

**MINUTA TÉCNICA DE POSICIÓN
ESPACIO DE COMUNICACIÓN CIUDADANA N°1**

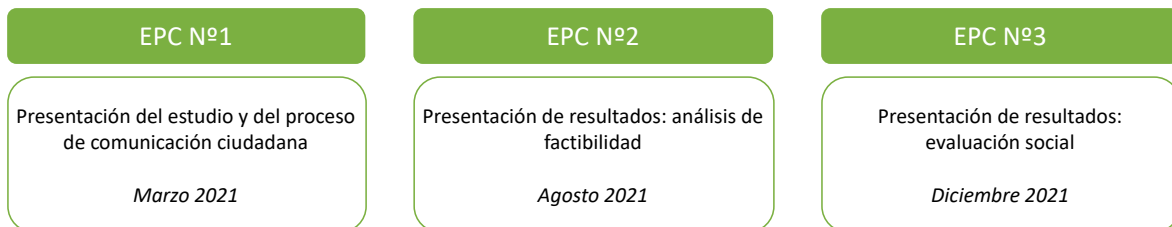
**“Actualización y Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías
del Gran Santiago”**

1. Introducción

En el marco del estudio **“Actualización y Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”** liderado por el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, y ejecutado por la empresa Cityplanning, se desarrollarán un total de tres Espacios de Comunicación Ciudadana (EPC) N°1 con organizaciones de la sociedad civil vinculadas con la movilidad activa.

Estos tres espacios giran en torno a hitos claves del desarrollo del estudio, tal como se indica esquemáticamente en la siguiente figura.

Figura 1: Espacios de Comunicación Ciudadana (EPC) del estudio



A su vez, el proceso de comunicación ciudadana se complementa con las siguientes actividades:

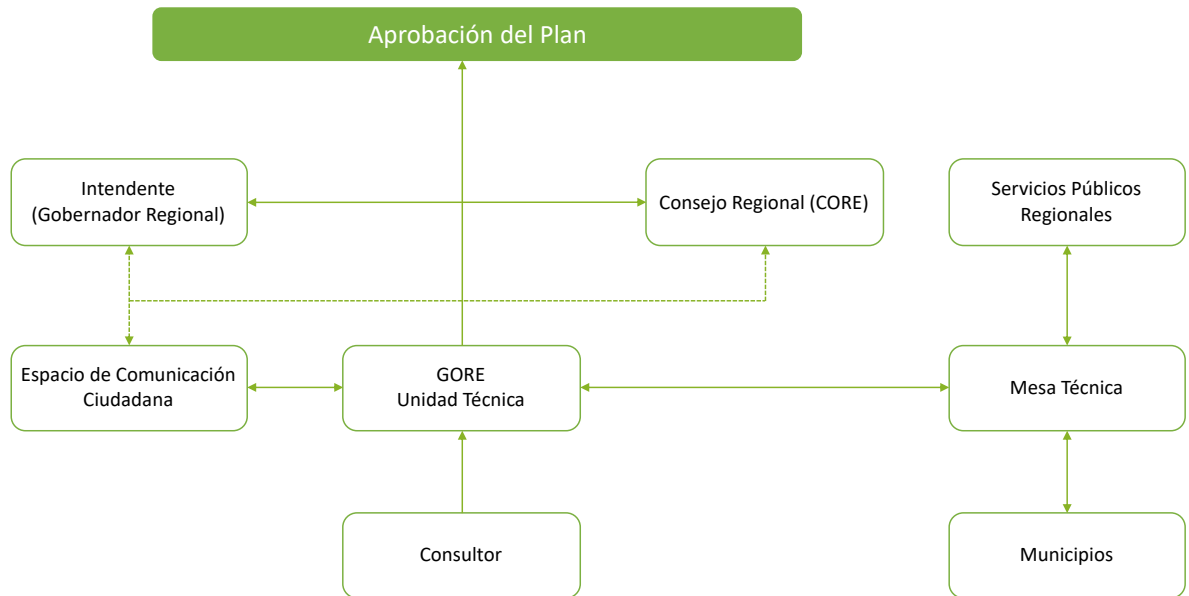
- Cinco presentaciones ante el Consejo Regional (una para cada etapa del plan - dos ya realizadas¹),
- Cuatro sesiones macrozonales con los municipios del área de estudio (34)² junto a la mesa técnica regional compuestas por profesionales designados de; SECTRA, SERVIU, CONASET, METRO, DTPM, UOCT, Concesiones MOP y las SEREMIS de MINVU, MTT, MOP y MDSF (una sesión para cada etapa del plan)

¹ Iniciativa de aprobación sesión N° 23 del CORE (04.12.19) y presentación resultados etapa N°1 sesión comisión de infraestructura, transportes y aguas lluvia (02.11.20).

² Municipalidades de; Independencia, Recoleta, Huechuraba, Conchalí, Quilicura, Renca, Santiago, Pedro Aguirre Cerda, San Miguel, San Joaquín, Pudahuel, Cerro Navia, Lo Prado, Quinta Normal, Estación Central, Maipú, Cerrillos, Lo Espejo, San Ramón, La Cisterna, La Granja, El Bosque, La Pintana, San Bernardo, Macul, Peñalolén, La Florida, Puente Alto, Providencia, La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura, Lo Barnechea.

- Desarrollo de encuestas a usuarios cicloviales (tarea de análisis del comportamiento),
- Una capacitación final a los municipios del área de estudio.

Figura 2: Actores en el proceso participativo del Plan Maestro de Ciclovías Actualizado del Gran Santiago



El Espacio de Comunicación Ciudadana N°1 tiene como principal objetivo dar a conocer los alcances y los avances del estudio a la fecha, así como presentar el proceso de comunicación ciudadana del Plan.

La presente Minuta de Posición corresponde a un documento de trabajo ciudadano que, de manera preliminar y sucinta expone los principales temas de interés a discutir durante el Espacio de Comunicación Ciudadana N°1 con los actores participantes de la actividad.

2. Temas a Tratar en la Actividad

Los contenidos a tratar en el taller son los siguientes:

1. Presentación del Estudio (detalle del contexto del estudio, alcances, productos y avances a la fecha).
2. Proceso de comunicación ciudadana y el desarrollo del Plan para la dotación de infraestructura cicloinclusiva en el Gran Santiago.

3. Metodología de la Actividad

La metodología de trabajo consistirá en una sesión telemática para la comunicación del estudio y de los procesos de comunicación ciudadana y gobernanza del Plan. La actividad

contemplará dos instancias: i) exposición por parte del consultor y Gobierno Regional sobre las temáticas indicadas en la minuta de posición; con apoyo de una presentación en formato Powerpoint, y ii) debate ampliado con los asistentes a la actividad.

La sesión se realizará el jueves 25 de marzo del 2021 entre las 18:00 y las 19:40 horas.

La agenda de esta actividad se presenta a continuación:

18:00-18:05	Bienvenida inicial (C. Valdés, Jefe DIPLADE GORE RMS)
18:05-18:15	Registro de asistencia y presentación de los asistentes
18:15-18:35	Presentación y avances del estudio “Actualización y Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago” (C. Pineda, Cityplanning)
18:35 – 19.00	Consultas
19:00-19:20	Presentación “Proceso de comunicación ciudadana y el desarrollo del Plan para la dotación de infraestructura cicloinclusiva en el Gran Santiago” (A. Jordán, GORE RMS)
19:20-19:40	Consultas

Considerando la actual contingencia sanitaria del país, el taller se desarrollará a través de la plataforma Zoom, cuyas coordenadas según la jornada de sesión correspondiente se indica en la siguiente tabla.

Fecha y Hora	Coordenadas del Taller
Jueves 25/03/2021 18:00	https://us02web.zoom.us/j/88938721896?pwd=bitUSnNHZHRYN2JqQ09lUi9oRnd0QT09 ID de reunión: 889 3872 1896 Código de acceso: 827541

La actividad será registrada de manera audiovisual. Los comentarios, inquietudes y/o observaciones realizadas por los participantes, surgidas en la segunda instancia de debate del taller, serán respondidas al momento por el consultor o bien, por el equipo del

GORE RMS, según corresponda. De igual forma, dichas observaciones serán transcritas y analizadas y, en caso que se requiera, serán respondidas posteriormente de manera formal mediante oficio a la organización correspondiente.

4. Estudio de Actualización del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago

4.1. Presentación del Estudio

El acceso a la ciudad es un factor relevante en la calidad de vida de los habitantes de los conglomerados urbanos en cualquier parte del mundo. En ello, las formas de movilizarse (y la infraestructura asociada), constituyen elementos que definen los niveles de accesibilidad que pueden percibir los usuarios, y por consiguiente, también define los niveles de bienestar por parte de la población.

Sin embargo, solo algunos modos de transporte, por sus características y operación, logran generar externalidades positivas a la sociedad mientras mayor sea su uso. Es en este contexto en el cual la bicicleta, y los ciclos en general, se constituyen en una componente esencial de la llamada **movilidad sustentable**, al requerir un menor espacio vial para su utilización, disminuyendo los niveles de congestión en las calles. Más aún, la bicicleta tiene externalidades positivas en el pilar social, al ser un modo equitativo e integrador, que no requiere de grandes inversiones para la adquisición del vehículo, ni tiene grandes costos de operación y mantenimiento asociados; en el pilar medioambiental, al no emitir contaminantes a la atmósfera, colaborando con la mitigación de la emergencia climática por el calentamiento global; y también en salud, puesto que al requerir energía humana para su propulsión, los usuarios ejercitan físicamente al momento de los desplazamientos, previniendo enfermedades asociadas al sedentarismo. A todo lo anterior, también debe añadirse el hecho de que, durante el último año, se ha visto un incremento importante en el uso de la bicicleta a raíz del contexto por el distanciamiento social provocado por el Covid-19.

En ese sentido, surge la necesidad de que las grandes ciudades generen planes, políticas o estrategias tendientes a promover y masificar el uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana. En este contexto, se inscribe el proyecto de **“Actualización y Evaluación Social del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago”**, el cual busca incorporar nuevos elementos al antiguo Plan Maestro de Ciclovías generado el año 2010 por el **Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE RMS)**. Esta actualización procura formularse en un espacio participativo, integrando la visión de actores institucionales a distintos niveles administrativos (regional y comunal), además de los propios usuarios que utilizan este modo en sus desplazamientos diarios, para generar una red de ciclovías en forma planificada, coherente y armónica para el Santiago de las próximas décadas. En forma adicional, el estudio busca analizar la prefactibilidad física y económica de esta propuesta de red actualizada, para finalmente, entregar estos conocimientos a los actores institucionales para la ejecución futura de la cartera de proyectos asociados.

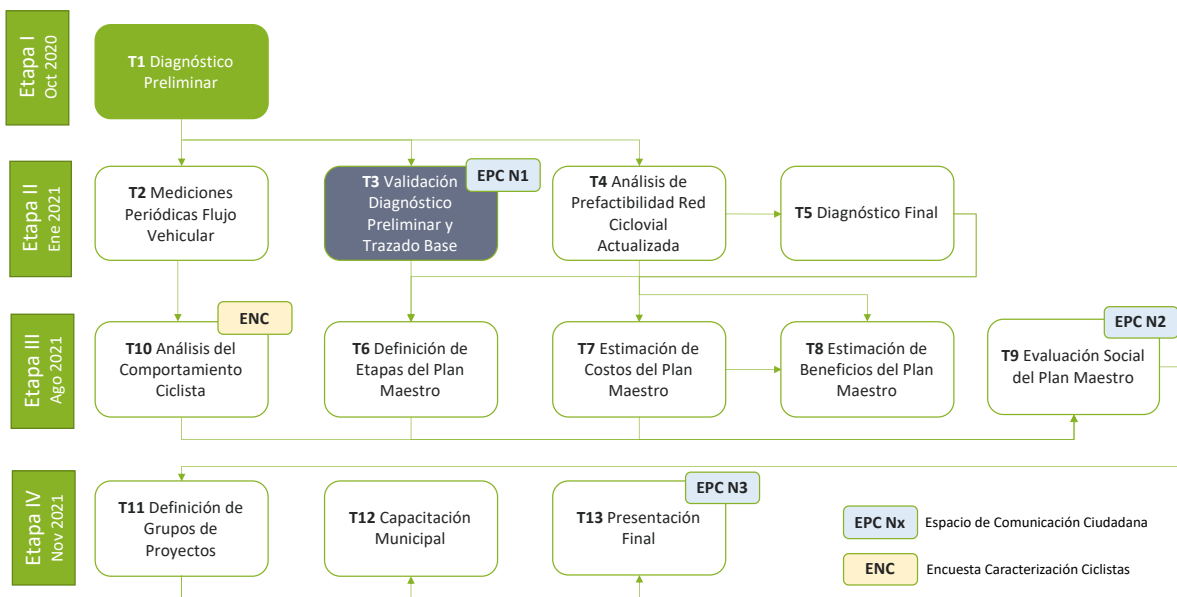
Dentro de este marco, se definen los siguientes objetivos específicos para la ejecución del presente estudio:

- a) Diagnóstico de la operación actual de la red y del comportamiento de los ciclistas
- b) Propuesta actualizada de la Red Ciclovial
- c) Análisis de prefactibilidad del Plan Maestro
- d) Evaluación social del Plan Maestro
- e) Capacitación a los municipios

4.2. Avances del Estudio

El estudio considera cuatro etapas de ejecución, tal como se muestra en la siguiente figura. Actualmente, se está desarrollando la Tarea N°3, que es donde se inserta el Espacio de Comunicación Ciudadana N°1.

Figura 3: Esquema de tareas del estudio



Previamente en la Etapa I de Diagnóstico Preliminar, el estudio realizó una revisión de la evolución del Plan Maestro de Ciclovías (PMC) del Gran Santiago, en el cual se consideraron 29 estudios bases realizados entre el 2010 al 2020, Siendo los dos relevantes a nivel metropolitano:

1. **El Plan Maestro de Ciclo Rutas del Bicentenario (GORE RMS, 2010):** Este documento reporta el proceso de participación que se dio al alero de la formulación del Plan Maestro de Ciclo Rutas del Bicentenario para el Gran Santiago. Se describen los ocho procesos paralelos que funcionaron durante el plan, partiendo por el convenio entre el Gobierno Regional Metropolitano de Santiago (GORE RMS) y la Interface for Cycling Expertice (I-CE) de Holanda,

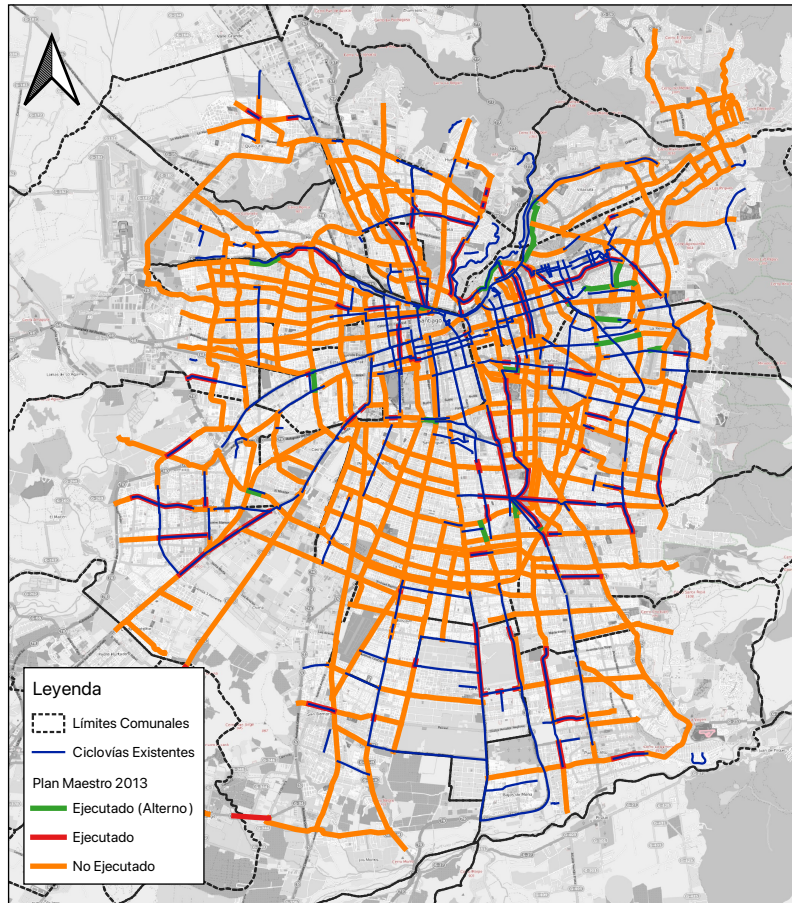
representada en Chile por la organización Ciudad Viva. **Se proyectó una red de 600 kms en total (entre existentes y por materializar).**

- 2. Análisis y Evaluación del Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago (Sectra, 2013):** Este estudio tuvo por objeto realizar una evaluación social del Plan Maestro de Ciclovías para el periodo 2012-2022 en el Gran Santiago. El estudio realizó diversos análisis a nivel estratégico (mediciones de flujos vehiculares, caracterización de usuarios de bicicletas, análisis de siniestros viales, y estimación de costos). **Se cuantificaron 236 kms de ciclovías existentes, y se proyectaron 955 kms adicionales, para totalizar una red de 1.191 kms en total.**

Por otro lado, en una recopilación de datos realizado en el contexto de este estudio, se identificaron las **ciclovías existentes a la fecha, la cual totalizan 414 kms**. Sin embargo, cabe indicar que estas ciclovías presentan diversidad en sus estándares y calidad de mantención.

En base a esta información, también se realizó una comparación de la red existente con la que fuera proyectada por el Plan Maestro de Sectra en el año 2013, encontrándose que solo se ejecutaron 113 kms de estos trazados, es decir, un 13%.

Figura 4: Comparación entre ciclovías existentes (2021) frente al Plan Maestro 2012-2022 (Sectra, 2013)



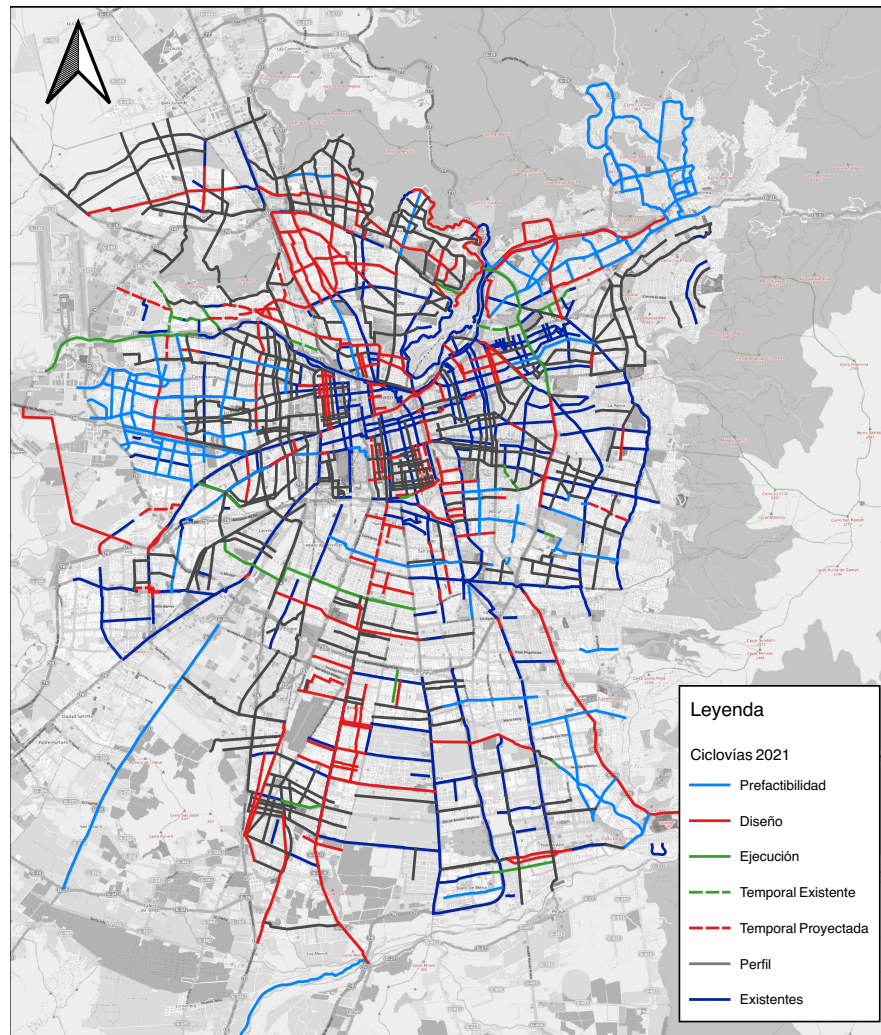
Fuente: Elaboración propia

También, se han identificado proyectos de ciclovías a nivel municipal y sectorial (MTT, MINVU, SERVIU, etc.). Durante esta tarea, se cuantificaron 1.106 kms de infraestructura ciclista, que fueron clasificados como sigue:

- Perfil (546 kms):** ciclovías incluidas en planes maestros comunales, pero que no cuentan con un desarrollo de diseño mayor a la fecha, por lo que solo se encuentran a nivel de trazado estratégico.
- Prefactibilidad, diseño y ejecución (514 kms):** proyectos de ciclovías que cuentan con algún nivel de diseño en sus desarrollos, de acuerdo a las fases indicadas por el Sistema Nacional de Inversiones (SNI, ver sección 5 para mayores detalles).
- Temporales existentes y proyectadas (46 kms):** trazados de ciclovías que se han diseñado en carácter de temporal, en razón a la necesidad de implementar proyectos cicloviales rápidos a causa de la pandemia por Covid-19.

Todos los trazados mencionados en sus distintos estados, incluyendo los existentes a la fecha, se grafican en la siguiente figura. Para efectos del presente estudio, esta malla configura el denominado “Trazado Base”.

Figura 5: Trazado base del estudio



Fuente: Elaboración propia

Proceso de Elaboración del Plan Maestro de Ciclovías Actualizado

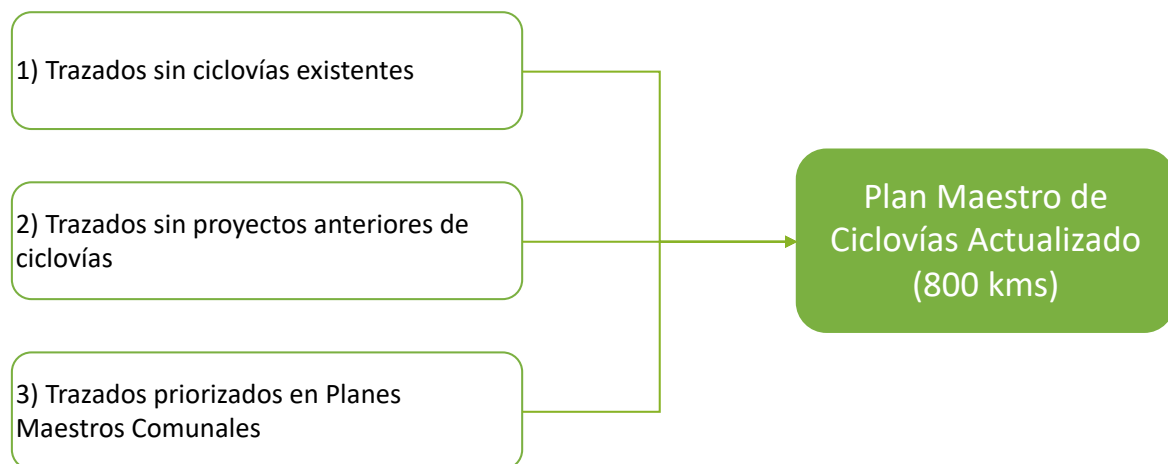
Posteriormente, se procedió a priorizar ejes para analizar la cabida física y la prefactibilidad de nuevas ciclovías, más otros análisis de tránsito y usos de suelo, a través de una nueva cobertura de nombre **PMC Actualizado**, para una red coherente y conexas

de ciclovías. Los criterios con los cuales fueron escogidos estos trazados fueron los siguientes:

- Trazados no debían contener infraestructura ciclovial actualmente (es decir, no se incorporan ejes con ciclovías existentes), de manera de maximizar los alcances del PMC Actualizado.
- Trazados no debían contener proyectos cicloviales en estado de prefactibilidad, diseño o ejecución, de manera de maximizar los alcances del PMC actualizado.
- Trazados debían priorizar los planes maestros comunales, de manera de recoger la opinión y el conocimiento territorial por parte de los gobiernos locales. También, permite un acoplamiento del PMC actualizado a los propios planes comunales, lo que hace aumentar la probabilidad de materializar este tipo de infraestructura en un espacio colaborativo entre el GORE RMS y los Municipios del Gran Santiago.

En la siguiente figura, se resumen los criterios con los que fueron escogidos los ejes del PMC Actualizado. **El estudio contempla, en total, la incorporación de 800 kms en este Plan Maestro, sobre los cuales se realizarán los análisis de cabida física.**

Figura 6: Trazado base del estudio



Por otro lado, el PMC Actualizado también contempla la proyección de una red denominada como de **Largo Plazo**, en la cual se incorporan los trazados en los cuales se estima que existe un deseo de incorporar ciclovías más adelante, o en la medida en que estos ejes se vayan materializando si aún no existen (por ejemplo, en aquellos ejes proyectados por el Plan Regulador Metropolitano de Santiago aún no consolidados)³.

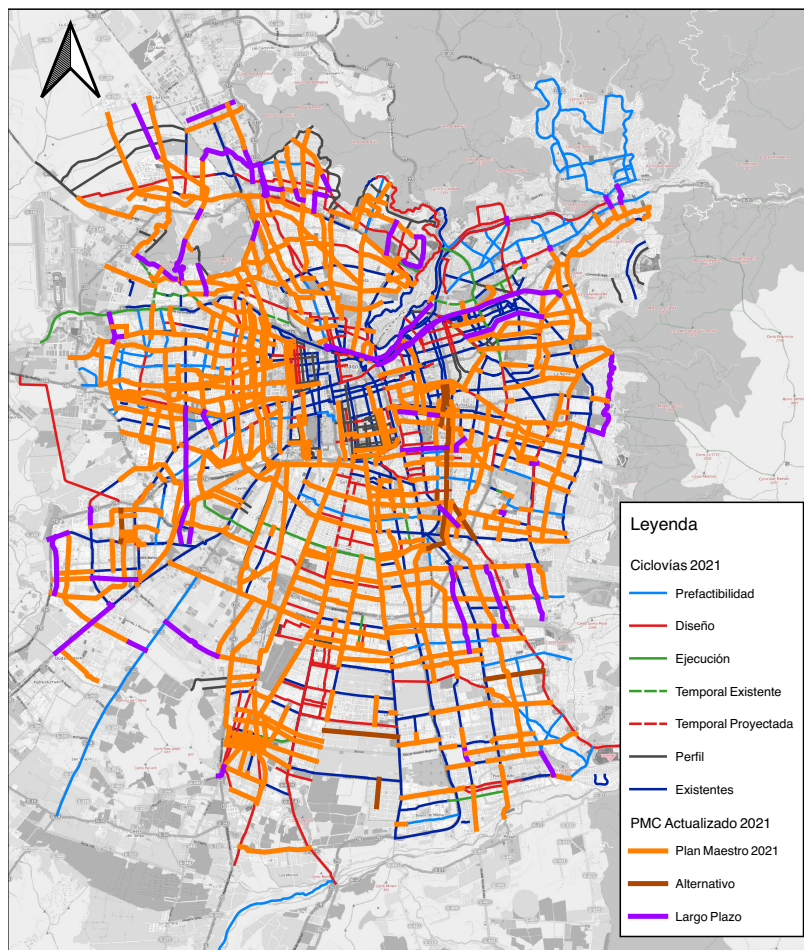
³ La tarea de definir los ejes de largo plazo es un desarrollo actualmente en progreso, que aún no ha finalizado. Cabe precisar que el estudio solo dejará consignados estos ejes, pero no se realizará ningún tipo de prefactibilidad en esta instancia.

Validación con Actores Sectoriales y Municipales

Una primera propuesta fue enviada a los 34 Municipios del Gran Santiago, y con instituciones y servicios a nivel regional (MTT, MINVU, SERVIU, Metro, etc.), lo cual permitió recoger observaciones y validar la propuesta a través de la realización de una serie de talleres técnicos durante el mes de febrero de 2021.

En la siguiente figura, se muestra la red existente, la red proyectada, el PMC actualizado y la red de largo plazo resultante, luego de la validación con actores sectoriales y municipales.

Figura 7: Trazado base del estudio



En resumen, la red completa totaliza 1.728 kms, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 1: Resumen de redes cicloviales del Gran Santiago

Tipo Red	Longitud (kms)
Red Existente	414
Red Proyectada	433
Red PMC Actualizado	800
Red Largo Plazo	81
TOTAL RED	1.728

Fuente: Elaboración propia

4.3. Productos del Estudio

Uno de los objetivos específicos del estudio es entregar **información base actualizada** a los Municipios del Gran Santiago para la formulación de proyectos cicloviales a nivel comunal. De esta forma, se les facilita el trabajo a los **Municipios**, los que pueden utilizar esta información para avanzar en la materialización de infraestructura ciclovial mediante grupos o paquetes de ciclovías, aprovechando las sinergias existentes. Esta manera es sustancialmente mejor que trabajar las iniciativas en forma separada. Lo anterior se refuerza con que otro de los objetivos específicos del estudio es priorizar ejes estratégicos de carácter intercomunal, por lo que el PMC incorpora una doble mirada, tanto a escala metropolitana como a escala comunal.

Dado lo anterior, como resultado del presente estudio se espera generar los siguientes productos:

- **Trazado Base, PMC Actualizado y Red Largo Plazo:** levantamiento de ciclovías existentes, proyectos cicloviales en curso y proyección de una red conexas y coherente de ciclovías a nivel metropolitano en las 34 comunas del Gran Santiago.
- **Análisis de prefactibilidad o de cabida física:** generación y estudio de elementos para determinar la prefactibilidad de infraestructura ciclovial en los ejes del PMC Actualizado (800 kms). Incluye el diseño de perfiles transversales a nivel de tramos, y generación de ortofotos (imágenes aéreas) actualizadas para cada eje, herramienta que facilitará el diseño de detalle en etapas posteriores.

Figura 8: Ejemplo de diseño de perfil transversal

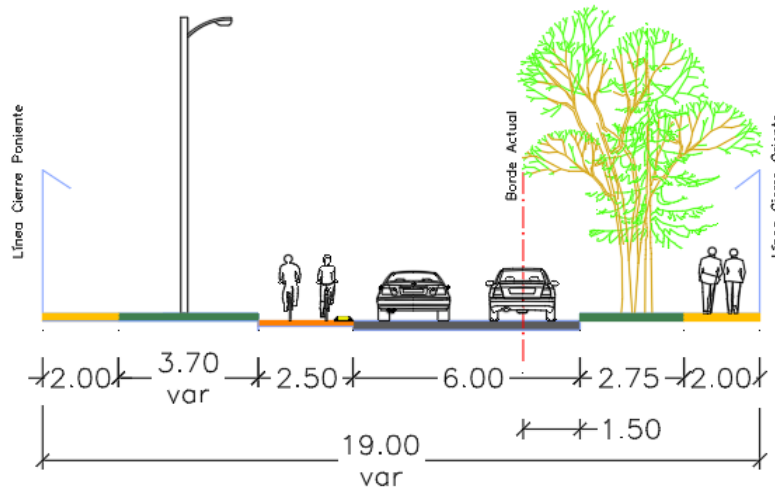
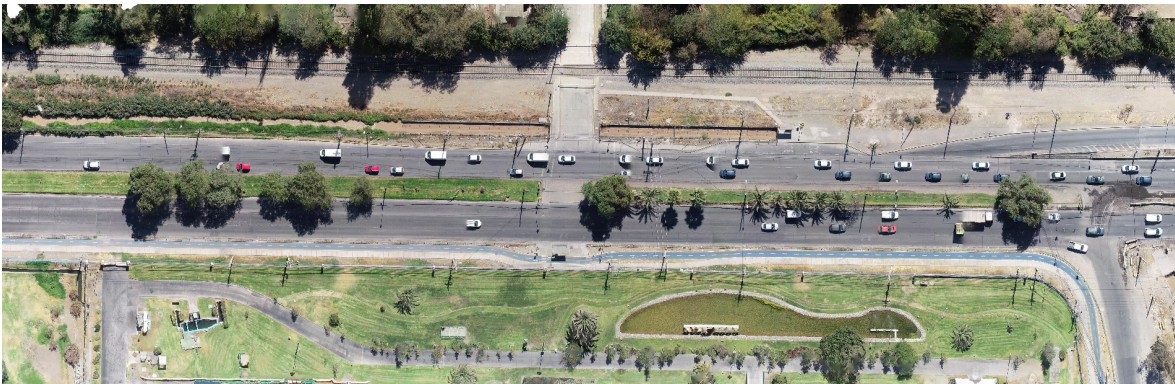


Figura 9: Ejemplo de ortofoto

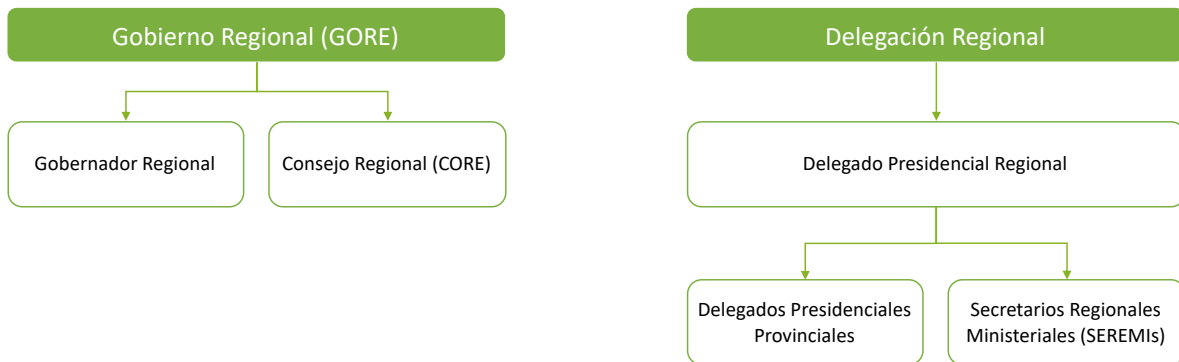


- **Evaluación Social:** ejecución de la metodología para la evaluación social del PMC Actualizado (800 kms) a distintos niveles (plan, macrozona, comuna y eje). Este procedimiento permite asegurar que el proyecto cuenta con rentabilidad social, y es susceptible de obtener financiamiento estatal para su ejecución.
- **Capacitación Municipal:** taller de capacitación y entrega de información base generada en el estudio a representantes de los 34 Municipios del Gran Santiago, quienes podrán utilizarlos para presentar estos proyectos de ciclovías ante el SNI.

4.4. El contexto actual del GORE; Regionalización y Descentralización

El proceso de descentralización contemplado en la Ley N°21.074 sobre Fortalecimiento de la Regionalización del País enfatiza la posición que los Gobiernos Regionales tendrán para incidir en las iniciativas de política pública en variados ámbitos, incluyendo la movilidad. Su espíritu es avanzar hacia Gobiernos Regionales compuestos por órganos representativos, con mejores atribuciones para potenciar el desarrollo y planificación de cada territorio, según las necesidades y la realidad específica de los habitantes de cada región. Con la implementación de la nueva ley, también se creará la institución de Delegación Regional, que será presidido por un Delegado Presidencia Regional. Los cambios de la Ley N°21.074 se presentan en la siguiente figura.

Figura 10: Estructura institucional implementada por la Ley N°21.074



La ley contempla la posibilidad de que en cada región se constituyan una o más Áreas Metropolitanas, administradas por el Gobierno Regional respectivo con el objeto de coordinar las políticas públicas en un territorio urbano. Así se define, como Área Metropolitana “la extensión territorial formada por dos o más comunas de una misma región, unidas entre sí por un continuo de construcciones urbanas que comparten la utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos y que, en su conjunto, superen los 250.000 habitantes”.

Los Gobiernos Regionales que tengan dentro de su territorio una o más áreas metropolitanas, contarán con un Departamento de Áreas Metropolitanas, que apoyarán al Gobernador Regional en la gestión de estas. Este Departamento tendrá a cargo la coordinación e interacción del Gobierno Regional con los órganos administrativos de la administración central y local; la coordinación de los planes maestro de transporte urbano metropolitano, regulador metropolitano o intercomunal, e intercomunal de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público y sus modificaciones, emitiendo informe al respecto; y actuar como secretaría ejecutiva del comité consultivo de alcaldes.

Aunque en un primer minuto, las atribuciones en el ámbito del transporte urbano de los nuevos Gobernadores Regionales serán limitadas, la misma Ley establece que el Presidente de la República podrá transferir competencias de otros ministerios y servicios públicos, privilegiando aquellas atribuciones que impliquen “una mejor calidad y

oportunidad en la toma de decisiones y una mejor adecuación de la política nacional en el territorio”, lo cual abre la puerta a que esta nueva institucionalidad se adecúe de mejor manera a un proceso paulatino de descentralización.

Asimismo, desde la gestión pública el horizonte implica abordar la participación ciudadana como un elemento que permita ciudadanizar todo el ciclo de vida de las políticas públicas en su diagnóstico, formulación, implementación y evaluación, legitimando su ejercicio y otorgando calidad democrática y sustento ético a la sostenibilidad de su validación. En ese sentido, es relevante establecer que la participación ciudadana constituye un eje sustantivo para el desarrollo de la democracia y la construcción de ciudadanía, permitiendo a los ciudadanos en su calidad de individuos o miembros de organizaciones de tipo asociativas, influir en el diseño, toma de decisiones y ejecución de las políticas públicas⁴.

A esto se suma la emergencia de la situación país, ante la cual la participación ciudadana y la gobernanza son principios conceptuales medulares en la configuración de mecanismos de contención y respuesta ante las crecientes demandas presentadas por la ciudadanía. Durante la crisis, los espacios de encuentro se han legitimado mediante la convocatoria abierta de actores territoriales que se han pronunciado respecto de la necesidad de transformar política, económica y socialmente las relaciones de poder entre la institucionalidad pública y la ciudadanía, junto con los procesos de toma de decisión en materia de agenda social.

En ese sentido, existe una responsabilidad política, social y ciudadana por parte del Gobierno Regional, con miras a reformular y resignificar los procesos de toma de decisión llevados adelante. Por consiguiente, la formulación y activación del COSOC regional es un deber y una oportunidad para deconstruir la forma en que se ha hecho participación ciudadana desde los organismos públicos y así levantar nuevos mecanismos participativos legitimados por la ciudadanía.

4.5. Actores que Intervienen en la Planificación y Construcción de una Ciclovía

Por ahora, mientras que la Ley N°21.074 está recién comenzando a desplegarse, se estima que en la planificación y construcción de una ciclovía intervienen, al menos, cuatro actores distintos. Los roles y competencias de estos actores se resumen en la siguiente tabla.

⁴ SUBDERE, 2018. Documento Participación Ciudadana.

Órgano	Competencias
Gobierno Regional	<p>Es el organismo encargado de la administración superior de cada región, y le corresponde diseñar, elaborar, aprobar y aplicar las políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo de la región</p> <p>Resuelve la inversión de los recursos que le correspondan a la región, mediante la distribución del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR, el cual puede ser utilizado para financiar proyectos cicloviales)</p> <p>Aprueba los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o a los planes reguladores metropolitanos o intercomunales existentes en la región, con consulta a las respectivas municipalidades (tales como el Plan Maestro de Ciclovías del Gran Santiago)</p>
Municipios	<p>Son los organismos encargados de la planificación y regulación de la comuna (tales como los Planes Comunales de Ciclovías)</p> <p>Aplican las disposiciones sobre transporte y tránsito dentro de la comuna, en la forma que determinen las leyes y las normas técnicas de carácter general que dicten los ministerios respectivos (tales como las normas y estándares operacionales que se hayan definido para las ciclovías)</p> <p>Aplican las disposiciones sobre construcción y urbanización, en la forma que determinen las leyes, sujetándose a las normas técnicas de carácter general que dicten los respectivos ministerios (tales como las normas y estándares de diseño y construcción que se hayan definido para las ciclovías)</p>
MINVU	<p>Es el Ministerio encargado de la planificación del desarrollo urbano regional e intercomunal y apoya la planificación comunal</p> <p>Programa la inversión regional en materia de vivienda, urbanización y equipamiento dentro de las disponibilidades presupuestarias (incluyendo la vialidad urbana)</p>
MOP	<p>Es el ministerio encargado de planear, estudiar, proyectar, construir, ampliar, reparar, conservar y explotar la infraestructura pública de carácter fiscal, que esté bajo su tuición. En el contexto urbano, esto aplica solo a aquellas vías declaradas como caminos públicos mediante Decreto Supremo (tales como autopistas urbanas). En algunos casos, las iniciativas de caminos públicos conllevan la materialización de ciclovías.</p> <p>Algunos de los caminos públicos pueden entregarse en concesión por</p>

	el mismo ministerio, mediante asociaciones público-privadas.
MTT- SECTRA	Es el Programa de Vialidad y Transporte Urbano del MTT. Su rol es el de proponer planes de desarrollo de los sistemas de transporte urbano, evaluar socialmente iniciativas de inversión en infraestructura y gestión de los sistemas de transporte, y desarrollar las metodologías y modelos necesarios para el análisis del transporte. Todo lo anterior aplica también en forma específica al modo bicicleta.
MTT- SEREMITT	Es la Secretaría Regional Ministerial del MTT en la región respectiva. Autoriza el funcionamiento de las ciclovías.

Fuente: Elaboración propia, en base a SECTRA (2020)⁵

5. Proceso Inversional

5.1. Proceso Preinversional en el GORE RMS

En el caso específico de ciclovías urbanas, es usual que sean los Municipios los que, a través de sus equipos técnicos y la comunidad, detecten una necesidad y elaboren una iniciativa de inversión para ser presentada al Gobierno Regional Metropolitano de Santiago para su financiamiento. Una vez formulada esta iniciativa, ésta es postulada al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR). Existen diversas modalidades de postulación, de la institución que actúe como Unidad Técnica⁶.

Las iniciativas que buscan financiamiento en esta materia pueden ser presentadas al Gobierno Regional Metropolitano de Santiago, quien las analiza y otorga admisibilidad⁷. Según sea el tipo de proyecto, la SEREMI de Desarrollo Social las evalúa de acuerdo al Sistema Nacional de Inversiones⁸.

Si es admisible, el Intendente prioriza las iniciativas que ingresa en discusión al Consejo Regional Metropolitano (CORE) y vota su aprobación. El rol del Intendente es proponer al CORE la distribución de los recursos del FNDR, así como de las inversiones sectoriales de asignación regional y de los recursos propios que el Gobierno Regional obtenga. Esta

⁵ SECTRA (2020). Estrategia Nacional de Movilidad Sostenible y Programa Nacional de Movilidad Urbana para la Mitigación y Adaptación al Cambio Climático – Inventario y Evaluación, Status Quo. Cityplanning.

⁶ GORE RMS. Preinversión. <https://www.gobiernosantiago.cl/preinversion/> (Visto el 19/03/2021).

⁷ El Gobierno Regional evaluará la solicitud y emitirá una resolución recomendando su financiamiento (Admisible) o requiriendo mayor información (No Admisible).

⁸ Ministerio de Desarrollo Social <http://sni.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/evaluacion-iniciativas-de-inversion/evaluacion-ex-ante/metodologias-y-precios-sociales-nuevos-sectores/> (Visto el 19/03/2021)

propuesta del Intendente al CORE deberá basarse en variables e indicadores objetivos de distribución intrarregional. Mientras, el rol del Consejo Regional es aprobar, modificar o sustituir los proyectos y proposiciones. Éste deberá resolver, sobre la base de la proposición del intendente, la distribución de los recursos.

Una vez aprobada, la iniciativa es enviada al Departamento de Análisis y Control de Gestión del GORE para continuar su tramitación.

5.2. Sistema Nacional de Inversiones (SNI)

Uno de los organismos relevantes en materia de inversión pública es el Sistema Nacional de Inversiones (SNI), administrado por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSF). El SNI es un organismo normativo, que rige los procesos de inversión pública en el país, reuniendo metodologías, normas y procedimientos que orientan la formulación, ejecución y evaluación de las iniciativas de inversión que postulan a fondos públicos.

El SNI está compuesto por cuatro subsistemas, que a su vez reflejan las distintas etapas secuenciales del proceso de inversión. El más relevante, para los alcances del presente estudio, es el Subsistema de Evaluación Ex Ante, que incorpora un conjunto de normas, instrucciones y procedimientos que posibilitan a las instituciones públicas la disposición de una cartera de proyectos socialmente rentables. Ello a su vez, habilita la asignación de recursos del Estado para su ejecución.

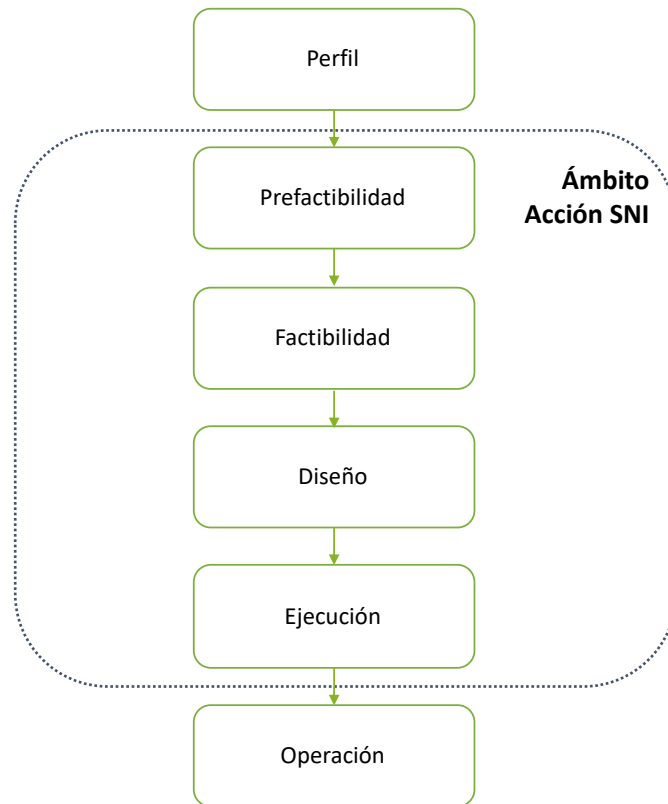
La postulación de iniciativas de inversión para proyectos (como es el caso de las ciclovías) se debe realizar según las siguientes etapas del ciclo de vida⁹:

- **Prefactibilidad:** etapa del ciclo de vida de una iniciativa de inversión en la cual se examinan con mayor grado de detalle las alternativas viables desde el punto de vista técnico, económico y social determinadas en la etapa de perfil (análisis preliminar).
- **Factibilidad:** etapa del ciclo de vida de una iniciativa de inversión en la cual se examina con precisión la alternativa más viable de las identificadas en la etapa de prefactibilidad.
- **Diseño:** etapa del ciclo de vida de una iniciativa de inversión en la cual se elaboran las características de arquitectura, estudios de ingeniería y especialidades.
- **Ejecución:** etapa del ciclo de vida de una iniciativa de inversión en la cual se ejecuta físicamente la misma.

En la siguiente figura, se exponen conceptualmente las etapas naturales del ciclo de vida de las iniciativas de inversión, y el ámbito de acción del SNI.

Figura 11: Ciclo de vida de las iniciativas de inversión y ámbito de acción del SNI

⁹ MDSF-SNI. Glosario. <http://sni.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/centro-de-documentacion/glosario/> (Visto el 19/03/2021).



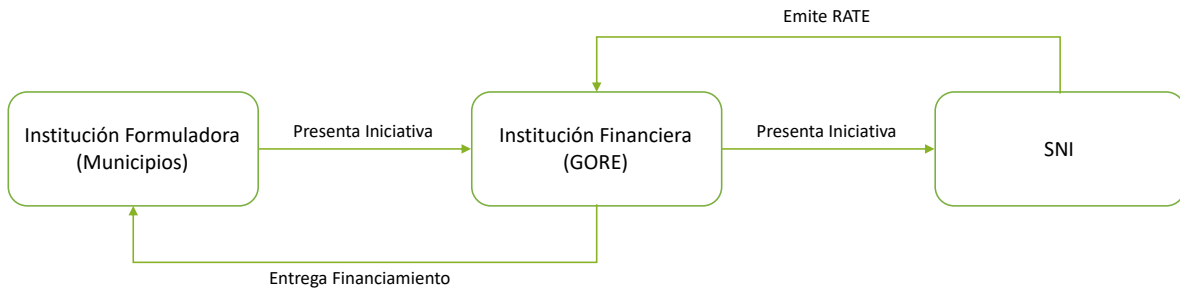
Como consecuencia de cualquiera de estas etapas sobre las que actúa el SNI, éste emite el llamado Resultado del Análisis Técnico Económico (RATE). La condición deseada es la categoría Recomendado Favorablemente (RS), mediante la cual el SNI certifica que la iniciativa de inversión cumple con la condición de haber sido presentada adecuadamente, con todos los antecedentes y estudios que la respaldan, y que aseguran la conveniencia de llevarla a cabo¹⁰. Esta certificación habilita a la institución financiadora del proyecto (como puede ser el GORE RMS) a asignar recursos del Estado para la etapa correspondiente del ciclo de vida de la iniciativa, para que la institución ejecutora (como pueden ser los Municipios) pueda llevarla a cabo.

En el caso particular del presente estudio, se plantea que los insumos y antecedentes por generar sean útiles para que los Municipios postulen las iniciativas de infraestructura ciclovial a la etapa siguiente.

A modo de conclusión, en la siguiente figura se muestra el proceso inversional de una ciclovía, válido para cualquiera de las etapas que analiza el SNI.

Figura 12: Proceso inversional de una ciclovía

¹⁰ Ministerio de Desarrollo Social y Ministerio de Hacienda (2017). Normas, instrucciones y procedimientos para el proceso de inversión pública (NIP), pp. 17.



Para futuras dudas o inquietudes, contactar a los siguientes profesionales de la División de Planificación y Desarrollo (DIPLADE) del GORE RMS.

Nombre	Cargo	Mail
Álvaro Jordán R.	Director Estudio / Analista de Planificación Regional	ajordan@gobiernosantiago.cl
Paula Ibarra C.	Analista de Planificación Regional	pibarra@gobiernosantiago.cl