

Vitacura cuestiona nuevo mall de Cencosud: prevé alza de 270% en tiempos de desplazamiento

Las municipalidades de Vitacura y Huechuraba coincidieron en sus críticas al proyecto del nuevo centro comercial, advirtiendo un alto impacto en la movilidad y señalando deficiencias técnicas en los estudios presentados por Cencosud.

LEONARDO CÁRDENAS

La Municipalidad de Vitacura endureció sus reparos al nuevo mall que pretende construir en la comuna, al advertir que la iniciativa provocará un incremento significativo en la movilidad del sector. De acuerdo con microsimulaciones realizadas por asesores técnicos, los tiempos de viaje en hora punta laboral aumentarían en un 270%, incluso considerando las medidas de mitigación comprometidas por el titular.

En un oficio remitido al Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), la alcaldesa Camila Merino sostuvo que la adenda presentada por Cencosud mantiene “errores, omisiones e inexactitudes”, junto con “evaluaciones erróneas y medidas de mitigación insuficientes”. El municipio subrayó que la propia autoridad sectorial de Transportes inició un proceso de invalidación del Informe de Mitigación de Impacto Vial (IMIV) aprobado para la obra, por “posibles vicios administrativos e insolvencias técnicas”.

El “Centro Comercial Cencosud Shopping” se emplazará en la comuna de Vitacura, junto al Colegio Saint George. El proyecto contempla una inversión de US\$125 millones y estará ubicado a un costado del establecimiento educacional.

Según Cencosud, es un centro comercial al aire libre, de baja escala y poca altura, diseñado con un enfoque barrial y familiar. La propuesta busca integrar espacios dedicados al deporte, la cultura y la gastronomía, fomentando así un entorno amigable y orientado a la comunidad.

El documento firmado por la alcaldesa Merino recalcó que la operación del proyecto alterará de forma significativa los sistemas de vida y costumbres de los vecinos, generando alta saturación en el Puente Centenario y la avenida Santa María, dos de los accesos principales al área de emplazamiento.

El análisis técnico encargado por Vitacura muestra que, en un escenario con proyecto mitigado, la densidad vehicular se incrementaría en 97%, mientras que los vehículos efectivamente servidos disminuirían en 6%, confirmando la insuficiencia de las medidas comprometidas.

El municipio también reparó en la pro-



puesta de 4.450 estacionamientos para bicicletas, cifra inédita para un centro comercial en Chile. Para dimensionar el contraste, el Costanera Center –propiedad del mismo grupo– cuenta con 800 cupos, y el Bici HUB de MUT, el más grande actualmente, ofrece 2.000 plazas. Vitacura advirtió que no basta con inflar los números sobre el papel y exigió que se construya infraestructura de calidad, similar a la del Bike Costanera, que otorgue seguridad y resguardo a los usuarios, evitando que el mall incentive aún más el uso del automóvil.

La Municipalidad de Vitacura encargó una asesoría externa en transporte al ingeniero civil Pablo Sommariva, cuyo informe sirvió de base para el cuestionamiento.

SIMULACIONES

En sus observaciones, el municipio enfatiza que las microsimulaciones independientes detectaron un efecto de magnitud.

“El efecto que tiene la demanda del proyecto en el área de influencia, incrementando un 97% el número de vehículos por kilómetro en una vía (o densidad), mientras que los vehículos servidos disminuyen en un 6%. Finalmente, poner énfasis en los tiempos de viaje, los cuales aumentan en un 270%, constituyéndose así en un impacto significativo en los tiempos de despla-

miento en el sector a raíz del funcionamiento del proyecto, incluso considerando las respectivas obras de mitigación propuestas por el Titular”, se lee en el oficio.

“Preocupa en particular la alta saturación que de acuerdo al mencionado estudio se concentrará en Puente Centenario y su entorno, así como en Av. Santa María, frente al proyecto”, concluye.

Vitacura también reprochó la defensa de Cencosud al ampararse en la aprobación previa del IMIV. El municipio recordó que la propia Seremi de Transportes se encuentra revisando la validez de ese permiso, por lo que, a su juicio, resulta improcedente seguir adelante con la tramitación ambiental.

“A la luz de los antecedentes expuestos, y teniendo presente los resultados obtenidos en la microsimulación en el área de influencia, es posible concluir que la demanda del proyecto generará impactos significativos en los tiempos de viaje y desplazamiento en el sector, incluso considerando la totalidad de medidas de mitigación comprometidas en el IMIV, haciendo evidente que dichas mitigaciones son insuficientes”, señala el oficio firmado por la alcaldesa.

HUECHURABA

Otro que también cuestionó el proyecto fue el alcalde de Huechuraba, Maximilia-

no Luksic. A través de un escrito, la Municipalidad expresó su preocupación por las consecuencias que esta iniciativa podría tener en la comuna.

En primer lugar, si bien el titular del proyecto sostiene que no habrá afectación a la libre circulación y que los resultados del IMIV (Índice de Movilidad Interurbana Vehicular) respaldarían esta afirmación, los argumentos presentados carecen de consistencia. Tal como está formulado actualmente, el proyecto –sin contemplar medidas compensatorias dentro de la comuna de Huechuraba– “aumentará los flujos vehiculares y tiempos de desplazamiento”.

En este sentido, destaca el caso de Camino La Pirámide, considerado un acceso estratégico al futuro centro comercial. Esta vía no cuenta con sistema de TAG, lo que la convierte en una alternativa atractiva para evitar peajes. Esto, sumado a los nuevos servicios que se incorporarán con el proyecto, probablemente incrementará el ya elevado flujo vehicular. De hecho, la propia comunidad ha identificado y valorado Camino La Pirámide como una ruta clave para la conectividad local.

Ante esta situación, la Municipalidad de Huechuraba dice que ha anticipado el problema, solicitando a la empresa medidas de compensación adecuadas. Estas deberían incluir inversiones que mitiguen el impacto generado por el desarrollo urbano asociado al proyecto, como la habilitación de la bidireccionalidad de Camino La Pirámide y la incorporación de ciclovías.

Además, agrega que el levantamiento de información realizado por el titular, basado en encuestas en terreno, entrega una caracterización incompleta de los flujos de transporte en la comuna. Si bien se identifican vías estructurantes como Américo Vespucio Norte (AVO 1), El Salto, Recoleta y Camino La Pirámide, y se reconocen horarios punta (07:00–09:00 y 18:00–20:00), el análisis carece de una evaluación integral de la calidad de vida y del bienestar urbano, señala el municipio. En particular, agrega que no se analiza la calidad del espacio público vial, factor esencial para determinar si las rutas existentes promueven una movilidad activa y segura. ●