno de los distintos puntos y que, por tanto, el diseño está hecho en función del estudio acústico de la Universidad Austral y eso es lo que le llevó a decir que en el año 2000 se tendrían 70 decibeles, pero con el diseño del proyecto disminuirán a 55. Por consiguiente, desde el punto de vista acústico, va a haber menos ruido que el que habría si no se hiciera nada.

SESION - EXTRAORDINARIA

Otro planteamiento que se ha hecho es la contaminación atmosférica que va a significar tener esa gran cantidad de automóviles en el trazado. Al respecto, desea señalar que la contaminación atmosférica actual es mucho peor. Se solicitó un estudio a la Universidad de Chile sobre la contaminación atmosférica, la que, en primer lugar, va a disminuir como resultado de una velocidad pareja, sin detenciones. Los motores contaminan mucho más cuando están a 5, 10 o 15 kilómetros por hora que un motor que va a 70 u 80 kilómetros por hora. Y dentro de los túneles habrá un sistema especial para expulsar el aire a través de ventiladores, que van a tener contención de partículas, lo que significa que en términos de monóxido de carbono se van a tener 3,5 toneladas menos con el proyecto que sin él; los hidrocarburos (partículas sólidas) disminuyen en 1.500 kilos y, finalmente, los óxidos de nitrógeno (relacionados con la capa de ozono) disminuyen en 150 kilos.

En suma, hay un 6% menos en monóxido de carbono, un 8,5% menos de hidrocarburos y un 13% menos de afectación a la capa de ozono con proyecto que sin él, lo que es producto de los costos que se están produciendo en los túneles. Es un elemento muy importante a considerar, tanto por lo que se va a hacer dentro de los túneles como por la mayor fluidez de circulación y, frente a eso, lo único que se puede decir es que si no hay proyecto la contaminación atmosférica va a ser más alta y no más pequeña. Y cualquier vecino puede ver que cada vez hay más autos que andan más despacio pasando por Pedro de Valdivia Norte hoy día, o por Santa María y Los

SESION - EXTRAORDINARIA

Conquistadores. Por tanto, le parece que al menos desde el punto de vista acústico y de la contaminación atmosférica, es más positiva esa opción, la del proyecto, que el quedarse sin hacer nada.

Ya se mencionó porqué es difícil que el paso por Pedro de Valdivia Norte sea en túnel y no en trinchera. No es posible, en tanto obliga a "robarle" al Cerro un mayor terreno, o más que eso, implicaría agregarle 20 millones de dólares adicionales al costo del proyecto. Ese es, básicamente, el tema como el Ministerio lo está observando hoy día.

El proyecto se encuentra en este momento listo para el llamado a licitación; ya fue aprobado por el Ministro que habla y el Ministro de Hacienda, y está para la firma del Presidente de la República. El llamar a licitación significa, simplemente, entregar la documentación a los eventuales concesionarios. Lo que se le entrega a los concesionarios son 55 tomos y 1.700 planos. Para que un concesionario se presente a este proyecto debe gastar más o menos entre un millón y un millón y medio de dólares. Agrega que si el Concejo quiere participar en el momento en que se presentan las propuestas, van a poder ver que éstas van a significar aproximadamente un par de camionetas de documentos.

Se trata de un largo proceso de trabajo, pero muy importante. La postergación indefinida tiene un costo porque los equipos que están preparándose para participar en la propuesta están incurriendo en gastos porque tienen abogados, ingenieros,

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

19

SESION - EXTRAORDINARIA

calculistas y constructores trabajando en ello. No se puede posponer indefinidamente porque eso significaría que muchas empresas se irían a otros lugares, donde hay otras opciones. Menciona que sólo en la ciudad de Río de Janeiro se está llamando a concesionar 15.000 millones de dólares, por consiguiente las grandes empresas que participan ven a la Costanera como un "proyectito" de 300 millones en Chile, por lo que sus principales equipos van a estar allá y no acá. Insiste en que es un tema complejo y que es una discusión que ha tenido dentro del Gobierno, con otras autoridades también, porque no es un problema de decir que se deje para el próximo mes. Si es plata pública, se puede dejar para el próximo mes y mucho no va a pasar porque presentarse a una licitación no es tan difícil, pero en este caso hay equipos detrás.

Indica que el llamado a licitación se está haciendo para que la apertura de las ofertas técnicas se haga en el mes de Julio. Se presentan conjuntamente las ofertas técnicas y económicas, normalmente los documentos de la propuesta técnica se presentan en un sobre separado y luego que se hace la evaluación de esas propuestas y la comisión técnica le da el vamos a los proyectos de los distintos licitantes, se procede a la apertura económica. A los que no aprueban la propuesta técnica no se les abre el sobre de la propuesta económica y quedan fuera del proceso.

SESION - EXTRAORDINARIA

Comenta este aspecto porque está consciente de que plantear el tema en el mes de Junio puede ser inadecuado y, si al Concejo le parece, la publicación va a señalar el mes de Julio para la apertura. Destaca que al llamar a una propuesta lo único que se está diciendo es que las personas que participen en ella entran en un período de consulta y, por lo tanto, hasta antes de la apertura de la oferta técnica se pueden introducir modificaciones al proyecto, lo que es muy importante. En otras palabras, al hacer un llamado a licitación se está diciendo que ésas son las bases de lo que se quiere hacer pero, normalmente, los eventuales participantes piden modificaciones al proyecto y, obviamente, el Ministerio también puede introducir modificaciones; es decir, el llamar a licitación no significa congelar una situación.

También desea decir que una vez que se adjudicó, en un proyecto de esa magnitud, van a existir cambios. Comenta que en algo que aparece como mucho más simple, la llamada Autopista del Sol, que va de Santiago a San Antonio, que es un proyecto más modesto, de 160 millones de dólares, se han introducido modificaciones por aproximadamente 30 millones de dólares; es decir, modificaciones de cosas que le bajan el costo al proyecto y modificaciones de cosas que le suben el costo al proyecto, pero, en total, se han cambiado 30 millones de dólares. Eso significa negociar cómo se paga la diferencia, situación que introduce otra complejidad.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

SESION - EXTRAORDINARIA

Expresa que se ha hecho un esfuerzo por tratar de sacar esos temas dentro de los plazos porque hay costos involucrados para mucha gente, hay cierta competencia con otras ciudades y con otros países y también se está intentando dar una respuesta a un tema global de la ciudad de Santiago y, en ese contexto, el Ministerio está abierto a buscar modalidades y soluciones.

Plantea que si se está haciendo un esfuerzo por hacer esto, es para mejorar la calidad de vida de la gente y no se quiere perjudicar a nadie. Entiende que cada una de esas cosas implica una alteración en el entorno de la ciudad, pero también entiende que a veces es más cómodo no hacer nada y si no se hace nada nadie va a criticar, pero quién sabe cómo se va vivir después del año 2000 o 2020. Expresa que no es de los que cree que haya que pavimentar una ciudad, tiene que haber transporte público, tiene que haber otras modalidades. Esto es una parte de un proyecto mucho más global, que apunta a una cierta descongestión de Santiago.

También desea decir, muy francamente, que es la primera vez que se está intentando una concesión urbana. Son pocos los países que lo han intentado y, normalmente, las concesiones son interurbanas. Esta es la primera parte, después se quiere hacer la Norte-Sur por General Velásquez y lo que es la Autopista del Sol.

SESION - EXTRAORDINARIA

Y lo que ha estado también en la prensa y ha molestado un poco es la Ruta-5 Sur, que está prácticamente colapsada. Cuando se tienen 18.000 vehículos diarios en las interurbanas y dos carriles que van y dos que vienen, colapsan y hay que plantear otra solución. Está planteada la posibilidad de una autopista y la posibilidad de un camino nuevo, distinto. Esa autopista partiría de Vespucio, por el sector entre La Granja y La Pintana.

Agrega que todas esas cosas que se pueden hacer en Santiago van a estar determinadas por este proyecto y quiere decir porqué se partió con él. Primero, porque la mayor congestión en la hora "peak" es en ese eje, no necesita explicar las razones; segundo, porque es lo que se tiene más avanzado desde el punto de vista de ingeniería del Ministerio; tercero, porque hay menos que expropiar. No quiere decir que la Costanera Norte sea el conejillo de Indias, pero sí que es muy importante que si se hace se haga bien y, desde ese punto de vista, no necesita decir que el apoyo y comprensión de los vecinos y de los municipios es muy importante para el Ministerio.

El Sr. Alcalde agradece al Sr. Ministro su exposición. Le ofrece la palabra a los miembros del Concejo.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

23

SESION - EXTRAORDINARIA**CONCEJAL MARIA EUGENIA AMUNATEGUI SPACEK**

Señala que es la única Concejal antigua, así que hace tiempo conoce el proyecto. Opina que, en principio, el proyecto es bueno para la Región Metropolitana, pero el problema del Municipio es que se enfrenta a la poca autonomía que como tal tiene ante los Ministerios. Si bien este es un proyecto del Ministerio de Obras Públicas para toda la región, el Municipio se enfrenta a un Ministerio de la Vivienda que obliga a densificar y la idea es achicar la ciudad o evitar que se siga expandiendo, lo que de alguna manera pesa en el futuro y -como se está hablando con la verdad y honestamente -lleva a un futuro cambio en el Plan Regulador de Pedro de Valdivia Norte, por varias razones.

Primero, porque aproximadamente el 40% de los autos que se mueven entre el poniente y el oriente bajan a Providencia y la salida que actualmente tiene el proyecto es una sola pista para evacuar los autos, en condiciones que eso ya se hace con lentitud. Segundo, los puentes se van a ver colapsados, aun cuando el Ministerio ya ayudó con una parte de la remodelación del Puente El Cerro, por lo que de alguna manera u otra el tráfico se va a hacer por las calles internas de Pedro de Valdivia Norte.

SESION - EXTRAORDINARIA

ue la
Considera que si bien el proyecto es bueno para la **Región** Metropolitana, el Municipio ve que afecta a la Comuna ya que se está hablando de un barrio residencial que fue uno de los principales que existieron alrededor de los años 65 y 70. Plantea que, ante esa situación, no tiene respuesta para los vecinos porque de aquí a cuatro o cinco años Pedro de Valdivia Norte no va a existir y si es que aún permanece va a ser como sector comercial o de oficinas.

Señala que Providencia se va asemejando cada vez más al perfil de Santiago centro. El Municipio quiere rescatar una Providencia habitacional, con comercio, que sea autosuficiente, pero la comuna se va convirtiendo cada vez más en Santiago centro y ya se sabe lo que ha pasado en Santiago centro y el esfuerzo que le ha costado al Alcalde Ravinet levantarlo. Los vecinos sienten que por distintos motivos están siendo expulsados de la Comuna, ya sea por el tránsito u otras medidas.

Indica que el Comité Interministerial nunca ha dado a la luz pública o nunca ha llegado al Concejo un estudio global de la Región Metropolitana, en cuanto a transporte y otros aspectos, que sea coherente uno con el otro. Por ejemplo, en Transporte se licitó la locomoción colectiva y se pensó que iba a haber menos, pero hay 500 micros por hora en Providencia y en sectores como Diego de Almagro no llega ninguna. Esos vecinos viven más en Ñuñoa, en Irarrázaval, que en Providencia porque no tienen ningún acceso. Agrega que todo eso llega oleado y sacramentado y el Municipio no tiene ninguna injerencia, pero lo peor es que tampoco tiene una

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

25

SESION - EXTRAORDINARIA

respuesta que darle a los vecinos porque ellos no entienden que la Municipalidad no pueda interceder para que la comunidad cuente con locomoción colectiva.

Comenta que la situación del Municipio es bastante incómoda porque si bien se ha ganado algo de autonomía, se está a años luz de que llegue un estudio general de lo que va a pasar de aquí a cuatro o cinco años o cuál es la idea de la Región Metropolitana. Señala que Providencia siempre paga sus gastos y todo lo que sea en ensanche de calles, ampliación de puentes, etc., pero a corto plazo se va a presentar un problema porque va a ser necesario que el Municipio empiece a construir puentes y ensanches con sus propios ingresos, y la Costanera Sur también se va a ver colapsada con la salida de los autos.

Insiste en que el proyecto es bueno para la Región Metropolitana, los costos los va a absorber un particular, pero el mayor daño lo va a recibir la Municipalidad de Providencia. Entiende que alguien tiene que perder, pero solicita que el Ministerio dé una salida honrosa o algo así, porque no existe ningún estudio que diga que eso no va a pasar.

El Sr. Ministro responde que lo único que puede decir es que ese 40% de vehículos que van a llegar a Providencia van a llegar con o sin Costanera porque por una razón u otra la Comuna está dejando de ser el barrio residencial que fue y se va convirtiendo en una extensión del centro de Santiago, realidad que excede a que se haga o no una Costanera.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

26

SESION - EXTRAORDINARIA

Comenta que hace 30 años atrás vivió en Providencia, en Carmen Sylva, cuando solamente había casas y ahora está lleno de edificios de departamentos, realidad que es consecuencia de un conjunto de factores. Insiste en que ese número de vehículos saliendo por la Costanera Norte e inundando las calles de Providencia va a llegar igual, pero se puede ver si en lugar de una pista pueden ser dos, para que no se provoque una cola. Plantea que está de acuerdo con él en cuanto a que los automóviles por Los Conquistadores van a ser menos con la Costanera Norte que los que tiene hoy o que va a tener en el año 2000, porque esa calle va a seguir siendo utilizada.

Señala que, efectivamente, muchas veces una infraestructura induce un cambio, pero en este caso el cambio ya se produjo, esa es la congestión que hay. Plantea que es distinto decir que porque se hizo Vespucio después de La Pirámide es que surgió la Ciudad Industrial en Huechuraba, porque coincide en que por haberse hecho Vespucio ahí ahora hay una forma de ocupar el territorio absolutamente distinta. No sabe si para bien o para mal, pero se indujo a eso porque se mejoró el acceso.

Sin embargo, la población laboral vive en el sector sur de Santiago, con el recargo que significa su traslado a los lugares de trabajo. Ahí hay algo que no funcionó. Lo que trata de explicarle ahora a la gente de La Granja y La Pintana es que si se hace una buena vía de acceso es probable que en el sector de La Platina, donde todavía quedan áreas verdes, exista la posibilidad

SESION - EXTRAORDINARIA

de un parque industrial o áreas verdes de otra naturaleza, de modo que coincida el lugar donde está la gente con el lugar donde trabaja. Ahí se está incidiendo con una obra de esa envergadura, pero en el caso de la Costanera Norte no cree que se vaya a acelerar el fenómeno que está teniendo lugar en la Comuna de Providencia a causa de la Costanera. Los autos van a seguir llegando a Providencia y sólo se van a demorar un poco más, con el agravante de que la gente va a seguir pasando por Providencia, porque ese drama no hay cómo evitarlo. En tanto la ciudad se fue hacia arriba y se creó El Golf y después otros sectores, Providencia, que era la comuna que estaba en las afueras, terminó siendo comuna de paso.

El Sr. Ministro señala que si se le va a cobrar a la persona por usar una vía, obviamente hay que darle la alternativa del transporte público. Por eso le parece muy importante el proyecto, porque significa que al darle una vía al automovilista para que se desplace más rápido se van a dejar otras vías, como Providencia u 11 de Septiembre, con menos tránsito de autos y más expeditas para el transporte público. Agrega que hay también proyectos para cambiar el transporte público de otra forma.

Concuerda con lo planteado por la Concejal Amunátegui en el sentido que no se trata de privilegiar al automovilista. Si no se hace nada, de aquí al 2010 el 38% de los santiaguinos van a andar en auto; hoy día anda el 21%. Plantea que haciendo todas las cosas que se pretende hacer, ese 38% disminuye a 27%. ¿Qué va a ser Santiago con 27% de santiaguinos andando en auto? Suponiendo pleno

SESION - EXTRAORDINARIA

éxito, es decir, si se logra desplazar gente del transporte privado al público, igual va a existir el cuadro de 27% versus 21% en el año 2010. Explica que no se está privilegiando esas vías, si no que como hay que gastar enormes cantidades en transporte público, se está buscando que los automovilistas paguen por sus vías y esa es la única forma porque en caso contrario las cifras no cuadran.

En el fondo, todo proyecto de inversión en transporte público es inversión pública, no hay inversión privada posible. El Metro no es rentable, no se recupera el costo de los 400 millones que costo la Línea 5 con el pasaje. Entonces, si se visualiza una ciudad de Santiago que se propone hacer tres o cuatro kilómetros por año, eso significa gastar una cifra de 100 o 120 millones por año sólo en el Metro, por lo tanto eso no deja otra opción que las vías de transporte privado pagadas por el privado para que los recursos públicos se destinen al transporte público, ya sea Metro, vías expresas o construcción de vías especiales para los buses.

En el proyecto Vespucio, por ejemplo, está planteado hacer un carril expreso sólo para buses, que va ser literalmente una suerte de línea de tren. La idea es que se baje a tomar el bus, el que parará en determinados lugares y la pisadera estará al mismo nivel que el suelo.

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Alcalde consulta acerca de la voluntad que tendría el Ministerio para alargar un poco más el período de apertura de las ofertas para que el Municipio tuviera unos días más para hacerle las observaciones técnicas, lo que sería una señal importante para los vecinos y demostraría la intención de integrar partes. Se podrían hacer algunas observaciones, como las bajadas que plantea la Concejal Amunátegui. Expresa que Providencia es una comuna de destino, los indicadores de los estudios de origen y destino la señalan como una comuna importante. Al Municipio le preocupan las bajadas por el colapso de los puentes y ha planteado una bajada alternativa, por Larraín Bunster, que podría estudiarse y no significaría mayor costo pero sí evitaría colapsar los puentes El Cerro y el de Pedro de Valdivia. Indica que la Municipalidad tiene algunas observaciones técnicas que no se oponen en lo global al proyecto y tampoco quisiera encarecer los costos porque se entiende la factibilidad económica que debe existir.

Agrega que el Ministro habló de los resultados de un estudio de impacto ambiental que el Municipio no conoce y que también va a ser importante porque desincentivaría la presión de los vecinos en torno a la afectación al medio ambiente. De manera que con todos esos antecedentes, más la voluntad de otorgar más tiempo, el Municipio podría hacer observaciones en beneficio del proyecto y al mismo tiempo representar las inquietudes de la comunidad.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

30

SESION - EXTRAORDINARIA**CONCEJAL MARIO OLAVARRIA RODRIGUEZ**

Consulta si después de la apertura de la licitación las personas que pueden hacer propuestas de modificación al proyecto son solamente las que han adquirido las bases y no toda la comunidad.

El Sr. Ministro explica que las personas que compran las bases pueden hacer proposiciones. Pero el Ministerio está también en condiciones de plantear modificaciones y por la vía de preguntas y respuestas se puede ir modificando el proyecto.

CONCEJAL DOMINGO SANTA MARIA SANTA CRUZ

Consulta si por las estimaciones que tiene el Ministerio hay interés por participar en la propuesta.

El Sr. Ministro responde que es muy difícil saberlo anticipadamente, pero al menos hay un par de firmas francesas, una firma brasileña y tres consorcios chilenos. Aclara que en este momento hay aproximadamente seis consorcios interesados lo que significaría que al final podrían quedar tres o cuatro firmas.

CONCEJAL DOMINGO SANTA MARIA SANTA CRUZ

Consulta cuál es el plazo de ejecución de la obra.

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Ministro responde que el plazo de ejecución es de dos años y medio a tres años y la concesión sería por 30 años.

CONCEJAL MARIO OLAVARRIA RODRIGUEZ

Comenta que el Concejo ha estado discutiendo bastante el proyecto de Costanera Norte, sobre todo últimamente, motivados principalmente por la reacción de los vecinos y por diferentes informaciones que han ido saliendo en la prensa, lo que les ha obligado a introducirse fuertemente en el tema. Señala que ha habido consenso en el sentido de no estar en contra de las obras y que personalmente le ha tocado ver que efectivamente se han hecho modificaciones. Considera que la congestión vehicular en Chile y como está la cosa vial en el mundo hace necesario que se intervenga en ese sentido.

Expresa que en Providencia hay una Junta de Vecinos y un barrio, Pedro de Valdivia Norte, muy complicado. Se trata de gente que ha dedicado muchos esfuerzos económicos e intelectuales para analizar el proyecto y plantea que cuando habla con ellos todos están de acuerdo en que se haga algo, pero tienen tantos argumentos técnicos en contra que al final se van persuadiendo ellos mismos de que es mejor no hacerlo.

SESION - EXTRAORDINARIA

Señala que le preocupan temas técnicos, no del proyecto mismo si no más bien de las fórmulas legales que se han usado.

Pregunta qué relación tiene esta concesión con el sistema de tarificación vial que se pretende imponer en la ciudad para desincentivar el uso del automóvil.

En segundo lugar, pregunta si se va a llamar a licitación incluyendo Avda. Kennedy y, tercero, si se ha determinado un precio fijo o si la variable es solamente el plazo en el llamado a licitación.

El Sr. Ministro responde que el llamado incluye a Avda. Kennedy y que se va a licitar por precio. Las cifras que ha mencionado son las máximas. En cuanto a la tarificación vial, indica que se trata de dos propósitos distintos porque, en el fondo, lo que se está pagando en una concesión es el uso de una infraestructura nueva que se incorpora, por tanto el pago es por tener el derecho a usar una infraestructura que antes no existía. La tarificación vial, en cambio, se trata de establecer un pago con el objeto de evitar la utilización de un bien. Ese tema se ha planteado desde un punto de vista del modelo global, tiene que haber una relación entre lo uno y lo otro. En consecuencia, si hay tarificación vial, eso obliga a hacer una revisión sobre el tema de la concesión.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

33

SESION - EXTRAORDINARIA

Agrega que la tarificación vial es un proyecto de ley que se está debatiendo en el Parlamento recién y la duda es si se va a tener tarificación vial por licitación de vías o por áreas en las cuales para ingresar se va a tener que pagar.

Señala que algo que no mencionó es la modalidad de cobro, que en este caso está vinculado al tema de cobro electrónico y, obviamente, la tarificación vial sólo se puede hacer con cobro electrónico. Comenta que ha visto ciudades en donde hay peaje urbano, que se paga manualmente, en Japón, por ejemplo, y no hay congestión, pero se supone que en Chile se va a tener peaje electrónico.

El Sr. Alcalde expresa su aprensión respecto a Bellavista. Cree que en el proyecto que se establece para dicho sector puede haber una proposición distinta de parte del concesionario en el camino, es decir, en el camino de apertura de la licitación se podría hacer una alteración al proyecto. Insiste en la necesidad de conocer lo antes posible el proyecto en detalle, para que los Concejales puedan intervenir en la comisión técnica que va empezar a trabajar permanentemente entre el Ministerio y la Municipalidad, es decir, una reunión más expedita para conocer los detalles. Finalmente, solicita que se dé el tiempo necesario para poder hacer las observaciones.

MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA

34

SESION - EXTRAORDINARIA

El Sr. Ministro señala que le pareció justo comentarle al Concejo en qué estado de avance está el proceso. Ya firmaron los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, falta la firma del Presidente y es probable que el llamado a licitación se formalice el Lunes 7 de Abril. El llamado aparece para Julio y considera que lo que procedería es, si hay acuerdo del Concejo, decir que se está en condiciones de poder estudiarlo y buscar una acogida favorable. Destaca que el plazo no depende sólo del Ministro de Obras Públicas; puesto que el llamado a Licitación es un instrumento jurídico hecho por el Ministro de Obras Públicas, el Ministro de Hacienda y el Presidente.

El Sr. Alcalde agradece la presencia del Ministro.

SE LEVANTA LA SESION A LAS 20:00 HORAS


JOSEFINA GARCIA TRIAS
SECRETARIO ABOGADO MUNICIPIO

