

COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL

PROMOVILIDAD
URBANA

**Problemas de la
Movilidad Urbana:
Estrategia y Medidas
para su Mitigación**

Diciembre 2014



Problemas de la Movilidad Urbana:
Estrategia y Medidas para su Mitigación

Germán Correa Díaz

Presidente de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana

Miembros de la Comisión:

Pablo Allard, Pablo Arriagada, Cristián Bowen, Luis Eduardo Bresciani, Raimundo Cruzat, Genaro Cuadros, Adriana Del Piano, Rodrigo Delgado, Isabel Díaz, Alberto Escobar, Patricia Galilea, Sergio González, Patricio Herman, Álvaro Mendoza, Fernando Meza, Franitza Mitrovic, Magdalena Morel, Marcela Munizaga, Manuel José Ossandón, Héctor Poblete, Iván Poduje, Alejandro Schmauk, Alejandro Tudela, Jaime Valenzuela y Christian Vittori.

MANDATO PRESIDENCIAL DE LA COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL PRO MOVILIDAD URBANA

La Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana fue creada por Decreto Supremo N° 174 de fecha 10 de Junio de 2014 suscrito por la Presidenta Michelle Bachelet Jeria y el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones Andrés Gómez-Lobo para enfrentar “los desafíos del Programa de Gobierno en cuanto a mejorar la calidad de vida para chilenas y chilenos, con medidas que garanticen sistemas de transportes modernos, eficientes y accesibles, así como acciones que permitan mitigar los niveles de congestión que se registran en nuestras ciudades, el cual constituye un grave problema, ya que impacta negativamente en la calidad de vida de sus habitantes, como también sobre la productividad y la competitividad de la economía”.

Considerando “la importancia del aporte de la comunidad en la toma de las decisiones, el Gobierno decidió crear una instancia encargada de recoger, a través de procesos ampliamente participativos de la ciudadanía y de los diferentes actores involucrados, las propuestas y consensos que permitan arribar a un conjunto de medidas de corto, mediano y largo plazo, ordenadas en torno a un plan, orientadas a mitigar la congestión en las ciudades de nuestro país”.

El Decreto establece que la Comisión estará constituida por las personas siguientes: Germán Correa Díaz, quien ejercerá como Presidente de la Comisión; Pablo Allard, Pablo Arriagada, Cristián Bowen, Luis Eduardo Bresciani, Raimundo Cruzat, Genaro Cuadros, Adriana Del Piano, Rodrigo Delgado, Isabel Díaz, Al-

berto Escobar, Patricia Galilea, Sergio González, Patricio Herman, Álvaro Mendoza, Fernando Meza, Franitza Mitrovic, Magdalena Morel, Marcela Munizaga, Manuel José Ossandón, Héctor Poblete, Iván Poduje, Alejandro Schmauk, Alejandro Tudela, Jaime Valenzuela y Christian Vittori.

Se establece que las funciones de la Comisión serán:

- a) Analizar el problema de la congestión vehicular en las principales ciudades del país, como resultado de las diversas instancias de participación convocados para éstos efectos, a fin de formular propuestas de solución a la Presidenta de la República.
- b) Convocar diálogos ciudadanos en diversas regiones del país, en particular aquéllas donde sus ciudades registran mayores niveles de congestión, en los que se debatirán ideas y se plantearán propuestas.
- c) Servir de instancia para recoger la opinión y propuestas ciudadanas en torno al fenómeno de la congestión, a través del uso de instrumentos tales como: sitio web, encuestas, grupos focales y otros.
- d) Elaborar y validar, a través de un proceso participativo, la Propuesta definitiva del Plan Pro Movilidad Urbana que será entregada a la Presidenta de la República y al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.”

El Decreto establece asimismo que será el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, “a través de la Subsecretaría de Transportes, el que prestará el apoyo técnico y administrativo que sea necesario para el funcionamiento de la Comisión. Con todo, los actos administrativos que se requieran para el adecuado funcionamiento de la Comisión serán emitidos a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

AGRADECIMIENTOS

Al finalizar la tarea que nos ha encomendado, agradezco a la Presidenta Michelle Bachelet la confianza que ha puesto en mí para liderar este cometido, que ha resultado muy interesante y estimulante.

Agradezco a todos y cada uno de los miembros de esta Comisión Asesora Presidencial por su diligente trabajo en los diferentes Grupos Temáticos, en las Reuniones Plenarias y en los Talleres donde volcaron sus ideas y propuestas.

Agradezco también el sostenido respaldo que han dado a mi trabajo y al de la Comisión, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones Andrés Gómez-Lobo y el Secretario Ejecutivo de la Comisión, Subsecretario de Transportes Cristián Bowen, así como el abnegado apoyo brindado por los profesionales, técnicos y funcionarios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, tanto a nivel central como en cada una de las Secretarías Regionales Ministeriales. Agradezco en particular a Gabriela Rosende por su inestimable apoyo en la organización de los Diálogos Ciudadanos y a Felipe Matta Aylwin por su colaboración en sistematizar el voluminoso material generado por los Comisionados y la ciudadanía a través de los Diálogos realizados y en la preparación de la impresión de este Informe.

Finalmente, quiero expresar mi reconocimiento a los cientos de dirigentes sociales y gremiales, representantes de instituciones públicas civiles y uniformadas, autoridades de municipios y gobiernos regionales, que participaron activa y entusiastamente en los veintidós Diálogos Ciudadanos que realizamos en diecinueve ciudades, de Arica a Coyhaique, dando ideas y haciendo propuestas. Ellas han enriquecido esencial y sustancialmente este Informe y deben ser la base para los planes de acción y tareas futuras que demandará enfrentar sistemáticamente los problemas de la movilidad urbana en cada una de las ciudades de Chile.

Espero que el esfuerzo realizado se vea pronto traducido en iniciativas concretas para enfrentar el grave problema de la movilidad urbana, que en diferentes magnitudes y formas afectan a nuestras ciudades y a quienes habitamos en ellas. Ello ayudará a que el descreimiento de muchos de nuestros compatriotas en la capacidad del Estado para ayudar a resolver sus problemas pueda ser revertido y que ello incentive un esfuerzo colectivo y mancomunado por cambiar hábitos y conductas, para mejorar nuestras condiciones y calidad de vida colectiva.

Germán Correa Díaz

Presidente

Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana

PALABRAS INICIALES

Este no es un tratado sobre el problema de la movilidad urbana. Tampoco es un plan y menos una mera lista de medidas de corto, mediano y largo plazo para enfrentar los problemas de la movilidad de nuestras ciudades, cuya manifestación más aguda es la congestión vehicular.

No es un tratado porque aun cuando intenta precisar algunos conceptos, no elabora teorías sobre el tema ni pretende ser un manual de consulta para estudiantes universitarios en el área.

No es un plan porque aquí no se propone un objetivo o conjunto de objetivos, con metas, instrumentos, mecanismos y recursos para su logro.

Tampoco es una lista de supermercado, porque una simple identificación de medidas posibles no ayudaría mucho a enfrentar el multifacético y complejo problema de la movilidad en nuestras ciudades que crecen y se complican. Aunque algunos elementos de todo aquello estarán presentes en este Informe.

Esta es esencialmente una propuesta de estrategia y medidas pensadas para ayudar a las autoridades de Gobierno en la tarea de enfrentar de manera coherente y ordenada los problemas de la movilidad en las ciudades de Chile, que preocupan profundamente a nuestros compatriotas porque afectan su accesibilidad a oportunidades y a una mejor calidad de vida.

Como tal intenta ser útil para que las autoridades que deban considerar estas ideas puedan decidir y operar con lo que ellas aportan, independientemente de la perspectiva temporal en que se conciba su implementación y/o efectos.

Por esto es que hay ideas para acometer algunas iniciativas legislativas y normativas, ideas para crear estándares considerados imprescindibles cuando se enfrenta una realidad social desigual y poco inclusiva, ideas para estructurar estrategias administrativas específicas de implementación, e ideas para definir arreglos institucionales que permitan actuar con mayor celeridad y agilidad sobre el problema. Esta Propuesta, en suma, ha sido concebida como una herramienta para ayudar a gestionar eficazmente la movilidad urbana.

Las ideas aquí propuestas pueden ser buenas, regulares o malas, existiendo amplio espacio para que las que caen en las últimas dos categorías puedan ser discutidas y mejoradas o simplemente desechadas. Tienen el mérito de afluir desde cauces ciudadanos más amplios que los de la experticia.

Lo más importante, sin embargo, viene después de estas ideas. Es decir, lo que hagan con ellas las diferentes autoridades de los diversos niveles y áreas del sector público, tanto nacionales como regionales y locales.

Son estas autoridades las que necesariamente deberán involucrarse muy activamente y de manera mancomunada y participativa con los representantes de la sociedad civil, gremios y de las comunidades urbanas a ser intervenidas, para que puedan llevarse a la práctica con eficacia. Porque los problemas de la movilidad urbana tienen que ver, más que con ingeniería, infraestructura y tecnologías, fundamentalmente con un cambio profundo en cómo concebimos la ciudad que queremos y, sobre todo, en la cultura ciudadana respecto a cómo hacemos uso de ella y como la recorreremos cuando nos desplazamos a nuestras actividades. De todos nosotros depende enfrentar con decisión este agudo problema, cambiar hábitos y conductas y mejorar nuestra calidad de vida en la ciudad en que vivimos y realizamos nuestros sueños.

Germán Correa Díaz
Presidente
Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana

DIAGNÓSTICO

PERSPECTIVA ANALÍTICA

ÁREAS DE INTERVENCIÓN Y MEDIDAS

ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN

ANEXOS

- I.1 El problema en sí
- I.2 El sector público frente al problema
- I.3 Síntesis

- II.1 Perspectiva desde la cual abordar el problema
- II.2 Modo integrado de abordaje de los problemas de la movilidad
- II.3 Forma participativa de abordar los problemas de la movilidad urbana

- III.1 **Áreas de Intervención y Medidas**
 - III.1.1 Planificación integrada del uso de suelo y de la movilidad urbana
 - III.1.2 Privilegio al transporte público masivo
 - III.1.3 Desincentivo y/o racionalización de modos privados individuales de transporte
 - III.1.4 Promoción del uso de modos no motorizados de transporte
 - III.1.5 Nueva cultura de la movilidad urbana
 - III.1.6 Marco de Política Pública y Marco Normativo
 - III.1.7 Marco institucional de la gobernanza urbana
- III.2 **Dimensiones complementarias de gestión de la demanda y de la oferta**
 - III.2.1 Otras medidas de gestión de la demanda
 - III.2.2 Otras medidas de gestión de la oferta
- III.3 **Sentido de las medidas propuestas**

- IV.1 **Organización de las intervenciones sobre los problemas de la movilidad urbana**
 - IV.1.1 Modo de abordar esta problemática
 - IV.1.2 Forma de abordaje de la problemática de la movilidad
 - IV.1.3 Institucionalidad de Gobierno ante el problema
- IV.2 **Propuesta de Plan de Trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones**
 - IV.2.1 Un Proyecto Piloto de Movilidad Urbana Inteligente
 - IV.2.2 Planes de Acción Inmediata en algunas Ciudades
 - IV.2.3 Hacia una Agenda de Trabajo del MTT
- IV.3 **Síntesis y Recomendación**

- 1 Instancias y metodología de trabajo de la Comisión
- 2 Diálogos Ciudadanos
- 3 Miembros de la Comisión
- 4 Propuestas de medidas desde los Diálogos Ciudadanos

INDICE

4	MANDATO PRESIDENCIAL DE LA COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL PRO MOVILIDAD URBANA
6	AGRADECIMIENTOS
8	PALABRAS INICIALES DEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN
14	PALABRAS INICIALES DEL SECRETARIO EJECUTIVO DE LA COMISIÓN
15	RESUMEN EJECUTIVO
18	INTRODUCCIÓN
23	I DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO DE LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD URBANA
25	I.1 El problema en sí
25	I.1.1 Entidad y naturaleza del problema
29	I.1.2 Externalidades o costos
31	I.2 El sector público frente al problema
31	I.2.1 Invisibilidad del tema en la agenda pública
31	I.2.2 Insuficiencia y debilidad de las políticas
36	I.2.3 Debilidades normativas y de fiscalización de las normas
36	I.2.4 Debilidades institucionales
38	I.2.5 Debilidades en las metodologías e instrumentos
39	I.3 Síntesis
41	II PERSPECTIVA ANALÍTICA, FORMA Y MODO DESDE LOS CUALES ENFRENTAR LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD URBANA
42	II.1 Perspectiva desde la cual abordar el problema
42	II.1.1 Un fenómeno sistémico: ciudad, uso de suelo y movilidad urbana
44	II.1.2 Una aproximación sistémica
48	II.2 Modo integrado de abordaje de los problemas de la movilidad
51	II.3 Forma participativa de abordar los problemas de la movilidad urbana: descentralización y participación ciudadana directa
55	III ESTRATEGIA, ÁREAS DE INTERVENCIÓN Y MEDIDAS CLAVES Y COMPLEMENTARIAS PARA ENFRENTAR LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD URBANA Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR
61	III.1 Áreas de Intervención y Medidas
62	III.1.1 Planificación integrada del uso de suelo y de la movilidad urbana
69	III.1.2 Privilegiar y mejorar el transporte público masivo
82	III.1.3 Desincentivo y/o racionalización de modos privados individuales de transporte (uso del automóvil)

93	III.1.4	Promoción del uso de modos no motorizados de transporte
98	III.1.5	Una "nueva cultura de la movilidad urbana"
105	III.1.6	Marco de Política Pública y Marco Normativo
124	III.1.7	Marco institucional de la gobernanza urbana
130	III.2	Dimensiones complementarias de gestión de la demanda y de la oferta para abordar la problemática de la movilidad urbana
130	III.2.1	Otras medidas de gestión de la demanda
135	III.2.2	Otras medidas de gestión de la oferta
143	III.3	Sentido de las medidas propuestas
145	IV.	ESTRATEGIA DE IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS SOBRE LA MOVILIDAD URBANA Y LA CONGESTIÓN VEHICULAR
146	IV.1	Organización de las intervenciones sobre los problemas de la movilidad urbana
146	IV.1.1	El modo de abordar esta problemática
151	IV.1.2	La forma de abordaje de la problemática de la movilidad
155	IV.1.3	La institucionalidad de Gobierno ante el problema
161	IV.2	Propuesta de Plan de Trabajo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
162	IV.2.1	Un Proyecto Piloto de Movilidad Urbana Inteligente
164	IV.2.2	Planes de Acción Inmediata en algunas Ciudades
164	IV.2.3	Hacia una Agenda de Trabajo del MTT
167	IV.3	Síntesis Recomendación
168	V	EPÍLOGO
		ANEXOS
170	1	Instancias y metodología de trabajo de la Comisión
177	2	Diálogos Ciudadanos
192	3	Miembros de la Comisión
200	4	Propuestas de medidas desde los Diálogos Ciudadanos

LA MOVILIDAD Y LA DIGNIDAD HUMANA

El año pasado en su programa de gobierno, la entonces candidata presidencial Michelle Bachelet manifestó la voluntad de mejorar la situación de la movilidad en nuestras ciudades. Una vez en La Moneda, nos encomendó la tarea de conformar una Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, que reuniera en una sola instancia, la experiencia de expertos, autoridades, y por sobre todo de los ciudadanos, con el fin de diagnosticar los problemas de movilidad y recibir propuestas para su solución.

Hoy, seis meses después de ese día, presentamos este documento con el que queremos aportar a la construcción de las políticas públicas de transporte. Desde que asumimos en el Gobierno, la hoja de ruta es clara: La movilidad es una manifestación de la dignidad humana, que incide directamente en la calidad de vida de chilenas y chilenos y, como tal, es deber de las políticas públicas asegurar y proteger el acceso a ella por parte de la ciudadanía.

Con esa idea en mente, nos reunimos en julio de este año con los 25 miembros, para definir la metodología de trabajo. Esta quedó concentrada en la realización de Diálogos Ciudadanos en distintas ciudades del país, convocando Comités Pro Movilidad con las autoridades locales y en una revisión periódica por parte de la Comisión acerca de los avances. Las propuestas resultantes fueron sistematizadas bajo cuatro ejes: Gestión de la Movilidad Urbana, Organización del Territorio, Marco Normativo e institucionalidad y Formación Ciudadana en Movilidad Urbana.

Para poner en marcha los Diálogos Ciudadanos se tomó contacto con Intendentes, Gobernadores, Alcaldes, Seremis de Transporte y Juntas de Vecinos, en el convencimiento de que la participación ciudadana debía ser el eje de nuestra propuesta. Se logró realizar veintidós Diálogos en diecinueve ciudades del país, a los que concurrieron más de 2.400 personas, entre usuarios, gremios, académicos, empresas y autoridades, de Arica a Coyhaique.

Las ideas y observaciones recibidas fueron evaluadas por los Comités Locales y posteriormente por la Comisión Presidencial, todo lo cual queda reflejado en el documento que se presenta. Esperamos haber cumplido con las expectativas, con la convicción de que debemos avanzar para lograr garantizar el acceso a la movilidad, asegurando a los chilenos y chilenas una mejor conectividad y una mejor calidad de vida. Todo ello como exigencia de la dignidad humana y el derecho a su protección, del que todos, somos titulares.

Cristián Bowen Garfias

Secretario Ejecutivo Comisión Asesora Presidencial

RESUMEN EJECUTIVO

“Esta Comisión busca desacoplar el modo de movilizarse en la ciudad de la tasa de motorización”

(Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana)

La movilidad urbana y una de sus derivaciones más severas, como es la congestión vehicular, es un problema que en grados diversos aflige a prácticamente todas las ciudades de Chile, afectando seriamente la accesibilidad de las personas a las oportunidades que ofrece la ciudad y su calidad de vida. En la medida que las ciudades han crecido con un incremento sostenido de la segregación socio-territorial, ello impacta negativamente en especial a los compatriotas de menores ingresos y que sufren las desigualdades e insuficiente integración social de nuestra sociedad.

Los problemas de la movilidad urbana son de carácter multifacético y complejo y para mitigarlos requieren ser abordados sistémicamente, de una manera integral e integrada, exigiendo al Estado un magno esfuerzo de coordinación y de adecuación de su institucionalidad y forma de trabajo y de gestión para poder acometerlos con cierta eficacia

En este Informe se propone una perspectiva y una estrategia para ello y se sugiere un modo y forma de trabajar a fin de que las acciones que se emprenda puedan tener los resultados requeridos por la naturaleza y gravedad del problema y esperados por la ciudadanía, que ve con un cierto desaliento que los problemas se agravan sin que sean atacados decididamente.

La estrategia consiste básicamente en un enfrentamiento planificado sistémico, integral, multidimensional e interinstitucional del problema, donde confluyan integradamente el uso de suelo y la movilidad urbana.

El modo consiste en emprender no acciones individuales o únicas sino organizadas en configuraciones o “paquetes” de medidas, de modo de producir sinergias que incrementen su eficacia.

La forma consiste en hacerlo de manera fuertemente participativa, en que las comunidades urbanas, apoyadas por sus autoridades, deciden las medidas a aplicar en su ciudad, las planifican y luego hacen un seguimiento y monitoreo y ejecución de las mismas por parte de quienes corresponda en el aparato público, requiriendo a éstos las autorizaciones correspondientes y la ejecución de los actos administrativos, y provisión de los recursos y otras medidas que permitan la implementación de dichos planes.

Se considera que esta manera de asumir una acción sobre esta problemática es crucial para el cambio decisivo que se requiere producir para que las medidas sobre el problema tengan alguna probabilidad de éxito. Se trata de un cambio profundo en la cultura ciudadana de la movilidad urbana, donde se realineen prioridades respecto a la ciudad en que deseamos vivir y se promuevan valores de respeto mutuo y convivencia civilizada, socialmente responsable y sostenible de cómo nos movemos en ella, para hacer de las ciudades un espacio más grato donde vivir.

Las medidas propuestas se refieren a siete áreas de intervención, cada una de las cuales marca un objetivo estratégico a conseguir: promover una planificación integrada de uso de suelo y movilidad urbana; modernizar y mejorar sustancialmente el transporte público; desincentivar y racionalizar el uso del automóvil; promover modos no motorizados de movilizarse; promover una nueva cultura de la movilidad urbana; dotarse de una Política de Movilidad Urbana y de una Ley Marco de Movilidad Urbana; y modificar la institucionalidad para la gobernanza urbana mediante creación de Autoridades de Ciudad. Se propone además otras medidas vinculadas a la gestión de la demanda y de la oferta de movilidad y otras, como el mejoramiento de la calidad de la educación, que tiene incidencia directa en la generación de viajes especialmente en hora punta.

En el documento se propone asimismo una institucionalidad básica para gestionar todo esto: creación de un Programa Nacional de Movilidad Urbana de carácter interministerial y encabezado por el Ministerio de Transportes y Telecomuni-

caciones, anidado en el Comité Interministerial Vivienda, Ciudad y Territorio, que tendría un correlato a nivel de cada una de las Regiones del país; formación de Comités Pro Movilidad Urbana en cada una de las ciudades del país, de conformación tripartita –autoridades regionales y locales, representantes de la sociedad civil, representantes de los gremios del transporte– que elaborarían el Plan Director estratégico y el Plan de Acción Inmediata, seleccionando las medidas que podrían funcionar en el contexto de cada ciudad y solicitando a las autoridades nacionales las autorizaciones y los recursos necesarios –que junto con otros recursos irían a un Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana– y la dictación de los actos administrativos y otras medidas que permitan la implementación de las intervenciones propuestas por cada comunidad urbana. Ambas instancias funcionarían con Comités Consultivos de amplia representación. Se propone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea efectivamente fortalecido en equipos técnicos y recursos para poder cumplir con su papel decisivo de apoyo técnico a todo este esfuerzo en torno a la movilidad urbana, que se constituirá en el elemento ordenador y conductor esencial de todo su quehacer en las ciudades del país.

Al finalizar el documento se proponen algunos elementos de una estrategia de implementación de las medidas que se sugiere tomar sobre el problema, en el formato de una especie de “hoja de ruta”, de modo que las autoridades puedan proceder con rapidez en la implementación de estas propuestas, si fueren acogidas por la Presidenta.

INTRODUCCIÓN

Los problemas de conectividad y de movilidad urbana en nuestras ciudades, entre los cuales uno de los más severos es el de la congestión vehicular, afectan a todos sus habitantes. Pero muy en particular a los sectores de menos recursos y que más sufren las consecuencias de la falta de inclusión e integración social y de las desigualdades estructurales existentes en nuestras ciudades y en nuestra sociedad.

Desde hace décadas nuestras ciudades viven el problema de un crecimiento desordenado y con escasa o insuficiente planificación así como una movilidad urbana no planificada e insuficientemente regulada y cada vez más complicada y difícil. Estas dinámicas han tendido a reforzar la segregación socio-territorial, las inequidades y desigualdades existentes. En tal proceso tienden a quedar consistentemente en desventaja los sectores de menores ingresos, desde el punto de vista de accesibilidad a las oportunidades y servicios que ofrece la ciudad. Asimismo, se ve afectado el funcionamiento eficiente, racional y competitivo de las ciudades y, sobre todo, la sostenibilidad y la calidad de vida de sus habitantes.

Nuestras ciudades –en las que hoy se concentra el 87% de nuestra población– han experimentado un cambio sustancial en las últimas décadas. Ello ha sido consecuencia del crecimiento económico y demográfico, del incremento del ingreso medio de las familias y de su creciente insostenibilidad ambiental. Todo ello ha transformado en crecientemente disfuncional una movilidad basada en el privilegio al modo privado de trasladarse, el automóvil, en que se termina en una situación en que una minoría hace pagar a la mayoría los costos de una congestión que se agudiza cada día. No por irresponsabilidad sino porque no ha habido mecanismos que los lleve a internalizar dicho costo al tomar su decisión de usar el auto.

Para nuestros ciudadanos es cada vez más evidente que tenemos que avanzar con rapidez a una nueva forma de comportarnos en los espacios públicos destinados a la movilidad. Ello nos obliga a revisar profundamente nuestras prácticas de cómo y en qué nos movemos en ella y cómo nos relacionamos con los demás al hacerlo. Sin un cambio de cómo concebimos las ciudades en las que queremos vivir y sin un cambio cultural acerca de cómo nos desplazamos en ellas, no es posible enfrentar de manera eficaz los serios y cada vez más graves problemas que plantea la movilidad urbana y la congestión.

La experiencia mundial muestra, como es natural, que todas las ciudades del mundo enfrentan estos problemas, tarde o temprano, en magnitudes y formas diversas. También muestra que los mismos no tienen solución propiamente tal sino sólo la posibilidad de mitigarlos y de mantenerlos dentro de límites razonables. Esto, desde el punto de vista de la calidad del funcionamiento de las ciudades, de modo que puedan seguir cumpliendo su funcionalidad para el proceso de desarrollo económico social de los territorios en que se insertan, así como desde la perspectiva prioritaria de la equidad y de la calidad de vida de sus habitantes.

La experiencia mundial también muestra que las medidas a intentar para tal mitigación son en general conocidas, que no hay mucho donde descubrir o innovar, excepto en lo que a la perspectiva, el modo y forma de asumir tal desafío se trata y en lo que a voluntad política de hacerlo se refiere.

La perspectiva se entiende en el sentido de cuán estratégica y estructural es la visión desde la que se aborda el problema. Tal abordaje es crucial para determinar el contexto de factores estructurales y tendenciales que en cada ciudad afectarán diferencialmente la eficacia relativa de las intervenciones que se realice y las medidas que eventualmente se tomen sobre dichos problemas de la movilidad urbana.

El modo de asumir el desafío tiene que ver con si el concepto ordenador desde el cual se conciben y apliquen las intervenciones que se decida emprender es través de medidas específicas y acotadas, aisladamente concebidas y aplicadas, o si es a través de configuraciones virtuosas de medidas sinérgicamente orga-

nizadas e interinstitucionalmente aplicadas. Desde nuestra visión, este segundo modo debiera ser el preferente si se quiere lograr niveles aceptables de eficacia.

La forma de encarar el problema se refiere a si las medidas de que se trata se deciden y organizan desde una autoridad dada –sea nacional, regional o local– o si las mismas son seleccionadas y organizadas participativamente en torno a planes de acción en cuya elaboración, ejecución y seguimiento participan conjuntamente las autoridades y todos los actores sociales significativos de la comunidad urbana a intervenir. En este Informe se considera que esta segunda aproximación es clave para el éxito que pueda lograrse y es la única compatible con un nuevo paradigma urbano y una nueva cultura de la movilidad urbana.

Finalmente, la voluntad política tiene que ver con la fuerza del liderazgo y la capacidad resolutive con que se enfrente esta problemática principalmente desde el gobierno nacional, pero también desde toda la cadena logística de autoridades diversas y de diferentes niveles involucrados en la elaboración y ejecución participativa de los planes de acción y planes directores estratégicos en que se traduzcan las intervenciones definidas participativamente.

Este liderazgo y voluntad política deben mantenerse de manera sostenida y coherente a través de todo el proceso de elaboración y ejecución de los planes y en cada una de sus etapas. Particularmente gestionando y/o enfrentando adecuadamente las resistencias al cambio y las presiones de los diferentes grupos de interés que dichos planes afecten, hasta llegar al resultado final. A esta dimensión se le atribuye una importancia capital para que la estrategia y medidas para el enfrentamiento del problema que aquí se propone tengan posibilidades reales de éxito.

El Informe que se entrega a continuación no es un simple listado de medidas de corto, mediano y largo plazo. Propone, más bien, una estrategia multifacética para abordar los problemas de la movilidad urbana y, en particular, una de sus manifestaciones más nocivas, como es la congestión vehicular en las vías públicas. Siete son las áreas de intervención clave para tal abordaje, cada una de ellas representando un objetivo a cumplir: promover una planificación integrada de

uso de suelo y movilidad urbana; modernizar y mejorar sustancialmente el transporte público; desincentivar y racionalizar el uso del automóvil; promover modos no motorizados de movilizarse; promover una nueva cultura de la movilidad urbana; dotarse de una Política de Movilidad Urbana y de una Ley Marco de Movilidad Urbana; y modificar la institucionalidad para la gobernanza urbana mediante creación de Autoridades de Ciudad. A tales dimensiones se agregan otras que se vinculan con diferentes aspectos de la demanda y oferta de movilidad que son un complemento fundamental de las anteriores.

En torno a cada una de esas dimensiones se propone diferentes componentes y medidas, en una diversidad de aspectos, estructurales, normativos, institucionales, operativos, logísticos. Las ciudades deberán seleccionar entre ellas las que resulten más adecuadas a su problemática específica de movilidad, o inventar nuevas, estructurándolas en Planes de Acción, siendo lo más importante la disposición que tengan a cambiar hábitos y costumbres de cómo moverse solidariamente en la ciudad.

El documento se inicia con un diagnóstico participativo –recogido a través de los Diálogos Ciudadanos realizados y del aporte de los grupos de trabajo de esta Comisión–, plantea la perspectiva, modo y forma de asumir el desafío, propone un amplio conjunto de medidas en cada una de las áreas de intervención indicadas y concluye con una propuesta de una estrategia práctica para avanzar desde ya en la implementación de las propuestas aquí consignadas.



A blurred photograph of a busy city street. In the foreground, a zebra crossing with white stripes is visible on a dark asphalt surface. Several people are crossing the street, their figures blurred due to motion. A person in blue jeans and a dark top is walking across the crossing. To the right, a person is riding a bicycle. The background shows more people and the general activity of a city street.

CAPITULO I

DIAGNÓSTICO
PARTICIPATIVO DE LOS
PROBLEMAS DE LA
MOVILIDAD URBANA

En términos generales el diagnóstico sobre los problemas de la movilidad urbana es conocido y bastante común a las diferentes ciudades del país, obviamente con especificidades por geografía, distribución concreta de actividades en el suelo urbano, infraestructuras, equipamientos y culturas ciudadanas.

Este diagnóstico no busca emitir un pronunciamiento sobre su gravedad mayor o menor por ciudad. Ello es inconducente. Si tales problemas no han alcanzado un nivel crítico, ello no indica que no haya que intervenir. Por el contrario, habría que intervenir cuanto antes para que no evolucionen hasta llegar al grado crítico que sin duda alcanzarán, si nada se hace desde ya.

El diagnóstico surge en buena medida del trabajo de los Grupos Temáticos de esta Comisión y de los 22 Diálogos Ciudadanos realizados en 19 ciudades del país. Es un diagnóstico participativo, refrendado por datos duros en cada una de las dimensiones identificadas.

Tal diagnóstico se refirió a tres niveles del tema: juicios sobre los problemas de la movilidad urbana en si misma; juicios sobre la forma en que el Estado lo ha asumido; y externalidades o costos percibidos como consecuencia de dichos problemas e insuficiencias.

I.1 EL PROBLEMA EN SÍ

I.1.1 ENTIDAD Y NATURALEZA DEL PROBLEMA

- La congestión es una consecuencia de la interacción de las actividades que realizan las personas en función de sus necesidades de viaje (demanda) y el uso simultáneo en el espacio y tiempo de la oferta de transporte, considerando sus diferentes modalidades, la infraestructura disponible y su forma de gestión. De una forma u otra, la estructura de uso del suelo, así como los hábitos y costumbres sociales, individuales y colectivas, son los grandes generadores de la congestión y de las restricciones a la movilidad.
- La tendencia mundial apunta a un crecimiento permanente de la población urbana. Chile concentra actualmente el 87% de sus habitantes en ciudades y se espera aumentos en los años venideros.
- Las ciudades continuarán su expansión territorial así como su densificación y con ello se agudizarán los problemas urbanos. Entre ellos, los problemas de uso de suelo en términos de la existencia y localización de las actividades y servicios, de conectividad, de movilidad de personas y bienes, de costos (tarifas) y de tiempos de acceso y, por lo tanto, de aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la ciudad en una variedad de sentidos, especialmente para las personas y familias de menores ingresos.
- Junto con ello, Chile viene experimentando un sostenido aumento de los ingresos de la población, y si bien el ingreso per cápita alcanzado -en torno a los US\$ 23.000- se distribuye de manera muy desigual entre los diferentes



sectores sociales del país, la media de ingresos familiares ha aumentado consistentemente, dotando a las familias de mayor poder adquisitivo y acceso al crédito, lo que ha incidido en un aumento el número de vehículos por habitante (tasa de motorización).

- Además, el crecimiento de nuestras ciudades va acompañado de una creciente segregación socio-territorial de sus habitantes. La gente de menores ingresos se ve en la necesidad de radicarse en la periferia, sea porque logró una vivienda social o porque los arriendos son más alcanzables. Los problemas de movilidad y de acceso a la ciudad son para ellos más agudos y costosos en todo sentido, profundizando la exclusión social y las desigualdades existentes en nuestra sociedad.
- Al mismo tiempo, el fenómeno anterior interactúa con el privilegio –implícito o explícito– que se otorga al modo individual de moverse –el automóvil–, por sobre los modos colectivos de transporte público y aquellos no motorizados menos contribuyentes a la congestión de las vías, como la bicicleta y la caminata. Cada vez que surgen problemas de movilidad, se piensa y acude primero a medidas que siguen privilegiando el modo privado, como ampliar vías, construir autopistas, aumentar estacionamientos (habitualmente en las zonas de mayor confluencia de automóviles). Se echa de menos visiones sistémicas y globales, que ubiquen el problema en su adecuada dimensión y lo centren en quienes preferentemente sufren las consecuencias de las distorsiones que afectan los patrones de movilidad, que es la mayoría que no tiene automóvil.
- Todo lo anterior lleva a una creciente congestión de las vías públicas, con aumentos de los tiempos de viaje para todos los modos y contaminación atmosférica y acústica; en suma, altos costos sociales. Todo indica que la situación sólo se agravará -y rápido- transformándose en un severo y creciente problema económico y social
- Al inscribir el problema de la congestión en el marco de la movilidad y de la accesibilidad se visibilizan sus relaciones con los factores antes mencionados: localización de actividades y servicios, costos (tarifas) y tiempos de acceso. Tam-

bién se relevan otros, como la disponibilidad de distintos modos de transporte motorizados y no motorizados, y algunos factores políticos relacionados con las limitaciones existentes a la inclusión social y las diversas desigualdades.

- Debido a la falta de planificación de cómo se desarrollan nuestras ciudades, existe una excesiva concentración territorial de actividades económicas, sociales y culturales y no hay acciones destinadas a desconcentrarlas, hacia una situación de mayor equilibrio territorial.
- Los habitantes de las ciudades chilenas, independientemente de su tamaño o ubicación geográfica, perciben con preocupación aumentos crecientes en sus tiempos de viaje, que acentúa los patrones de segregación socio-territorial y compromete el funcionamiento eficiente de la base productiva de las ciudades y menoscaba su productividad y competitividad.
- Considerando las características del problema de la movilidad de las personas y bienes y la creciente congestión que ocurre en las principales ciudades del país, es posible asegurar que se trata de un problema que, sin perjuicio de las inversiones públicas en oferta de transporte y transporte público que se han venido haciendo, amenaza con encontrarse prácticamente fuera de control. Es decir, no se trata ya de intervenciones puntuales sobre el problema, sino de una intervención comprehensiva y sistémica, de largo despliegue y alcance.
- Los problemas de la conectividad y movilidad urbana se perfilan así como una gran amenaza para nuestras ciudades y en particular para aquellas de dimensiones metropolitanas del país, donde surge con fuerza el problema de su gobernabilidad adecuada al tamaño y complejidad de tales urbes y sus problemáticas diversas, lo que requiere que se intervenga sobre los mismos con la mayor determinación. No obstante, lo que se observa muchas veces es una descoordinación entre los Ministerios y servicios públicos y una multiplicidad de autoridades locales, alcaldes, que no tienen las facultades ni los recursos para asumir tan complejos problemas.

“La congestión vehicular es negativa en todo ámbito; produce caos en la comunidad”

Mercedes Pangué Pardo, Junta Vecinal N° 4, CODPA, Arica.

I.1.2 EXTERNALIDADES O COSTOS

Todo lo anterior resulta en diversas externalidades o costos que conllevan las situaciones antes descritas, entre los cuales los ciudadanos relevan como importantes los siguientes:

- Costos en calidad de vida:
 - Aumentos de tiempos de viaje independientemente de los modos en que las personas se movilizan.
 - Tiempos de viaje mayores restan tiempo para otras actividades valiosas como: compartir con la familia, ayudar a los hijos en las tareas, estudiar y capacitarse, tener alguna actividad laboral complementaria (“pololitos”), descanso, vida social, convivencia, etc.
 - Mayor tensión en las relaciones familiares y sociales.
- Costos productivos:
 - Aumento del stress y mayor agresividad en las relaciones humanas en la actividad laboral:
 - › Hacia adentro, en el lugar de trabajo, puede significar un deterioro en el clima laboral interno y un costo de productividad
 - › Hacia afuera, atención descortés o agresiva con usuarios, afectando imagen corporativa del servicio, institución o empresa.



- Costos medioambientales y de salud:
 - Mayor emisión de gases contaminantes.
 - Más ruido en los espacios públicos.
 - Mayor cantidad de accidentes del tránsito.
- “Costos democráticos”:
 - Gravedad del problema y percepción ciudadana de una relativa inacción o acción insuficiente de las autoridades lleva a que ciudadanos expresen:
 - › pérdida de credibilidad en la calidad, oportunidad y eficacia de las decisiones políticas: malas decisiones, tardías y con resultados de dudosa o insuficiente utilidad para la gente.
 - › falta de compromiso real de las autoridades con resolver los problemas de los ciudadanos, falta de un verdadero compromiso social por parte de ellas.
 - › pérdida de credibilidad en la efectividad del accionar de las autoridades, con hipótesis negativas para explicar aquello (miedo de enfrentar a los grupos de interés u otras hipótesis peores).
- En definitiva costos sociales de los problemas de movilidad y congestión que, por su origen y características, muestran una distribución socialmente regresiva y, por tanto, de quienes pagan preferentemente sus consecuencias.

I.2 EL SECTOR PÚBLICO FRENTE AL PROBLEMA

I.2.1 INVISIBILIDAD DEL TEMA EN LA AGENDA PÚBLICA

- Hasta ahora el país, a través de diferentes gobiernos, no ha asumido la gravedad de los problemas de movilidad urbana y la trascendente importancia que tiene para las oportunidades y calidad de vida de las personas y familias –en especial aquellas que no disponen de medios privados para movilizarse–, y para la productividad y competitividad de las ciudades. De una u otra forma, la movilidad y el transporte urbano y sus problemas han sido dimensiones de la vida urbana de una relativa invisibilidad política. Se responde a ellos más por reacción que por acción de políticas públicas coherentes y consistentemente aplicadas.

I.2.2 INSUFICIENCIA Y DEBILIDAD DE LAS POLÍTICAS

- No ha existido ni existe una Política de Ordenamiento Territorial y de Uso de Suelo. Tampoco una Política de Movilidad Urbana transversal y coherente que parta de una revisión profunda de las dinámicas de segregación socio-territorial existente, los problemas de inclusión social de las comunidades urbanas y los requerimientos especiales de movilidad de diferentes grupos sociales - adultos mayores, con dificultades para desplazarse-. Una política que además considere sinérgicamente los ejes seguridad, infraestructura, educación, salud y medio ambiente.

- Las políticas públicas también han contribuido, con sus efectos no deseados, a agravar los problemas de la conectividad y movilidad, en particular:
 - Inadecuadas o inexistentes políticas de uso de suelo, principal causante de la estructura y volúmenes de viaje, en lo relativo al uso y a incentivos para el uso adecuado del espacio urbano, considerando explícitamente las externalidades asociadas a la movilidad y la provisión de accesibilidad. No hay tampoco suficiente diversidad en el uso del suelo urbano y su equipamiento.
 - Las políticas de vivienda que se vienen aplicando desde los años 60 han desplazado a la periferia a los grupos de menores ingresos, sin provisión adecuada de transporte público, y han promovido la sub-urbanización de sectores de ingresos altos. Esto ha incentivado la provisión de infraestructura vial e incrementado la segregación socio-territorial, estimulando el uso del automóvil por sobre el transporte público.
 - Las políticas de transporte urbano, aparte de concentrarse excesivamente en Santiago, han tendido a incentivar el transporte privado motorizado (aumento de la capacidad vial, oferta de estacionamientos, etc.), descuidando los modos masivos de transporte, con un claro desequilibrio en las inversiones correspondientes.
 - En cuanto a la política de transporte público, también los esfuerzos se han focalizado en Santiago y se ha tendido a descuidar las ciudades de las regiones del país.

El caso del Sistema Integrado de Transporte Público (“Transantiago”) instaurado en Santiago a partir de 2007 deja múltiples lecciones en diferentes áreas, que es necesario asumir para tenerlas en cuenta en futuros esfuerzos de modernización del transporte público en otras ciudades del país, donde no se puede repetir los mismos errores, pero sí recoger los aspectos positivos.

No obstante, en una apreciación ponderada de este Sistema es necesario partir por algunas cuestiones fundamentales que se han perdido de vista

ante las falencias con que el Sistema se inició, algunas de las cuales aún falta por resolver. Esas cuestiones son las que le han significado haber sido calificado como el mejor de América Latina en dos recientes seminarios internacionales realizados por la CEPAL de Naciones Unidas.

Básicamente, se trata de que se han validado los principios fundantes de este Sistema. Primero, se ha revalidado que al instaurar este Sistema el Estado reforzó su rol fundamental como garante de que exista un servicio acorde con el crecimiento de la ciudad y con el derecho y necesidades de sus habitantes de movilizarse masivamente; segundo, se ha consolidado la validez y pertinencia del mecanismo de concesionar la prestación del servicio a operadores privados, existiendo un marco contractual para exigir condiciones de operación que aseguren el cumplimiento de estándares de calidad (aunque se muestren falencias al respecto); tercero, se ha validado la posibilidad de que en un país de ingreso medio se pueda contar con un Sistema en que todos los modos de transporte público masivo (buses, metros, trenes de cercanía) se integran física, operacional y tarifariamente, en beneficio de la ciudadanía y en particular de quienes más dependen del transporte público, las personas de bajos ingresos, quienes hoy, con una sola tarifa, tienen más acceso a la ciudad.

Aparte de la validación de estos principios, también han habido logros importantes, como haber formalizado una industria que era altamente informal y con múltiples externalidades negativas; haber logrado que en sólo 24 horas todo un sistema de transporte haya pasado del pago con monedas a un pago mediante tarjeta electrónica con amplia aceptación ciudadana; haber conseguido bajar el aporte del transporte público a la contaminación del aire de Santiago y haber disminuido a la mitad los accidentes en los que se veían envueltos buses del transporte público.

No obstante, sin duda es preciso analizar en profundidad no sólo las fallas que tuvo y aún tiene el Sistema sino los efectos deseados y no deseados producidos. Debe hacerse un análisis más allá de los serios y variados errores y vacíos clave en su diseño definitivo y más allá de los problemas



iniciales en su implementación. Debe analizarse sus posibles impactos en las dinámicas de la segregación socio-territorial y en un incremento en el uso del automóvil; las insuficiencias de la integración intermodal y su impacto sobre los usuarios según segmento social; las rigideces contractuales y sus fuertes impactos operacionales y en la sostenibilidad financiera; los problemas generados por la rigidez introducida al no separar la gestión de los terminales de la operación de los servicios de buses, con los consiguientes perjuicios para el entorno urbano de los mismos; la insuficiente integración aún existente en la planificación de las inversiones entre el modo metro y el modo buses, con un desequilibrio en favor del primero, que mueve sustancialmente menos pasajeros que los buses; las insuficiencias institucionales por la no existencia de una autoridad metropolitana fuerte (competencias, facultades, recursos) que gestione el Sistema adecuadamente; etc.

En suma, después de siete años se requiere un análisis sistémico y profundo de todo el sistema, sus procesos y sus impactos urbanos y sociales, de modo de extraer de allí todas las lecciones necesarias. De esa forma se podrá trabajar sin traumas ni prejuicios en el diseño de esquemas de modernización y mejoramiento del transporte público en el resto de ciudades del país, que es una tarea urgente.

- En la política educacional se constata que no existe una política educativa sistemática y regular sobre la movilidad urbana, así como tampoco campañas informativas y formativas para todas las edades que ayuden a ir cambiando los patrones conductuales de las personas acerca de cómo y en qué se mueven en la ciudad.
- La inexistencia o debilidad de las políticas públicas antes indicadas llevan a ciertas consecuencias:
 - No se han internalizado los costos asociados a tener una ciudad extensa de baja densidad, frente a una ciudad compacta.
 - La política de inversiones relativas a movilidad urbana muestra desequilibrios o insuficiencias evidentes:
 - › Las inversiones en transporte en áreas urbanas se han orientado hacia la provisión de estacionamientos y autopistas, sin un criterio integrador, promoviendo el uso del automóvil particular.
 - › Se ha dejado muy en segundo término la promoción de modos sustentables de transporte como la caminata, ciclismo, transporte público menor y mayor.
 - › Escasa infraestructura y visibilidad adecuada y equilibrada para los diferentes modos, especialmente los ecológicos.
 - › Carencia de financiamiento adecuado a las diferentes políticas de la movilidad.

I.2.3 DEBILIDADES NORMATIVAS Y DE FISCALIZACIÓN DE LAS NORMAS

- Normativa precaria para tratar los impactos de los proyectos inmobiliarios y sus mitigaciones, conducente a engorrosos procesos regidos por metodologías que permiten elusiones y arbitrariedad en las decisiones. (En la actualidad se discute en el parlamento una “ley de aportes” que mejoraría las disposiciones actuales).
- La legislación disponible carece de facultades para aplicar regulación normativa o económica para controlar la ocurrencia de congestión. Si bien por el lado de la oferta de transporte se cuenta con facultades para enfrentar la congestión y la movilidad, ellas se encuentran dispersas y no se aplican de manera coordinada y eficiente. Por el lado de la generación y regulación de la demanda de viajes, falta legislación y medidas regulatorias que amplíen el espectro de soluciones posibles al fenómeno en estudio.
- Carencia de mecanismos legales que garanticen la participación ciudadana (principalmente de afectados) en la búsqueda y aprobación de soluciones a situaciones de congestión o falta de movilidad. Ello, en circunstancias que las características del problema muestran la necesidad de generar en la ciudadanía cambios profundos de comportamiento, así como de toma de conciencia de la componente social del problema y sus mecanismos de control.
- Procesos de fiscalización y penalización inadecuados, fomentando el no cumplimiento o cumplimiento parcial de los aspectos normativos. Falta de fiscalización adecuada a la normativa vigente.

I.2.4 DEBILIDADES INSTITUCIONALES

- Existen limitaciones evidentes en materia de institucionalidad para poder dar debida cuenta de los problemas de la movilidad urbana:

- Los temas urbanos vinculados al uso de suelo son manejados por distintas entidades, a niveles nacional, regional y local, existiendo una aguda falta de coordinación interinstitucional en la planificación del uso del suelo y del transporte, contribuyendo a provocar, por ejemplo, un crecimiento en densidad no coherente con los ejes más importantes de transporte en vastos sectores de nuestras ciudades.
- Institucionalidad dispersa que aborda parcialmente algunos componentes del problema y coordinación ineficiente entre las instituciones públicas, que descansa en la voluntad política de las personas y no en mecanismos formales, explícitos y mandatorios, lo que fragiliza más aún los procesos decisivos. Cuando se han creado instancias, como es el caso del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) de Santiago, que tiene a su cargo la gestión del Transantiago, su estatus legal en la estructura de la Administración Pública nacional es precario. Sus competencias y facultades son limitadas como para efectivamente gestionar el sistema de transporte público y lograr una eficaz coordinación interinstitucional para su buen funcionamiento. Al final, en una situación institucionalmente distorsionada, es el Ministro de Transportes de todo Chile el que tiene que salir respondiendo por los problemas del transporte público en una ciudad, Santiago, lo que no corresponde, por muy capital del país que sea.
- Existe una fragmentación del proceso de toma de decisiones en diferentes unidades normativas y ejecutoras, lo que impide tener una visión sistémica sobre una problemática que tiene tal carácter.
- No existe a nivel nacional un responsable principal enfocado en el tema. Tampoco a nivel de las ciudades, donde hay múltiples autoridades que intervienen y sin concierto entre ellas.
- Asimismo, a nivel de conurbaciones no existe una sola autoridad y ni siquiera un ente verdaderamente coordinador de las políticas públicas y de

su gestión. En el esquema actual de división de competencias entre Intendente regional y los Ministerios, por un lado, y el paralelismo y equiparidad de competencias entre alcaldes sobre territorios que son sólo una parte de la conurbación, por el otro, al final hay áreas o problemas sobre los que no está claro quién decide.

- Los temas de infraestructura y gestión de tránsito, que se vinculan con la oferta de capacidad de transporte, los manejan distintos Ministerios e instituciones de carácter regional y local, no existiendo una conceptualización compartida de los problemas de la movilidad urbana ni una programación conjunta o al menos coordinada para enfrentarlos.

I.2.5 DEBILIDADES EN LAS METODOLOGÍAS E INSTRUMENTOS

- Las metodologías e instrumentos de evaluación social de proyectos del Ministerio de Desarrollo Social (MDS) tienen limitaciones diversas:
- Los análisis de las intervenciones y proyectos no integran a todos los modos de transporte ni a todos los afectados directa o indirectamente por sus impactos, y aparecen desvinculados del desarrollo urbano. Por ello es imprescindible ampliar la mirada y encontrar y validar los instrumentos que permitan una apreciación más integral de las intervenciones o proyectos.
- Al valorar socialmente un proyecto de infraestructura y de transporte en particular, la valoración de beneficios es limitada y deja fuera elementos importantes como calidad de vida, segregación urbana, integración social y medio ambiente, entre otros. En una política que promueva la movilidad en su concepto más amplio, como en este Informe se propone, estos beneficios deben estar incorporados en la metodología a fin de justificar, con objetividad y ponderando el beneficio alternativo de los recursos, las mayores inversiones para resolver problemas que trascienden el tiempo de viaje.
- Los alcances y las limitaciones metodológicas de la evaluación social de proyectos, por útil que sea como herramienta en la etapa de diseño de un proyecto, no puede transformarse en el factor capital en las decisiones de inversión.



I.3 SÍNTESIS

El diagnóstico recién presentado sobre la movilidad urbana y la congestión vehicular incluye un amplio espectro de dimensiones y aspectos, de diferente naturaleza y carácter, que señalan la envergadura compleja y comprehensiva que debe adquirir cualquier intervención que se intente llevar a cabo para mitigar sus graves efectos en el funcionamiento de las ciudades y en la calidad de vida de sus habitantes.





CAPITULO II

Perspectiva analítica, forma
y modo desde los cuales
enfrentar los problemas de
la movilidad urbana

En este Informe se propone una perspectiva y una estrategia para abordar la problemática de la movilidad urbana, definida a partir de la naturaleza del problema y su relación sistémica con tendencias y fenómenos de carácter más bien estructural como es la conformación histórica de las ciudades. También se propone un modo de abordarlo que es correlativo a dicha naturaleza, proponiendo que se organicen configuraciones o “paquetes” sinérgicos de medidas. Y se señala que la mejor forma de enfrentarlo es a través de una muy activa participación ciudadana, mancomunada con el esfuerzo de las autoridades de diferentes niveles. Todo ello surgió de la reflexión del proceso vivido en el curso de los Diálogos Ciudadanos y de los debates de la Comisión, cuyos resultados se sintetizan a continuación.

II.1 PERSPECTIVA DESDE LA CUAL ABORDAR EL PROBLEMA

La perspectiva desde la cual abordar la problemática de la movilidad y de la congestión vehicular tiene que ver con el reconocimiento del problema como un fenómeno sistémico y con la necesidad de aproximarse al mismo desde dicho ángulo si se quiere acometer su mitigación con alguna posibilidad de éxito.

II.1.1 UN FENÓMENO SISTÉMICO: CIUDAD, USO DE SUELO Y MOVILIDAD URBANA

Existe una estrecha relación entre la localización e intensidad de los usos del suelo y las formas de movilidad, razón por la cual la integración de la planificación urbana y la planificación del transporte es una condición fundamental para resolver muchos de los problemas de movilidad en las ciudades.

Desde el punto de vista de la planificación de los usos del suelo, la evidencia nacional e internacional muestran que el uso del transporte público o las formas de movilidad no motorizada no sólo está determinado por el ingreso de las personas y la calidad del transporte público, sino que por otros factores urbanos y demográficos tales como: la densidad residencial, la concentración de las actividades de empleo y la integración socio espacial y de usos.

Por un lado, las bajas densidades residenciales reducen la demanda en torno a los ejes de transporte público, afectando su viabilidad, lo que finalmente se traduce en una menor cobertura y un mayor incentivo al uso de automóvil. Por otro, la dispersión de las actividades generadoras de empleos tienen un efecto similar a las bajas densidades, ya que incrementan los destinos de los viajes haciendo menos viable la implementación de redes o líneas de transporte público masivo, aunque tienen como ventaja la reducción en la longitud de los viajes al acercar la oferta de servicios a los hogares o lugares de demanda.

La zonificación excluyente de usos del suelo y particularmente la segregación social generada por políticas habitacionales que sólo privilegian la provisión de viviendas, sin considerar su localización y su relación con otros usos y actividades y por tanto su movilidad, produce enormes desequilibrios entre los orígenes y destinos de los viajes, incrementando su extensión y/o número, con la consiguiente congestión.

Por lo tanto, mejorar la calidad y cobertura de los servicios de transporte público tendrá siempre un efecto limitado en reducir la congestión si no va acompañado de cambios en los patrones de uso del suelo, cuya combinación debe darse en un instrumento común como el Plan Director que describiremos más adelante.

Asimismo, las estrategias que se elaboren para enfrentar esta problemática deben buscar reformular algunas políticas públicas relacionadas con el uso de suelo de forma integrada con las medidas de movilidad en general y de transporte público en particular. Entre ellas debería incluirse algunas destinadas a elevar densidades habitacionales, otras orientadas a concentrar empleos y finalmente otras que podrían buscar la integración paulatina de empleos y residencias.



II.1.2 UNA APROXIMACIÓN SISTÉMICA

La movilidad urbana es un fenómeno y un concepto amplio y multifacético que tiene que ver con las tendencias históricas de cómo se ha conformado la ciudad en términos de la distribución espacial de las actividades humanas en su suelo, del patrón de conectividad entre las mismas y de la movilidad de bienes y personas para que ellas puedan realizarse, teniendo en cuenta sus impactos sociales, económicos y ambientales diversos. En suma, la movilidad urbana no es simplemente un tema de transporte sino que se inscribe de lleno en las temáticas del desarrollo urbano y su sostenibilidad, entendidas en su sentido más amplio, así como en términos de equidad e integración social, por su fuerte impacto sobre la accesibilidad a las oportunidades y beneficios que ofrece la ciudad.

II.1.2.1 Potencialidades de la movilidad urbana

Pensar en movilidad también implica abordar las opciones de bienestar y oportunidades que ella ofrece así como su capacidad de reactivar economías deprimidas, reducir costos de producción o revitalizar barrios atrayendo inversiones, nuevos centros o mejorando sus entornos. Así, una buena política de desarrollo urbano debe buscar racionalizar la inversión en infraestructura vial balanceando, por un lado, la necesidad de lograr un movimiento eficiente y seguro tanto de personas como de carga y, por otro, permitir la creación y conservación de espacios públicos de alta calidad.

Es evidente que en las distorsiones de la movilidad urbana se expresan factores y tendencias estructurales. Ellas se refieren a la forma en que hemos permitido que se hayan desarrollado nuestras ciudades –poca o nula planificación, regulaciones más bien débiles– y al modo que en ello han incidido las políticas públicas (uso de suelo, vivienda, obras públicas, transportes, servicios públicos) y la inversión privada (proyectos inmobiliarios, infraestructuras industriales y energéticas, servicios).

Tendencia histórica de la construcción y desarrollo de las ciudades

Al respecto, se constata la existencia de una tendencia histórica de construcción de nuestras ciudades y de la movilidad en su seno, caracterizada por una creciente segregación socio-territorial y un privilegio fáctico al modo individual de movilizarse, el automóvil, con un descuido sistemático de la conectividad y de la movilidad de las nuevas áreas de localización de viviendas que se van incorporando a la urbe. En las áreas en las que predominan familias de sectores de ingresos bajos, carentes de medios propios para movilizarse, se descuida sin embargo, la provisión de servicios de transporte público masivo, por lo que sus habitantes resultan sistemáticamente perjudicados. En las áreas que son ocupadas predominantemente por familias de ingresos medio altos o altos que tienen medios propios de movilizarse, en la práctica se estimula el uso del automóvil, aumentando la tasa de motorización, incrementando la congestión vehicular, esta vez incluso en zonas alejadas de los centros urbanos donde se concentra habitualmente el grueso de las actividades laborales.

Un “paradigma urbano” implícito en el devenir de las ciudades

De modo que de una u otra forma, de maneras más implícitas que explícitas, existe lo que algunos han llamado “un paradigma urbano” que refuerza la segregación socio-territorial, las inequidades y desigualdades existentes, al que desde hace décadas vienen contribuyendo incluso las políticas públicas mismas. Ello resulta del privilegio implícito a ciertas formas de uso del suelo y de satisfacer la demanda por vivienda social. Resulta asimismo de asumir, o no asumir, la conectividad y la movilidad de bienes y personas como fenómenos que afectan la integración e inclusión social. Tales procesos tienden a dejar consistentemente en desventaja a los sectores de menores ingresos, desde el punto de vista de accesibilidad a las oportunidades y servicios que ofrece la ciudad.

Al mismo tiempo, algunas de nuestras ciudades vienen mostrando una creciente inconsistencia entre un cambio experimentado en su funcionalidad –como consecuencia del rápido cambio en el patrón productivo de su entorno territorial acaecido en las últimas décadas– y su estructura física, de cambio más lento y que no ha sido apoyado por políticas oportunas de regeneración urbana.

Rigideces y restricciones en el re-direccionamiento del desarrollo de las ciudades

Para revertir tales tendencias estructurales hay que tener en cuenta que la forma en que se han construido las ciudades es una realidad dura, difícil y costosa de modificar en un corto plazo. Se requerirá por ello un esfuerzo sistemático y consistente, a desplegar durante un mediano y largo plazo, para cambiar la situación existente. Pero, teniendo en cuenta que las realidades urbanas son incompletas y están en permanente reconstrucción, es necesario actuar desde ya sobre todo aquello sobre lo cual se pueda intervenir y cambiar, a fin de reorientar tendencias y mitigar efectos nocivos.

Esto es especialmente cierto para aquellas ciudades de tamaño menor y medio que aún no llegan a niveles de gravedad de estos problemas como los que se observa en las grandes ciudades del país. Ello significa que las autoridades deben a su vez descentralizar su mirada, en el sentido de no ver esas realidades urbanas predominantemente a través del prisma de Santiago, considerando su situación

como menos preocupante y urgente, sino, por el contrario, considerarlas como oportunidad para mejorar su situación desde ya, retardando la degradación de su estado y aminorando los costos de su futura corrección.

Rigideces y descontextualización en la forma en que se aborda el transporte público

A lo anterior se agrega que en materia de desarrollo del transporte público, después de décadas de descuido por parte del Estado, las políticas asumidas han sido más bien débiles y a veces erráticas, sin una planificación consistente que diferentes gobiernos puedan ir implementando coherentemente. En el caso de Santiago, donde se instauró un sistema integrado entre metro, buses y trenes de cercanía, ha tendido a predominar, sin embargo, un modelo en que el Sistema no se planifica integradamente, sino que cada modo sigue su curso en materia de decisiones de inversión y desarrollo tecnológico. Metro sigue siendo autónomo en sus decisiones y recibiendo una proporción mayor de las inversiones en infraestructura que el transporte de superficie, que sin embargo moviliza el más alto porcentaje de los viajes. En las ciudades de regiones no se ha avanzado sino en simples ordenamientos puntuales, sin que se haya desarrollado planes de modernización significativos, sin integraciones intermodales simples y posibles, incorporando en unos pocos casos nuevas tecnologías de transporte y algunos avances acotados, pero sin un plan que lo respalde.

II.2 MODO INTEGRADO DE ABORDAJE DE LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD

A partir de los enunciados anteriores, la problemática de la movilidad urbana debe ser abordada de un modo que preserve o cuide su carácter sistémico e integral en relación a la ciudad, el uso de suelo y distribución de actividades y patrones de conectividad que ello condiciona, teniendo en consideración los elementos siguientes.

Cambio del paradigma histórico

Para superar esta situación históricamente generada, es fundamental un cambio de este paradigma o tendencia histórica, que establezca una reformulación o realineamiento de las prioridades respecto al crecimiento y desarrollo de la ciudad, promoviendo un giro a la visión desde donde parte la política e inversión pública así como al marco regulatorio de la inversión privada urbana. Esa es precisamente la tarea en la que está involucrado el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, instancia encargada de llevar adelante la nueva Política Nacional de Desarrollo Urbano.

El sistema ciudad y movilidad urbana

En definitiva, la movilidad urbana debe concebirse como parte de un sistema urbano, la ciudad, por lo que cualquiera intervención sobre ésta debe concebirse también, preferentemente, de manera multidimensional, sistémica e integrada. Para ello se requiere identificar y distinguir entre componentes que se refieren a aspectos más bien estructurales o tendenciales –por tanto, de despliegue en el mediano y largo plazo–, y componentes de carácter más bien circunscrito o

específico a determinadas manifestaciones del problema –por tanto, de despliegue más bien inmediato. Como es evidente, para ser abordados unos y otros requerirán, por su naturaleza, instrumentos normativos y administrativos de carácter también diferente, posiblemente desde leyes hasta simples resoluciones ministeriales o municipales.

Carácter de las intervenciones sobre la ciudad y la movilidad urbana

Pero, lo fundamental es que tanto las medidas con efectos de largo plazo como aquellas de corto plazo sean parte de una intervención sistémicamente concebida y desarrollada, gobernada por una sola lógica, en que exista una clara coherencia interna entre sus componentes y medidas de diferente nivel y tiempo de despliegue, con todos sus instrumentos de implementación alineados y organizados sinérgicamente para la consecución de objetivos claramente establecidos y consensuados entre quienes serán objeto y sujeto a la vez de dichas intervenciones, la comunidad urbana. Es fundamental por ello tener en cuenta que cuando un fenómeno que es un todo integral no es así conceptualizado desde el origen de la política, es muy difícil que una coordinación posterior, por muy buena que sea, pueda lograr unir coherentemente partes concebidas y conceptualizadas originariamente por separado y sectorialmente.

Especificidades de los problemas de la movilidad urbana

Los problemas de la movilidad urbana son específicos a la realidad multifacética de cada ciudad, tanto como geografía, espacio productivo y de habitabilidad así como de convivencia y cultura de sus habitantes. Requieren por ello ser abordados integralmente desde la perspectiva de que cada ciudad es un sistema y un fenómeno específico, con sus propias características y dinámicas.

Requieren asimismo ser enfrentados tanto desde la perspectiva de uso de suelo como desde la conectividad y de la oferta de modos, servicios y modalidades de movilidad y de la demanda o necesidades diversas de trasladar bienes o personas por modos públicos o privados variados. Todo ello, además, buscando conjuntos integrados, sinérgicos y coherentes de intervenciones y medidas que, por sobre todas las cosas, promuevan y se basen en un cambio cultural y conductual entre los habitantes de la ciudad.



Para que esta perspectiva integral e integrada entre el desarrollo urbano y la movilidad urbana pueda darse, es fundamental que la Política Nacional de Desarrollo Urbano vigente se implemente en los términos concebida y que, a la vez, en lo relativo a la movilidad, se cuente con una Política de Movilidad Urbana y un marco normativo de similar envergadura, una Ley Marco de la Movilidad Urbana, que establezca las competencias y facultades necesarias y que recoja los diferentes elementos e instrumentos que son necesarios para una adecuada implementación de dicha Política.

II.3 FORMA PARTICIPATIVA DE ABORDAR LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD URBANA: DESCENTRALIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA DIRECTA

El abordaje de la problemática de la movilidad y la congestión debe tener un fuerte sello descentralizador, radicando en las comunidades urbanas y autoridades regionales y locales una responsabilidad clave en la toma de decisiones del qué hacer respecto a esta problemática, dotándolos de los recursos diversos y facultades necesarias para poder ejecutar los planes correspondientes.

Movilidad urbana, cambio conductual y participación

Enfrentar de manera eficaz los problemas de la movilidad urbana en las ciudades del país requiere no sólo hacerlo desde una perspectiva integral e integrada. Requiere, además, la participación directa de la comunidad urbana que va a ser objeto de la intervención en la programación de dicha intervención, en su implementación y monitoreo. Esto no sólo porque sea el sello con el que un Gobierno desee marcar el carácter de su gestión. Sobre todo, porque la naturaleza misma del fenómeno que se desea afectar, las distorsiones e insuficiencias de la movilidad urbana, requiere un profundo cambio de valores y conductas de las personas, que sólo puede conseguirse si son actores de su propio cambio.

Como se ha señalado repetidamente a lo largo de este Informe, no habrá enfrentamiento eficaz de este problema si no se produce un cambio cultural entre quienes viven y se mueven en la ciudad. No habrá norma ni medida que val-

ga, por mucho que se imponga y fiscalice, que pueda remplazar, con eficacia, el involucramiento personal, con convicción comprometida, para conseguir un cambio en la voluntad y disposición de las personas hacia su ciudad y a cómo moverse en ella.

Este cambio sólo se posibilita a través de la participación directa en el diseño y ejecución de los planes respectivos de quienes serán objeto principal de las medidas que ellos organicen, los ciudadanos, en un esfuerzo mancomunado con las autoridades regionales y locales, dotadas de las facultades decisorias y recursos necesarios. Sólo ello dará además la legitimidad y base necesaria para que tales medidas logren su objetivo.

Participación ciudadana directa vía Comités Pro Movilidad Urbana

Se propone, en consecuencia, que sean los Comités Pro Movilidad Urbana señalados anteriormente los que tengan las facultades, mediante la Ley de Movilidad Urbana, para elaborar el Plan Director y el Plan de Acción por Ciudad, monitoreando posteriormente su ejecución por parte de los organismos públicos pertinentes y el cumplimiento de cronogramas y plazos. Para que estos Planes adquieran realidad se requiere, además, que las autoridades regionales y locales estén dotadas de las facultades decisorias necesarias y de las capacidades diversas que se hacen imprescindibles para apoyar técnicamente esta labor de dichos Comités y tener la interlocución sustantiva con los equipos técnicos ministeriales.

Forma de trabajar de estos Comités

Serán estos Comités los que identificarán, a partir del conjunto de medidas aquí propuestas, las configuraciones o “paquetes” de medidas necesarias que la realidad de cada ciudad les indique, por experiencia propia. Serán también los que las organizarán, por un lado, en un Plan Director de carácter estratégico y, por otro, en un Plan de Acción de carácter inmediato para acometer los problemas más acuciantes que presenta la movilidad urbana en cada caso.



Según la naturaleza de las medidas identificadas, serán esos Comités los que solicitarán a las autoridades centrales –Ministerios– que verifiquen la coherencia de esos “paquetes” de medidas con la Política de Movilidad Urbana y la disponibilidad de recursos, los autoricen y dicten los actos administrativos y tomen las acciones necesarias para ejecutarlas y que provean los recursos, en la cuantía y oportunidad requeridas, para que ellas puedan ser implementadas.

Programa Nacional Pro Movilidad Urbana

Tal solicitud debiera ser canalizada a través del Programa Nacional Pro Movilidad Urbana que se propone crear a nivel central, encabezado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y en el que participen al menos, a través de su Directorio, los Ministerios de Vivienda y Urbanismo, de Obras Públicas, de Hacienda y Medio Ambiente.

Será desde este Programa que dichos Ministerios organizarán, de manera central o a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales, el apoyo técnico a la elaboración del Plan Director y del Plan de Acción de cada Ciudad como asimismo la provisión oportuna y concertada de los recursos administrativos y de inversión requeridos y el fundamento legal de las medidas a tomar para que dichos Planes puedan ejecutarse de manera adecuada.



Asumir a cabalidad la problemática de la movilidad urbana

La solución o mitigación de la congestión vehicular claramente no está al alcance de las personas de manera individual. Se requiere que el Estado asuma el rol de crear condiciones para motivar el comportamiento de las personas en un sentido que logre hacer prevalecer el interés colectivo en la forma y oportunidad en que las personas se mueven en la ciudad, mediante regulaciones, medidas e incentivos y desincentivos diversos. Se requiere asimismo que el Estado asuma a cabalidad el ordenarse a si mismo para poder acometer eficazmente la tarea, en el sentido de ordenar a las mismas autoridades públicas en sus distintos ámbitos geográficos de administración, de modo que gestionen lo que les corresponde en pro de un bien superior y colectivo.

Es urgente iniciar los pasos para poner bajo control este fenómeno antes que sea tarde, como ya ocurre en otras ciudades en el mundo, en que el desconocimiento de este fenómeno o la aplicación de políticas equivocadas, está generando un problema que resulta prácticamente irreversible.

Al actuar sobre este problema, debe tenerse en cuenta que la ciudadanía está cada vez más exigente respecto a la calidad de las políticas públicas para mejorar oportunidades y calidad de vida y respecto a la calidad, pertinencia y oportunidad de las decisiones que toman. Por ello la participación ciudadana es de especial importancia en este caso, habida consideración que para la eficacia de las intervenciones que se realice es crucial que ellas surjan y se hagan carne de y en la gente, a fin de conseguir los imprescindibles cambios culturales y en los patrones conductuales que se necesitan.

Se requiere asimismo pensar que las ciudades deben, y pueden, ser gestionadas hoy de manera diferente a lo que históricamente se ha acostumbrado. Hoy existen formas tecnológicamente avanzadas de gestionar las ciudades y la movilidad urbana en todas sus expresiones y modos, por lo que se requiere generar mecanismos eficaces y adecuados de financiamiento para ello.

Las problemáticas de movilidad son altamente relevantes, urgiendo buscar políticas para ciudades más amables y con mejor calidad de vida. Es necesario relajar restricciones políticas, urbanas, financieras, legislativas, que habría que tener en consideración para que las medidas que se proponen pudieran desplegar su mayor eficacia.

Igualmente, es necesario incrementar el conocimiento que se tiene sobre los fenómenos relacionados con la movilidad urbana, por lo que se necesita generar Fondos de investigación y Desarrollo para entender mejor sus causalidades e identificar y seleccionar las mejores alternativas de solución.

Es necesario cambiar el típico enfoque de “el problema de la congestión” por uno nuevo en que se reconozcan las oportunidades que nos ofrece la movilidad. Bajo dicho contexto, es fundamental relevar el enorme potencial de la movilidad y del transporte como un elemento de integración social y un dinamizador de las economías regionales o urbanas de cada ciudad.

Una estrategia

Este Informe propone una estrategia para enfrentar los graves problemas que está mostrando la movilidad urbana en todas las ciudades del país, en formas y grados diversos, pero de manera igualmente preocupante.

Dicha estrategia incluye desde la perspectiva del abordaje sistémico e integrado de los problemas que están en la matriz de la problemática de la movilidad urbana –como son los de la planificación integrada entre uso de suelo y movilidad– hasta el modo –armazón de configuraciones sinérgicas de medidas– y forma de acometer tal desafío –mediante la elaboración e implementación de planes surgidos “de abajo hacia arriba” y en que el nivel central interviene en lo que le corresponde–, pasando por dotarse de la institucionalidad urbana imprescindible para que las cosas puedan funcionar como se necesita para obtener resultados.

De esta manera se cerraría un círculo virtuoso sin el cual no será posible acometer eficazmente tan compleja problemática. La inexistencia de algunos de estos elementos –como podría ser, por ejemplo, que no se cuente aún con una Autoridad única de Ciudad– no inviabiliza que se pueda actuar desde ya sobre el fenómeno, pero ciertamente no se hará con todos los elementos necesarios para asegurar la agilidad en la acción y la eficacia de los resultados.

Medidas posibles y factibles

Además de tal estrategia, se requiere no obstante hacer el ejercicio de identificar las áreas que son cruciales de intervenir y aquellas medidas de corto, mediano y largo plazo y de diferente carácter que pueden, o deben, tomarse para acometer los problemas de la movilidad urbana en las ciudades del país.

Las áreas de intervención identificadas y las medidas que se propone han surgido también desde los Diálogos Ciudadanos y desde los Grupos Temáticos de esta Comisión, además de la revisión de la experiencia internacional.

Carácter de la oferta de medidas propuestas

Este conjunto de medidas deben ser asumidas como una especie de “caja de herramientas”, desde la cual quienes elaboren los Planes en cada ciudad pueden elegir aquellas que les parezca las más adecuadas a la realidad específica de la problemática de la movilidad urbana en la ciudad de que se trate y a la voluntad ciudadana de asumirlas y ejecutarlas. No se excluye, naturalmente, que a partir del análisis colectivo de la situación concreta de su ciudad por la comunidad urbana misma puedan crearse otras medidas diferentes o que se agreguen a las propuestas.

Metodología recomendada para trabajar con estas medidas: armar configuraciones o “paquetes” de medidas

Cada medida seleccionada debe ser diseñada cuidadosamente y previstos sus efectos probables en el contexto y condiciones en que se apliquen. A partir de ello debieran estructurarse en combinaciones variables según dicte la señalada realidad, buscando conjuntos de medidas que en su sinergia, desde el punto de vista de su efecto agregado, refuerzan las posibilidades de logro del objetivo deseado.

A la vez, las configuraciones de medidas diversas que se organice deberán ser analizadas desde la perspectiva de su interacción entre sí y con las condiciones del contexto, de modo de poder prever el resultado de sus sinergias así como los efectos no deseados posibles resultantes de tal interacción.



Asimismo, la selección entre alternativas debe considerar la variedad modal de movilizarse y privilegiar soluciones que consideren los modos más eficientes y sostenibles en el uso de la vialidad y el espacio público.

Presentación de las medidas propuestas

Las medidas que se propone a continuación pueden ser organizadas desde diferentes perspectivas, respecto a: su carácter estructural o coyuntural, a oferta y demanda de movilidad, a tiempo de aplicación y tiempo de despliegue de sus efectos, a contenido esencial de cada una, a nivel nacional o local de su alcance, etc. Sin embargo, más importante aún es tener en cuenta el significado y la naturaleza de cada una así como lo que se requiera para su implementación. En este sentido, es crucial tener claridad sobre secuencia o retroalimentaciones entre ellas; necesidades administrativas, organizacionales, logísticas e institucionales de su aplicación; y tiempos requeridos para que la medida pueda entrar en régimen y desplegar sus efectos buscados.



Entidad diferencial de las medidas

No obstante, no existe una horizontalidad entre las medidas que se propone, desde el punto de vista de su peso estratégico o relativo en el enfrentamiento de los problemas de la movilidad urbana. En tal sentido, hay medidas que son claves, es decir sin las cuales no es posible pensar en mitigaciones de fondo al problema y que acoten su agravamiento. Entre estas se inscriben aquellas que dicen relación con elementos relativos a las tendencias históricas del crecimiento urbano, que sobredeterminan las características y dinámicas de la movilidad urbana, como también aquellas relacionadas con diferentes modos y componentes de la movilidad urbana que deben, de manera ineludible, formar parte de la estrategia de mitigación del problema, como mejorar el transporte público, desincentivar el uso del auto y promover modos no motorizados. Y hay aun otras que pueden ser parte de complementos o reforzamientos de las medidas precedentes, en algunos casos incluso imprescindibles para que las anteriores operen plenamente y, en otros, meramente casuísticas, según las condiciones en que el problema se presente localmente.

III.1 ÁREAS DE INTERVENCIÓN Y MEDIDAS

Las áreas de intervención clave para acometer la problemática de la movilidad urbana son siete y abarcan diferentes medidas íntimamente relacionadas entre sí:

- Planificación integrada del uso de suelo y de la movilidad urbana.
- Privilegio al transporte público masivo.
- Desincentivo y/o racionalización de modos privados individuales de transporte (uso del automóvil).
- Promoción del uso de modos no motorizados de transporte.
- Una “nueva cultura de la movilidad urbana”.
- Marco de Política Pública y Marco Normativo.
- Marco institucionalidad de la gobernanza urbana: Una Autoridad de Ciudad, una Autoridad Metropolitana.

A estas áreas se agregan medidas que se vinculan con diferentes aspectos de la demanda y oferta de movilidad que son un complemento de las anteriores.

Las medidas que se registra a continuación en cada una de dichas áreas de intervención surgieron de los Grupos Temáticos de esta Comisión y de los Diálogos Ciudadanos realizados y unas pocas de la experiencia internacional. Varias de ellas, además, están siendo asumidas por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano que tiene a su cargo la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano vigente:

“Se debe apoyar toda iniciativa en relación con la planificación de la ciudad, entregando una solución integral del transporte”

Gonzalo Cortés Mandiola, particular, Santiago.

III.1.1 PLANIFICACIÓN INTEGRADA DEL USO DE SUELO Y DE LA MOVILIDAD URBANA

Este es un ámbito que escapa a una política centrada en la movilidad urbana, quedando más bien en el ámbito de una política de crecimiento y desarrollo urbano. Pero este es un componente estratégico crucial para que la intervención que se haga sobre el fenómeno de la movilidad urbana logre tener la profundidad y eficacia buscada en sus resultados.

III.1.1.1 Papel de la Política Nacional de Desarrollo Urbano

Para enfrentar eficazmente los problemas de la movilidad urbana, como se ha dicho, es vital que se avance hacia la solución o reversión de las tendencias y problemas estructurales que se han venido dando en la construcción y devenir de nuestras ciudades. Uno de sus aspectos básicos es acometer de manera integrada la problemática del uso de suelo con la de la movilidad urbana, dada su indisoluble relación con la generación de viajes y su impacto sobre la integración social. Ambos aspectos requieren ser planificados integral e integradamente, como lo señala la Política Nacional de Desarrollo Urbano vigente y, luego, gestionados de manera armónica y en función del interés de la ciudad y sus habitantes.

Dicha Política Nacional entiende que de esta forma se puede avanzar hacia la solución de los problemas del alto grado de segregación socio-territorial, la fuerte desigualdad urbana y los debilitamientos de la cohesión social que caracterizan a nuestras ciudades. Todo ello tiene un impacto directo en las desigualdades que sufre la población urbana en términos de su movilidad en la ciudad.

Diversos factores se han venido dando para provocar tal situación: el mercado de suelo se ha transformado en factor predominante para definir la localización de vivienda y equipamientos, sin que entren en ello consideraciones de desigualdad urbana o segregación socio-territorial y su impacto en la movilidad de las personas sino, por el contrario, más bien profundizándolas; por años ha venido existiendo una escasa integración entre las políticas de planificación urbana con las políticas habitacionales, reproduciendo los patrones históricos de segregación socioespacial; existe una debilidad normativa para garantizar mejor distribución territorial y mejores estándares de dotación de infraestructuras, equipamientos y servicios, lo que afecta más a los sectores de menos ingresos; existe un excesivo sectorialismo y descoordinación en las decisiones que tienen que ver con la ciudad, dificultando la integración de las acciones de planificación y la gestión de suelo, y las inversiones en infraestructura de transporte o equipamiento; y existe una escasa participación del Estado en la gestión del suelo urbano.

De allí que la Política Nacional de Desarrollo Urbano se plantee como objetivos el garantizar el acceso equitativo y gradual de la población a los bienes públicos urbanos, incluyendo en ello el transporte, mediante planes de inversión y estándares mínimos de cobertura y calidad; el revertir las actuales situaciones y evitar futuras situaciones de segregación social urbana mediante proyectos de remodelación urbana y recuperación de barrios y mediante una redefinición de la política de subsidios; el establecer una política de suelo para promover la integración social; el fomentar el desarrollo y fortalecimiento de las comunidades urbanas; el incrementar la conectividad, seguridad y accesibilidad universal de las personas; y el propiciar la integración social en y de las localidades apartadas, en lo que la conectividad juega un papel importante. Todo ello debiera confluir en una planificación integrada de los diferentes elementos involucrados y en un amplio abanico de medidas, todo lo cual repercutirá significativamente sobre la movilidad urbana y sobre algunos de los factores estructurales que han configurado su situación problemática.

Esta Comisión Pro Movilidad Urbana comparte plenamente la visión de dicha Política y por ello le atribuye gran importancia a los avances que haga en la implementación de la misma el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano. Se es-

para que en algún punto del proceso ello se conecte sustantivamente con el planteamiento e implementación de la nueva Política de Movilidad Urbana que esta Comisión propone en el presente Informe, entendiendo que luego ambos componentes sean gestionados de manera armónica, en beneficio del interés de la ciudad y sus habitantes.

Medidas propuestas

Como un aporte a la tarea de dicho Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, en el curso del trabajo de los Grupos Temáticos de esta Comisión surgieron diversas proposiciones en torno a esta temática, que se someten a consideración de dicho Consejo:

III.1.1.2 Actuar sobre las densidades residenciales

El incremento de densidades residenciales presenta cuatro beneficios: reduce las distancias entre los viajes, disminuye el costo de la extensión de la infraestructura, incrementa la demanda potencial por transporte público y facilita la construcción de viviendas más accesibles en precios.

Sin embargo, al aumentar la densidad residencial se debe tomar en cuenta su impacto vial y urbano, a fin de evitar los problemas generados por grandes edificios sobre barrios residenciales y que han motivado un congelamiento o reducción de las alturas de edificación definidas por los planes reguladores.

III.1.1.2.1 Estándares de densidades mínimas exigibles en los Planes Reguladores Comunales

Se propone establecer en el Reglamento de la Ley General de Urbanismo y Construcciones estándares de densidad mínimas exigibles en los Planes Reguladores Comunales, restringiendo la subutilización de suelo urbano en zonas con buena capacidad de transporte público, especialmente cuando se trata de sistemas masivos como metro o trenes suburbanos. Debe cuidarse, no obstante, que dichas densidades no se eleven más allá de niveles medianos, en razón de mejores condiciones de convivencia.

Hoy las comunas pueden bajar densidades de manera ilimitada. Diversos estudios internacionales establecen que sobre densidades residenciales de 70-75 habitantes/hectárea el transporte público comienza a ser viable y surgen comercios y servicios a distancias peatonales. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que la existencia de servicios de transporte público también puede actuar como variable independiente, en el sentido de que su instalación puede generar demandas. Podría entonces usarse una política de subsidios preferenciales para que dichos servicios se instalen, generen demanda y comiencen a consolidarla, motivando el surgimiento de otros servicios y actividades y logrando una mejor utilización de terrenos subutilizados.

Para que esta propuesta sea viable es necesario que la OGCU permita exigir mejores estándares de diseño urbano para los edificios que elevarán las densidades, a fin de reducir los conflictos ciudadanos que hoy motivan el congelamiento de altura y densidades, incluso en corredores de metro, en el caso de Santiago.

III.1.1.2.2 Fijación de densidades residenciales en vías sobre corredores del transporte público

Se propone facultar al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, mediante reglamento de la OGUC, para fijar mediante Planos Seccionales y Planes Reguladores Intercomunales densidades residenciales en corredores del transporte público, estaciones y centros urbanos, evitando el bloqueo o descoordinación con los Planes Reguladores Comunes. Para ello es necesario exigir que los proyectos inmobiliarios que se beneficiarán por este aumento de densidad minimicen impactos viales reduciendo el número de estacionamientos y minimicen también impactos urbanos, los que deberán ser medidos mediante la Ley de Aportes al Espacio Público actualmente en trámite.

III.1.1.2.3 Incrementar impuestos territoriales sobre predios vacantes

Se propone incrementar y ampliar los impuestos territoriales aplicables a los predios vacantes (Sobretasa a Sitios Eriazos), con la finalidad de fomentar la renovación urbana y desincentivar la ocupación en bajas densidades. En la actualidad la sobretasa es baja, permite elusiones y existen múltiples terrenos urbanos exentos de esta norma por estar calificados como de uso agrícola.

III.1.1.2.4 Estrategias para la concentración de empleos (clusters)

La dispersión de centros de empleo, facilitada por la normativa urbana y la flexibilidad de la movilidad en automóvil, es una de las causas de la creciente dispersión de los viajes, del incremento de las distancias de los viajes para actividades complementarias y de la consiguiente baja de demanda que haga viable la construcción de redes de metro u otros sistemas masivos de transporte público.

Si bien en algunos casos esta dispersión es positiva para la vida de los barrios (almacenes, restaurantes, supermercados vecinales) y para algunas personas acercan la oferta de comercio y servicios a sus lugares de vivienda, ayudando a la reducción de viajes, en otros casos, que involucran a volúmenes de personas mucho mayores, sería necesario tomar algunas medidas como:

III.1.1.2.5 Fortalecimiento de centros y sub-centros en algunas ciudades

Es deseable que en algunas ciudades de gran tamaño o áreas metropolitanas puedan implementarse estrategias para fortalecer centros y sub-centros, incentivando la concentración de empleos para hacer más factible el transporte público masivo e integrando diversos servicios (como Notarías, Registro Civil y otros) para disminuir viajes al centro de las ciudades.

Este reforzamiento podría estimularse facultando a los Planes Reguladores Intercomunales y la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones a incrementar normas de constructibilidad, reducir exigencias de estacionamientos y flexibilizar la localización de usos complementarios en polígonos designados por la autoridad, mitigando adecuadamente los impactos viales y urbanos generados por estos proyectos en los barrios colindantes.

III.1.1.2.6 Incentivos al mejoramiento urbano y operación de barrios comerciales

Se propone crear incentivos (créditos, subsidios, rebajas tributarias) para el mejoramiento urbano y operación de los centros comerciales de barrio, fortaleciendo y elevando la calidad del comercio y servicios locales y generando espacios públicos de complemento para que puedan competir con las actividades similares de otros centros comerciales de mayor escala y más alejados, reduciendo el estímulo

a hacer más viajes de larga distancia en la ciudad. Ello tiene el beneficio adicional de salvar y fortalecer actividades de micro y pequeños empresarios locales, muchas a veces ahogados por la competencia de los grandes centros comerciales.

III.1.1.2.7 Limitar tendencias a la dispersión de actividades fuera de los límites urbanos

Ello puede buscarse mediante la prohibición de la urbanización y localización de centros de empleo y servicios urbanos en áreas rurales, eliminando de las excepciones legales a ocupación de suelos rurales (Art. 55 LGUC y DFL 3516).

III.1.1.2.8 Distribución espacial más homogénea de los servicios

Se propone desconcentrar territorialmente los servicios públicos de uso más frecuente y posiblemente de empresas privadas (agua, luz, gas, TV cable, telefonía), distribuyéndolos de manera más homogénea o equilibrada en el territorio, según sus densidades. Esto obviamente puede suponer mayores costos en instalaciones y personal para esas instituciones o empresas, lo cual podría enfrentarse buscando establecer Centros de Servicios que concentren servicios, compartiendo gastos. Ello podría complementarse con servicios de transporte de acercamiento, que realicen circuitos comunales entre estos Centros de Servicios, consultorios u hospitales, supermercados, bancos, sustentados por la Municipalidades y en algunos casos con subsidio estatal.

Otra forma de enfrentar el problema podría ser haciendo un esfuerzo de mayor digitalización de trámites y de entrenamiento de la ciudadanía en poder acceder a centros de internet de barrio, centros informáticos municipales o bien a través de la telefonía celular.

III.1.1.2.9 Instalación y distribución espacial de los grandes centros comerciales

Los grandes centros comerciales (malls) atraen en número importante de viajes en la ciudad, cuya capacidad vial es limitada y prácticamente no incluida en la planificación de su instalación, excepto por lo que pueda derivar del Estudio de Impacto sobre el Transporte Urbano (EISTU) que deben presentar, que algunas veces muestra significativas insuficiencias.

A futuro es fundamental que nuevas autorizaciones para instalaciones de este tipo sean cuidadosamente analizadas y que se estudie interinstitucionalmente en particular su ubicación, el entorno y la existencia prevista o solicitada de otros grandes proyectos de inversión en el área, elemento que se propone sea parte de la nueva Ley Marco de Movilidad Urbana.

Esto, de modo que no se produzcan situaciones como la del nudo “Sanhattan” en Santiago, que tendrá un impacto virtualmente no gestionable sobre el flujo vehicular en todo ese sector, con altos niveles de congestión a pesar de las cuantiosas inversiones viales que allí se realicen. Esta experiencia muestra que es fundamental la internalización producto de los costos de viajar hacia dichos lugares, la que puede ocurrir en diferentes momentos del viaje, ya sea en el trayecto (tarificación vial) o en el destino (cargo en estacionamiento).

III.1.1.3 Incentivos para el mejoramiento urbano de centros comerciales de barrio

Se propone crear incentivos (créditos, subsidios, rebajas tributarias) para el mejoramiento urbano y operación de los centros comerciales de barrio, fortaleciendo y elevando la calidad del comercio y servicios locales y generando espacios públicos de complemento para que puedan competir con las actividades similares de otros centros comerciales de mayor escala y más alejados, reduciendo el estímulo a hacer más viajes de larga distancia en la ciudad. Ello tiene el beneficio adicional de salvar y fortalecer actividades de micro y pequeños empresarios locales, muchas a veces ahogados por la competencia de los grandes centros comerciales.

III.1.1.4 Equipamientos públicos en programas de vivienda de interés social

Se propone que los programas de vivienda social incluyan equipamientos públicos que eviten su dependencia con los centros de las ciudades. Ello evitará el exceso de viajes y permitirá contar con barrios de mejor calidad urbana.

III.1.1.5 Revitalización de territorios en torno a ejes de transporte

En ciudades con bordes costeros y fluviales, los proyectos de transporte deben potenciar estos paisajes para transformarlos en nuevas zonas de desarrollo social y económico, o bien en pulmones verdes desarrollados en medio de las infraestructuras, de modo de crear entornos más amables en las vías e infraestructuras usadas por el transporte público. Buenos ejemplos de medidas similares fueron la canalización del río Mapocho y la construcción del Parque Forestal (siglo diecinueve) o más recientemente con la costanera de Antofagasta, cuya ampliación fue acompañada de paseos, miradores y playas artificiales.

Donde la revitalización de territorios es mucho más relevante es en las estaciones de Metro, de trenes suburbanos y de intercambio modal que no pueden ser pensadas como entidades aisladas, sino que como polos de desarrollo comunal. Ello implica anexarles plazas, espacios públicos y centros cívicos que complementen la función de la estación y que eventualmente sirvan para reducir viajes en la medida que logren transformarse en centros alternativos.

III.1.2 PRIVILEGIAR Y MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

Como muestra la experiencia mundial, esta es un área de intervención primerísima y fundamental. Sin ella no hay forma alguna de enfrentar la creciente complejidad y dificultades de la movilidad en ciudades que crecen demográficamente y se extienden territorialmente, con una expansión de la infraestructura vial que no es posible que pueda llegar a mantenerse a la par, por diversas razones.

Esto significa, directamente, que en el proceso de toma de decisiones sobre proyectos de transporte, vivienda, urbanos o industriales, las autoridades deberán siempre poner en primer lugar la dotación y expansión de los servicios de transporte público masivo, dejando en segundo lugar otros modos de transporte colectivo.

Poner en tal nivel secundario el resto de los modos no significa necesariamente su eliminación sino, más bien, establecer con claridad sus respectivos nichos y que no compitan y se destruyan entre si. Por ejemplo, la diferenciación entre ni-

chos de demandas diferentes para modos que no debieran competir entre si en las mismas vías, como los buses y taxis colectivos, o bien buscar la integración intermodal operacional de tales modos con el transporte público masivo, según sea la situación de cada ciudad.

“El transporte público es la solución a los problemas de la congestión”

Sergio Poblete Hillerns, Junta de Vecinos N° 7, Los Arrayanes, Concepción.

III.1.2.1 Privilegiar el desarrollo de sistemas de transporte público mayor

Calidad para la competitividad

Privilegiar el transporte público– mayor implica, en términos generales, que es preciso hacerlo claramente competitivo con otros modos alternativos, lo que significa varias cosas, siendo una de las más importantes el criterio de calidad. La calidad es a la vez multidimensional, puesto que implica desde aspectos operacionales –regularidad del servicio, frecuencias predeterminadas y predecibles, calidad de su conducción, gasto de combustible– hasta aspectos relativos a la calidad de los buses –que también involucra asientos, disponibilidad y altura de pasamanos, antigüedad de la máquina– como también disponibilidad y calidad de las infraestructuras y equipamientos necesarios –paraderos, estaciones de trasbordo, máquinas de pago– y otros varios aspectos.

Aparte de lo señalado, dicho privilegio puede implicar una diversidad de acciones, como las siguientes:

III.1.2.1.1 Fomento de una malla de transporte masivo

Las grandes ciudades chilenas debieran contar con una red troncal o principal de transporte masivo basada en proyectos atractivos para los usuarios por sus tiem-

pos de viaje, predictibilidad, comodidad, así como, desde el punto de vista de la ciudad, por su capacidad para renovar territorios. Esta red debe ser ajustada a la realidad de cada ciudad considerando su identidad y/o las limitaciones y condicionantes que impone la geografía. El desarrollo de tal red requiere un nivel importante de inversión en vialidad urbana, la que debe tener los estándares de calidad necesarios en todas las áreas de la ciudad, tanto por la comodidad de los pasajeros como por la mantención de los vehículos y su costo.

III.1.2.1.2 Preferencia al transporte público mayor en relación a otros modos de transporte colectivo de pasajeros (taxis colectivos) y su integración

Un punto de especial consideración debe ser la relación entre el transporte público mayor (buses) y otros modos de transporte de pasajeros, como los taxis colectivos. Estos últimos son una modalidad chilena, que no se encuentra en otros sistemas de transporte. Su utilidad principal se da en aquellos barrios donde los buses no extienden sus recorridos por diferentes razones, o en barrios nuevos en que la inexistencia de planificación hace que surjan sin modos de movilidad simultáneamente establecidos, o en horarios en que los buses no circulan, especialmente en la noche y madrugada. No obstante, en la forma que los servicios están organizados actualmente, los taxis colectivos son una competencia al transporte mediante buses, en particular cuando realizan recorridos en las mismas vías que usa el transporte público mayor y, muy especialmente, en las vías del centro de las ciudades y en las horas punta. El taxi colectivo, teniendo una función de transporte colectivo, aunque no masivo, debiera organizarse en términos de integrarlo a los servicios de transporte masivo, en todo caso en esquemas flexibles según horarios del día, a fin de aprovechar también su ventaja competitiva ya señalada.

A esta situación se agrega el hecho de que, con motivo del cierre del ingreso a la actividad de taxi colectivo que se realizó mediante ley hace algunos años, los servicios han evolucionado hacia fenómenos no deseados que en definitiva terminan impactando su calidad. El cierre del ingreso ha significado que se ha creado un mercado de cupos, que se ha transformado en un negocio en si mismo –han surgido empresas administradoras de estos cupos y además algunas

automotoras venden el vehículo para taxi con cupo incluido- y que ha terminado operando de la forma siguiente. Para que una persona pueda ingresar a la actividad tiene que tener un cupo, el cual ha alcanzado un valor de mercado que, según la ciudad, está fluctuando entre 6 y 12 millones de pesos. Una vez que tiene el cupo esa persona tiene que encontrar una línea donde trabajar, a la que debe pagarle una suma mensual que va de un millón de pesos al mes para arriba. Otra situación es la que se da con quien no tiene vehículo propio, caso en el que tiene que “arrendarse” como conductor a alguien que lo tenga y se lo entregue para que lo trabaje –que cada vez más son aquellas empresas compradoras y administradoras de cupos y sus correspondientes autos–; en este caso la persona tiene que entregar al propietario del auto una cierta suma fija y obligatoria mensual haciéndose generalmente cargo, además, de la mantención del vehículo y del combustible. En ambos casos quien realiza la actividad de taxista colectivo está en una situación económicamente precaria, dado que con todo el peso económico que tiene sobre si –auto y cupo, o cuota mensual, mantención y combustible– antes de siquiera empezar a generar un ingreso para si, lo que logra marginar como ingreso personal es muy aleatorio e involucra cantidades realmente menores. Resultado de todo esto: en casi todas las ciudades de Chile los ciudadanos reclaman que los taxis colectivos han caído en la práctica de recortar recorridos en sus puntas –precisamente una de las ventajas competitivas de este modo–, dejando “botada” a la gente. En términos técnicos, lo que buena parte de los taxistas colectivos están haciendo es “descremar el mercado”, a fin de poder subsistir, pero produciendo un claro deterioro en la calidad de su servicio.

Por las dos situaciones antes descritas –competencia de los colectivos a los buses y deterioros en su prestación del servicio por efectos no deseados del cierre del ingreso a la actividad– esta Comisión estima necesario que la autoridad revise el aporte del modo taxi colectivo al transporte de pasajeros. Para ello debe buscarse formas que lo hagan un modo más bien integrado que competitivo con los buses –lo que puede ayudar a que este modo no termine atochando las vías públicas céntricas especialmente en las punta mañana– y revisarse las políticas seguidas hasta ahora a fin de corregir distorsiones que han resultado en perjuicios a los usuarios de este modo.

III.1.2.1.3 Fomento del modo ferroviario

Trenes urbanos y suburbanos

En localidades que lo ameriten, por sus niveles de demanda o condiciones urbanas, como se sugirió en varios de los Diálogos Ciudadanos, se propone, aprovechando la existencia de vías férreas no utilizadas o de baja utilización, fomentar el desarrollo de servicios de trenes urbanos y suburbanos. Esto, en particular allí donde una ciudad es la que entrega servicios y lugares de trabajo a un conjunto de localidades a su alrededor (hinterland). Por ejemplo, se podría estudiar este tipo de proyectos en localidades como Talca con San Javier y Curicó, Temuco-Padre Las Casas o Puerto Montt-Alerce-Puerto Varas o Santiago con Lampa-Batuco y Talagante-Melipilla. Estos proyectos reducirían el tiempo de viaje entre la ciudad mayor y las satelitales, facilitando el acceso masivo a los principales centros de servicios. Además debieran evaluarse ampliaciones a los servicios ya existentes, como se ha propuesto para Biovías con Coronel (Gran Concepción) o el Metro de Valparaíso con Quillota y La Calera.

Externalidades del ferrocarril que atraviesa zonas urbanas

No obstante, hay otros casos en que el ferrocarril que tiene vías de paso en centros urbanos se transforma en un negativo impacto urbano de dichas comunidades –degradación del entorno por donde pasa la vía férrea, ruptura de barrios, cierros que limitan la fluidez de paso de peatones– y en un contribuyente a la congestión vehicular en ciertas áreas de la ciudad, como sucede en el caso de Antofagasta. En tales casos, deberá haber medidas encaminadas a que el ferrocarril internalice las externalidades o costos urbanísticos y de movilidad urbana que produce a la comunidad, como construyendo parques o pulmones verdes o pasos bajo nivel, o pasos peatonales.

Vías de ferrocarril en desuso

Varias ciudades cuentan con vías de ferrocarril abandonadas o en uso muy esporádico que cruzan la ciudad en diversos sectores, las cuales además los segregan espacialmente, generando situaciones de degradación urbana. Se propone



revitalizar estas vías, rescatando el ferrocarril para el transporte de cercanía o transporte urbano mismo, junto con impulsar planes de revitalización de espacios urbanos en los sectores en que tales vías se desplazan.

III.1.2.1.4 Promoción de otras tecnologías: metro, tranvías, trenes ligeros, teleféricos, ascensores

Metros

También es necesario tener en consideración las ventajas del modo metro en situaciones de altos y masivos niveles de demanda y también como un aporte al medio ambiente.

Tranvías y trenes ligeros donde y cuando corresponde

En ciudades de tamaño intermedio y centros urbanos que lo ameriten se propone la eventual introducción de tranvías y trenes ligeros que complementen los sistemas masivos de transporte y permitan ingresar a los centros de empleo y servicios, con velocidades y estándares de operación que establezcan una competencia efectiva para el automóvil particular.

Estos modos de transporte pueden, además, potenciar el desarrollo de centros urbanos o recuperar zonas deterioradas, que amplíen el universo de beneficios sociales considerandos en los proyectos de transporte. Un ejemplo sería revitalizar centros históricos o reducir segregación socio-espacial. Sin embargo, tal como se mencionó anteriormente, esto será factible sólo en la medida de que el método de evaluación social de este tipo de proyectos incorpore beneficios distintos al ahorro en tiempo de viaje.

Tranvías

El tranvía también es una alternativa interesante, teniendo en cuenta, en todo caso, que por requerimientos de sus condiciones operacionales –faja vía para desplazarse– implica el uso de un espacio vial significativo y con ciertas rigideces, por lo que es preciso tener en cuentas las características de la ciudad y de la demanda y su movilización a través de diferentes modos.

Teleféricos y ascensores

Asimismo debe considerarse otros modos que recientemente han adquirido relevancia como alternativas interesantes, dada algunas exitosas experiencias internacionales. Tal es el caso de los teleféricos –instaurados como modo de transporte masivo de pasajeros en Medellín, Colombia, aunque en el marco de una política de desarrollo urbano e integración social– y también de los ascensores –como el caso de Valparaíso, en que pasarán a ser parte de una red integrada entre metro, trolleybuses y ascensores, con integración operacional, física (estaciones de trasbordo) y tarifaria.

La diversificación de modos puede efectivamente fortalecer la competitividad del transporte público frente a otros modos, como el automóvil.

Demanda de transporte y selección de tecnologías

En todo caso, la selección de tecnologías de transporte masivo de pasajeros no tienen validez en si sino fundamentalmente en relación a la problemática de movilidad urbana de cada ciudad y al aporte que diferentes modos pueden hacer a un sistema preferentemente integrado modalmente, teniendo en cuenta niveles de inversión y externalidades de unos y otros.

III.1.2.1.5 Fomento de la conectividad intermodal entre servicios de transporte público masivo

Es de gran importancia que en estaciones de metro o de ferrocarril cercanas a localidades periféricas se cuente con facilidades de combinación intermodal mediante buses de acercamiento, como ocurre con los servicios de metrobus entre Metro Valparaíso y las localidades del interior, como Quillota, La Calera, San Felipe y los Andes, que además operan con tarifa integrada y medio de pago electrónico único.

III.1.2.1.6 Conectividad intermodal entre servicios de transporte público masivo y modos privados motorizados

- a. Es de gran importancia que en estaciones de metro o de ferrocarril cercanas a localidades periféricas se cuente con estacionamientos para los usuarios que se acercan al modo en sus automóviles o motos, los que deben ser adecuados y seguros y a tarifas convenientes, a fin de disminuir su uso para acceder a los centros de empleo de las principales ciudades. Esto puede ser especialmente importante en localidades o comunas más alejadas de sistemas de transporte masivo de la ciudad principal cercana.
- b. Crear estacionamientos para intercambio entre modos motorizados privados –autos/motos– combinados con sistemas de transporte público masivo en la periferia de las ciudades, a fin de fomentar la intermodalidad.

“Deben crearse vías exclusivas del transporte público”

Héctor Muñoz Orellana, particular, Talca.

III.1.2.1.7 Fomento al diseño e integración urbana de corredores y vías exclusivas de buses

Al diseñar corredores y/o vías exclusivas, es importante considerar, en la medida de lo posible y factible, dos elementos para su operación y aceptación ciudadana: la continuidad desde el origen al destino y un diseño que permita una mejor integración urbana. Este último aspecto implica contar con paraderos de alto estándar, mobiliarios y espacios públicos de calidad, arborización y un diseño urbano que agregue valor sobre el entorno, especialmente cuando se trate de comunas o barrios de ciudades que presentan problemas de deterioro, falta de inversiones o segregación urbana. Esto tiene que ver directamente con la dignidad que se entregan tanto a usuarios como a residentes o vecinos de estas obras.

“Se debiera... hacer vías más amplias, renovar las micros y educar al peatón”

Eliana Fuentes Robledo, Junta de Vecinos N° 14, La Serena-Coquimbo.

III.1.2.2 Mejorar sustancialmente la calidad de los servicios de transporte público masivo

Es de gran importancia mejorar sustancialmente la calidad de los servicios de transporte público, en todas sus modalidades y en todas las ciudades de Chile. Tal mejoramiento en la calidad puede incluir un amplio rango de aspectos, desde la reorganización de los servicios en toda una ciudad hasta mejoramientos puntuales, dependiendo del punto base en que se encuentre el transporte público en la ciudad respectiva. El listado de aspectos a considerar en tal mejoramiento se hace desde tal perspectiva:

III.1.2.2.1 Fomento a la creación de servicios integrados

La organización de los servicios de transporte público en redes integradas, tanto entre servicios como entre modos diversos, es un factor de alta importancia desde el punto de vista de la inclusión e integración social y de la ampliación de la accesibilidad a las oportunidades que ofrece la ciudad. Dicha integración debiera darse ojalá plenamente, es decir a nivel de infraestructuras, operacional, tarifaria y de gestión. No obstante, avanzar hacia la integración paulatinamente también es una opción, partiendo por la tarifaria, dado su directo impacto en el costo de moverse. La integración tarifaria es en particular una herramienta de integración social, permitiendo que diferentes usuarios puedan apoyarse de los modos de transporte que más le convengan en su desplazamiento, pudiendo alcanzar con la misma tarifa más áreas de la ciudad y por tanto, acceder a mayores oportunidades de diverso tipo.

III.1.2.2.2 Establecer reversibilidad y/o exclusividad de vías destinadas al transporte público en horas punta

Sería necesario hacer un análisis de la eficiencia de la reversibilidad de vías como medida de gestión que se viene experimentando en Santiago desde hace diez

años como medida de gestión y mejora de la movilidad y, en particular, de la fluidez del transporte público. No obstante, la medida de hacer reversibles y/o destinadas sólo al transporte público determinadas vías en la hora punta en las ciudades del país puede ser altamente eficaz si al identificar dichas vías se tiene en cuenta una visión más de área que de la vía específica que se declarará reversible o exclusiva. De esta forma se puede prever hacia dónde se desplazarán los flujos de automóviles que no podrán usar esas vías destinadas temporalmente al transporte público, ya que bien podrían hacerlo hacia vías donde también existen servicios de transporte público, entorpeciendo su flujo. En tal caso la medida debiera ser acompañada por gestión de tránsito realizada por la policía en tiempo real para que controle el flujo tolerable de automóviles hacia estas segundas o terceras vías de desplazamiento. Crucial como apoyo a tal medida es la información oportuna y detallada a la ciudadanía, con mapas virtuales o infografías en medios de comunicación que indiquen con claridad las “vías reversibles” y horas de la reversión, así como las vías alternativas que tienen los automovilistas para moverse.

III.1.2.2.3 Mejorar frecuencia y regularidad de los servicios

Establecer programas de ruta e indicadores de cumplimiento de frecuencia y regularidad en las ciudades de regiones, más allá de lo establecido en el Decreto Supremo 212 (como existen para el Transantiago). Además es necesario que en zonas periféricas de grandes ciudades, con altos niveles de segregación residencial, se establezcan exigencias mayores de cumplimiento de frecuencias, regularidad y calidad de servicio.

III.1.2.2.4 Mejorar tiempos de viaje en buses

Dependiendo del contexto de congestión de cada ciudad, se propone que el servicio de buses urbanos tenga algún tipo de prioridad frente al uso de transporte privado (corredor, vía exclusiva, pistas sólo bus) con el objetivo de mejorar los tiempos de viaje en vehículo. Ello implica construir infraestructura especializada o regular el uso de avenidas definiendo pistas exclusivas para buses.

III.1.2.2.5 Mejorar calidad de paraderos y estaciones de trasbordos.

Es importante mejorar el diseño de los paraderos (amplitud, altura de plataforma) para agilizar la oportunidad de pago del pasaje, disminuir los tiempos de subida y bajada de los usuarios –y por tanto los tiempos de viaje– y mejorar la comodidad y seguridad –iluminación, cámaras conectadas a retén de Carabineros o Seguridad Ciudadana municipal más próximo– de este tipo de infraestructura. En ciudades ubicadas en regiones con mucha lluvia y/o viento, los paraderos deben acoger a los usuarios protegiéndolos del clima mientras esperan el servicio. Es importante también que los diseños permitan incorporar elementos de seguridad y comodidad para el usuario, de manera de mejorar el nivel de servicio. Asimismo, debe ponerse atención a crear las condiciones físicas y de operación que garanticen el derecho a la accesibilidad a personas con capacidades diferentes o movilidad reducida.

III.1.2.2.6 Asegurar el derecho de accesibilidad universal

Los paraderos y estaciones deben ser diseñados pensando en personas con movilidad reducida, incorporando elementos que les permitan acceder, circular y salir de las estaciones sin problemas. En el caso de las estaciones de Metro ello implica implementar ascensores y/o escaleras mecánicas con dispositivos especiales. Además, la flota también debe contar con elementos y espacios adecuados y seguros que les permitan realizar su viaje, como rampas de empalme con estaciones de transbordo o espacios especiales destinados a personas de movilidad reducida.

III.1.2.2.7 Mejorar la calidad de los terminales de buses con estándares operacionales, urbanísticos y medioambientales mínimos

La calidad de los servicios que deben prestar los terminales de transporte público principalmente a los trabajadores de los mismos –en particular conductores– no lograrán su óptimo en su actual modelo de negocios, en que son parte de los servicios de transporte público al que atienden. Los operadores de transporte público saben hacer ese trabajo y no necesariamente gestionar bien terminales como unidad de negocios y unidad de servicios diversos. De allí que es impor-

tante proponer aquí que para los terminales de buses del transporte público se adopte en definitiva aquella modalidad que estaba contemplada en el diseño original del Sistema Integrado de Transporte Público de Santiago (o “Transantiago”). Ella consiste en independizar la red de terminales del transporte público de los servicios propiamente tales, licitándolos aparte, como unidades de negocios en sí mismas, a concesionarios que sean especialistas en la operación de terminales y no necesariamente operadores de servicios de transporte público, como se hace en muchas ciudades del mundo. Deberá determinarse empíricamente si ello puede requerir subsidio, dada la significativa rentabilidad privada de tales terminales, según muestra la experiencia internacional. También habrá que evaluar si el pago que los operadores de buses tendrían que hacer a dichos terminales por los servicios que presten se equilibra con los costos actuales que les significa la administración y gestión de sus actuales terminales, a fin de determinar un eventual impacto en sus costos y ponderar lo que en tal caso habría que hacer para que no impacte en las tarifas.

De este modo se puede conseguir dos objetivos fundamentales. Por un lado, se eliminaría una importante barrera de entrada a nuevos operadores del transporte público, haciendo más competitiva la licitación de los servicios y por lo tanto la calidad de su prestación. Por otro lado y tan importante como aquello, se lograría que vía condiciones establecidas en el contrato de concesión, dichos terminales cumplieran con estándares de calidad en diferentes esferas de importancia: urbanística (mantener en valor los espacios destinados a tal efecto), operacional (condiciones de comodidad y descanso para los conductores de los buses: cafetería, sillones de descanso, baños, cocina equipada, mesas para compartir), paisajística (protección de espacios públicos valiosos), y medioambiental (estableciendo, por ejemplo, estándares de reciclaje del agua usada para el lavado de buses de modo de eliminar de manera sustentable los residuos de petróleo y aceite que arrastran y que terminan posiblemente en las capas freáticas una vez evacuadas a los colectores, lo que además de cuidar el recurso rebaja costos). Una política de terminales de esta naturaleza –para los que se requiere la debida reserva de espacios– haría que los mismos dejen de ser un problema en los Planes Reguladores y para las municipalidades y barrios donde se insertan. Puede evaluarse también la posibilidad que estas instalaciones sean subterráneas.

III.1.2.2.8 Mejorar información a usuarios de transporte público

Se debe mejorar la información a usuarios de transporte público sobre las llegadas de servicios a los paraderos y estaciones de trasbordo, entregando información en línea apoyándose en una batería de Tecnologías Inteligentes de Transporte. Hoy estas tecnologías están disponibles y al alcance en costos, como son las aplicaciones de smartphones y mensajes de texto, pero no se han masificado. Junto con ello se sugiere el uso de letreros electrónicos en los paraderos con los tiempos de llegada de los buses. Los paraderos deben contar con mapas adecuados que permitan saber ruta de buses que se detienen en el paradero y donde están ubicados otros paraderos cercanos y sus servicios. En los casos que lo ameriten (probablemente algunas ciudades o en ciertos horarios en donde la frecuencia de buses sea menor a 4 buses la hora), establecer tablas horarias y hacerlas respetar mediante una adecuada fiscalización.

III.1.3 DESINCENTIVO Y/O RACIONALIZACIÓN DE MODOS PRIVADOS INDIVIDUALES DE TRANSPORTE (USO DEL AUTOMÓVIL)

Mejorar el atractivo del transporte público es una condición básica pero no suficiente. También se requieren medidas que transparenten los costos sociales de un uso masivo del automóvil y que en virtud de ello, logren desincentivar y racionalizar el uso del auto y motivar el uso del transporte público. Entre las medidas que debieran tomarse al respecto es necesario listar las siguientes:

III.1.3.1 Limitar la capacidad vial para el uso del auto, privilegiando otros modos socialmente más eficientes de movilidad.

En los Diálogos Ciudadanos surgió con fuerza y en casi todas las ciudades consultadas la proposición de que, si se va a privilegiar decididamente los modos masivos de transporte y los modos no motorizados, como bicicleta y caminata, ciertas pistas de las vías usadas habitualmente de manera exclusiva por los automóviles, debieran segregarse de manera semidura, al menos en determinadas áreas, para que por ellas circulen ya sea vehículos de transporte público mayor o bien bicicletas o peatones, según sea el caso.

Puede llamar la atención que en este Informe no se ponga un énfasis fuerte en la expansión de infraestructura vial, como suele mencionarse como medida que primero salta a la vista cuando se habla de congestión. Obviamente, se requiere infraestructura vial, pero ella debe estar asociada a formas de movilidad colectiva más que individual. Por eso se insiste en vías exclusivas para buses, en segregar pistas para los buses o modos no motorizados, más que en construir más y más autopistas para que las llenen más y más automóviles. Ese camino ya ha sido transitado por grandes ciudades del mundo desarrollado, con resultados aún mayores de congestión vehicular.

En nuestro propio caso, en el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera se construyó un túnel en la Avenida Vivaceta de Santiago, que se suponía iba a descongestionar un área, pero que a los tres días de inaugurado ya presentaba altos niveles de congestión un poco más allá de la salida. Lo mismo sucedió en Santiago en 1991 cuando se inauguró el nudo Quilicura con un paso a nivel. Esas experiencias nos dicen que hay que tener una nueva mirada sobre el tema, como aquí se trata de proponer.

III.1.3.2 Promover formas compartidas del uso del auto

La ciudad debe mirar al futuro y reconocer tendencias mundiales de cambios de hábitos en términos de lo que es una ciudad compartida. Desde tal punto de vista es importante promover sistemas en donde distintos usuarios hacen turnos diarios entre sí para viajar juntos en el auto de uno de ellos a destinos cercanos ("*car pooling*") o sistemas de auto compartido ("*car sharing*"), donde vecinos o amigos que viven en puntos cercanos comparten el mismo auto para desplazarse a su destino. Esta última alternativa podría contemplar el uso de vehículos de menor tamaño (tipo autos de ciudad o "*city cars*").

III.1.3.3 Promover la tarificación por congestión

En las ciudades que lo ameriten, analizar la introducción de cordones o zonas de tarificación vial por congestión en horario punta, a fin de reducir el ingreso con auto a los centros urbanos más congestionados. (Facultad de la autoridad que debiera incluirse en la Ley Marco de Movilidad Urbana que se propone). Esta tarificación podría ser diferenciada en términos de nivel de congestión de las vías, lo que implica considerar su factor de equivalencia y velocidad, usando tecnologías ya disponibles.

Esta medida debiera ir acompañada de estacionamientos de disuasión en zonas alejadas de los centros neurálgicos y de una oferta de transporte público atractiva –por ejemplo, servicios de acercamiento mediante vehículos eléctricos de tamaño menor– que facilite el acceso a estos centros.

III.1.3.4 Establecer zonas de exclusión temporal de uso del auto y tarificación complementaria

Basada en la nueva Ley Marco de Movilidad Urbana, esta medida consiste en decretar que en determinadas áreas y especialmente en horas punta se establezca para los automóviles una zona de unas dos o tres cuadras a la redonda de prohibición de estacionarse o detenerse temporalmente a dejar pasajeros, como es el caso de las áreas donde se concentran colegios, que en muchas ciudades están no sólo en la misma calle sino en la misma cuadra, provocando grandes atochamientos en el lapso de una hora u hora y media. Esta medida debiera ir acompañada complementariamente con la medida de habilitación de estacionamientos temporales o transitorios en calles aledañas entre determinadas horas exclusivamente destinados a quienes están llevando estudiantes o personas a dichos establecimientos educacionales. Si hubiere ciudadanos que de todos modos quieran acercar a sus hijos hasta la puerta del establecimiento correspondiente, debiera entonces establecerse una tarificación significativa a tal efecto (incorporando a los vehículos las tecnologías necesarias para la fiscalización), a menos que se trate de niños o personas con capacidades reducidas de moverse por sí mismos.

Esta medida debiera ir acompañada aun por otra, de mediano plazo, en el área de la planificación de uso de suelo y movilidad, tendiente a establecer en las Ordenanzas correspondientes que a futuro no podrán ubicarse sino a X distancia establecimientos que involucren flujos masivos de personas y vehículos en un corto plazo en las horas punta (especialmente colegios y universidades y, en ciertos casos, oficinas públicas). La alternativa: peatonizar de manera permanente áreas significativas en torno a estos establecimientos, como ha sucedido con la creación fáctica de algunos “barrios universitarios” en Santiago.



III.1.3.5 Declaración de zonas saturadas

Basada en la Ley Marco de Movilidad Urbana, la autoridad debiera establecer una norma de calidad de la movilidad en determinadas áreas o vías públicas, desarrollando programas de medición y control de la congestión a nivel urbano. Estos debieran permitir establecer capacidades de vías y número de viajes y tiempos de pasadas tolerables por períodos, pudiendo determinar el carácter de saturación de ciertas zonas o vías cuando superan el máximo de viajes permitidos de acuerdo con el estándar establecido. En tal caso, la autoridad podrá tomar las medidas de gestión de tránsito que corresponda. En las zonas declaradas saturadas debiera eventualmente prohibirse los estacionamientos, tanto en vía pública como en edificios, medida que puede ser transitoria o permanente dependiente de la extensión de la saturación en el día.

Incorporando tecnologías inteligentes de transporte podría también gestionarse en tiempo real la saturación de ciertas vías, informando a los usuarios de las vías

acerca del estado de las mismas mediante pantallas informativas que advierten de la saturación que se puede encontrar más adelante en esa vía, llamando a usar una alternativa. Se propone que a esta información pudiera agregarse algunos disuasivos, en término de cobros por mantenerse en la vía a partir del punto en que se avisa de su congestión.

“Eliminar estacionamientos en el centro de La Serena”

José Eugenio Villarroel Muñoz, Línea 61 Colectivos, La Serena-Coquimbo.

III.1.3.6 Política de estacionamientos

Al respecto, hay una variedad de medidas que han surgido y que debieran ser consideradas, entre ellas:

III.1.3.6.1 Suprimir estacionamiento en vía pública en zonas céntricas de alta congestión

Definitivamente, debe avanzarse con la máxima rapidez, mediante medidas administrativas, a suprimir estacionamiento de vehículos particulares en calles céntricas, en las aceras anchas de edificios públicos o en el espacio destinado antiguamente a antejardines de edificios privados, en las zonas de alta congestión y en las zonas declaradas “saturadas”.

En algunos casos esta medida podría verse entrabada por la existencia de contratos de concesión de largo plazo (a veces hasta por 20 años) entre municipalidades y empresas privadas. En tales casos, deberá establecerse un plazo mandatorio para que las municipalidades encuentren y propongan una fórmula de entendimiento con el concesionario para que este objetivo pueda cumplirse a la brevedad, habiendo diversas alternativas. Estas podrían ir desde extensión del plazo de concesión o extensión de la zona de concesión, o el resarcimiento por el lucro cesante del área excluida de la concesión, hasta un proyecto de

construcción de estacionamientos subterráneos con financiamiento compartido, por ejemplo, entre un municipio, Gobierno Regional y Gobierno Nacional, entregando la explotación parcial del estacionamiento al mismo concesionario de estacionamientos de superficie que debe abandonar (en el número de estacionamientos que abandona), mientras otra parte de los retornos va a resarcir la inversión pública realizada.

Es posible que en esas áreas y calles requieran también estacionarse vehículos de empresas de reparto de bienes o mercaderías de diversa naturaleza a determinadas horas. En tal caso debiera establecerse horarios de estacionamiento temporal que en todo caso debieran fijarse antes o después de la hora punta, especialmente en la mañana. La fiscalización por la policía de tales lugares en la hora y media o dos horas cruciales de la punta mañana es clave.

En el caso de que los propietarios de edificios privados que usan antiguas áreas de antejardines para transformarlas en estacionamientos, si desean seguir dándoles tal uso debieran ser tarifadas y el importe de tales tarifas integrado al Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana que se propone en otro lado.

III.1.3.6.2 Máximo o techo de número de estacionamientos en áreas urbanas de alta congestión

Una medida alternativa es establecer un máximo o techo al número de estacionamientos en áreas urbanas de habitual congestión, que dependan de la densificación y de las condiciones de tránsito (variable) en el área.

III.1.3.6.3 Minimizar, o eventualmente eliminar el número de estacionamientos reservados y/o exclusivos

Se requiere hacer una revisión pormenorizada de los estacionamientos autorizados en zonas “reservadas” o “exclusivas”, desde el punto de vista de la equidad e igualdad de derechos y de la pertinencia de los mismos, eliminando todos aquellos que obedezcan a privilegios o tratamientos especiales no justificados, o reduciendo el número de aquellos que puedan justificarse. En este último caso, gestionar las horas en las que pueden ser usados, procurando que no lo sean al menos en las horas punta. cuando están ubicados en vías de alto flujo vehicular.

III.1.3.6.4 Regular estacionamiento en edificios de zonas céntricas de alta congestión

Debe establecerse normas que establezcan limitaciones horarias, especialmente en la hora punta mañana, al ingreso de automóviles particulares (autos, camionetas, camiones livianos, vans, furgones), a los estacionamientos existentes en las zonas céntricas de las ciudades -sea de estacionamientos comerciales o estacionamientos privados- los que podrán ingresar sólo hasta 30 minutos antes o 30 minutos después que se inicie o concluya, respectivamente, la hora punta. La fiscalización se debiera hacer a los mecanismos de las barreras electrónicas de acceso a los estacionamientos, donde se supone queda registrada la identidad (patente) del vehículo y su hora de ingreso o salida del lugar, procediéndose a las sanciones correspondientes, de cuantía significativa, al propietario del vehículo infractor y al propietario del estacionamiento, integrándose tales recursos al Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana que se propone en otro lado..

III.1.3.6.5 Gestión de estacionamientos de proyectos inmobiliarios

Proyectos inmobiliarios (edificios comerciales y residenciales, centros comerciales, etc) deberían contar con un tope máximo de estacionamientos, no un mínimo como se contempla actualmente en los Planes Reguladores Comunales, a fin de desincentivar el acceso a los centros de empleo por este medio de transporte. Esta medida, al igual que en casos anteriores, debería ir acompañada por la incorporación de servicios de acercamiento en vehículos de tamaño menor y no contaminantes, de carácter gratuito para los usuarios (con subsidio público y/o financiados o co-financiados por los principales beneficiarios privados -centro comercial, establecimientos comerciales individuales, oficinas, etc).

III.1.3.6.6 Gestión de estacionamientos en establecimientos de culto en vías o áreas de alta demanda vehicular.

Si bien en el pasado es explicable que diversos municipios establecieran privilegio de estacionamiento en zonas prohibidas a vehículos de personas que concurren a ritos del culto de su adherencia -lo que generalmente ocurre en la hora punta mañana- eso no es ya posible, con los significativos niveles de flujo vehicular en esas horas. El automovilista que estaciona su vehículo en una vía de

alto flujo en la hora punta mañana afecta entre 200 y 300 vehículos en una hora, lo que implica dificultar el desplazamiento de entre 240 y 360 personas (1,2 personas por vehículo), por el privilegio de tener su vehículo a la salida del lugar de culto. Una mínima solidaridad y respeto por los demás debiera ser razón suficiente para tomar esta medida, la cual no implica de manera alguna entorpecer la libertad de culto ni el respeto a la creencia de cada cual. Complementariamente, debería establecerse en esos mismos horarios punta lugares de estacionamiento temporal en calles de menor flujo vehicular aledañas a la de mayor flujo donde su ubica el lugar de culto, teniendo sólo que caminar un poco más las personas que asisten a éste.

III.1.3.6.7 Construir estacionamientos de intercambio con modos de transporte público masivo.

Como no todo puede ser prohibición, es importante que se incentive un área de concesiones –MOP, municipios, o ambos– destinada a la construcción y gestión de estacionamientos subterráneos para automóviles en áreas que permitan la conexión entre automovilistas y el transporte público mayor, con las debidas infraestructuras y equipamientos que hagan más expedita y rápida tal conexión, a precio razonable e integrado a la tarifa del transporte público. Puede pensarse incluso que tal conexión pueda hacerse con modos colectivos de movilizarse que no necesariamente sean de transporte público –como furgones o vans– que hagan circuitos entre conjuntos de edificios de oficinas, buscando organizar a los usuarios de los estacionamientos por zonas de destino, de modo de hacer más eficaz el servicio de conexión y reducir vehículos en las vías y número de viajes.

III.1.3.7 Permisos de circulación a tarifa variable

Se sugiere incluir dentro de los parámetros que se consideran para el cálculo de los permisos de circulación temas como dimensión física del vehículo (un vehículo grande debería pagar más que uno chico), potencia en vez de cilindrada (actualmente se ven autos de baja cilindrada pero de más potencia), e incluso eximir de su pago a los vehículos no contaminantes o de dimensiones reducidas.

También habría que estudiar la posibilidad de introducir una modalidad de pago que considere una base fija y una parte variable, esta última sujeta al uso efectivo

del auto en áreas de la ciudad especialmente marcadas como zonas de saturación o congestión vehicular, en particular en horarios punta, lo cual posiblemente conllevaría un sistema de GPS en los autos que compren tales permisos especiales a fin de poder fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de dicho pago mayor, o reducido, según el uso. Habría que estudiar asimismo la posibilidad de que en tal sistema la tarifa adicional que unos pagan por entrar a las áreas de saturación se puedan transformar en premios, con permisos de menor valor el año siguiente, en aquellos casos en que hay un uso menor del auto en la ciudad durante el año. Todo esto buscando fórmulas que no resulten en perjuicio para los recursos municipales. El tema clave en esta modalidad es, por supuesto, la fiscalización.

“Lo principal es crear conciencia en la población que el parque automotriz está creciendo y no existe la voluntad de usar el servicio público (de transportes)”

Sonia Sepúlveda, Departamento de Organizaciones Comunitarias, Municipalidad de Puerto Montt.

III.1.3.8 Otras medidas posibles a estudiar a futuro respecto al automóvil

Es posible que en el futuro haya que ir incorporando otras medidas que ya están en uso en otros países, donde los problemas de la congestión vehicular han obligado a tomar medidas de mayor radicalidad, como las siguientes:

III.1.3.8.1 Encarecer el precio de compra desde el segundo automóvil en la familia en adelante

La idea básica de esta medida es mantener el parque vehicular global de la ciudad en los niveles que parecen tolerables dada la capacidad vial existente y ampliable, partiendo de la base de que es razonable que una familia tenga un automóvil para desplazarse sobre todo fuera de la ciudad, pero al mismo tiempo sin afectar el derecho de cada familia a tener uno o más automóviles, si así lo desea. Pero, cargando a tal familia el costo o externalidad que cada vehículo

adicional adquirido conlleva para la ciudad como un todo, su razonable movilidad, su sostenibilidad y su habitabilidad. Los recursos emanados de tal medida generalmente van destinados a mejorar algún aspecto de la movilidad urbana.

III.1.3.8.2 Asegurar que el costo de mantención del automóvil, a partir del segundo automóvil en la familia, sea internalizado por su propietario

Esta medida, usada en algunas ciudades en Japón, apunta básicamente a que el propietario de cada nuevo automóvil que se incorpora a la familia demuestre que tiene dónde estacionarlo, sin usar las vías públicas o espacios públicos destinados a otros fines. Ello casi con seguridad incorpora un costo, a veces o menor, a la mantención del automóvil, de tal manera inhibiendo la compra de más vehículos en el grupo familiar y manteniendo en volumen total del parque vehicular de la ciudad bajo control y sin impactos en otras esferas de su funcionamiento.

III.1.3.8.3 Retiro definitivo del parque vehicular de vehículos de una cierta antigüedad

Esta medida, aplicada en Holanda y otros países desde hace muchos años, apunta a retirar de circulación a aquellos automóviles que llegan a una cierta antigüedad, sin indemnización alguna, ya que se entiende que su valor ha sido más que amortizado por su propietario. Esto puede darse en dos modalidades: (i) entrega obligatoria por su propietario a la autoridad competente o retiro obligatorio por la policía si se le encuentra estacionado en la vía pública o simplemente abandonado (lo que en Iquique es de alta frecuencia), o (ii) fuertes multas cada vez que se les sorprende circulando o encarecimiento fuerte y creciente del precio de los permisos de circulación, de modo que ello actúa como gatillador de la entrega voluntaria del vehículo a las autoridades. La medida tiene al menos dos ventajas directas: una, saca de circulación a vehículos que tienen una tasa de desperfectos inhabilitantes de alta frecuencia y que producen grandes tacos cuando se echan a perder en plena vía pública y a veces en las horas de más alta circulación; otra, reduce la emisión de contaminantes, que suele estar asociada a la mayor antigüedad de los vehículos y a los estándares de mantención menores que habitualmente se practica respecto a los mismos por parte de sus propietarios.

Una medida como esta requiere implementación urgente en algunas ciudades del país, como Iquique, donde crecientemente un gran contribuyente a la congestión han venido a ser los autos abandonados en las calles, sin que las autoridades tengan facultades (ni recursos) para retirarlos ni chatarrearlos. En términos más generales, debe definirse una política respecto a vehículos viejos, a fin de retirarlos y darles un destino útil –como reducirlos a chatarra- generando quizás algunos ingresos que pueden ir al Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana aquí propuesto.

III.1.3.8.4 Restricción vehicular como paliativo temporal

Si bien esta medida es posible de aplicar, se considera como un simple paliativo cuyos efectos son muy transitorios y no permite que se internalice el costo del uso del automóvil por parte de sus usuarios, generando por el contrario el estímulo a adquirir un segundo o tercer vehículo o bien a cambiar la estructura diaria de viajes, haciendo más viajes en un día que reemplazan los que no se hizo el día de restricción. Por tanto, no se recomienda que se mantenga su uso, dejándola como medida posible sólo en casos extremos y si no se toma ninguna otra de las medidas que aquí se propone, todas las cuales apuntan a que el automovilista internalice los costos de su decisión de usar dicho modo sin regulación alguna y, de allí, avance hacia un cambio de conducta respecto al uso indiscriminado de su vehículo.

III.1.3.8.5 Impuesto al combustible

La Comisión descarta un incremento del impuesto al combustible como medida eficaz en esta materia, ya que no permite discriminar por tipo de viaje y modo utilizado, ni por la temporalidad y espacialidad de los mismos. Además, tratándose de una medida de nivel nacional, es injusta para aquellos usuarios que viven y se desplazan preferentemente en zonas urbanas sin problemas mayores de movilidad. No obstante, esta medida podría ser una segunda mejor si no se aplica la tarificación vial y otras medidas aquí sugeridas, pero ello sería suponer que no se seguiría haciendo nada en torno a los problemas de la movilidad urbana, escenario excluido de las reflexiones de la Comisión por razones obvias.

III.1.3.8.6 Uso de la motocicleta regulado

Posiblemente debido a los crecientes niveles de congestión que experimentan las vías públicas de nuestras ciudades, en los últimos años se viene intensificando el uso de las motocicletas como modo de transporte eminentemente individual. Su número creciente y la forma en que son usadas ameritan que se dicte una política al respecto. Este modo, si bien tiene ciertas ventajas en términos de mayor eficacia que la bicicleta en largas distancias, menor uso de combustible, menor espacio vial necesario para su desplazamiento y estacionamiento, puede sin embargo transformarse en un problema si se masifica, como ocurre en algunas ciudades del mundo. Por ello es que, a fin de que haga un aporte positivo y seguro a la movilidad en la ciudad, su uso y forma de operación debe ser regulado a tiempo. Al igual que el automóvil, debiera pensarse también en su integración intermodal con el transporte público mayor, para lo cual habrá que desarrollar las infraestructuras y equipamientos necesarios en determinadas estaciones o paraderos de la ciudad.

III.1.4 PROMOCIÓN DEL USO DE MODOS NO MOTORIZADOS DE TRANSPORTE

El cuarta área de intervención clave de cómo encarar los problemas de la movilidad urbana tiene que ver con la medida correlativa de promover y privilegiar el uso de modos no motorizados de movilizarse por la ciudad, una medida que no sólo mejora la movilidad sino que tiene también indudables beneficios para la salud de las personas y para mejorar la calidad del aire y disminuir ruidos en la ciudad.

Ello implica, principalmente, favorecer el uso de la bicicleta, la caminabilidad y la peatonización, con todo lo que ello implica en una vasta gama de aspectos.

“Se debe racionalizar el uso del automóvil, privilegiando el uso de la bicicleta y el caminar. Se debe fomentar el uso del transporte público”

Gonzalo Cortés Mandiola, particular, Santiago.

III.1.4.1 Promover decididamente el uso de la bicicleta como modo de transporte

Hasta hace unos pocos años atrás la bicicleta era concebida en Chile principalmente como un medio para hacer deporte, turismo o paseo. Tal concepto ha venido cambiando sustancialmente en la última década, hasta llegar a la situación de hoy, en que cada vez más ciudadanos están optando a lo largo de Chile por este modo como una forma de transporte diario y habitual a sus actividades laborales o de estudio, dadas las dificultades crecientes de desplazarse por la ciudad. Correlativamente, se han multiplicado y fortalecido las organizaciones ciudadanas que promueven activamente este modo y, sobre todo, el que se institucionalice como tal, en relación a derechos, a las políticas de movilidad y a las decisiones de inversión pública tanto estatal como municipal. No obstante, desde el punto de vista de la política pública, hasta ahora la principal forma en que ha sido considerada ha sido en términos de extender la construcción de ciclovías. Esta, sin embargo, que es sólo una parte del tema.

Se propone, por tanto, que el modo bicicleta se conceptualice oficialmente como un modo de transporte en la Política de Movilidad Urbana que aquí se propone, estableciendo tanto los derechos como obligaciones de quienes lo usan, al mismo tiempo que formulando una política explícita y coherente respecto a su desarrollo, en todo lo que se refiere a infraestructuras y sus estándares, privilegio en el uso de vías públicas, equipamientos, gestión y señaléticas, intermodalidades y sus facilidades, condiciones de seguridad, etc.

Especial consideración de este modo debe tenerse en aquellas ciudades del país que, por su clima y tamaño menor –como Copiapó, Vallenar, Talca, Rancagua, Curicó, y varias más– hacen de la bicicleta un modo ampliamente factible de masificarse como medio de transporte. En tal caso debe considerarse seria-

mente la elaboración prioritaria en esas ciudades de un Plan de Ciclovías que cubra con una red el conjunto de la ciudad, según lo determine la distribución de sus principales actividades y flujos de la demanda de viajes. Mientras tanto, en el curso de la construcción de tal red, debiera tomarse, vía administrativa, la medida de separar, en las horas punta, pistas de las calles que permitan ser usadas por las bicicletas, asegurando la continuidad de dichas pistas o lo ancho y largo de la ciudad, de modo que los ciclistas no se vean obligados a compartir de manera riesgosa el espacio vial con los automóviles o a invadir veredas en ciertos tramos de su desplazamiento. Junto con ello, debiera eliminarse o limitarse el estacionamiento de automóviles en esas vías en las horas punta y sobre todo en el área céntrica. Para incrementar la eficacia de la medida, debe estimularse tanto a los establecimientos privados como públicos que instalen estacionamientos seguros de bicicletas en sus respectivos edificios o establecimientos. Adicionalmente, Conaset debiera hacer conferencias de inducción acerca de esta política a Carabineros destinados al tránsito, de modo que en su gestión y fiscalización –en cruces, despeje de vehículos estacionados, etc– se hagan parte del criterio prioritario que se le va a dar a las bicicletas como modo de transporte.

Junto con ello, en las ciudades de tamaño menor y en que la bicicleta es un medio de transporte perfectamente viable, además o en vez –dependiendo de la aceptabilidad y/o eficacia- de la medida propuesta anteriormente de establecer una zona de exclusión en torno a los colegios para que los autos no tengan que llegar hasta la puerta del colegio, podría aprovecharse el Programa de Educación Vial que se propone más adelante, para estimular una iniciativa de “Ruta Escolar Segura”, que promueva el uso de la bicicleta como medio para que los estudiantes se trasladen al colegio, estableciendo en las diferentes horas en que entran y salen vías seguras para tal efecto, todo ello con el apoyo de Carabineros, inspectores municipales, bomberos, e incluso brigadas de padres y apoderados que se turnen para apoyar en el trayecto, con los paramentos de las Brigadas Escolares de Seguridad del Tránsito, pero de adultos. Debe adecuarse la infraestructura vial a tal efecto, con separación temporal de pistas con conos y otras medidas.

III.1.4.2 Promover la caminabilidad en la ciudad

Hasta ahora en Chile, cuando se hace referencia al modo caminata como medio de movilizarse se hace desde la lógica del peatón y, generalmente, como contrapartida al automovilista. Pero poco se ha desarrollado la perspectiva de la “caminabilidad” de la ciudad, que incorpora una visión más amplia del acto de desplazarse de un lugar a otro a pie.

La caminabilidad refiere desde luego al espacio público que se usa para desplazarse a pie, que también es usado, competitivamente, por otros modos de desplazarse como también por mobiliario urbano diverso que sirve a diferentes actividades (servicios, instalaciones, etc). Dado el predominio implícito del paradigma que de facto privilegia al modo privado motorizado de moverse, el auto, la caminabilidad es el factor que consistentemente pasa a pérdida. Así, por ejemplo, para dar acceso a los automóviles a sus lugares de estacionamiento, no se vacila en interrumpir o llenar de obstáculos el desplazamiento a pie, como plataformas que elevan la acera y rompen la continuidad de su superficie que requiere el peatón para caminar con comodidad y seguridad. Tampoco se tiene en cuenta la caminabilidad cuando las aceras se llenan de un mobiliario urbano diverso -postes, basureros, miniestaciones eléctricas para luces de tráfico o alumbrado público, semáforos, hitos que obstaculizan al ingreso de vehículos a ciertas zonas, etc- que se instala sin concierto alguno por diferentes reparticiones públicas y municipales o empresas privadas. Como tampoco existe una planificación de las intervenciones u obras que frecuente y recurrentemente se realizan por diferentes organismos y empresas en las aceras, sin que ellas paguen de alguna forma por las externalidades y costos que les producen a los peatones.

Se propone, concretamente, que la caminabilidad y todos los componentes que requiere su pleno, cómodo y seguro despliegue como modo de movilizarse de las personas en la ciudad se incorpore en la Política de Movilidad Urbana que debe formularse y ponerse en vigencia a la mayor brevedad.

Desde luego, se propone avanzar rápidamente hacia contar con un catastro por ciudad de veredas y áreas peatonales, su cantidad y estado, y el mobiliario urbano que las ocupa, a fin de definir un programa de regeneración o renovación y

mejoramiento que estimule la caminabilidad. Ello debe tener en cuenta que las soluciones de oferta de veredas debe tener en cuenta la realidad local de cada una de las ciudades del país, lo que determina condiciones de materialidad, textura y dimensiones diferentes. Asimismo, debe considerar a personas adultos mayores y personas con capacidades diferentes de movilizarse que requieren que las veredas cuenten con determinadas texturas, continuidades y superficies, además de provisión de mobiliario urbano ad hoc (como, por ejemplo, lugares para sentarse a descansar cada cierto número de metros).

Debe tenerse en cuenta, asimismo, que la provisión de áreas verdes y arborización favorece la decisión de modos a usar para movilizarse y la elección de rutas, tendiéndose a favorecer los modos no motorizados si las distancias son las adecuadas.

III.1.4.3 Peatonización de áreas de la ciudad

En varias ciudades de Chile se ha avanzado en la peatonización de sus principales vías céntricas en el corazón de la ciudad. Ese proceso debe estimularse y apoyarse. Tal apoyo debe traducirse en diferentes medidas, como algunas de las siguientes:

- a. Asegurar medios de acercamiento mediante modos de transporte público a dichas zonas, buscando que no degraden el entorno inmediatamente aledaño a tales zonas, donde habitualmente se atochan vehículos de transporte privado con taxis colectivos y buses, todos circulando al unísono por calle estrechas en las que además cruzan numerosos peatones desordenadamente. En otras palabras, al peatonizar una zona céntrica se requiere tener una mirada del área urbana más amplia en que ella se inserta y la movilidad que se da en la misma, a fin de no desplazar fenómenos no deseables hacia ella, degradando el entorno urbano.
- b. Asegurar que las zonas peatonizadas no se transformen en un bazar, con cientos de comerciantes informales que extienden sus productos en el espacio que debieran usar los peatones, degradando el área. En ello tienen un papel fundamental las municipalidades, las que no deben otorgar los permisos correspondientes o bien, si son actividades ilegales, ejercer el peso de la ley para su control. De otro modo es la ciudad la que paga un gran costo en su calidad de vida en sus zonas más visibles y sensibles, como son sus centros históricos.

“El acceso al centro de la ciudad se debiera hacer a pie”

Rafael Guajardo García, particular, Talca.

III.1.4.4 Privilegio al peatón

A partir del paradigma implícito o fáctico que viene predominando en la forma en que la ciudad se organiza y funciona, privilegiando en la práctica al modo privado individual por excelencia como es el automóvil, se ha descuidado o secundarizado al peatón. Aunque hay ciudades, como Valparaíso-Viña del Mar y otras en que aún puede observarse el respeto al peatón por sobre el automóvil, al menos en los pasos cebra. Se propone consolidar y extender tales prácticas y extenderlas a otras ciudades del país:

- a. Se propone que en zonas de alto tránsito de peatones se pongan los semáforos en modo de rojo-rojo para el flujo vehicular, para favorecer el desplazamiento de los peatones, pudiendo los vehículos avanzar sólo muy lentamente.
- b. Se propone que los tiempos de cruce de peatones en los semáforos sean extendidos de manera que un peatón pueda cruzar cómodamente, sin tener que correr, todas las pistas de la vialidad que debe cruzar en un determinado punto.

III.1.5 UNA “NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD URBANA”

En otra parte de este Informe se ha enfatizado la importancia crucial que tendrá para la mitigación de los problemas de la movilidad urbana un cambio valórico, en actitudes y conductual de todos quienes vivimos en la ciudad respecto a la forma en que nos desplazamos en ella. Es decir, generar una “nueva cultura de la movilidad urbana”, tema en el que se insistió persistentemente en los Diálogos Ciudadanos realizados. Esta dimensión se considera tan clave como aquellas vinculadas más directamente con la dinámica urbana, la movilidad y el transporte, ya que es el sustento básico para que todo lo que se haga respecto a mitigar el problema que nos preocupa pueda finalmente asentarse en patrones culturales diferentes y

alineados en la perspectiva de las demás medidas propuestas. Tal como en relación a la protección del medio ambiente y a una calidad de vida sostenible Chile ha hecho avances significativos en los últimos años, que ha cambiado acendrados hábitos de las personas, desde los niños hacia arriba, en el caso de la problemática de la movilidad urbana se requiere algo similar, y así debe ser asumido.

Para concretar este objetivo se propone un conjunto de medidas que tienen que ver fundamentalmente con el proceso formativo de las personas, con la educación, en todos sus niveles formales y en todos los ámbitos de la vida en sociedad:

Entre los variados contenidos que deben tener las iniciativas y programas que promuevan tal cambio debe incluirse asimismo el educar y promover ciertas conductas hacia modos que generen una movilidad socialmente más eficiente a nivel del sistema urbano. Esto pasa por analizar en profundidad actitudes respecto a ciertos aspectos del contexto de los viajes, como ambiente y seguridad, componentes afectivos o de estatus social hacia ciertos modos, relevancia de normas y roles sociales sobre la conducta de las personas, como hábitos instalados desde hace mucho tiempo y que es necesario remover.

III1.5.1 Largo plazo: Incorporar la promoción de una cultura de la movilidad urbana en la malla curricular obligatoria de los estudiantes de nivel básico y medio

Independiente de que parezca difícil plantearse la posibilidad de planes de Educación para la Movilidad integrados al currículo escolar a través de la educación formal, es fundamental planteárselo como un objetivo, aunque sea de mediano o largo plazo.

El contexto de la reforma educacional debería abrir la posibilidad de replantearse el tipo de educación vial que se requiere entregar a fin de cambiar nuestro comportamiento respecto a nuestra movilidad en la ciudad. En el marco de la reforma, la construcción de ciudadanos es un punto central y ahí claramente se cruza con la educación cívica que implica aprender a movernos por la ciudad.



III.1.5.2 Mediano plazo: Modificar el actual modelo educativo en educación vial

El Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debieran hacer el esfuerzo conjunto de modificar al mismo tiempo el modelo educativo tradicional en esta materia –centrado en el aprendizaje de las normas de tránsito, fundamentalmente– a un modelo más amplio sobre movilidad urbana y todo lo que ello implica en términos de enfoque y nuevos contenidos. Esto significa que tendrá que ser una conjugación virtuosa de especialistas en las dos áreas los que desarrollen los contenidos de los programas correspondientes y su progresión en el tiempo, así como las formas prácticas de lograr que la formación entregada a los educandos se traduzca en cambios conductuales.

III.1.5.3 Mediano Plazo: Obligatoriedad de implantar al menos un Programa de Educación Ciudadana para la Movilidad en los colegios

Se propone formalizar una estructura organizacional que quite esa condición voluntaria con que este ámbito aún opera en la mayoría de los casos en que se da, estableciéndolo como una actividad obligatoria. El modelo educativo a implementar debiera conjugar armoniosamente lo teórico con lo práctico, potenciando tanto el dominio de las normas vigentes (modificadas a su vez en lo

necesario), como el desarrollo de habilidades blandas, especialmente en el nivel colectivo de la convivencia, de compartir, del respeto por el otro y de la cortesía y la amabilidad en el trato en la calle.

III.1.5.4 Mediano Plazo, “volver a la escuela”: Un Programa de Educación Ciudadana para la Movilidad para generaciones adultas.

Esto involucra, asimismo, una variante de este Programa en el sentido de “volver a la escuela” para las generaciones de adultos, para que pasen por un nuevo proceso de “alfabetización vial” o de capacitación para incorporar nuevos conocimientos y sobre todo una nueva perspectiva de entendimiento de cómo moverse ahora en la calle. Esto se podría organizar respecto a diferentes actores. Desde luego, podría comenzar por los padres de los educandos en una primera etapa, para proyectarse luego a la comunidad, de diversas formas. En tal sentido otros actores serían, primerísimamente, los conductores del transporte público mayor y menor y los conductores de transporte escolar y, luego, conductores del transporte de empresas, funcionarios municipales y funcionarios públicos, Jueces de Policía Local, Mutuales, Juntas de Vecinos, asociaciones ciudadanas, etc.

Un aspecto importante de refuerzo a lo anterior, es el cambio en la normativa de la Ley de Tránsito, donde se agregue como requisito para la obtención de la licencia de conducir elementos normativos y conductuales en la calle de los aspirantes a conductores respecto al resto de los conductores de diferentes modos y a los peatones.

A los conductores mayores se les debiera también estimular a “re-aprender la ciudad”, en el sentido de hacerse el propósito y darse los tiempos para explorar vías alternativas de desplazarse por la ciudad diferentes a aquellas que acostumbran a usar. Las autoridades debieran reforzar este ejercicio proporcionando información georeferenciada respecto a mapas de congestión de vías de toda la ciudad en diferentes horas del día. Un complemento a ello deberían ser paletas informativas en las vías en tiempo real –como sucede en las autopistas urbanas– en que se informe a los automovilistas el uso de vías alternativas, cuando determinadas vías están congestionadas o cuando algunas de ellas se dedican exclusivamente al transporte público mayor o a bicicletas.

III.1.5.5 Corto plazo: Ciudades Itinerantes de Educación Vial

Como medida inmediata y fácil de ejecutar, para preparar el terreno para lo que viene y comenzando a actuar sobre el problema, se propone el desarrollo de un Programa de Ciudades Itinerantes, que son pequeñas escuelas en educación para la movilidad urbana, orientadas a la formación lúdica de los niños. En esta actividad se entregaría de manera práctica -en espacios públicos como plazas, barrios, parques y colegios- contenidos respecto a normas del tránsito pero también respecto a convivencia en el espacio público y, en particular, en el espacio vial, con énfasis en el uso responsable y ciudadano de la bicicleta como modo de transporte. Podría prepararse material ad hoc al respecto, lo que serviría de un ejercicio de prueba para materiales más definitivos sobre la materia. Este Programa podría ser una iniciativa compartida con Municipios y organizaciones vecinales. El modelo podría replicar en cierta forma lo que hacen las “Ciclorecorridos” en Santiago los domingos de cada semana, pero que en este caso responderían a una estrategia para llegar con contenidos a los niños en el corto plazo sin tener que esperar la modificación o transformación del currículo escolar.

III.1.5.6 Corto plazo: Readequación de las Brigadas Escolares de Seguridad de Tránsito (BEST)

Actualmente en muchos colegios siguen funcionando las Brigadas Escolares de Seguridad del Tránsito, existentes en el marco de las disposiciones de la Ley del Tránsito con apoyo del Ministerio de Educación y Carabineros. Se propone hacer una revisión del modelo a fin de ampliarlo en términos de nuevos contenidos y de nuevos actores, incorporando a la comunidad escolar y a los padres y apoderados en sus nuevas actividades, que asumiría el conjunto de la problemática de la movilidad urbana y del cambio en la nueva cultura que se propone.

III.1.5.7 Radicar en el Ministerio de Educación y en el Ministerio de Transportes la responsabilidad compartida de este Programa

Si bien actualmente el Artículo 30 de la Ley del Tránsito radica en el Ministerio de Educación la responsabilidad de llevar a cabo una Educación Vial, la Comisión considera que es de la mayor importancia que la misma sea asumida de manera compartida con el Ministerio de Transportes, modificando al mismo tiempo

el modelo tradicional –centrado en el aprendizaje de las normas de tránsito, fundamentalmente– a un modelo más amplio sobre movilidad urbana y todo lo que ello implica en términos de enfoque y nuevos contenidos. Esto significa que tendrá que ser una conjugación virtuosa de especialistas en las dos áreas los que desarrollen los contenidos de los programas correspondientes y su progresión en el tiempo, así como las formas prácticas de lograr que la formación entregada a los educandos se traduzca en cambios conductuales.

III.1.5.8 Campañas Educativas

Aparte de las iniciativas propuestas, debiera mantenerse la línea de desarrollar Campañas Educativas que lleva a cabo Carabineros, el Gobierno u otras instituciones a través de los medios de comunicación. Por lo general apuntan a un objetivo específico y puntual (accidentabilidad en 18 de septiembre y fines de semana largos) no tienen más de tres meses de duración. Se propone que se piense en Campañas que pudieran apuntar a otro tipo de contenidos, referidos a la formación de esta nueva Cultura de la Movilidad Urbana y que pudieran tener un despliegue de plazo mayor, como una especie de “franja ciudadana” en el marco de la función de servicio público con que deben cumplir los medios.

III.1.5.9 Papel de Carabineros de Chile

Fundamental es el papel que le cabe a Carabineros en esta construcción de la nueva cultura de la movilidad urbana. Ello requerirá que se desarrollen programas formativos de los carabineros de tránsito, que deben no sólo fiscalizar y gestionar el tráfico vehicular sino también educar a los diferentes actores en las nuevas formas de comportarse en las vías y espacios públicos. Ello requerirá que se trabaje en la conformación de este programa y sus diversos contenidos entre especialistas en las diferentes materias de la movilidad urbana que proponga el Ministerio de Transportes y Conaset, docentes de Carabineros y especialistas del Ministerio de Educación. En tal sentido, la fiscalización que realice Carabineros tendrá un nuevo sello, ya que tendrán que manejar criterios posiblemente diferentes para evaluar un tipo de falta u otro, lo que es primordial a la hora de ir conformando nuevos comportamientos de la ciudadanía

III.1.5.10 El componente comunicacional del cambio cultural

Un cambio en la cultura de la movilidad urbana de nuestros conciudadanos requiere encontrar un concepto o idea fuerza que sea clave, que motive por sí mismo a un cambio en la conducta de los individuos y al control social sobre la misma. Se necesita generar algo similar a lo sucedido con la prohibición de fumar en lugares públicos. La pregunta es ¿Cómo fue posible que en tan poco tiempo una norma generara un cambio de esa magnitud? ¿Cómo hacer que la sanción social se vuelva un elemento tan relevante como para modificar las conductas de los ciudadanos y ciudadanas en torno a la forma en que usan y se mueven en el espacio vial? ¿Es posible que una norma o ley construya una nueva convivencia en el Espacio Vial?. Esta, más que una medida que pueda proponerse, es un desafío que queda planteado a las autoridades. Pero es clave encontrar su respuesta comunicacional, ya que es un soporte fundamental del cambio cultural que se busca y necesita.

Quizás si un elemento clave del cambio cultural que se produjo respecto al cigarrillo tuvo que ver con cómo los ciudadanos se empoderaron de la norma y la hicieron propia a la hora de exigir su cumplimiento. El mundo de los no fumadores, al inicio una minoría, terminó por empoderarse de la norma y hacerla aplicar. Hoy es inconcebible que alguien encienda un cigarro en un hospital o en un colegio sin que reciba la sanción social respectiva. No se necesitan inspectores ni policías para ello.

Al parecer el cambio cultural orientado a ponernos en el lugar del otro en el ámbito de la movilidad urbana debe pasar por una serie de medidas y experiencias en distintas dimensiones. Quizás si organizaciones como la de los Familiares de Víctimas de Accidentes del Tránsito, activos participantes en los Diálogos Ciudadanos, u otras organizaciones que pudieran surgir en torno a los temas de una movilidad urbana segura, amable y sostenible, pudieran ayudar decisivamente al cambio cultural que se requiere. El desafío queda planteado.

III.1.6 MARCO DE POLÍTICA PÚBLICA Y MARCO NORMATIVO

En materia de movilidad urbana no existe, en realidad, una política en que se definan los principios orientadores de la misma, sus objetivos, los derechos a proteger, los estándares a los que se apunta y los instrumentos necesarios. Igualmente, tampoco existe un marco normativo de un rango o entidad legal suficiente que dote a las diferentes autoridades que tienen que ver con la ciudad de las competencias y facultades para que el área problemática respectiva pueda ser conducida y gestionada adecuadamente y que institucionalice los instrumentos básicos a través de los cuales la política va a poder ser implementada. Es lo que a continuación se propone.

III.1.6.1 Una Política de Movilidad Urbana

Un abordaje sistémico e integrado a los problemas de la movilidad urbana y en particular de su “enfermedad” más visible la congestión vehicular en las vías públicas, requiere tener un marco de referencia sustentado, primero, en la Política de Desarrollo Urbano actual que promueve la planificación urbana integral e integrada y, luego, en una Política de Movilidad Urbana, debiendo existir estrechas e ineludibles relaciones entre ambas. De hecho, la segunda debiera verse como parte indisoluble de la primera y es la que aquí se propone que se formule cuanto antes, entregando en seguida algunos elementos para ello.

Esta nueva Política de Movilidad Urbana es en realidad el marco de referencia esencial en que debe sustentarse de aquí en adelante todo el quehacer del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en los temas que le son propios, en las áreas urbanas del país. Naturalmente debe hacer las debidas diferenciaciones, en la aplicación de la misma, entre distintos tipos de ciudad, que tienen sus problemáticas propias y específicas.

A continuación se propone algunos de los principios orientadores de esta Política y sus instrumentos principales, sin que ello por cierto agote los contenidos que debiera consignar.

III.1.6.1.1 Principios orientadores de la Política de Movilidad Urbana

La Política de Movilidad Urbana que se propone formular se debiera basar en un conjunto de principios orientadores como los que se expresan a continuación, entre otros:

a. La movilidad como oportunidad

La movilidad es una oportunidad en el sentido que, por un lado, afecta y es parte promotora de la integración e inclusión social, en la medida que incide sobre la accesibilidad de las personas a las oportunidades diversas de la ciudad; mientras, por otro, es dinamizadora de la economía urbana y de las economías regionales en que las ciudades se insertan, incidiendo sobre su productividad y competitividad. No obstante tal importancia, la movilidad es una dimensión habitualmente ignorada o asumida sólo como un problema de transporte, lo que la Política propuesta debe apuntar a corregir.

b. Imagen-objetivo de ciudad

Es fundamental establecer cómo se quiere ir de la ciudad que se tiene a la ciudad deseada o buscada, lo que requiere definir colectivamente cómo concebimos nuestras ciudades a futuro. Básicamente, se trata de ir del actual paradigma de la segregación socio-territorial al paradigma de la integración e inclusión social en materia de uso de suelo y de conectividad y movilidad, así como de convivencia en el seno de la comunidad urbana.

c. Reconocimiento de derechos ciudadanos

La Política debería consignar un reconocimiento de un conjunto de derechos ciudadanos de quienes viven en ciudades, a los que se avanzará de manera gradual, a lo menos en torno a lo siguiente:

C.1 Derecho a la conectividad y movilidad urbana

Se propone que en la Ley de Movilidad Urbana se haga un reconocimiento al derecho de los ciudadanos a contar con la conectividad y las condiciones y medios de moverse por la ciudad que les permita tener acceso a los bienes públicos y oportunidades diversas que ella les ofrece, el que sería regulado en los términos que la ley indique. Este reconocimiento podría expresarse a través de ciertas garantías mínimas respecto a la conectividad y la movilidad, cuidando los impactos que ello pueda tener en costos y tarifas. Estas garantías debieran ser consideradas en las políticas que incidan en las ciudades así como en los proyectos de inversiones urbanas, tanto públicas como privadas. Se piensa en tal caso en garantías relativas en particular al transporte público como:

- Disponibilidad y acceso a algún modo de transporte público en los barrios y en las horas más conflictivas de la noche (posibilidad de subsidios a operadores en esas horas).
- Distancias máximas entre el hogar y un servicio de transporte público.
- Tiempos de viaje máximos (en ruta) según distancia y dentro de ciertos parámetros de congestión y salvo fuerza mayor tipificada.
- Seguridad: en ruta –calidad de vías, funcionamiento de semáforos–; en el bus –buena conducción, delincuencia–; en paraderos –iluminación, cámaras conectadas a un servicio policial–; en trayectos especialmente conflictivos a y desde paraderos.
- Comodidad: en acceso/descenso de vehículos de transporte público; en buses –asientos, asideros, escalinatas, regulación de ruidos o sonidos no deseados como radios, música en vivo, venta de productos–; en la vía.

c.2 Estándares básicos de movilidad

Deben establecerse estándares de movilidad básicos a los que se debiera aspirar a que se cumplan gradualmente y en períodos razonables -constructivos, urbanísticos y paisajísticos, medioambientales-, mínimos e igualitarios y que deben respetarse independientemente de las características sociales predominantes en los territorios o áreas de que se trate. Estos estándares básicos deberían darse al menos en materia de:

c.2.1 Infraestructuras vinculadas a la movilidad

Calles; aceras; vías segregadas y exclusivas para buses del transporte público; calles exclusivas para buses del transporte público; bahías de estacionamiento temporal en paraderos de buses del transporte público; pasos peatonales a nivel o bajo nivel; pasarelas; ciclovías; pistas en calle destinadas a bicicletas; atraviesos peatonales; accesos de vehículos de transporte público a terminales; espacios públicos inutilizados (o degradados) por autopistas o ferrovías urbanas; etc.

c.2.2 Edificaciones y equipamientos urbanos vinculados al transporte urbano

Paraderos de buses; estaciones o estacionamientos intermodales; bahías para control de frecuencia de buses del transporte público; zonas pagas; acceso de vehículos a estacionamientos en edificios privados; estacionamientos: etc.

c.2.3 Mobiliario urbano vinculado al transporte urbano

Paletas para información de usuarios de transporte público y de modos no motorizados; señalética; subestaciones eléctricas; sitios de recarga de modos eléctricos de transporte masivo (troleys); etc.

Estos estándares básicos, debidamente respaldados por una normativa clara, deberían gatillar, con alta probabilidad, comportamientos y acciones, tanto del sector público como privado, conducentes a garantizar dichos estándares. Por ejemplo, la opción legal de declarar un área determinada como saturada -es decir que no cumple con los estándares básicos- sería el instru-

mento gatillador de las acciones del Estado y organismos descentralizados destinadas a enfrentar, controlar y orientar el curso seguido por la movilidad hasta ese momento en un determinado eje o área, detonando rectificaciones o mejoramientos necesarios.

d. Promoción de una nueva “cultura de la movilidad urbana”

Algunos de los elementos constitutivos de esta nueva cultura debieran ser, entre otros, los siguientes:

d.1 Preeminencia en el uso de las vías públicas de los modos masivos

En las vías públicas deben tener prioridad los modos masivos (transporte público masivo, transporte masivo de personal de empresas privadas u oficinas públicas, transporte escolar) y colectivos (taxis colectivos) así como modos no motorizados (bicicleta, caminata), por sobre modos individuales (automóvil privado, taxis básicos). Ello debiera reflejarse en hechos como, por ejemplo, destinar calles completas o pistas de una calle a uso sólo de buses del transporte público en las horas punta, o en reducir pistas que hoy usan sólo autos en las calles para que sean usadas por bicicletas; o en prolongar los tiempos de los semáforos en zonas de alto uso peatonal para que peatones puedan completar cruce en una sola caminata; o en eliminar estacionamientos de autos en vías de alto uso peatonal, etc. Esto, en la práctica, significa, por ejemplo, que si bien una persona tiene derecho a usar su auto en la forma, hora y lugar que considere oportuna, ese derecho puede verse limitado –si la autoridad competente así lo determina– en determinadas zonas, a determinadas horas y en determinados espacios, para facilitar el desplazamiento de buses del transporte público o de personas a pie o en bicicleta.

d.2 Prevalencia de un “Estado de Derecho en la calle”

Esta prevalencia debe manifestarse en que se fortalezca el principio que el derecho de los automovilistas de movilizarse en las vías públicas puede ser limitado por el derecho de los demás ciudadanos (especialmente no propietarios o no usuarios de autos, que son la mayoría) a movilizarse en las vías públicas en el modo y forma que necesitan o deseen (ciclistas, peatones).

d.3 Privilegio a la caminabilidad y a la peatonización de la ciudad

En el marco general de privilegiar los modos no motorizados de desplazarse por la ciudad, adecuando las vías y el mobiliario público para facilitar y hacer más cómodo y seguro los viajes pie. Ello podría incluir como complemento modos eléctricos menores de acercamiento en las zonas céntricas de la ciudad.

d.4 Promover el principio básico del respeto mutuo

Como parte del proceso educativo, se debe promover la cortesía y amabilidad entre usuarios de modos diferentes que comparten el espacio y la vialidad pública, lo cual comprobadamente puede tener un impacto directo sobre la congestión vehicular en determinadas situaciones, como el acceso a la vía pública desde estacionamientos, o el respeto al orden de llegada en las zonas de estrechamiento de pistas.

e. Principio de descentralizar decisiones

Entendiendo que encarar los problemas de la movilidad urbana requiere una participación directa de las comunidades urbanas que serán objeto de tal intervención, en la Política debe establecerse el derecho de dichas comunidades a seleccionar sus propias medidas a través de Planes de Acción Inmediata y Planes Directores estratégicos, así como de monitorear su implementación por parte de los diferentes organismos públicos involucrados y de la propia comunidad, estableciendo periódicas Auditorías Ciudadanas al respecto.

III.1.6.1.2 Instrumentos de política

Para llevar a la práctica la Política de Movilidad Urbana se necesita una serie de instrumentos y mecanismos destinados al logro de una diversidad de objetivos que apuntan todos a hacer más racional y sostenibles y a mitigar los problemas de la movilidad urbana, como los siguientes:

III.1.6.1.3 Plan Director por Ciudad

Fundamento

El actual modelo centralizado, sectorial y fragmentado con que opera el Estado impide hacerse cargo del gran desafío que implica integrar las políticas públicas y coordinar distintos niveles de gobierno para la consecución eficaz de sus objetivos, que es lo que se requiere para potenciar la movilidad urbana y reducir la congestión, entre otras cosas.

Para avanzar en la perspectiva de dar un marco de solución a este problema, se propone que exista un Plan Director por Ciudad de carácter más bien estratégico que recoja y haga efectivo el principio de planificación integrada. Esta aborda de manera integrada e integral las acciones en materia de uso de suelo, localización de actividades, desarrollo urbano y movilidad, en un nivel estratégico y de largo plazo, pero que al mismo sienta un marco para la coordinación intersectorial e inter-niveles –nacional, regional, local– de la acción pública.

A través de tal instrumento se podrán definir y consensuar con la ciudadanía las medidas estructurales y las inversiones en infraestructura que moldeen el futuro desarrollo urbano en las ciudades, de manera concordante con las disposiciones de los planes reguladores. Esto podrá hacerse con plazos que deban ser cumplidos y que no puedan cambiar con cada nueva autoridad, según lo dispondrá la Ley Marco de la Movilidad Urbana.

Componentes y alcance del Plan Director.

En términos simples, el Plan Director debe apuntar a combinar un plan regulador (comunal, metropolitano, intercomunal) con los planes elaborados por el Ministerio de Transportes (Ciudades Modelo y Ciudades Intermedias), el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Vivienda, los Gobiernos Regionales y los propios municipios, a través de las inversiones que programan las Secretarías de Planificación Comunal. Así, las recomendaciones normativas o reglamentarias respecto a equipamientos, densidades, cuotas, pueden tener un correlato con las medidas tomadas para incentivar el transporte público, desincentivar el uso del auto y habilitar una malla de transporte masivo que garantice calidad de servicio, predictibilidad, comodidad y seguridad.

Carácter vinculante

Un problema de los planes elaborados por los Ministerios sectoriales es que nada garantiza su ejecución, ya que habitualmente cambian cuando los gobiernos terminan, o incluso cuando cambian las autoridades dentro de un mismo gobierno. Esto supone una pérdida importante de tiempo y recursos –especialmente si las inversiones deben reevaluarse o rediseñarse– y discontinuidades en la inversión pública que afectan seriamente su oportunidad y en definitiva su eficacia. Para evitar este problema, las medidas que contemple el Plan Director en materia de movilidad provendrían de un ejercicio participativo conjunto entre los Comités Pro Movilidad Urbana y las autoridades regionales Ministeriales, con lo que se aseguraría que las medidas que contemplen estén ya compatibilizadas con la legislación pertinente y las normas de la Contraloría General de la República, asegurando de este modo su carácter vinculante en materia presupuestaria y en su ejecución. Esto quiere decir que las inversiones deben estar contempladas y aseguradas en los presupuestos y su ejecución debe estar amarrada a los planes de cumplimiento (ejecución presupuestaria). Este problema ya está resuelto con las normativas de los planes reguladores cuyas definiciones en materia de densidades, cuotas de estacionamiento o mixtura de usos, son obligatorias por ley.

Descentralización

La única forma de coordinar acciones sectoriales diversas es traspasar atribuciones y funciones desde el nivel central a una Autoridad de Ciudad o Autoridad Metropolitana (en caso de las áreas de tales características). La otra alternativa sería la del Intendente como Autoridad de Ciudad, como lo propuso la Comisión Presidencial para la Descentralización. Esto sería válido y aplicable para los Planes Directores de las áreas metropolitanas o grandes ciudades formadas por más de una comuna y donde la normativa territorial (intercomunal o metropolitana) también depende del Intendente, su gabinete (SEREMIs) y su parlamento regional (CORE).

En un contexto con Intendentes y COREs electos, y Secretarías Regionales Ministeriales que ejecutan los recursos traspasados desde el nivel central, el Plan Director cobra sentido como instrumento ya que permite canalizar los recursos

traspasados, además de aquellos que ya maneja la región (ej. FNDR) bajo una mirada integrada del territorio donde movilidad y desarrollo urbano son dimensiones que van coordinadas.

En las ciudades formadas por una comuna, la situación es más compleja y en tal caso las soluciones podrían ir desde dotar a esos Alcaldes de facultades suficientes como para poder gestionar las complejidades funcionales de una ciudad que exceden las competencias que le están reconocidas en la legislación municipal actual, o bien que se requiera un apoyo especial desde los Gobiernos Regionales a través de las inversiones más relevantes en materia de infraestructura de transporte, dejando los aspectos de regulación (vías exclusivas, estacionamientos, horarios, etc.) al ámbito directo de cada municipio (ej. Dirección de Tránsito).

Sólo en proyectos que conectan más de dos regiones entre sí o Chile con países vecinos, debiera existir una acción directa de los ministerios sectoriales. Esto, porque en el marco de las futuras etapas de la descentralización del país su función principal será definir políticas y planes nacionales, dejando al ámbito regional la planificación, evaluación e implementación de los proyectos que permitirán coordinar movilidad con usos de suelo, densidades o localización de actividades.

III.1.6.1.4 Plan de Acción por Ciudad

Este es un instrumento de rango menor en relación al Plan Director precedente y que apunta a organizar medidas principalmente de corto y mediano plazo, encaminadas a enfrentar los problemas más urgentes y críticos que afectan la movilidad urbana en las ciudades del país. En general, estos Planes podrían aplicarse con las actuales facultades con las que cuentan las autoridades de los diferentes niveles involucradas (Ministerios, Gobiernos Regionales, Municipalidades).

La elaboración de estos Planes deberá derivar de un ejercicio ampliamente participativo, a partir de los Comités Pro Movilidad Urbana que deberán funcionar en cada ciudad y donde confluyen autoridades de diferentes niveles y representantes de la sociedad civil y gremiales, como se propone más adelante.

Lo nuevo de estos Planes es el intento de organizar la demanda desde las ciudades, es decir, identificar desde el territorio necesidades y dichos problemas y en seguida solicitar a las autoridades correspondientes del nivel nacional que anali-



cen la coherencia de los mismos con la Política de Desarrollo Urbano y los recursos disponibles y los aprueben, dictando en seguida los actos administrativos o medidas que hagan posible la implementación de los diferentes componentes de dichos Planes diseñados desde la localidad.

Para asegurar que se guarde la coherencia con las políticas y planes nacionales y su solidez técnica y legal, la elaboración de estos Planes deberá ser acompañada por el apoyo técnico de los Ministerios correspondientes a la naturaleza de las acciones o intervenciones propuestas por tales Comités, a través de sus Secretarías Regionales Ministeriales o directamente, según el caso. Ello, siempre buscando desarrollar capacidades en las ciudades y localidades, tanto de los funcionarios públicos como de los miembros de las organizaciones de la sociedad civil y gremiales participantes. Para eso se requerirá no sólo el trabajo conjunto sino además el llevar a cabo un programa paralelo de capacitación, en los casos en que se estime necesario de acuerdo al avance de la tarea.

III.1.6.1.5 Comités Pro Movilidad Urbana por Ciudad

En el marco de la realización de la tarea de esta Comisión para elaborar la Propuesta solicitada por la Presidenta Bachelet se trabajó con una modalidad ampliamente participativa, a través de Diálogos Ciudadanos realizados en varias ciudades del país, de Arica a Coyhaique. En varias de esas ciudades la realización de tales Diálogos estuvo precedida por la formación de Comités Pro Movilidad Urbana.

La experiencia recogida permite proponer que estos Comités se institucionalicen en la Ley Marco de Movilidad Urbana y sean la base sobre la cual se asiente la planificación y ejecución al menos del Plan Director de Ciudad y el Plan de Acción por Ciudad antes propuestos. La modalidad descentralizada de trabajo de estos Comités se propone en otra sección de este Informe.

Los Comités deben estar constituidos al menos por: autoridades Municipales (alcaldes, directores de tránsito, directores de planificación) y regionales (intendente, director de planificación GORE, seremis MTT, MINVU, MOP, Medio Ambiente), Carabineros, organizaciones vecinales y ciudadanas, gremios del transporte público mayor y menor, representantes del comercio, representantes de la empresa privada (actividades productivas principales, comercio, turismo).

Debe presidir este Comité la Autoridad de la Ciudad (cuando exista) o en subsidio el Intendente o en su representación el Director de Planificación del Gobierno Regional (a fin de asegurar el funcionamiento regular, casi cotidiano, de estos Comités)

Estos Comités elaborarán el Plan de Acción Pro Movilidad y se encargarán de proponerlos a las autoridades nacionales solicitando su aprobación y la dictación de los actos administrativos y acciones necesarias para implementar las medidas que acuerden, realizando posteriormente el seguimiento de su ejecución y en los plazos definidos por las autoridades que corresponda.

III.1.6.1.6 Mecanismo de Gestión de Ciudades o Ciudades Inteligentes

Las ciudades se han transformado en entes complejos de gestionar. Son múltiples y variadas las funciones que se realizan cotidianamente en la ciudad y que involucran diferentes necesidades de movilidad de personas y bienes, desde el transporte público hasta el movimiento de peatones, ambulancias, bomberos y

transporte del personal de empresas y estudiantes. Todo ello se hace sin que ocurra forma alguna de gestión de tales movimientos, de forma de hacerlos más compatibles y oportunos para cada actividad a la que sirven y menos incidentes en la congestión vehicular.

Hoy existen las tecnologías y los sistemas que permiten gestionar las ciudades y los movimientos en su seno de manera más inteligente y eficaz, con un significativo impacto sobre incidencias de congestión. Hay varias ciudades en el mundo, incluyendo algunas en América Latina, que cuentan con estos sistemas ya operando. Se propone que Chile entre decididamente en esta senda.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cuenta con una Estrategia de Ciudad Inteligente para el Transporte de Chile 2020. Es hora que tal Estrategia se transforme en acción, por lo que más adelante se propondrá que se realice una experiencia en una ciudad de tamaño intermedio como proyecto piloto y parte de un Plan de Acción Inmediato, para lo cual habrá que contemplar los recursos diversos que se requiera para ello, en lo que no debe descartarse la cooperación internacional a tal efecto.

III.1.6.1.7 Fondo para Desarrollo de la Movilidad Urbana

A raíz del financiamiento requerido por el Sistema Integrado de Transporte Público de Santiago ("Transantiago"), se creó hace algunos años un fondo que replica para las regiones del país los recursos destinados a dicho Sistema. Estos recursos están siendo utilizados para diferentes finalidades particularmente relacionadas con el transporte público. Sin embargo, nos asiste la convicción que tales usos no están respondiendo a planes de movilidad urbana coherentemente desarrollados sino más bien en función de necesidades puntuales que, a veces, no necesariamente pueden ir en la dirección adecuada, como podría ser la existencia de algunos subsidios, ante la carencia de objetivos de mediano y largo plazo explícitamente pensados y formulados a partir de un concepto integral ordenador que establezca con claridad el rol de los diferentes modos de transporte.

Por otra parte, a raíz de la proposición que aquí se realiza en torno a diversas medidas y a su fiscalización, es posible que se generen ingresos por la vía de tarifas o multas que pueden llegar a implicar cantidades significativas de dinero.

Y finalmente, si se recogen varias de las proposiciones aquí entregadas y si se aprueban y recogen propuestas emanadas de la Comisión sobre la Descentralización, habrá seguramente la necesidad de transferencias significativas de recursos para inversión en las regiones y ciudades del país, muchas de las cuales tienen que ver con diferentes componentes relacionados con la movilidad urbana.

Dado todo lo anterior, se propone, en consecuencia, que en el contexto de la Ley Marco de Movilidad Urbana, se cree un Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana, que sería el instrumento principal de acopio de recursos destinados a la movilidad urbana –transferencias del Gobierno nacional y del Gobierno Regional, subsidio al transporte público de la Ley 20.378, ingresos provenientes de multas diversas, aportes de la empresa privada, donaciones eventuales– y desde el cual se financiarían integralmente los Planes Directores y los Planes de Acción por Ciudad antes propuestos, asegurando así la coherencia, pertinencia y oportunidad de las inversiones necesarias. Se requerirá desde luego una reglamentación especial de la administración y uso de este Fondo que sea compatible con la legislación vigente en diferentes materias y sectores.

III.1.6.1.8 Fiscalización y Policía de Tránsito

Normas sin una adecuada fiscalización, respaldada por autoridad que cuente con las debidas competencias para ello, no tendrán mayor efectividad. De allí que se proponga que junto con dotar de mayores facultades a las autoridades del sector transporte a nivel nacional y local, se restituya en el Cuerpo de Carabineros la dotación de la antigua Policía del Tránsito, es decir, personal dedicado exclusivamente tanto a la gestión de tránsito como a la fiscalización del cumplimiento de las normas relativas no sólo al transporte sino a la movilidad urbana. Es decir, se trata de una policía con un entrenamiento más amplio en estas temáticas y normas y de dedicación exclusiva y excluyente de otras actividades policiales, ya que, de otro modo, su presencia y funcionamiento irregular en la ciudad, por el surgimiento puntual de emergencias de seguridad pública, no garantizará que las normas se apliquen y den los resultados que se espera deben tener.

III.1.6.1.9 Educación y formación ciudadana para una movilidad socialmente inteligente, solidaria y sostenible

Hay una serie de conductas y hábitos con que nos desenvolvemos en la ciudad que también terminan jugando un rol determinante en la congestión como en otras problemáticas asociadas a la movilidad urbana. Así asoman otros temas como el de la Seguridad Vial y el de la Convivencia en el Espacio Público.

Tal como la congestión vehicular se manifiesta como un síntoma de que la movilidad urbana en nuestras ciudades no está andando bien, así también hay una serie de elementos en el comportamiento de los actores de la vialidad que dan cuenta de un malestar.

Frente a las condiciones de estrés, encierro, pérdida de tiempo para el ocio y la familia, alza de los costos de los viajes y todas las molestias asociadas a la congestión que terminan afectando a todos los actores del sistema vial y no sólo ni principalmente a los automovilistas, se termina generando en la gente una sensación de insatisfacción que se traduce en una experiencia muy poco grata en el espacio público cuando se desplaza por la ciudad. De cierta manera el sistema urbano termina traspasando su precario equilibrio a sus usuarios, los que acumulan ingratas experiencias y finalmente terminan desarrollando estrategias individuales para desenvolverse en ese escenario sin tomar en cuenta la condición colectiva de la ciudad. Así la dificultad para empatizar con el resto, el rechazo selectivo a la norma vial e incluso los comportamientos agresivos parecen terminar siendo la forma normal de desenvolvernos como actores de la vialidad.

Estos son los rasgos predominantes de nuestra actual cultura de la movilidad que caracteriza a nuestras ciudades. Esta cultura al final termina colaborando y empeorando las problemáticas de la movilidad urbana, entre ellas la congestión.

Recientemente en una investigación de peatones realizada por el Automóvil Club en Santiago reveló que se estaría frente a una gran masa de gente sin el conocimiento necesario para desenvolverse de manera segura en la vialidad y también frente a actores que manifiestan un alto rechazo a la norma. Ello no sólo carga de mayor tensión el escenario vial sino que también se traduce en su rostro más grave: los accidentes de tránsito y la consecuente pérdida de vidas humanas.

Cuando se suma conductas refractarias a la norma, sujetos que no están capacitados para desenvolverse en el tránsito, un contexto agresivo y una alta tasa de accidentes, el fenómeno de la movilidad urbana y del cómo nos desenvolvemos en ella nos exige hacernos cargo de los cambios culturales necesarios para enfrentar todos estos problemas. Es el espacio donde una educación vial para una movilidad socialmente inteligente y solidaria debería levantarse como uno de los elementos principales para la transformación del contexto en que experimentamos nuestra movilidad.

Para el logro de la creación de una nueva cultura ciudadana de movilidad urbana se considera imprescindible que quienes son parte de la comunidad urbana reciban una formación sistemática, desde el nivel básico hasta el nivel medio, en normas y principios acerca de cómo comportarse al moverse en la ciudad de una manera inteligente, amable y solidaria. En una sociedad donde se han ido imponiendo valores más bien individualistas, es fundamental que, tratándose de la convivencia en la ciudad, se refuercen normas que enfatizen la importancia de hacer prevalecer, en el ámbito de la movilidad urbana al menos, principios y normas que privilegien el interés colectivo por sobre el individual, teniendo en consideración que su observancia, en definitiva, también favorecerá y beneficiará a cada miembro individual de la comunidad urbana.

Quizás no haya otra esfera de la vida de las personas en la ciudad donde se relacione más directamente los comportamientos solidarios con el beneficio personal, ya que ellos redundan en el mejoramiento de la calidad de vida de cada uno de los habitantes de la ciudad independientemente de toda condición, por la vía de reducir externalidades o costos negativos que tienen los problemas de la movilidad urbana y que afectan a todos.

No obstante, la forma en que hasta ahora el país ha asumido este desafío es muy insuficiente. En la parte reglamentaria, se exige a los automovilistas algunas condiciones más bien formales y técnicas para obtener su licencia de conducir, sin mayor exigencia en materia de normas de comportamiento más general respecto a cómo moverse en la ciudad en relación al resto de sus habitantes, sus modos de movilizarse y sus derechos. Existe también, según el artículo 30 de la Ley del

Tránsito la obligación que los colegios de educación básica y media municipal y particular subvencionados enseñen normas del tránsito, haciendo funcionar las Brigadas de Educación de Tránsito, con el apoyo de Carabineros y de la CO-NASET. Esta última institución a su vez tiene dos manuales para la educación vial, uno para educación básica y otro para la media. Por último, se realizan campañas de vialidad que suelen responder con información orientada a contingencias específicas (fiestas patrias, vacaciones, año nuevo, etc.).

Pero en todo esto no existen aspectos que ayuden a un cambio de perspectiva en la que se desarrollen programas orientados más allá de la norma, propendiendo hacia una “Educación Ciudadana para la Movilidad Urbana”, a través de la cual se debería incorporar aspectos relacionados con la convivencia que se construye con el resto de los actores con quienes se comparte el espacio público y la vialidad urbana, junto con la incorporación de una validación social y emocional más profunda del marco normativo bajo el cual nos desenvolvemos. De cierta manera, tendría que ver también con fortalecer el protagonismo de todos los actores en la construcción de la movilidad que vivimos entre todos, no sólo concentrando la mirada en aquellos que conducen vehículos motorizados sino que también entregando información, conocimientos y protagonismo a las estrategias de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

Bajo esta concepción más amplia podríamos impulsar y enriquecer los modelos actuales de Educación Vial que sólo se limitan a la normativa y a tener las competencias técnicas para cumplirlas. Así se abre un campo que no tiene que ver con lo que podría llamarse los aspectos duros de la movilidad sino que con aquellas dimensiones blandas del comportamiento que a la hora de generar un mejor clima social se vuelven claves. Aspectos como el respeto, la cortesía, la empatía, el ponerse en el lugar del otro –que en definitiva es también el de uno– hasta ahora se han mantenido ausentes de los programas que hoy esporádicamente se desarrollan, aun cuando se trata de principios que finalmente podrían propender hacia un acercamiento emocional que finalmente nos haga apropiarnos y hacer parte de nuestros patrones de conducta el marco normativo en que nos desenvolvemos, logrando así un mejoramiento global de las condiciones y calidad de vida en la ciudad.

III.1.6.1.10 Ley Marco de la Movilidad Urbana

Un desafío de la magnitud y complejidad que presentan los problemas de la movilidad urbana y de la congestión vehicular requieren contar con una normativa de rango superior, sólida y coherente, que llene vacíos y que otorgue facultades efectivas a las autoridades de diferentes niveles para intervenir decisivamente sobre dicha problemática.

Se propone por ello que se dicte una Ley Marco de la Movilidad Urbana que otorgue el peso administrativo imprescindible a la Política de Movilidad Urbana y a las acciones que se emprenda en esta materia y a la fiscalización del cumplimiento de estas normas.

Los contenidos principales que debiera tener tal Ley, además de los que están señalados en diferentes partes de este Informe, deberían ser al menos los siguientes:

- a. Reconocimiento del derecho y garantías de tener acceso a niveles adecuados de movilidad correspondientes, regulado por las disposiciones de la ley.
- b. Establecimiento del Plan Director por Ciudad y de los principios y criterios que deben regir su elaboración, dejando las normas procedimentales correspondientes como materia de un Reglamento.
- c. Establecimiento de facultades para autoridades regionales y locales -Municipio o Autoridad de Ciudad o Autoridad Metropolitana, cuando exista- para la elaboración participativa de los Planes de Acción por Ciudad y para la solicitud a los organismos competentes del Gobierno de la dictación obligatoria y en plazo cierto de los actos administrativos necesarios para la implementación de las medidas de dichos Planes.
- d. Establecimiento de los instrumentos de gestión de la movilidad, entre los que debe considerarse: educación vial; estándares y normas de calidad de la movilidad, su medición y programas de medición; normas para gestionar la generación de viajes; planes de manejo, prevención o disminución de la congestión, declaración de zonas saturadas, selección de instrumentos de regulación o de inversión, etc.

- e. Instauración de un sistema de evaluación del impacto de proyectos de inversión o intervenciones urbanas de gran escala (remodelaciones, regeneraciones) sobre la movilidad urbana, similar al actual EISTU pero concebido en una escala más sistémica e integral y con metodologías más comprehensivas y sofisticadas que la actualmente usada para la Evaluación Social de Proyectos.
- f. Estudiar las normas de responsabilidad civil y penal vigentes aplicables a los daños a la movilidad para formular eventuales propuestas de modificaciones; estudiar medidas administrativas vinculadas con los daños a la movilidad que puedan ocasionarse; revisar capacidades sancionatorias y aplicación de sanciones.
- g. Establecimiento de una capacidad fiscalizadora, de acuerdo a las diferentes condiciones con que se aprueben los proyectos o se definan las acciones o instrumentos para el control de los estándares de movilidad, así como capacidad de acoger denuncias.
- h. Institucionalización de los Comités Pro Movilidad Urbana en cada ciudad del país como instancia participativa fundamental para la elaboración y ejecución de los Planes de Acción y para la elaboración y el seguimiento del Plan Director de Ciudad, estableciendo facultades, requisitos de funcionamiento, etc. Los aspectos procedimentales quedarían entregados a un Reglamento.
- i. Creación de un Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana, cuyo objeto sería acopiar y administrar recursos provenientes de diferentes fuentes – transferencias fiscales, asignaciones FNDR, asignaciones municipales, multas diversas vinculadas a la movilidad urbana, recursos de la cooperación internacional, etc.– y financiar total o parcialmente inversiones, proyectos o actividades orientadas a la protección o desarrollo de la movilidad, debidamente reglamentado en su administración y uso.
- j. Estímulo a la investigación sistemática sobre los fenómenos ligados a la movilidad urbana (creando una especie de Fondecyt) y que permita mantenerse al día respecto a cambios estructurales de las ciudades, cambios en estructura de la demanda y de la oferta, nuevos abordajes y nuevas soluciones;
- k. Creación de un Observatorio de Movilidad Urbana, que puede ser administrado por el Estado o por una Universidad seleccionada a través de un proceso de licitación pública.



Los contenidos de esta Ley Marco deben ser compatibilizados con otras leyes relacionadas, como la Ley del Tránsito y otras leyes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, de modo de evitar que sigan existiendo normas sobre la misma materia que están desperdigadas en diferentes instrumentos normativos.

III.1.7 MARCO INSTITUCIONAL DE LA GOBERNANZA URBANA: UNA AUTORIDAD DE CIUDAD, UNA AUTORIDAD METROPOLITANA

La perspectiva antes descrita desde la cual enfrentar los complejos problemas de la movilidad urbana y su manifestación más extrema como es la congestión vehicular, requiere un complemento vital para que las intervenciones sobre la ciudad, a través de diversas medidas, tengan la coherencia, agilidad administrativa y eficacia que se necesita. En suma, se requiere contar con una institucionalidad adecuada, que pueda llevar a cabo el tipo de gestión integral requerida por la naturaleza de los problemas de la movilidad urbana.

Deficiencias de la institucionalidad pública

Esta Comisión tiene la profunda convicción de que uno de los problemas que actualmente entran y dificultan seriamente la gestión del Estado es la obsoleta, insuficiente y deficiente institucionalidad pública.

En estas últimas décadas la estructura productiva y la sociedad chilena han sufrido cambios sustanciales y se ha modificado significativamente el espectro de funciones que se necesitan del Estado. No obstante, la forma en que éste está organizado para cumplir funciones que han cambiado radicalmente es profundamente inadecuada. La dispersión de facultades entre distintas instancias públicas, competencias fragmentadas e insuficientes, traslape de facultades, áreas competenciales difusas, insuficiente claridad en el ejercicio de competencias compartidas, multiplicidad de instancias que hacen eterno cualquier trámite o decisión, todo ello dificulta enormemente la eficacia de la acción del Estado.

Desde hace ya varios años el Estado chileno necesita no sólo una modernización de sus procedimientos sino una reforma de su estructura y organización, que es lo que se requiere cuando la naturaleza y el contenido de las funciones que se le requiere cumplir han cambiado tanto.

Hoy, cuando hay tantas reformas en curso no es, obviamente, el momento de plantearse tal tarea. No obstante, es fundamental avanzar ahora al menos en áreas donde es crucial que se haga modificaciones para que la gestión pública pueda tener resultados al más breve plazo, que la ciudadanía espera con impaciencia.

De allí que a fin de cumplir plenamente su cometido, esta Comisión no puede dejar de insistir que esta séptima dimensión u objetivo, la creación de una Autoridad de Ciudad para cada urbe del país, o una Autoridad Metropolitana para las que tienen tal carácter. Ella es tan decisiva como las seis anteriores para poder acometer con agilidad y eficacia los complejos y crecientes desafíos urbanos y en particular el desafío de mitigar la problemática derivada de una movilidad urbana cada vez más crítica en las ciudades de Chile.

Se necesita terminar con la dispersión de funciones, competencias y recursos que muestra el Estado y con la multiplicidad de actores públicos –nacionales, regionales, locales– que toman decisiones sobre el espacio urbano, sin concierto alguno entre ellas.

Es fundamental que el país reconozca que es urgente la necesidad de contar con una única Autoridad de Ciudad en cada una de las urbes del país, la que en el caso de aquellas que han devenido metrópolis deben ser Autoridades Metropolitanas.

Esta Comisión tiene la profunda convicción de que esta necesidad no tiene solución eficiente si el tema se piensa sólo o primordialmente desde la perspectiva de la descentralización, que tiene una lógica más bien de desarrollo territorial, que no es necesariamente desde la cual puede resolverse mejor el problema de la gobernanza de las ciudades.

Dos realidades: Territorio y Ciudad

Las ciudades se han transformado en entes complejos de gobernar, un fenómeno con sus propias dinámicas y características. Las estructuras de gobierno regional y de administración local que el país se ha dado hasta ahora no logran dar cuenta de este desafío. Se necesita pensar y crear un nivel de autoridad diferente para las ciudades, que se piense desde el punto de vista del fenómeno urbano y su creciente complejización y no desde el territorio y su desarrollo.

Entre ambos niveles existen obviamente interrelaciones producto de las indudables funcionalidades de las ciudades con los territorios en que se insertan y ellas deberían quedar reflejadas coherentemente en las normativas que reglamenten el funcionamiento de estas diferentes entidades. Pero es fundamental asumir sus diferencias y sus requerimientos distintos en materia de la gobernanza de las realidades que deben gestionar.

Las regiones son entes territoriales diversos, compuestas por áreas urbanas y rurales muy diferentes, cada una con su propia vocación de desarrollo, en que se dan problemáticas urbanas diferentes y también de las variadas relaciones que se dan entre sus realidades urbana y rural. Las regiones se tienen que pensar no sólo como parte de un territorio nacional sino también desde la perspectiva de su inserción competitiva en los mercados mundiales, en que las funcionalidades de las ciudades respecto a las actividades productivas del territorio que las anida tienen particularidades diferentes a la vez que propias del territorio en el cual se insertan.

Las ciudades, por su parte, son un fenómeno en si mismas, con sus propias y cambiantes funcionalidades en relación al territorio en que están insertas y los cambios en el patrón productivo que lo caracterizan y que modifican la distribución de actividades en su seno, con sus propias lógicas de funcionamiento, con sus propias problemáticas. Todo ello resulta en la necesidad que tengan su propia institucionalidad de gobernanza, que obviamente se relaciona con la del territorio del cual son parte, pero desde su propia funcionalidad y gestión.

Como señala la Política Nacional de Desarrollo Urbano, se requiere que a las ciudades se las distinga como un cuarto nivel o escala en la estructura de autoridades del país, además de los niveles nacional, regional y local vigentes. Habrá que estudiar y ver de qué manera a las Autoridades de Ciudad y Metropolitanas se les define competencias diferentes a las de otras autoridades en el territorio, como el Intendente o los Alcaldes, de modo que no se produzcan traslajos y duplicaciones que terminen entorpeciendo la toma de decisiones y la gestión, así como también se le defina la forma de ejercer competencias compartidas.

Definiciones en curso

El trabajo que han realizado la Comisión Asesora Presidencial sobre la Descentralización y el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, que tiene a su cargo la implementación de la Política Nacional de Desarrollo Urbano, han planteado propuestas institucionales que intentan ir en esta dirección de cambio institucional. Esta Comisión Pro Movilidad también ha reflexionado sobre este importante punto y avanza aquí algunas ideas. Por otra parte, la Subsecretaría de Desarrollo Regional está tomando diferentes iniciativas legislativas que atañen al punto. Es preciso buscar una compatibilización entre las visiones planteadas en cada una de esas instancias.

La mejor definición posible

El país se encuentra en estos momentos inmerso en procesos diversos de reformas y plantearse una más, y de esta envergadura, puede parecer políticamente complejo. El problema puede abordarse desde dos ángulos. Por un lado, desde una perspectiva del realismo político, subordinando la forma de resolverlo a definiciones en curso –como por ejemplo respecto a la elección de Intendentes, otorgándoles facultades para que gobiernen las ciudades de su territorio–. Por otro, desde una reflexión pausada sobre lo que el país necesita para mejorar y fortalecer su gobernabilidad en los diferentes niveles de su estructura político-administrativa y su capacidad de responder con eficacia a los problemas cada vez más complejos que debe acometer. La ciudadanía reclama por decisiones integrales, coherentes y eficaces y la institucionalidad que se defina para ello es crucial.

Al respecto, la Comisión opina que estas no son definiciones que puedan resolverse en etapas, en que hoy se genere un cierto esquema para abordar gobernabilidad de las ciudades y metrópolis y mañana se cambie el esquema por otro, ya que se generarán nuevas realidades y dinámicas administrativas y políticas que más adelante posiblemente sean parte del problema y no de su solución. A veces, resolver en etapas termina no resolviendo mucho, creándose más complejos problemas a futuro (allí está, por ejemplo, la experiencia de las tres modalidades de elegir Alcaldes que el país tuvo que experimentar por no haber resuelto bien y derechamente el problema de la elección directa en primer lugar, con todos los costos que ello trajo consigo).

Una necesidad urgente

Sin entrar a levantar una propuesta propia sobre la materia, esta Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana estima fundamental, como quiera que sea su forma final, que exista una Autoridad de Ciudad, única y con capacidad de gestionar y gobernar la Ciudad, con todo lo que eso implica, –como ha argumentado recientemente el propio Intendente de la Región Metropolitana– .

Ello es especialmente necesario en aquellas ciudades o conurbaciones que han adquirido una envergadura metropolitana, como Santiago, Concepción, Antofagasta, Valparaíso-Viña, la Serena-Coquimbo, Iquique-Alto Hospicio, Puerto Montt, donde el modelo de una multiplicidad de alcaldes gobernando pedazos del espacio urbano, sin concierto u ordenamiento de su accionar en torno a políticas e instrumentos de cobertura metropolitana, y donde la intercomunalidad se queda corta, sólo asegura el agravamiento de problemas que ya alcanzan un punto crítico, entre ellos los de la movilidad urbana y la congestión.

Esta Autoridad de Ciudad debe tener todas las competencias, facultades y recursos diversos, en la cuantía y calidad necesarios, para poder intervenir eficaz y coherentemente sobre los problemas de la ciudad, del uso de suelo y de la

movilidad urbana. Entre ellas, elaborar y ejecutar Planes Directores en que se vinculen indisolublemente los temas de uso de suelo y desarrollo urbano con los de la movilidad urbana y que orienten las intervenciones que sean necesarias; gestionar la demanda y la oferta de movilidad; identificar, planificar y ejecutar por sí o por terceros las inversiones en infraestructuras y equipamientos diversos que sea necesario, asegurando sus secuencias y coherencia para los objetivos buscados; asegurar la compatibilidad de la inversión pública y privada diversa que se realiza en la ciudad con sus impactos sobre la movilidad, fiscalizar el cumplimiento de las normas establecidas por la Ley Marco de Movilidad Urbana; etc.

Los serios problemas que enfrentan nuestras ciudades y sus habitantes no admiten más espera sobre esta materia.

III.2 DIMENSIONES COMPLEMENTARIAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA Y DE LA OFERTA PARA ABORDAR LA PROBLEMÁTICA DE LA MOVILIDAD URBANA

Aparte del amplio abanico de medidas ofrecidas en las páginas anteriores, hay también otras medidas que han surgido en el curso del trabajo de esta Comisión que, dada su importancia, es necesario consignar, que se refieren a cuestiones relacionadas con la gestión de la demanda y de la oferta de movilidad y otros aspectos.

III.2.1 OTRAS MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

III.2.1.1 Mejorar sustancialmente la calidad de la educación, sea pública o privada

Una de las grandes generadoras de viajes en cualquier ciudad es la actividad de la educación, que diariamente motiva miles de viajes y todos ellos concentrados en un horario muy estrecho. Cuando a ello se suma que las familias procuran tener a sus hijos en los colegios de mejor calidad, los que muchas veces quedan y se concentran en zonas lejanas a su lugar de vivienda, ello motiva una alta cantidad de viajes hacia esos puntos, con lo que se tiene la tormenta perfecta en cuanto a congestión en dichas zonas y horas. Si la calidad de los establecimientos educacionales se igualara hacia arriba y los mejores colegios se distribuyeran territorialmente de manera más equilibrada, es altamente probable que ello



incida en las decisiones de los padres respecto a dónde matricular a sus hijos y ello impacte también en una distribución territorial más equilibrada de los viajes, disminuyendo la congestión en áreas de colegios en la hora punta mañana, que es también la hora de mayor cantidad de viajes al trabajo.

De modo que también desde esta perspectiva es fundamental mejorar la calidad de la educación, sea en colegios públicos o privados, de modo que los padres no tengan que elegir colegios que están generalmente a gran distancia de su lugar de habitación, generando largos viajes que cruzan buena parte de una ciudad, contribuyendo a la congestión en las áreas donde se ubican los colegios de destino y en el conjunto de la ciudad.

Transporte escolar colectivo

Ello podría reforzarse con el fomento al transporte escolar colectivo, ya sea en los furgones privados que actualmente prestan el servicio o a través de minibuses municipales (posiblemente subsidiados), que presten el servicio a nivel comunal. Estos últimos podrían ser financiados en un esquema tripartito, en el que haya un aporte municipal, un aporte de los padres (que tendría que ser menor al pago

de un furgón escolar privado o al de ir a dejar al escolar en auto) y un subsidio estatal. Estos servicios de transporte escolar ayudarían a liberar espacios en el transporte público mayor (buses, metro donde lo haya) en la hora punta. Con una buena programación, los municipios podrían aprovechar estas flotas para prestar otros servicios a la comunidad (enfermos, adultos mayores) entre el horario de entrada y salida de los colegios, a fin de maximizar la inversión.

Si se produjera una mejor distribución territorial de los colegios de buena calidad, lo que se espera ocurra con la Reforma Educacional que se inicia, y si se desarrollaran servicios complementarios de transporte escolar como los propuestos más arriba, posiblemente se haría más fácil una gestión del horario de entrada al trabajo, gestionando también de mejor manera la congestión.

Medida paliativa inmediata

Como paliativo a esta situación, cuya solución se espera que se despliegue en un mediano y largo plazo, debieran tomarse medidas de mitigación de la congestión en torno a los colegios como las que se ofrece en otra parte de este Informe, como es establecer un área de exclusión de entrada de automóviles a esas áreas en la hora punta, tarifando a quienes deseen seguir haciéndolo.

III.2.1.2 Acercar lugar de vivienda a los lugares de trabajo: Estrategia para la integración de empleos y residencia

Las tendencias de segregación de usos y segmentos sociales generadas por políticas habitacionales que solo privilegian la construcción de viviendas o normativas de algunos planes reguladores, impulsa la creación sectores sin una mezcla adecuada de empleos, servicios y viviendas, lo cual es una de las causas de la extensión de los viajes en una ciudad.

Para revertir este problema es necesario el fomento a zonas mixtas en usos de suelo y un mayor balance entre empleos y habitantes. Con ello no sólo se pueden reducir las distancias de los viajes y fomentar modos de transporte no motorizados, sino que se generan beneficios en materias de cohesión e integración social, creación de zonas urbanas activas y seguras.

Lo anterior podría conseguirse a través de diversas medidas como:

III.2.1.2.1 Fomentar el equilibrio de usos de suelo destinados empleos y vivienda

Este equilibrio a escala de los centros y sub-centros urbanos podría lograrse mediante estándares obligatorios para los Planes Reguladores fijados en el Reglamento de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC).

III.2.1.2.2 Distribución espacial más homogénea de los centros de trabajo.

Se necesita que en las políticas urbanas se incentive una distribución espacialmente más homogénea de los centros de trabajo, tratando de acercar la demanda de transporte a la oferta de trabajos, disminuyendo así el número de viajes en la ciudad.

Una variante especial de este aspecto podría ser aquella que actualmente se analiza en el marco de una nueva política habitacional, en que se plantea la posibilidad de flexibilizar el tema de la propiedad de la vivienda social, permitiendo su arriendo en el marco de una política de facilitar que las personas puedan cambiar su lugar de morada para acercarse a donde están los puestos de trabajo, sin perder su vivienda. Un complemento necesario a ello sería contar con una Bolsa Nacional de Ofertas de Trabajo en línea, que incluya todo el país y cada ciudad, información a la que las personas podrían acceder desde su computador o en Centros Informáticos municipales instalados en los municipios o en centros de servicios en cada ciudad.

Se propone, además, que en el marco de sus acciones de responsabilidad social empresarial, las empresas debieran hacer un esfuerzo por colaborar en este esfuerzo, en formas que ellas determinen. Se sabe que en algunos casos hay empresas que tienen su propia política de vivienda para sus empleados, ayudando a que ellos accedan a la propiedad de una vivienda, pero no necesariamente en el entorno de su lugar de trabajo; pero se propone que en aquellos casos se busque a futuro acercar la vivienda de sus trabajadores a su lugar de trabajo y que se exploren otras alternativas. Una de ellas podría ser la de mantener una bolsa o catastro de viviendas privadas que se arriendan en el entorno de esos lugares

de trabajo, para facilitar su acceso por parte de sus empleados o trabajadores; o bien podría haber alguna reorientación del “bono de locomoción” que habitualmente se paga a los trabajadores que ayude también en esta dirección. En este último caso se ayudaría, además, al objetivo de mayor integración social.

III.2.1.2.3 Limitar zonificaciones

Limitar por norma la existencia de zonificaciones de usos exclusivos y prohibir normas que limiten la construcción de viviendas para sectores de menores ingresos, mediante excepciones a la vivienda económica (DFL2) y social.

III.2.1.2.4 Considerar costos públicos y privados en la localización de viviendas de interés social

Se propone incluir los costos asociados a la mala localización de viviendas sociales. Por mucho tiempo se han localizado viviendas sociales en la periferia de las ciudades, sólo por usar un suelo más barato sin medir los costos privados y públicos de esta decisión, en materia de transporte, acceso a servicios o segregación. Por lo tanto, se propone que al evaluar la localización de viviendas sociales, se consideren los costos públicos y privados en estos tres ítems a lo menos. Como precisión a lo anterior, exigir que los programas de vivienda social incluyan equipamientos públicos que eviten su dependencia con los centros de las ciudades. Ello evitará el exceso de viajes y permitirá contar con barrios de mejor calidad urbana.

III.2.1.2.5 Establecer mecanismos de integración social de viviendas

Este mecanismo es importante para permitir el acceso de los empleados a viviendas en comunas o zonas cercanas a sus empleos. Alternativas para ello son las Cuotas (%) de viviendas de interés social en proyectos inmobiliarios zonas de interés social para proyectos en zonas centrales, subsidios a la oferta de arriendo o venta de viviendas de interés social.

III.2.1.3 Modificar horario de entrada/salida de diferentes actividades

Es necesario estudiar concretamente la posibilidad de modificar los horarios de entrada y salida de diferentes actividades que se realiza en la ciudad, de esta manera reduciendo el número de viajes en horas críticas y el grado de saturación de las vías en las zonas de alta congestión.

Esta medida debiera trabajarse directamente con el mundo empresarial, a fin de que las empresas levanten catastros, evalúen sus procesos y la posibilidad de que parte de los mismos puedan realizarse en el hogar o bien en horarios diferidos, que asuman una política de movilidad urbana para sus empleados y trabajadores en términos de promover y facilitar modos no motorizados de llegar al trabajo y una política de estacionamientos en el lugar de trabajo que desincentive el uso del auto (por ejemplo, tarificar).

III.2.2 OTRAS MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA OFERTA

III.2.2.1 Adecuación de infraestructuras

La Infraestructura también enseña y comunica elementos que tienen que ver con el lugar en el que cada cual está posicionado por la sociedad y en cómo nos entendemos con los otros. La infraestructura y sus características de alguna manera indican si el espacio público está distribuido o no con cierta equidad y justicia entre diferentes usuarios del mismo, poniendo a unos en situación de privilegio y a otros en situación de desmedro. En el fondo, de allí deriva el famoso dicho del antiguo alcalde de Bogotá que inició la reforma urbana y de movilidad en esa ciudad en el año 2000: “la ciudad es para las personas, no para los automóviles”. Ello cambió el paradigma con el que se tomaban decisiones respecto a desarrollo urbano y movilidad en esa ciudad. Otro caso aleccionador que va en la misma dirección es en ese mismo país, en Medellín, caso respecto al cual se ha tendido a copiar su elemento más vistoso, como son los teleféricos, pero no la política de desarrollo urbano y de enfrentamiento de las desigualdades y segregación socio-territorial urbana en que esa tecnología de transporte se inscribe de manera integrada e integral.

La calidad y la prioridad de ciertas infraestructuras implica también una manera de educar con relación a cómo nos movemos o a cómo hacemos uso de esa infraestructura. En el diseño operacional y en el rediseño geométrico de la vialidad se expresa la existencia e importancia de los diferentes modos activos. Se propone la adecuación de los estándares y la lógica bajo la cual se diseñan las calles, cambiar las proporciones.

Debe tenerse en cuenta que cambios en la geometría transversal pueden implicar la reducción de capacidad, lo que hace aumentar el costo de circulación y con ello cambios en los patrones de flujo; puede, además, traer asociada una menor velocidad de circulación ("tráfico calmo"), lo que permite una mejor convivencia entre diferentes modos, particularmente en áreas residenciales y de esparcimiento.

Por lo mismo, se hace necesario implementar y respetar una jerarquización vial en áreas urbanas, donde la geometría de la vía y su conectividad refleje la jerarquía asignada, en concordancia con el contexto de las actividades presentes y futuras en su entorno. Para explicitar la presencia de todos los modos se puede recurrir a modificaciones en la geometría de las vías, ya sea en planta, transversal y longitudinal, así como en la superficie de rodado.

III.2.2.2 Medidas de gestión de tráfico

III.2.2.2.1 Movimiento de camiones en la ciudad

En ciudades donde hay actividades productivas que requieren un significativo movimiento de camiones de carga, como es el caso de las ciudades de zonas mineras o de ciudades portuarias, dados los crecientes volúmenes de las cargas transportadas se hace urgente gestionar el paso de estos vehículos por las vías principales y generalmente más congestionadas de la ciudad. A tal efecto diferentes medidas debieran ser evaluadas, dependiendo de las condiciones concretas que muestre cada ciudad, como:



- a. **Construir vías alternativas** para el desplazamiento de los camiones, tipo bypass o accesos alternativos, como se ha hecho en varias ciudades del país (Valparaíso, Temuco) y como debiera hacerse de manera urgente en ciudades como la conurbación La Serena-Coquimbo, donde el paso de la Ruta 5 por un eje crítico de la conectividad de dicha conurbación y su traslado por la parte alta de ambas ciudades ya no resiste mayor dilación.
- b. **Buscar vías existentes que pudieran adecuarse** y ser alternativas a las céntricas para el desplazamiento de los camiones, en algunos casos declarándolas como vías exclusivas para dicho modo de transporte de carga, dependiendo de las características de la habitabilidad de dichas vías.



TAXIS COLECTIVOS
RURALES
LOQUIQUE-POZO ALMONTE
LA TIRANA

PARADERO



- c. **Crear zonas de estacionamiento de camiones previo al embarque de la carga marítima** en las ciudades portuarias, desde donde los camiones pueden ser llamados al puerto según se vaya requiriendo, de modo que no atachen ni se estacionen en la vía pública a la espera de su descarga. Se piensa en modalidades de menor envergadura que la Zona Estratégica de Apoyo Logístico (ZEAL) que construyó y puso en funcionamiento en 2008 el Puerto de Valparaíso, cuya función básica en la alternativa que se propone es de la regulación del flujo de camiones que se desplazan o estacionan en la vía pública, aminorando su impacto negativo. Algo similar existe en algunas ciudades como Arica, donde existen instalaciones de puerto para este efecto.

- d. **Crear zonas de acopio y distribución de la carga** que permitan posteriormente distribuir la carga en vehículos de menor tamaño hacia sus lugares de destino y en horarios adecuados a la naturaleza de la actividad a que van destinadas dichas cargas. Dichas zonas podrían perfectamente ser parte de emprendimientos privados –como lo fue, por ejemplo Mersan en Santiago–, pero requieren que las autoridades dicten las normas que se necesitan para que los camiones mayores de carga deban usar dichas zonas, por razones de mejor gestión de la movilidad en la ciudad, como ocurre en otros países del mundo. Los costos en que dichos camiones deban incurrir por ello no harán sino internalizar el costo que le producen a la ciudad por circular por donde y a la hora que deseen por ella, como lo hacen actualmente.

- e. **Regular de mejor manera la circulación de camiones recolectores de basura**, los que muchas veces realizan su tarea exactamente en la hora punta mañana, posiblemente porque hacerlo en horas tardías de la noche o tempranas de la madrugada pueda significar que se tenga que pagar horas extraordinarias a los trabajadores. Con ello el costo de congestión que provocan es trasladado por las empresas recolectoras a los habitantes de la ciudad, especialmente los que se movilizan en transporte público, que requieren usar esas vías de manera expedita en la hora punta, lo que no parece justo. Si las autoridades municipales no estuvieren disponibles para hacer posible una regulación de esta naturaleza, entonces debiera dictarse normas que prohíban que los camiones de la basura circulen en las horas punta por las vías por donde transita el transporte público, con las sanciones significativas consiguientes a sus empresas propietarias si lo hicieren.

III.2.2.3 Gestión de semáforos

La gestión de tránsito actual tiende a favorecer el flujo vehicular privado. Esta tendencia debiera revertirse. En la programación de semáforos debiera existir una visión de sistema de movilidad urbana, considerando los diferentes modos, y no primordialmente el automóvil como se hace actualmente, otorgando las debidas prioridades de paso al transporte público, bicicletas y peatones, especialmente en las horas punta.

Debiera asimismo buscarse formas de gestión de tránsito que permitiesen considerar las tasas de ocupación de los vehículos, especialmente en hora punta, de modo de privilegiar asimismo un uso más colectivo de los automóviles. Actualmente, a través de las cámaras que registran el paso de vehículos por los pórticos de las autopistas urbanas sería posible determinar el número de ocupantes de los vehículos fotografiados, por lo que podría existir la forma de fiscalizar la medida sugerida en las autopistas y también en el resto de las vías urbanas en los centros de mayor congestión.

III.2.2.4 Otras medidas

Aparte de dimensiones antes abordadas se ha planteado también con énfasis, especialmente desde los Grupos Temáticos de esta Comisión y desde sectores especializados algunos otros temas, entre los que destacan los siguientes:

III.2.2.4.1 Visibilizar costos reales de conductas en la calle de usuarios del modo automóvil y su internalización conductual.

Existen costos de las conductas de movilidad en la vía pública que los usuarios no perciben, que son costos para el sistema y que, al no internalizarse, derivan en que las personas tomen decisiones que al final afectan los niveles de movilidad de todos los usuarios y habitantes de las ciudades y, por tanto, también a quienes tienen esas conductas. Se trata de decisiones individuales que generan impactos, en tiempo y espacio, que en la suma generan efectos notorios sobre el nivel de congestión vehicular motorizada en zonas saturadas. Al ser en principio pequeños, estos costos no son percibidos en su verdadera magnitud por quienes los provocan.

Ejemplos de lo anterior son los impactos asociados a: decisión de uso y del horario de uso del automóvil, el uso de estacionamiento en infracción, la espera de pasajeros detenido en calzada, la recogida de pasajero en la vía sin buscar un espacio o bahía donde no se entorpezca el flujo vehicular (conducta tanto de automovilistas particulares como de taxis básicos y colectivos), el impacto del bloqueo de cruces, el cambio de pista sobre una intersección congestionada, el impacto de la búsqueda lenta o espera de un estacionamiento disponible en calzada, el adelantar forzadamente en vías marcadas con estrechamiento de pistas más adelante, etc.

Todas estas conductas habitualmente no tienen para nada en cuenta a los demás, pero al final tampoco a uno mismo, ya que lo que uno hace a los otros eventualmente otros se lo harán a uno también en otro lugar de la ciudad u otro día, pero se lo harán, con lo cual todos contribuimos a hacernos la vida más difícil a nosotros mismos. Estas conductas impactan sobre la congestión y por esta vía sobre el costo generalizado de los demás usuarios del sistema, la contaminación y otras externalidades negativas.

Acometer el desafío de modificar estas conductas no parece tener que basarse en medidas coercitivas, muy difíciles de fiscalizar por lo demás. Lo que se requiere más bien es un cambio cultural que refuerce valores y principios de respeto y consideración mutua asociados a la convivencia colectiva. Ello debe lograrse fundamentalmente a través del proceso educativo, pero tampoco están demás campañas comunicacionales que de manera inteligente e innovadora destaquen lo absurdo de tales conductas (se recuerda aquí el personaje creado en Venezuela por Julio Jung en los años 80, que mostraba la irracionalidad de tales conductas, que se hizo famoso en Caracas y actuaba de hecho como un disuasivo de esas conductas por el control social de las mismas que se desarrolló a partir de tal campaña).

III.2.2.4.2 Metodología de evaluación social de proyectos

La metodología de evaluación social de proyectos que se viene usando por el Estado chileno desde hace años ha hecho sin duda un gran aporte a la racionalidad y cohe-

rencia de la inversión pública. Pero, aparte de la rigidez burocrática con que a veces se utiliza, esta metodología también viene mostrando serias falencias e insuficiencias.

Una de las más importantes es el hecho de que los proyectos son evaluados como unidades en sí mismos, sin que existan instrumentos en la metodología que permitan, por un lado, capturar el efecto combinado o agregado de las interacciones que se producen entre una multiplicidad de proyectos que se ejecuten en una misma área o territorio y, por otro, los beneficios directos o indirectos que un proyecto pueda conllevar para otros actores o usuarios diferentes a aquellos a los cuales el proyecto va dirigido.

Las propuestas presentadas en este Informe indican que es fundamental la incorporación de elementos urbanos en la evaluación de proyectos que tienen que ver con diferentes aspectos de la movilidad urbana, que las metodologías actuales de evaluación social de proyectos del Ministerio de Desarrollo Social (MDS) no consideran. Se vuelve por tanto imprescindible ampliar la mirada de la Evaluación Social de Proyectos.

Al valorar socialmente un proyecto de infraestructura y de transporte en particular, se debe reconocer que la valoración de beneficios es limitada y deja fuera elementos importantes como calidad de vida, segregación urbana, integración social y medio ambiente, entre otros. En una política que promueve la movilidad en su concepto más amplio, estos beneficios deben estar incorporados en la metodología a fin de justificar con objetividad y ponderando el beneficio alternativo de los recursos, de las inversiones que se evalúa, que trascienden el tiempo de viaje.

Además, la evaluación social de proyectos debe ser sólo una herramienta de retroalimentación en la etapa de diseño de un proyecto, tomando conciencia de sus alcances metodológicos. Debe entenderse, así, que las decisiones sobre inversiones de infraestructura urbana y ligadas a la movilidad urbana deben dejar de tener sólo a un modo de transporte como objetivo y deben, además, responder a las necesidades de las personas y de la carga tomando en cuenta cada contexto urbano.

III.3 SENTIDO DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS

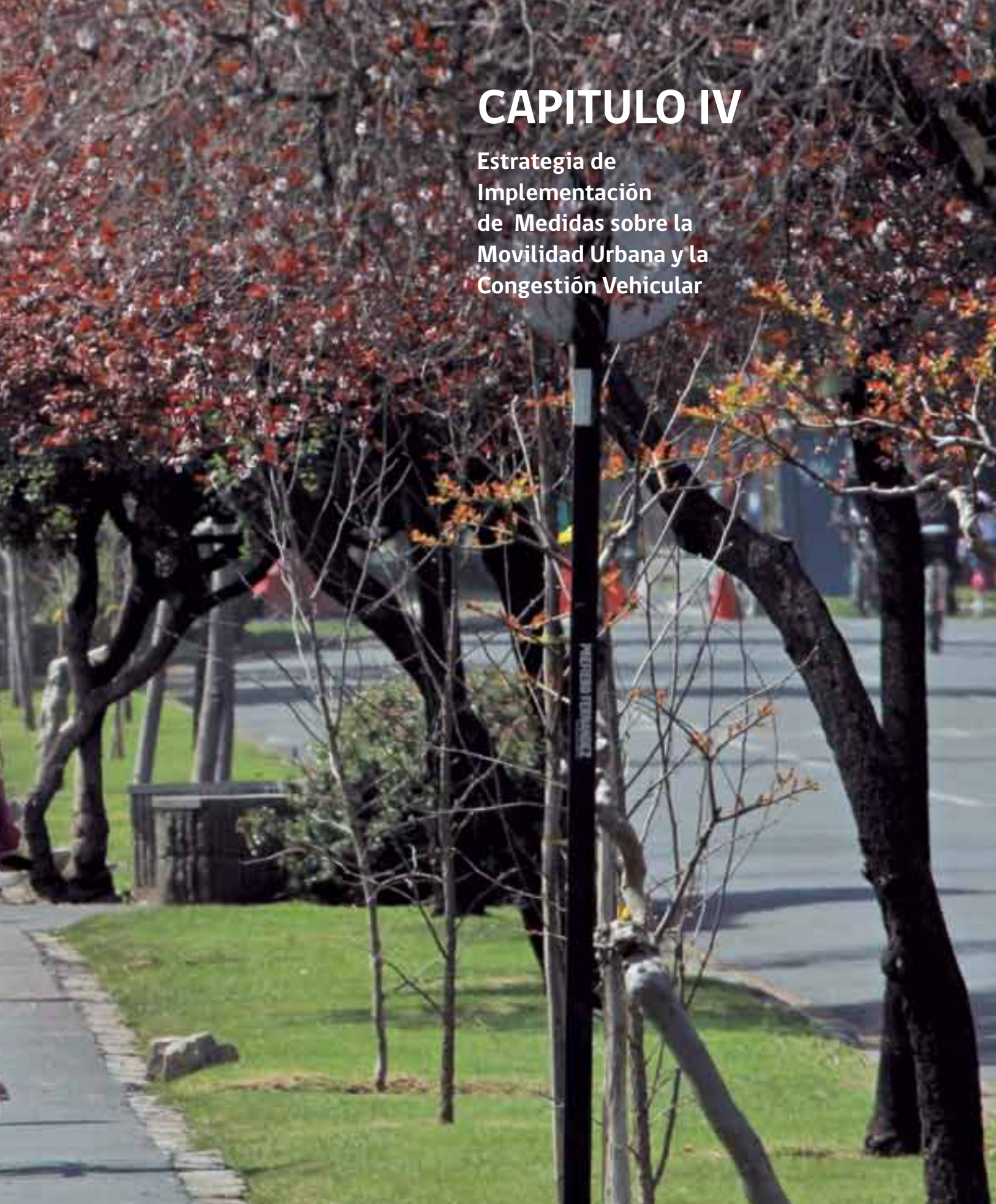
En síntesis, es imprescindible insistir que este voluminoso conjunto de medidas no se propone como un gran paquete cerrado, de aplicación uniforme en todas y cada una de las ciudades. Como se ha señalado, eso no tendría sentido, dadas las realidades específicas tan diversas de las distintas ciudades del país. Por ello es posible, incluso, que a partir de dichas realidades y desde sus propios ciudadanos surjan otras ideas de medidas posibles y algunas veces mejores que las que aquí se ofrece como un conjunto de posibilidades. Lo fundamental de la creatividad local en esta materia es que las medidas que alijan asumir involucren un compromiso activo, militante, por un cambio de las conductas de sus habitantes respecto a cómo usar los espacios públicos y moverse por la ciudad. Obviamente, al elegirlos tendrán que resguardar el cuidadoso análisis de sus relaciones con factores de contexto y de los efectos tanto deseados como no deseados que de ello puedan derivar, como se ha indicado antes, a fin de evitar resultados que no vayan en la dirección del objetivo sustantivo deseado.

De allí que de las medidas que se propone tampoco haya algunas mejores o peores, menos o más realizables. Ello dependerá de las condiciones de cada ciudad y de la disposición de sus ciudadanos para asumir unas y otras y hacer todo lo necesario para que resulten y logren el objetivo buscado. Y también dependerá que así lo asuman las autoridades correspondientes de los diferentes niveles involucrados, que deberán prestar todos los apoyos y soportes requeridos, pero también comprometerse con su liderazgo, un esfuerzo mancomunado imprescindible para acometer estos problemas con posibilidades de éxito.



CAPITULO IV

Estrategia de
Implementación
de Medidas sobre la
Movilidad Urbana y la
Congestión Vehicular



Esta estrategia incluye diversos aspectos a tener en cuenta, tanto respecto a la organización de las intervenciones sobre el problema como a los requisitos de institucionalidad requerida para actuar de manera coherente, así como la necesidad de fortalecimiento del Ministerio que estará a cargo decisivamente de lo que se haga en esta esfera, Transportes y Telecomunicaciones, para que esté en condiciones adecuadas de llevar adelante las proposiciones de este Informe.

IV.1 ORGANIZACIÓN DE LAS INTERVENCIONES SOBRE LOS PROBLEMAS DE LA MOVILIDAD URBANA

Dicha organización tiene que ver con dos cuestiones fundamentales ya planteadas: el modo y la forma y como se seleccionan y ordenan las acciones de la intervención que se haga sobre esta problemática.

IV.1.1 El modo de abordar esta problemática

El variado conjunto de medidas propuestas anteriormente, enmarcadas en una estrategia de abordaje de los problemas de la movilidad urbana en siete áreas de intervención cruciales, está pensado como un abanico de posibilidades con el que debieran contar las ciudades del país para acometer la mitigación de los mismos de acuerdo a sus realidades específicas.

Su aplicación estaría sustentada en facultades administrativas hoy existentes en los Ministerios del caso y, en el futuro cercano, en los instrumentos normativos e institucionales aquí propuestos, cuando existan.

De allí que se sugiera una metodología de implementación de las medidas sugeridas que, junto con tener un carácter eminentemente participativo, requiere que sean seleccionadas y armadas de una cierta manera por los Comités Pro Movilidad Urbana, a fin de fortalecer sus posibilidades de éxito y eficacia y que cuenten con los debidos apoyos de los Ministerios involucrados, Gobiernos Regionales y Municipios.

Identificación y caracterización del problema de movilidad

El primer paso, clave, es identificar el problema específico de movilidad que se da, sus características, qué factores parecen producirlo, qué modos de transporte lo provocan o si son otros factores que no tienen que ver con el transporte propiamente lo que lo provoca (por ejemplo, una construcción o la reparación de una calle en curso, o bien la ubicación concentrada de varios colegios en una calle, o bien una feria). El problema puede abarcar el territorio de toda una ciudad o bien sólo un área, o puede ser de carácter permanente o temporal (algunas horas, un día, varios días del mes de manera regular o esporádica). Es importante, además, tratar de caracterizar el contexto más amplio –económico, social, cultural, etc– en que el problema se presenta, tratando de determinar factores que pudieran asociarse directa o indirectamente con el componentes del problema de movilidad que se va a intervenir.

Identificación de factores de contexto

De allí que resulte de gran importancia el análisis pormenorizado de esos contextos, a fin de dilucidar ex ante factores que pudieran influir en que se produzcan posibles efectos no deseados o el surgimiento de dinámicas que pudieran no ir en la dirección buscada. Es un poco lo sucedido con la política seguida con los taxis colectivos a que se hizo referencia antes: una medida para abordar un problema termina generando otros, que afectan el objetivo de transporte buscado originalmente, que era que los usuarios contaran con un mejor servicio.

Identificación de las medidas necesarias: “paquetes” de medidas

Una vez caracterizado el problema y los factores que inciden en el mismo es preciso identificar las medidas necesarias y posibles de aplicar en esa determinada ciudad y de acuerdo a su realidad específica. En tal punto debe tratarse de determinar si para el objetivo que se persigue de descongestionar basta con una medida específica o si esa medida, para poder ser efectiva, tiene que aplicarse en conjunto con otras. Es decir, determinar si se requiere armar “paquetes” de medidas, pensando en las sinergias que pueden crearse construyendo “paquetes” o configuraciones de medidas interrelacionadas, que de este modo refuercen la obtención del resultado esperado.

Análisis de efectos colaterales

Al hacerlo así debe analizarse cuidadosamente los efectos colaterales, algunos quizás no deseados, que esas medidas pueden provocar. Al respecto, hay que recordar que las medidas se aplican en determinados contextos –cuyas características es crucial identificar– y que la acción que se ejecuta interactúa con diferentes elementos de ese contexto. Éstos de alguna manera “tamizan” en definitiva lo que vaya sucediendo con esa acción en la práctica, afectando entonces su resultado final.

Concatenaciones o “paquetes” necesarios de medidas

El sentido de proponer que las intervenciones a realizar se organicen en términos de configuraciones o “paquetes” de medidas, por su parte, apunta al hecho de que hay medidas que sin otras no van a producir el efecto buscado, o pueden perder fuerza, o bien se incrementa el riesgo de que suceda cualquier cosa y no el efecto buscado.

Esto es así porque, como se ha señalado, estos fenómenos son sistémicos, es decir, sus componentes diversos están interrelacionados y cualquiera de ellos que sea tocado por una cierta acción pública producirá efectos en los otros con los que se interrelaciona. De allí la importancia de un análisis riguroso del contexto urbano en que se aplica una medida y, al mismo tiempo, las interrelaciones entre ellas.

Cuando cada Ciudad trabaje su Plan de Acción concreto es muy probable que terminen identificando como necesarias medidas que quizás no tengan que ver mucho entre si, por referirse a esferas diferentes de la dinámica urbana y de la movilidad, pero incidentes indirectamente en ella. Pero habrá otras que se transformarán en imprescindibles si se quiere tener eficacia con la medida principal que se aplique.

Ejemplos de configuraciones de medidas necesarias

Supongamos que se toma como medida principal la de decretar en la hora punta mañana una zona de exclusión de entrar con autos al radio de un par de cuadras en torno a un colegio (MP). Para que funcione, sería imprescindible acompañarla con una medida complementaria como sería la habilitación de estacionamientos temporales en las calles inmediatamente aledañas al perímetro de exclusión (MC1). No obstante, es altamente probable que en esas calles estén autorizados estacionamientos por el Municipio, por lo que habría que ver que se tome la medida de una prohibición temporal –hora de entrada al colegio– de estacionarse en las calles aledañas al perímetro de exclusión (MC2). Como esto no ocurriría por si mismo, habría que solicitar la fiscalización de carabineros que aseguren que no haya otros vehículos previamente estacionados, infraccionando a los que lo hagan, y que a su vez ayuden que haya un uso fluido de los espacios por los padres (no más del tiempo de caminata de ida y vuelta al colegio) (MC3). Al mismo tiempo, para dejar un espacio a la libertad de elección, si hubiere padres que de todos modos quieran entrar al perímetro de exclusión, su ingreso debería ser tarifado (MC4) a fin de que internalicen el costo social que producen con dicha conducta. A su vez, habría que montar un mecanismo de fiscalización para asegurar que estos padres paguen (MC5). También, habría que identificar las excepciones que haya que reconocer (por ejemplo, padres que tengan hijos con discapacidades y que necesiten acercarlos lo más posible al colegio), lo que podría hacerse con algún medio electrónico, como un tag que porten sus vehículos (MC6).

Del ejemplo dado puede deducirse que una medida principal (MP) puede llegar a implicar seis medidas complementarias (MC) para su plena aplicación. Y si uno siguiera reflexionando sobre efectos o necesidades colaterales, posiblemente

surgirían otras más (por ejemplo, qué se hace con la empresa concesionaria de los estacionamientos en la calle que no podrán ser usados durante una hora todos los días: ¿se indemniza?, ¿se subsidia?, ¿se le solicita que haga su aporte al problema como parte de la responsabilidad empresarial corporativa?).

Debe señalarse que hay ciudades donde se propuso una medida principal como la señalada, pero también hubo otras en que la gente puso más bien el énfasis en generar servicios de transporte público de acercamiento a los colegios. En tal caso los padres dejarían sus vehículos en los lugares de acopio de pasajeros (MP) que se fijaran a tal efecto (como el estacionamiento de un mall o de un supermercado), donde los niños se embarcarían en un bus de acercamiento (MC1), mismo lugar en que más tarde, al salir del colegio, serían dejados para ser recogidos por sus padres. Otra medida posible, también sugerida, podría ser que a cada establecimiento educacional se le fije un cupo máximo de acercamientos en automóvil en la hora punta (MP) tarifando todo número que exceda el cupo (MC1), promoviendo al mismo tiempo entre los padres y apoderados un proceso de “auto compartido” (MC2), a fin de poder cumplir con el cupo y no tener que pagar la tarifa al exceso de cupo, lo que tendría que tener algún mecanismo de fiscalización (MC3).

Finalmente, debe tenerse en cuenta que estas “medidas complementarias” que conforman la configuración más eficaz para el logro del objetivo principal, bien pudieran tratarse de medidas de naturaleza más amplia y diversa que las señaladas en los ejemplos, que pudieran requerir la dictación de normativas especiales de sectores diferentes a los del transporte. Así, si en uno de los ejemplos anteriores se determinara la necesidad de que hubiera que construir alguna calzada o bahía de estacionamiento, ello importaría una medida en el área del MINVU o del MOP, involucraría recursos de otro monto y tendría otro nivel y metodología de resolución (sistema de evaluación y aprobación de proyectos del Ministerio de Desarrollo Social).

Asistencia técnica de equipos de Seremis, Gobierno Regional y Ministerios

Es en este punto de las interrelaciones sistémicas que puede haber entre diferentes medidas que compongan un “paquete de medidas” donde la asistencia técnica que provean a los Comités Pro Movilidad Urbana equipos de las Seremis de Transportes y de Vivienda, o del Gobierno Regional y Gobierno nacional, adquiere su mayor relevancia.

Tal asistencia no debe entenderse como “disuasiva”, es decir para convencer a los Comités Pro Movilidad Urbana que no elijan para ser ejecutadas determinadas medidas, por las dificultades diversas –de recursos, políticas, administrativas– que ellas puedan entrañar. Por el contrario, esa asistencia debe ser más bien técnicamente facilitadora de que esas intervenciones puedan realizarse, reduciendo o gestionando riesgos y potenciando los aspectos posibilitantes que puedan existir o crearse.

IV.1.2 La forma de abordaje de la problemática de la movilidad

Tan crucial como el modo de abordar la problemática de la movilidad urbana y de la congestión es la forma de hacerlo. Esta tiene que ver esencialmente con el carácter fuertemente participativo de los diversos representantes de la comunidad urbana que va a ser intervenida con un plan para mitigar los problemas de la movilidad.

Organizar la demanda local: decisiones “desde abajo”

Como se ha señalado, es clave para las posibilidades de hacer avances concretos hacia la mitigación de los problemas tratados aquí el que las acciones a llevar a cabo sean identificadas y decididas por los diferentes actores de la comunidad urbana que serán sujeto y objeto de tal intervención, para ser luego propuestas a las autoridades para su implementación. De otra manera no se logrará los niveles de adhesión y de compromiso hasta personal que se requiere de cada cual para que las acciones se hagan carne y realidad de las conductas cotidianas de las personas respecto a la forma en que se mueven en la ciudad y como se relacionan con los demás al hacerlo.

Identificación participativa de las medidas

Para que ello ocurra es fundamental que las medidas a tomar sean participativamente identificadas, analizadas y organizadas en configuraciones dadas en torno a Planes de Acción por todos los actores relevantes de la comunidad urbana a ser intervenida. Ello se refiere a actores tanto públicos como de la sociedad civil y privados, a través del trabajo de los Comités Pro Movilidad Urbana.



Comités Pro Movilidad Urbana

Estos Comités debieran elaborar dichos Planes y luego colaborar en su ejecución en lo que a cada actor corresponda y luego hacer el seguimiento de dicha ejecución, participando en las correcciones que se vaya haciendo necesario a medida que la implementación del Plan avanza y que sus efectos se van mostrando. La gente debe tener la oportunidad de sacar lecciones de los resultados de sus decisiones, de modo que en el proceso de participar se vayan también “tecnificando” y, por tanto, haciendo que la participación vaya siendo cada vez más informada, sustantivamente aportadora y responsable, en términos de hacerse cargo de lo que se decide.

Dado el papel clave de estos Comités es fundamental el apoyo técnico que les sea entregado por las autoridades de diferentes niveles –nacional, regional y local–. Esta puede involucrar una variedad de acciones, desde asistencia directa del personal técnico de dichas instancias hasta entrenamiento y capacitaciones dadas a los diferentes miembros de estos Comités, especialmente de aquellos provenientes de la sociedad civil o de los gremios, a fin de que su participación sea lo más informada e influyente posible en las decisiones que se vaya tomando.

Complemento imprescindible del trabajo de los Comités: Apoyo desde el nivel nacional y de los equipos ministeriales en terreno

Como se ha dicho en otra parte de este Informe, el modelo de trabajo que se propone consiste en que una vez que los Comités han identificado los “paquetes” de medidas a tomar, procedan a solicitar a las instancias nacionales que corresponda, que analicen su coherencia con las políticas nacionales y los recursos disponibles, que los autoricen y dicten los actos administrativos o realicen las acciones que se necesita para que dichas medidas puedan ejecutarse (decretos, resoluciones, transferencias de recursos, etc). De allí que el complemento imprescindible del trabajo de los Comités es que los Ministerios, Servicios o Empresas Públicas que corresponda asuman y respondan con agilidad, oportunidad y eficiencia tales solicitudes que provendrán de estos Comités. De esta forma se puede cerrar adecuadamente el círculo de gestión del problema que se enfrenta.

Este es, en realidad, un modelo descentralizado en que la oferta gubernamental se organiza desde la demanda local, desde las ciudades y sus actores principales. Ello conlleva que los propios Ministerios se vayan concibiendo menos como ejecutores directos y casi exclusivos y más como formuladores de políticas y de normativas y como coordinadores entre si para ser apoyadores técnicos eficaces de las acciones decididas y organizadas en terreno.

“Trilateralidad” mancomunada del trabajo: elemento crucial

La existencia y funcionamiento de los Comités Pro Movilidad Urbana se considera fundamental no sólo por las razones dadas. También porque según se pudo observar en el curso de los Diálogos Ciudadanos realizados, cuando se produce un intercambio trilateral –autoridades, representantes de la sociedad civil, dirigentes gremiales del transporte– en torno a un problema respecto al cual cada uno de esos actores tiene intereses y perspectivas diferentes, se generan dinámicas muy interesantes.

Ellas indican que, en la práctica, en ese propio contexto “trialogante” se comienza a producir la compatibilización de intereses en búsqueda de una solución que resulte en beneficio para el interés colectivo, para la comunidad urbana toda.

Se genera así un espacio para que haya un cambio en la dinámica clásica de implementación de una política. Esta habitualmente se basa en una negociación en que la autoridad trata de que los representantes de los diferentes modos de transporte y grupos de interés acepten actuar de una determinada manera según los objetivos de la política pública y las normas que los traducen. Pero siempre hay una tensión y una presión presente por parte de los segundos, que muchas veces se resisten al cambio.

Al intervenir en ese diálogo clásico bilateral el tercer actor, habitualmente silencioso, la comunidad que hace uso de diferentes modos de transporte, esa dinámica se modifica hacia un espacio de trilateralidad. Tal espacio tiende a favorecer más bien la búsqueda de puntos en común, en función del objetivo colectivo al que al final los actores de los modos de transporte deben subordinar sus intereses particulares, hacia sus usuarios, que tienen derecho a exigirles un servicio de calidad, en todo lo que ello implica. Eso sucede incluso cuando los actores de los modos en debate no son sólo los del transporte público, sino también ciclistas y peatones.

Al final lo que va emergiendo son “reglas del juego” o lo que aquí se ha llamado un “Estado de Derecho en la calle”, es decir, una forma de ejercer los derechos de cada cual a la que todos los involucrados van mostrando disposición de atenerse para poder desplazarse en paz, de manera segura y socialmente más eficiente en las vías públicas, que es un objetivo fundamental en una política de movilidad urbana.

De allí que reiteremos con fuerza la necesidad de que estos Comités Pro Movilidad Urbana así concebidos en su composición y forma de trabajo se institucionalicen, funcionen y sean reforzados técnicamente en su labor por los Ministerios involucrados –principalmente Transportes y Telecomunicaciones, Vivienda y Urbanismo, Obras Públicas, Hacienda- y sus instancias desconcentradas en la región, como también por los Gobiernos Regionales y sus instancias técnicas.

IV.1.3 La institucionalidad de Gobierno ante el problema

Acometer el desafío de mitigar las distorsiones de la movilidad urbana es complejo sustantivamente y también administrativamente, dada la intersectorialidad de las acciones que debe realizarse.

El Ministerio que debe encabezar todo este proceso intersectorial es sin duda el de Transportes y Telecomunicaciones. Para hacerlo contará, eventualmente, con la Política de Movilidad Urbana y con la Ley Marco de Movilidad Urbana que la operacionalizará, ambos instrumentos propuestos en este Informe. Se requiere no obstante una cierta institucionalidad ad hoc para llevar a cabo la tarea.

Al respecto, se propone que dicho Ministerio asuma la Movilidad Urbana como elemento ordenador del conjunto de su accionar en las ciudades del país, tomando como base la perspectiva, estrategia, modo y forma de trabajar que aquí se sugiere.

De alguna manera y por la naturaleza de las cosas, los Ministerios muchas veces actúan sobre la base de una “agenda corta”, los problemas del día a día. Ello dificulta un accionar más estratégico e integrado. De alguna manera, se desperdiga y fragmenta su quehacer y pierden peso, relevancia y proyección sus intervenciones en las ciudades del país, al no contar con un marco estratégico ordenador.

Contar con una Política de Movilidad Urbana ayuda considerablemente a otorgar direccionalidad, coherencia y una racionalidad global al accionar de dicho Ministerio, incluso en torno a aquellos aspectos puntuales que muchas veces consumen parte importante del tiempo de gestión ministerial. Esos problemas puntuales encontrarán respuestas basadas no sólo en el sentido común y condiciones inmediatas que lo rodean. También, y sobre todo, en la coherencia que deriva de un concepto ordenador de cómo debe ser la movilidad en las ciudades del país, en cada uno de sus modos, en cada uno de sus actores.

A los instrumentos de la Política y Ley Marco es preciso agregar, no obstante, una institucionalidad de soporte al Accionar del Ministerio en esta esfera. Para tal efecto se propone a continuación la creación de un Programa Interinstitucional de Movilidad Urbana, con las características que se indica.

El contar con un Programa como el propuesto, estructurado y organizado por el Ministerio, ayuda a proveer un marco estratégico al accionar de esta repartición pública y a su mejor coordinación con otros Ministerios en el esfuerzo común que realizan principalmente en las ciudades del país.

IV.1.3.1 Programa Interministerial de Movilidad Urbana

Se propone la instauración de un Programa Interministerial de Movilidad Urbana, inserto en el Comité Interministerial Vivienda, Ciudad y por el Ministro(a) de Transportes y Telecomunicaciones y que formando parte del mismo, además, el Ministro(a) de Vivienda y Urbanismo, el Ministro(a) de Obras Públicas, el Ministro(a) de Hacienda, el Ministro(a) de Medio Ambiente, el(la) Subsecretario(a) de Desarrollo Regional, el presidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano.

En el modelo propuesto, este Programa Interministerial es el que tiene como tarea global la organización y coordinación de la “oferta” gubernamental y, en cuanto tal, debe ser coherente con, responder y hacer posible que se ejecuten los Planes Directores y los Planes de Acción que organizan la demanda estratégica e inmediata, respectivamente, de las comunidades urbanas y que han sido elaborados por los Comités pro Movilidad Urbana.

Tareas centrales del Programa

Este Programa Nacional tendría como tareas principales a lo menos las siguientes:

- Asegurar la coherencia global del conjunto de las intervenciones sobre el tema en las ciudades del país con la Política de Movilidad Urbana y con la Política Nacional de Desarrollo Urbano con la que ésta se liga indisolublemente y aprobarlas.
- Apoyar técnicamente, a través de las unidades ministeriales que corresponda y de sus instancias desconcentradas (Seremis) a los Comités Pro Movilidad Urbana que existirán en cada Ciudad, a fin que puedan desarrollar de manera plena sus labores, contando oportunamente con los recursos –administrativos, humanos, financieros– que para ello requieran.

- Asegurar que en las Ciudades se formulen los Planes Directores estratégicos y los Planes de Acción sobre Movilidad Urbana por Ciudad y que las diferentes unidades de los Ministerios involucrados han realizado las tareas de apoyo que les corresponde para que dichos planes se formulen coherentemente y puedan ejecutarse.
- Asegurar que en la elaboración de los Planes Directores, que tienen un carácter más estratégico y requieren un trabajo técnico de mayor envergadura, las Ciudades han contado con los apoyos técnicos correspondientes tanto de nivel nacional como regional y local, con el resultado de que al final son un producto conjunto entre comunidad urbana y autoridades;
- Hacer el seguimiento de la ejecución de los Planes Directores y los Planes de Acción de modo de garantizar que los planes de inversión resultantes cuentan con las aprobaciones necesarias del nivel central y cuentan con la programación y ejecución oportuna de los recursos por parte de los Ministerios –si éstos provienen de sus presupuestos– o del Ministerio de Hacienda –si provienen directamente de transferencias fiscales al Fondo de Desarrollo de la Movilidad Urbana, o a quien corresponda si éste no existiere–;
- Asegurar que se haga oportunamente las evaluaciones de los Planes en ejecución, a fin de promover correcciones;
- Ayudar a remover los obstáculos administrativos que pudieren encontrar los actos administrativos de dictación de normas, aprobaciones, o trasposos presupuestarios, según el caso, que requiriera la implementación de los Planes señalados a fin de asegurar que las acciones en terreno son realizadas oportunamente y de acuerdo a la planificación realizada.

Secretaría Ejecutiva del Programa

Las labores de Secretaría Ejecutiva de este Programa las debiera ejercer el director o encargado de la Dirección o Unidad del Programa de Movilidad Urbana que debería crearse en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien

trabajaría en estrecha relación con la Coordinación Interministerial del Comité Interministerial Vivienda, Ciudad y Territorio, dadas las vinculaciones entre ambas instancias.

Comité Consultivo del Programa

Se recomienda que el Programa tenga un Comité Consultivo en el que participen la Coordinación Interministerial del Comité Interministerial Vivienda Ciudad y Territorio, la Secretaría Ejecutiva del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, el presidente de la Asociación Nacional de Municipios, el presidente de la Asociación Nacional de Consejeros Regionales y siete Alcaldes de las principales comunas del país (sólo dos de la Región Metropolitana –Santiago y La Florida– y el resto de regiones –Valparaíso, Concepción, Temuco, Puerto Montt, Antofagasta), más algunos especialistas que pudiere invitar el(la) Ministro(a) de transportes y Telecomunicaciones.

Correlato regional del Programa

El Programa Nacional deberá tener un correlato a nivel regional –Programa Regional de Movilidad Urbana– constituyéndose en cada región del país con los representantes en la región de las instancias centrales que son parte del Programa a nivel nacional.

El Programa Regional tendrá por tarea principal atender a todas las ciudades de la región respectiva en la formación y funcionamiento de sus Comités Pro Movilidad Urbana, asegurando que cuentan con los apoyos necesarios para ello. Los Planes elaborados por estos Comités deberán ser parte o al menos compatibilizados con los planes del GORE, sobre todo en lo que a inversiones se refiere.

Este Programa Regional estará encabezado por el Intendente y tendría como Secretaría Ejecutiva al Director de Planificación del GORE y al Seremi de Transportes.

Habrás asimismo un Comité Consultivo en que participen: Seremis de Vivienda y Urbanismo, Seremi de Obras Públicas, alcaldes de las comunas urbanas que son parte del territorio de la ciudad (en casos en que hubiere más de uno), directores

del Tránsito de Municipalidades involucradas, Carabineros, representantes de organizaciones ciudadanas, uno o dos representantes de la empresa privada local. Es importante que este Consultivo sea visto como una instancia amplia y que no termine sustituyendo a los Comités Pro Movilidad, que son el instrumento clave de toma de decisiones y seguimiento de los planes de movilidad urbana.

Los Comités Pro Movilidad Urbana por Ciudad

Estos Comités, como se ha dicho, son la base sobre la cual se asienta la intervención sobre la problemática de la movilidad urbana en las ciudades del país. Son la instancia en la base con la cual el Programa Interministerial propuesto mantiene interlocución y trabajo permanente, de ida y vuelta.

Por ello es que en estos últimos habrá que exigir representación estable de las organizaciones involucradas, las que suelen rotar a quienes las representan, con lo que es difícil dar continuidad y acumulación al trabajo que se realiza.

IV.1.3.2 Equipos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Equipo de un Programa de Movilidad Urbana ministerial

Dada esta alta prioridad que se propone el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones otorgue al Programa señalado, se sugiere asimismo que el Ministerio conforme un nuevo equipo encargado de este nuevo Programa, al igual que el estatus administrativo que se le dio durante mucho tiempo a la Coordinación General de Transporte de Santiago (a cargo del Transantiago). Como tal, este Programa debe estar encabezado por un director o coordinador, según las denominaciones internas a tal efecto que se use en el Ministerio. Debe contar con un equipo de trabajo propio y con el personal del número y perfil suficiente como para poder llevar a cabo de manera eficaz sus tareas.

Entre las tareas a realizar estarían al menos las siguientes: mantener un estrecho vínculo, casi cotidiano, con el trabajo de los Comités Pro Movilidad Urbana desplegados en el país; , coordinar las acciones que desde diferentes unidades del Ministerio deben realizarse para que esos Comités puedan trabajar con fluidez y

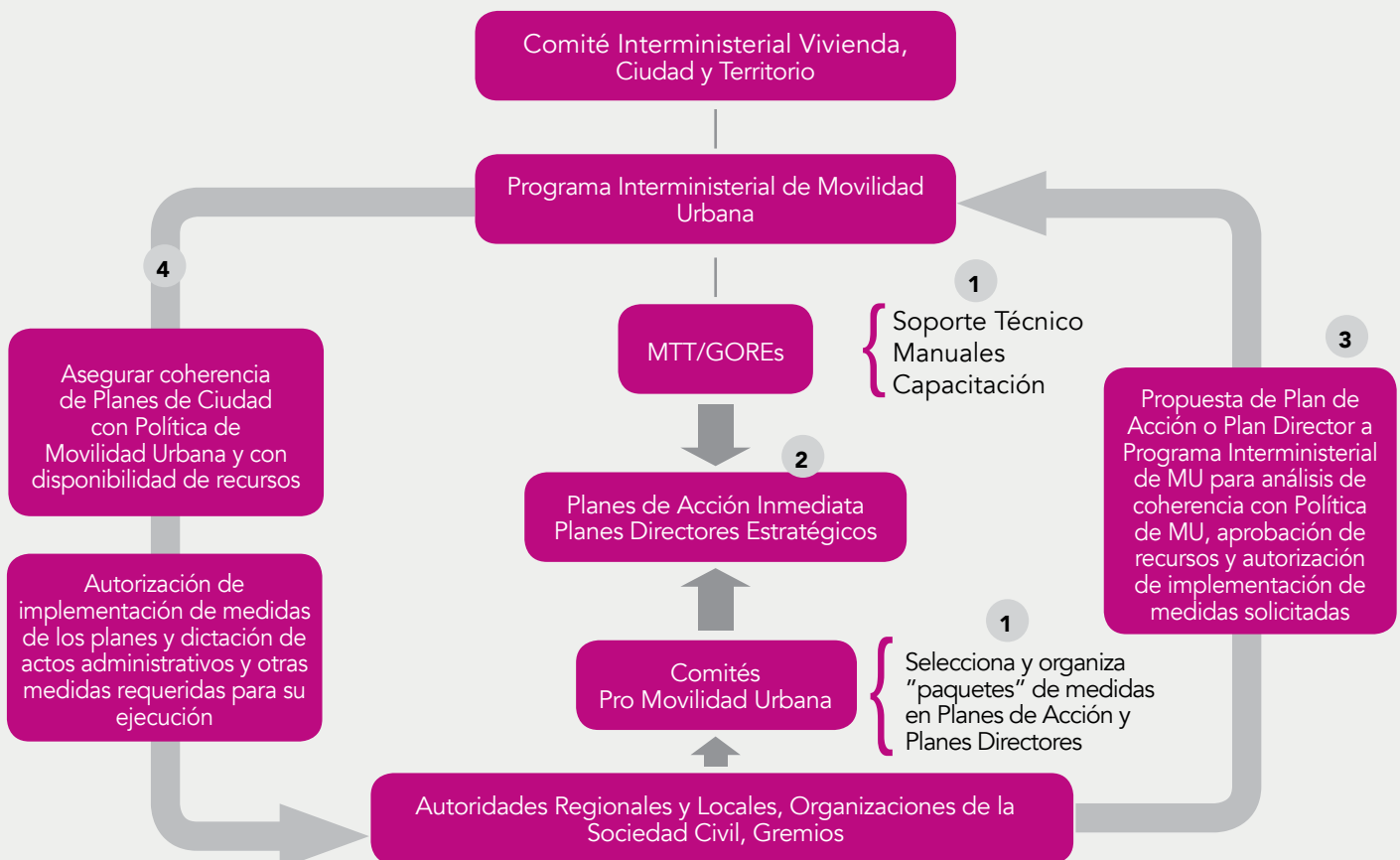
eficacia; apoyar al Ministro(a) en su labor al frente del Programa Interministerial de Movilidad Urbana preparando información oportuna y adecuada para la toma de decisiones; apoyar al Ministro(a) en la supervigilancia de la ejecución de las tareas a las que se comprometan otros Ministerios vinculadas con la ejecución del Programa y de las tareas solicitadas por los Comités Pro Movilidad Urbana; preparar informes sobre la marcha de los Planes Directores y Planes de Acción por Ciudad a fin de que el Ministro(a) pueda informar oportunamente a sus colegas Ministros miembros del Programa Interministerial de Movilidad para la toma de decisiones conjunta que les corresponde

Unidades de trabajo en terreno del Programa

Las unidades de trabajo del Programa en terreno, a nivel regional o local, son las instancias que replican los Ministerios que confluyen en el Programa Interministerial de Movilidad Urbana, en que las Secretarías Regionales Ministeriales de Transportes y de Vivienda tienen un papel principal, así como también quien coordine los Comités Pro Movilidad Urbana.

IV.2 PROPUESTA DE PLAN DE TRABAJO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

En los Diálogos Ciudadanos realizados, como se ha señalado en otra parte, se detectó un problema preocupante y que esta Comisión ha definido como una de las “externalidades” de los problemas de la movilidad urbana. Se trata del fenómeno que denominamos “costos democráticos” asociados a la percepción ciudadana respecto del accionar de las autoridades públicas ante un problema que sienten que se agrava día a día y afecta severamente su calidad de vida.



Nos referimos a dos juicios recurrentemente emitidos por la ciudadanía: una crítica a la calidad, oportunidad y eficacia de las decisiones tomadas por las autoridades de diferentes niveles y una expresión de falta de credibilidad ciudadana en las autoridades, en su real compromiso por resolver los problemas que los afecta y en su real voluntad de “jugársela” ante los diferentes grupos de presión que se movilizan para paralizar o desnaturalizar las decisiones de la autoridad. Al emitir estos juicios la ciudadanía no hace distinción en cuanto a la orientación política de los Gobiernos.

Por otra parte, como se ha planteado a lo largo de este Informe, para acometer la problemática de la movilidad y de la congestión es crucial que se produzca un cambio cultural y que las personas asuman la necesidad de cambios conductuales importantes de cómo moverse en la ciudad. Para ello es crucial la credibilidad que las personas tengan en que efectivamente se puede y se va a hacer algo respecto a esta problemática que tanto los afecta en su cotidianidad.

Estando en el punto en que nos encontramos con este problema, sobre el que existe un alto grado de sensibilidad ciudadana, es fundamental que se inicie acciones desde ya por parte del Gobierno, recogiendo el impulso generado. De otro modo las expectativas levantadas con el trabajo de esta Comisión y su despliegue a lo largo del país, podrían verse seriamente frustradas, en el contexto de baja credibilidad expresada por la ciudadanía. Ello sería altamente negativo para el éxito que pueda tener cualquiera intervención que más tarde se intente sobre esta materia, u otras inclusive, dado lo fundamental que resulta para ello que la gente, los actores de la comunidad urbana, se comprometan y hagan suya las acciones a llevar a cabo y los cambios conductuales que ellas involucran.

IV.2.1 Un Proyecto Piloto de Movilidad Urbana Inteligente

A partir de las consideraciones precedentes, se propone que inmediatamente después de recogido este Informe y si sus propuestas son aceptadas por la Presidenta Michelle Bachelet, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones inicie de inmediato un Plan de Trabajo, consistente en lo siguiente.

Se propone tomar desde ya una ciudad de tamaño intermedio del país donde se haya realizado alguno de los Diálogos Ciudadanos para montar allí un Programa de Movilidad Urbana Inteligente. Este incluiría un Plan de Acción Inmediato para enfrentar la congestión basado en las iniciativas recogidas en el Diálogo correspondiente e incorporaría también un Sistema Integrado de Información para la Gestión de la Movilidad Urbana. Se puede tomar como base para ello el trabajo que ha venido haciendo el MTT en su Programa Chile 2020.

El Plan debe incluir una secuencia completa de gestión que incluya a los Ministerios del caso y su propio plan de respuesta a los requerimientos del Plan de Acción que le proponga la ciudad del caso.

La idea de este proyecto piloto es implementar un Plan de Acción Inmediato y someter a prueba toda la “cadena logística”, por así decir, de la metodología propuesta, desde la comunidad urbana e incluyendo los tres niveles de autoridades involucradas –alcaldes, intendente, Ministerios– de modo de aprender de la experiencia en todos los niveles involucrados.

Además, se sometería a prueba sistemas como este de Gestión Inteligente de la Movilidad que está operando en diferentes ciudades del mundo, entre ellas algunas de América Latina, a fin de probar su eficacia y estudiar las adaptaciones que podrían requerir para su implantación en las ciudades chilenas. Se supone que estos Sistemas permiten gestionar todos los modos y las ocurrencias diversas que se producen en la movilidad en la ciudad –desde buses del transporte público a peatones, pasando por camiones, ambulancias, carros bomba, etc.– en tiempo real. Permiten así no sólo planificar la movilidad sino gestionarla cotidianamente, con servicios adicionales de asistencia y apoyo en ruta que ayudan a despejar vías de vehículos con desperfectos, reorganizar flujos por siniestros diversos en la vía, reparación fluida de semáforos con desperfectos o atención policial de los cruces desprovisto de los mismos temporalmente, etc. Es decir, se trataría de un gran instrumento para los propósitos que se busca.

La elaboración y ejecución de este Proyecto Piloto permitirá no sólo consolidar una base de credibilidad necesaria para acometer con fuerza las tareas de mayor envergadura que requiere enfrentar la problemática de la movilidad. También permitirá hacer un aprendizaje colectivo y acumular alguna experiencia respecto a la elaboración y ejecución participativa de los mismos. Ese será un insumo importante cuando se comience un trabajo en régimen en esta área.

IV.2.2 Planes de Acción Inmediata en algunas Ciudades

Junto con el proyecto anterior, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debiera iniciar de inmediato la elaboración de los Planes de Acción Inmediata en algunas ciudades del país, elegidas entre aquellas donde se realizaron Diálogos Ciudadanos y según las condiciones que se presenten en ellas, constituyendo o activando los Comités Pro Movilidad Urbana. El Ministerio tendría que desarrollar en detalle las metodologías e instrumentos correspondientes de apoyo (pautas, manuales, monitores, etc). Ello significa que los equipos ministeriales que se dedicarían a este Programa, como se ha propuesto, deben constituirse lo antes posible.

Dichos Planes pueden tener como base medidas propuestas por la propia ciudadanía en estos Diálogos, que en la gran mayoría de los casos pueden ser aplicadas con la normativa y recursos existentes.

IV.2.3 Hacia una Agenda de Trabajo del MTT

La estrategia de implementación propuesta acerca de cómo llevar a cabo la estrategia y medidas propuestas para enfrentar la problemática de la movilidad en las ciudades, requiere que se trabaje simultánea y paralelamente en el tiempo en varios niveles o frentes, como por ejemplo:

- a. Nivel de la acción inmediata:
 - Elaborar y llevar a cabo un Plan de Acción Inmediata en al menos algunas de las Ciudades donde se realizó Diálogos Ciudadanos; seleccionar una de ellas para realizar el proyecto piloto Movilidad Urbana Inteligente

- Constituir Equipo de Trabajo de Movilidad Urbana en el MTT que preste apoyo técnico al trabajo de los Comités Pro Movilidad Urbana de cada ciudad.
 - Elaborar el documento de Política de Movilidad Urbana, que recoja los contenidos de este Informe y otros aspectos no incluidos en éste y que sea formalizada mediante Decreto Supremo.
 - Elaborar un proyecto de Ley Marco de Movilidad Urbana, algunos de cuyos insumos pueden encontrarse en el presente Informe y otros que debieran ser incorporados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y posiblemente por otros Ministerios, como Vivienda y Urbanismo así como por el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, dadas las estrechas interrelaciones entre esas dimensiones.
 - Creación del Programa Nacional de Movilidad Urbana, formalizado mediante Decreto Supremo e inscrito dentro de los trabajos del Comité Interministerial Vivienda, Ciudad y Territorio.
- b. Nivel de la acción de mediano plazo:
- Envío del proyecto de Ley Marco de Movilidad Urbana al Congreso;
 - Instalación de los Comités Pro Movilidad Urbana al menos en unas 20 ciudades del país para que elaboren el Plan de Acción 2015 de Movilidad Urbana.
 - Elaboración del marco de referencia y metodología de confección de los Planes Directores de Movilidad Urbana por Ciudades.
 - Inicio de la elaboración de los Planes Directores.
 - Elaboración de Planes de Modernización de Transporte Público para diez ciudades del país, elegidas según la gravedad de sus problemas de movilidad urbana.

- Elaboración conjunta entre Ministerio de Educación y Ministerio de Transportes de los contenidos del Programa de Educación en Movilidad Urbana.
 - Trámite legislativo de la Ley Marco de Movilidad Urbana.
 - Elaboración de propuesta de Autoridades de Ciudad. En cualquiera de las variantes que se elija.
- c. Nivel de la acción de largo plazo:
- Elaboración de Planes Integrados de Uso de Suelo y Movilidad Urbana.
 - Aplicación plena de la Ley Marco de Movilidad Urbana.
 - Evaluación de proyecto piloto de Ciudad Inteligente para la Gestión de la Movilidad Urbana y planificación de su extensión a otras ciudades si ella fuere positiva.
 - Puesta en marcha de Planes de Modernización del Transporte Público en aquellas Ciudades en que éstos han sido elaborados.

IV.3 SÍNTESIS Y RECOMENDACIÓN

La estrategia de implementación de las propuestas que se sugiere en este capítulo del Informe puede, obviamente, tener variantes, según sea el programa de trabajo que esté desarrollando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, su principal destinatario, y según sean los recursos con que éste cuente para este efecto. Puede haber, obviamente una estrategia mejor que la propuesta, que se plantea sólo como sugerencia.

Pero no puede cerrarse este capítulo y el Informe sin dejar constancia de la fuerte recomendación de esta Comisión de que los equipos del Ministerio deben ser reforzados, tanto a nivel central como, sobre todo, de sus regiones, a fin de poder acometer con niveles adecuados de eficiencia las múltiples tareas derivadas de esta Propuesta, algunas de las cuales son de bastante envergadura.

Quizás por la historia de la temática del transporte en el país, hasta recientemente de baja visibilidad en la agenda pública, ella ha estado ubicada consistentemente en un lugar de baja prioridad y preocupación de los gobiernos. Las iniciativas de política pública realizadas en los años noventa sobre la materia decayeron posteriormente y el impacto de la puesta en marcha del Transantiago parecen haber producido un efecto autorestrictivo en relación a emprender políticas de mayor envergadura y alcance en el área de transportes en las ciudades de Chile, aunque mucho o necesitan. No obstante, hoy el tema es uno de los de más alta preocupación ciudadana. Por tanto, el país debe ponerse a la altura, fortaleciendo su principal instrumento institucional, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para acometer la tarea de buena manera. Las expectativas de la gente son muy altas. Es necesario asumirlas y tomar las decisiones consecuentes. Al mismo tiempo, debe fortalecerse los equipos técnicos de los Gobiernos Regionales que se dedique a esta importante temática, ya que es finalmente allí, en cada ciudad, donde se jugará el verdadero partido sobre este problema.

V. EPÍLOGO

Este Informe tiene sin duda vacíos e ideas que necesitan mayor desarrollo y trabajo. Puede haber incluso algunas incoherencias en cuanto a la dirección de los efectos que puedan tener algunas medidas propuestas cuando se analizan desde el punto de vista de su interacción. El documento debe ser tomado, por ello, como un instrumento de trabajo, una Hoja de Ruta, que señala una multiplicidad de tareas que las autoridades pertinentes tendrían que llevar a cabo si estas propuestas son acogidas.

Al recoger las propuestas específicas emanadas de los Diálogos Ciudadanos y de los miembros de la propia Comisión se las ha tenido que llevar a un nivel de mayor generalidad, para ubicarlas en un marco más comprensivo que pueda ligarlas con una política y una ley sobre la materia, que aquí también se proponen. Con lo que en algunos casos se pierde en alguna medida su significado en relación a su contexto concreto local. Por ello es que hemos agregado como anexo el listado de propuestas hechas en los Diálogos, sin censura, en sus propios términos y referidas a su propia especificidad y riqueza, a fin de poder visualizar, desde allí, lo que podrían ser los contenidos de los Planes de Acción que los Comités Pro Movilidad locales elaborarán.

Por ello, las ciudades no debieran temer, como algunas lo han expresado mientras trabajábamos este Informe e inquietas porque éste no fue a un proceso de validación y consulta con ellas, que se les vaya a imponer desde Santiago, desde el Gobierno nacional, medidas o fórmulas para enfrentar su problema de movilidad. Según la propuesta de este Informe, serán ellas las responsables de definir, en su Plan de Acción, qué medidas tienen sentido en su ciudad y qué voluntad tienen para que se apliquen a cabalidad, con todos los esfuerzos que ello con-

lleve especialmente en términos de quienes se puedan ver afectados. Serán las comunidades urbanas organizadas para enfrentar este problema, no las autoridades, las que tendrán que definir cómo gestionar las resistencias al cambio y las presiones de los grupos de interés locales que puedan verse afectados por las medidas que vayan a tomar sobre su problema de movilidad. En ello consiste un verdadero proceso participativo: ser parte de las decisiones, pero también hacerse responsables y gestionar sus consecuencias. Es en tal proceso que las personas y las comunidades crecen y se transforman plenamente en ciudadanos.

Con este Informe la tarea para acometer el desafío de mitigar y poner en un marco razonable la problemática de la movilidad urbana y de la congestión vehicular está sólo comenzando. Lo mejor está por venir.

Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana

Diciembre 15, 2014

ANEXO 1

**INSTANCIAS Y
METODOLOGÍA DE TRABAJO
DE LA COMISIÓN**

El trabajo de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana se realizó a través de cuatro instancias:

1. Plenarios de la Comisión Presidencial.
2. Grupos Temáticos (constituídos por miembros de la Comisión Presidencial).
3. Diálogos Ciudadanos.
4. Comités Ciudadanos Pro Movilidad Urbana.

La Subsecretaría de Transportes, ofició como ente de coordinación y soporte logístico, apoyó todo el proceso de Diálogos Ciudadanos realizando perviamente las capacitaciones a los monitores de los diálogos y entregando los suministros técnicos y materiales, además de la logística involucrada; recolectó y ordenó la información proveniente de las diferentes instancias de trabajo, fueran estos los Plenarios, instancias de participación ciudadana o trabajo de los diferentes Comités Pro Movilidad Urbana.



1. PLENARIOS DE LA COMISIÓN PRESIDENCIAL

Se llevaron a cabo cuatro plenarios con el fin de planificar y coordinar los avances en el trabajo, estableciendo los consensos y acuerdos sobre los diferentes temas involucrados, así como discutir aquellos puntos en que podían haber discrepancias. En ellos, se revisaron los distintos informes de avance y el abundante material recolectado y sistematizado proveniente de las distintas instancias de participación.

2. DIÁLOGOS CIUDADANOS

La Comisión Presidencial, a través de los Intendentes Regionales y autoridades locales invitó libremente a la ciudadanía a participar en Diálogos Ciudadanos en diecinueve ciudades del país, en particular aquellas que registran mayores niveles de congestión. El objetivo era conocer el diagnóstico de la ciudadanía en materia de movilidad y recoger ideas sobre las posibles medidas de mitigación. Hubo ciudades que sin haber estado en el listado original solicitaron ser incluidas en el programa de Diálogos, como Vallenar, Ovalle, Ancud, Castro y Quellón.

A estos Diálogos concurrió un amplio espectro de organizaciones de la sociedad civil, representantes de los gremios, académicos, funcionarios de Carabineros y las Fuerzas Armadas, estudiantes, organismos públicos, sindicatos y simples vecinos sin representación de organizaciones.

3. SITIO WEB

Junto con ello, se habilitó un sitio web, para facilitar que todos los habitantes del país pudieran hacer su aporte en ideas e iniciativas en torno a este tema. También sirvió como una vía más de inscripción a los diálogos ciudadanos, informando fechas y lugares de realización. Tal aporte fue sistematizado por el Ministerio y debidamente canalizado a la Comisión Presidencial.

4. COMITÉS CIUDADANOS PRO MOVILIDAD URBANA

Para ordenar este trabajo en las Regiones seleccionadas, la Comisión Presidencial, a través de un trabajo conjunto con los Intendentes y los Seremis de Transportes, constituyeron los Comités Ciudadanos Promovilidad Urbana integrados por expertos, autoridades regionales y locales, parlamentarios, representantes de organizaciones ciudadanas y gremiales. Asimismo, el Comité Pro Movilidad, con el apoyo técnico del Seremi de Transportes, fue el encargado de recoger y sistematizar en primera instancia los resultados de dichos diálogos, entregando el informe respectivo a la Comisión Presidencial.

El aporte de los Diálogos Ciudadanos por ciudad y la elaboración de propuestas por los distintos Comités Pro Movilidad fueron recopilados y sistematizados por la Comisión Presidencial, tomándolos como base para la elaboración de la propuesta final contenida en el presente Informe.

5. GRUPOS TEMÁTICOS DE LA COMISIÓN

Además los miembros de la Comisión Presidencial se constituyeron en Grupos Temáticos para trabajar según cuatro ejes de trabajo acordados en el primer plenario de la Comisión, con el fin de aprovechar al máximo la diversa experticia de los Consejeros que componen la Comisión.

Los cuatro ejes sobre los cuales se conformaron los grupos temáticos fueron:

- a. Organización del territorio, conectividad y movilidad, y provisión de infraestructura.
- b. Gestión de la movilidad urbana.
- c. Marco normativo e institucionalidad.
- d. Formación ciudadana en movilidad urbana.

El diagnóstico de la situación actual, así como las medidas propuestas por cada grupo fue sintetizada en los informes finales que cada grupo entregó al Presidente de la Comisión.

Estos grupos de trabajo se reunieron a lo menos una vez a la semana y se conformaron de la siguiente manera:

A	Adriana del Piano Patricia Galilea Franitza Mitrovic Pablo Allard	Raimundo Cruzat Rodrigo Delgado Ivan Poduje Héctor Poblete Luis Eduardo Bresciani
B	Alejandro Tudela Álvaro Mendoza Isabel Díaz Manuel José Ossandón Patricio Herman	
C	Sergio González Marcela Munizaga Christian Vittori Genaro Cuadros Jaime Valenzuela	
D	Pablo Arriagada Alejandro Schmauk Fernando Meza Alberto Escobar Magdalena Morel	

También sirvió como ocasión para validar las propuestas surgidas de los Diálogos o Conversatorios Ciudadanos, Comités Regionales y de otros instrumentos puestos a disposición de la participación ciudadana.

Los grupos de trabajo contaron con los antecedentes pertinentes elaborados por la Secretaría de Ejecutiva a través de la Subsecretaría de Transporte, a fin de tener una base de información sobre el estado actual de las políticas llevadas a cabo en cada ámbito.

El resultado del trabajo del grupo temático se materializó en un informe de propuestas, con una mirada a nivel país sobre los grandes acuerdos e ideas que se necesitan para llevar a cabo un cambio en la mirada y el enfoque que se le ha dado a la congestión en los últimos años y la importancia que ha tenido ésta en los crecientes problemas de movilidad urbana que nos afectan.

6. PLAN DE TRABAJO DE LA COMISIÓN

Durante la fase inicial del trabajo, la Comisión acordó un Plan de Trabajo, el que incluyó los siguientes elementos:

- a. Definición del calendario de Plenarios de la Comisión Promovilidad Urbana.
- b. Conformación de los Grupos de Trabajo Temáticos y calendario de trabajo.
- c. Programación de los **Diálogos Ciudadanos** y de la logística necesaria para llevarlos a cabo.
- d. **Capacitación de los monitores** y equipos de trabajo que apoyarán técnicamente los Diálogos Ciudadanos.
- e. Conformación de los **Comités Ciudadanos Promovilidad**.
- f. Itinerario de preparación de los materiales necesarios para alimentar los Diálogos Ciudadanos y otras actividades a través de los Comités Regionales donde se debatirán ideas y plantearán propuestas.
- g. **Diálogos ciudadanos** en más de veinte ciudades.
- h. Itinerario de implementación del **sitio web** especial.
- i. Itinerario de **recolección de información** necesaria, estableciendo los instrumentos para ello y su despliegue temporal (encuestas, grupos focales y otros instrumentos de recolección de información que sean necesarios).
- j. Formato de **sistematización de los diálogos** ciudadanos, diagnósticos y propuestas por parte de los distintos Comités Regionales.
- k. Tabla de Contenidos tentativa del **Informe Final**.

Cronograma de trabajo de la Comisión

Esquema estrategia de Panes Estratégicos

1ª semana de Julio 2014

1ª Reunión CPMU, diálogo abierto entre sus miembros sobre problemática a enfrentar por la Comisión y la forma de hacerlo, definición y aprobación de Plan de Trabajo.

2ª semana de Julio 2014

Capacitación de Seremis de Transportes y equipos de trabajo que apoyarán técnicamente los Diálogos Ciudadanos.

3ª semana de Julio 2014

Conformación de grupos temáticos por parte de la Comisión Presidencial e inicio de trabajo.

4ª semana de Julio 2014

Contacto de Ministro MTT con cada uno de los Intendentes para solicitar apoyo en la promoción de los Diálogos y Conversatorios Ciudadanos que se realizará en las principales ciudades de sus regiones, incluyendo la formación de comités de trabajo para la convocatoria a los mismos y sistematización de sus resultados. Envío a cada Intendente y SEREMITT de Pauta a seguir en la promoción y realización de estos Diálogos o Conversatorios.

4ª semana de julio y agosto 2014:

Conformación Comités Regionales de Trabajo por Intendentes en conjunto con Seremis de Transportes.

1ª semana agosto y primera semana de octubre 2014:

Realización de Diálogos y/o Conversatorios Ciudadanos en las ciudades definidas; recopilación por Comités Regionales de propuesta provenientes de los Diálogos, Conversatorios y otras fuentes y entrega de informe a la Secretaria Ejecutiva del CPMU.

3ª semana de septiembre 2014

Segunda reunión CPMU para (i) tomar conocimiento de diagnóstico de la congestión, (ii) tomar conocimiento de catastro de medidas en la experiencia internacional, (iii) revisar y analizar la sistematización de las diversas propuestas recibidas a través de diferentes mecanismos (diálogos y conversatorios regionales, página web, otras fuentes), y (iv) entregar directrices para la elaboración del primer borrador de Propuesta de Medidas Anticongestión.

Entrega del primer informe de avance por cada grupo temático.

2ª semana de octubre:

Tercera reunión de la Comisión Promovilidad. Se debate para llegar a consensos sobre las diferentes maneras de enfrentar los problemas que se han diagnosticado ampliamente.

1ª semana de noviembre

Entrega del informe final por parte de los grupos temáticos.

3ª semana de noviembre 2014

Entrega del informe preliminar a los miembros de la CPMU para revisar, corregir y hacer sugerencias sobre primer Borrador de diagnósticos y medidas para la movilidad urbana.

1ª semana de diciembre 2014

Cuarta reunión CPMU para aprobar Propuesta de Medidas Anticongestión y hacer entrega de la misma a la Presidenta de la República.

The background of the page is a solid orange color with several thick, semi-transparent orange diagonal stripes crossing each other to form a large 'X' shape. The stripes are oriented from the top-left to the bottom-right and from the top-right to the bottom-left.

ANEXO 2

DIÁLOGOS CIUDADANOS

CANTIDAD DE PARTICIPANTES EN LOS DIÁLOGOS CIUDADANOS A LO LARGO DE CHILE



2.448
PERSONAS EN
TODO CHILE

TIPOS DE PARTICIPANTES DE LOS DIÁLOGOS CIUDADANOS



20%

EMPRESAS DE TRANSPORTE



18%

JUNTAS DE VECINOS



11%

CIUDADANOS



9%

ORGANIZACIONES SOCIALES



10%

ORGANISMOS PÚBLICOS



8%

OTROS



6%

GREMIOS Y SINDICATOS



5%

MUNICIPALIDADES



5%

ACADEMIA



4%

OTRAS EMPRESAS



2%

AUTORIDADES Y POLITICOS



2%

FF.AA. Y DE ORDEN

8 LOCALIDADES
ARICA-IQUIQUE-ANTOFAGASTA- COPIAPÓ
LA SERENA-COQUIMBO-VALLENAR- OVALLE

801 
PARTICIPANTES

6 PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA ZONA

Excesivo parque vehicular y estacionamientos en zonas céntricas



Falta de educación vial e información al usuario

Inadecuada programación de acceso y horarios de ingreso a establecimientos educacionales



Vías de acceso a las ciudades congestionadas

Deficiente mantención de vialidad para peatones y falta de mayor coordinación de semáforos

Alta congestión en ciudades portuarias por los accesos de carga y descarga de camiones



El transporte público no cuenta con zonas de detención establecidas para la subida y bajada de pasajeros



No existe una definición de horarios de carga y descarga en zonas céntricas

Carencia de vías exclusivas para el transporte público

6 LOCALIDADES
VALPARAÍSO-LOS ANDES-SANTIAGO-RANCAGUA
TALCA-CONCEPCIÓN

829 
PARTICIPANTES

6 PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA ZONA

Falta de educación vial e información al usuario



Insuficiente y deficiente mantención de vialidad para vehículos y peatones

Excesivo parque vehicular y estacionamientos en zonas céntricas



Escasa planificación urbana

Mala programación de acceso y horarios de ingreso a establecimientos educacionales

Ausencia de una correcta legislación de uso de estacionamientos en zonas de alto flujo vehicular



Zonas urbanas apartadas sin conectividad a servicios y equipamiento



Excesivo uso del vehículo particular debido a deficiencia del Transporte Público

Carencia y deficiencia de infraestructura para modos alternativos

6 LOCALIDADES

TEMUCO-VALDIVIA-OSORNO-PUERTO MONTT-
CHILOË-COYHAIQUE

818 PARTICIPANTES



6 PRINCIPALES PROBLEMAS DE LA ZONA

Crecimiento descontrolado del parque automotriz



Insuficiente y deficiente mantención de vialidad para vehículos y peatones

Falta de educación vial e información al usuario



Detrimiento de la calidad de vida de las personas debido a la congestión

Colapsos en horario punta por concentración de actividades

Insuficientes medidas de eficiencia en gestión de tránsito



Escasa planificación urbana

Mala calidad del servicio de transporte público y falta de la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento



Transporte de carga transita por el centro de la ciudad.

ZONA NORTE



“La congestión vehicular es negativa en todo ámbito, produce caos en la comunidad. Tenemos que crear nuevos sistemas para regular el sentido del tránsito.”

Mercedes Pangué Pardo, Junta Vecinal N° 4 CODPA, Arica.

“Como dirigente del gremio de taxi colectivo de Arica considero que se debiera implementar la restricción vehicular a todo vehículo”

Roberto Velázquez, Consejo de taxis Cámara de Comercio, Arica.



“Arica es una ciudad cuyo casco histórico está colapsado. La congestión en la ciudad genera mal humor y odiosidades entre las personas”

Elías Lara Bustamante, Sindicato de taxis colectivos N°6, Arica.

“Eliminar estacionamientos en el centro de La Serena.”

Jose Eugenio Villarroel Muñoz, Línea 61 Colectivos, La Serena-Coquimbo.

“Se debieran mejorar los caminos rurales y hacer vías más amplias, renovar las micros y educar al peatón.”

Eliana Fuentes Robledo, Junta de Vecinos N° 14, La Serena-Coquimbo.

ZONA CENTRO



"Debiera implementarse mayor seguridad para lugares donde dejar la bicicleta. Incentivos a las personas que tiene auto a respetar a los peatones".

Angélica Torres Garrido, Junta de Vecinos Villa río, Talca.

"Me comprometo a compartir armónicamente la calle, respetando el derecho de los otros. Que las veredas son sólo para peatones. Defender el uso de las mismas. Fomentar que tod@s debemos tener una mirada de ciudad; Ser ciudadana activa".

Josefa Errázuriz, Alcaldesa de Providencia, Santiago.

"Me comprometo a seguir pagando todos mis viajes en Transantiago en espera que tomen en cuenta mis críticas para mejorar la calidad del transporte y con ello motivar a más ciudadanos a que se bajen de sus autos y prefieran subir a buses de buena calidad, con frecuencias fijas en cada paradero"

Jorge Alberto Melo Pardo, Particular, Santiago.



“Falta fiscalización para la pavimentación de calles y veredas”

Margarita Vallejos Araneda, Presidenta del Comité de Vivienda “Fe y Esperanza”, Santiago.

“Se debe racionalizar el uso del automóvil, privilegiando el uso de la bicicleta y el caminar. Se debe fomentar el uso del transporte público. Se debe apoyar toda iniciativa relacionada con la planificación de la ciudad (no sólo como comuna), entregando una solución integral de transporte, entendiendo que es un problema con múltiples variables”

Gonzalo Cortés Mandiola, Particular, La Serena Santiago.

“Se debe incentivar el uso de transportes alternativos al vehículo, promoción y mejoramiento del Transporte Público. Incentivar a las autoridades a que se generen más espacios de inclusión en los medios de transporte menos contaminantes.”

Marcelo González, Indepeleta, Santiago.

ZONA SUR



"Me comprometo a utilizar mi vehículo particular solamente cuando sea necesario"

Bladimir Águila, Consejo Vecinal de Desarrollo Mirasol, Puerto Montt.

"Me comprometo a diferir mi horario de salida al medio día".

María Maldonado, Municipalidad de Coyhaique.

"Me comprometo a comprar un vehículo más nuevo, con sello verde"

Macarena Mendrano, Particular, Coyhaique.



"Deben crearse vías exclusivas del Transporte Público"

Héctor Muñoz Orellana, Talca.

"El Transporte Público es la solución a los problemas de congestión"

Sergio Poblete Hillerns, Junta de Vecinos n°7 Los Arrayanes, Concepción.

"Lo principal es crear conciencia en la población que el parque automotriz está creciendo y no existe la voluntad de utilizar el servicio público"

Sonia Sepulveda, Departamento Organizaciones comunitarias, Municipalidad de Puerto Montt.

The background of the page is a solid orange color with several thick, light-orange diagonal stripes crossing each other to form a large 'X' shape. The stripes are positioned from the corners towards the center of the page.

ANEXO 3

MIEMBROS DE LA COMISIÓN

ANTECEDENTES MIEMBROS DE LA COMISI3N

Germán Correa, Sociólogo de la Universidad de Chile y de la Universidad de Berkeley, California USA; académico de la Universidad de Stanford (desde 2004), Universidad de Chile, Universidad Católica de Chile y otras; Vicerrector de Desarrollo Institucional de la Universidad Central de Chile (2011-2014); director y presidente de Directorio de Metro de Valparaíso (2010-2014); presidente de Directorio de Empresa Portuaria Valparaíso (2006-2010), Coordinador General de Transporte de Santiago para implementación del Plan de Transporte Urbano Santiago 2000-2010 (2002); Ministro del Interior (1994); presidente del Partido Socialista de Chile (1993); Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (1990-1992); consultor internacional en políticas de transporte público para el Banco Mundial y la Corporación Andina de Fomento (desde 2003) y en temas de descentralización y desarrollo local para el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (desde 1974).

Cristián Bowen, Subsecretario de Transportes. Ingeniero y economista de la Pontificia Universidad Católica y Máster en Administración Pública de la Universidad de Harvard. Se ha desempeñado como asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Desde 2008 a 2010 fue asesor parlamentario en las áreas de Transportes, Obras Públicas y Telecomunicaciones e integró el Comando de la Presidenta Michelle Bachelet en la Comisión Programática de Transporte.

Diputado Fernando Meza Moncada, reelecto en cuatro ocasiones por el distrito 52. Se integra en su calidad de presidente Comisión Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados. Ha presidido las comisiones de Recursos Naturales, Bienes Nacionales y Medio Ambiente y ha sido miembro de las comisiones de Trabajo y Seguridad Social; y Ciencia y Tecnología.

Senador Manuel José Ossand3n, se integra en su calidad de Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado. Hoy es Senador por Santiago Oriente. Antes fue Alcalde de Pirque y de Puente Alto por tres periodos consecutivos.

Sergio González, se integra como ex Subsecretario de Transportes en el Gobierno de Patricio Aylwin. Actualmente se desempeña como socio y consultor de "ARISTO Consultores", empresa especializada en ingeniería de transporte y es autor de numerosas publicaciones relacionadas al transporte.

Raimundo Cruzat, Ingeniero Pontificia Universidad Católica de Chile, M.Sc Urban Planning MIT. Profesor de la Escuela de Ingeniería UC y se integra además por su experiencia como ex Coordinador de Transantiago y ex Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

Luis Eduardo Bresciani, se integra en su calidad de presidente de la Comisión Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU). Arquitecto de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Máster en Diseño Urbano de Harvard, profesor asociado, Jefe del Magíster en Proyectos Urbanos y del Área Ciudad y Territorio de la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Se integra por su experiencia como Seremi de Vivienda y Urbanismo (entre 2001 y 2003) y jefe de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (2003-2010). Desde el 2010 es miembro del Consejo de Concesiones de Obras Públicas de Chile.

Patricia Galilea, Ingeniera Civil, Pontificia Universidad Católica de Chile, M.Sc. Pontificia Universidad Católica de Chile, Ph.D. (c) University College London y profesora adjunta del Departamento Ingeniería de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Se integra por su experiencia académica y en iniciativas público privadas de infraestructura en transporte, regulación y privatización, política económica en transporte, contratos e incentivos en transporte público.

Marcela Munizaga, Ingeniera Civil de la U. de Chile y Ph.D. en Ciencias de la Ingeniería de la Universidad Católica. Fue convocada en su calidad de Sub-Directora del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Chile desde Octubre 2012. Posee trayectoria como docente en variados temas de transporte y fue la primera mujer Presidenta de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte (SOCHITRAN). Munizaga lidera el Proyecto Fondef denominado "Tecnología Avanzada para Ciudades del Futuro" que consiste en el desarrollo de un

software para el manejo de la georeferenciación de los buses de Transantiago y la información del uso de la tarjeta BIP para estimar velocidades y viajes en transporte público. También se desempeña como directora de SOCHITRAN.

Jaime Valenzuela, se integra en su calidad de presidente del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes desde 2012 y por su experiencia como asesor de los Ministerios de Transportes y de Obras Públicas. Ingeniero Civil en Transporte, especialista en diseño vial urbano, académico de la Universidad de Chile y miembro de SOCHITRAN.

Magdalena Morel, es convocada en su calidad de directora ejecutiva de Ciudad Viva, donde se ha desempeñado como coordinadora del Centro de Transporte Activo, articulando grupos ciudadanos, entidades de gobierno y sector privado, en la promoción del transporte sustentable y el diseño urbano ciclo-inclusivo. También es miembro de la Red de Territorios Ciudadanos, asociación que promueve y monitorea la calidad de vida y el desarrollo sustentable en siete regiones del país.

Patricio Herman, se integra en su calidad de miembro de la Fundación Defendamos la Ciudad, organismo que busca dar consistencia a las demandas del vecindario frente a conflictos cotidianos en materia urbana y de patrimonio, entre otras.

Héctor Poblete, taxista, se integra en su calidad de representante de la sociedad civil de Antofagasta, dado que es presidente de la Asociación de Protección al Peatón y de la Asociación de Protección al Consumidor de Antofagasta.

Frantza Mitrovic Varela, arquitecta, se integra en su calidad de representante ciudadana de Iquique. Es Consejera Regional de esa provincia. Ha trabajado en la Seremi de Bienes Nacionales y ha participado en la elaboración de modificaciones al Plano Regulador de Iquique. También se desempeñó como Secretaria General de la Corporación Municipal de Desarrollo Social de la comuna de Iquique. En 2005 fue elegida entre las "100 Mujeres Líderes Empresarias de Chile" por El Mercurio.

Julia Isabel Díaz Rojas, se integra en su calidad de Presidenta de la Unión Comunal de Viña del Mar, la institución comunitaria más antigua a nivel comunal,

que realiza actividades de desarrollo, de información y capacitación a dirigentes vecinales. Participa activamente como representante a la Unión Comunal, ante la Corporación Municipal de Viña del mar.

Alejandro Tudela, ingeniero civil, Ph.D. en Transporte de la University of Leeds, UK. Se integra en su calidad de presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte y académico de la Universidad de Concepción. Cuenta con numerosos trabajos de investigación en temas de modelación de la demanda por Transporte, uso de información de preferencias reveladas y preferencias declaradas para estimar modelos de demanda, valoración económica de impactos ambientales y uso de técnicas multicriterio para apoyar la toma de decisiones.

Iván Poduje, arquitecto con magíster en Desarrollo Urbano, representante del centro de estudios "Espacio Público" donde es director e investigador. Se integra a la Comisión en su calidad de urbanista experto en temas de transporte. Ha sido asesor ministerial y fue miembro de la Comisión Asesora Presidencial que formuló la nueva Política de Desarrollo Urbano. Es profesor de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica y socio de la oficina Atisba, donde ha realizado estudios y proyectos urbanos para organismos públicos y empresas en 50 ciudades de Chile, Perú y Colombia.

Adriana del Piano, se integra por su experiencia como ex Subsecretaria de Desarrollo Regional, ex Ministra de Bienes Nacionales y del Sernam y ex Intendente de la Región Metropolitana. Fue directora ejecutiva del proyecto de transformación urbana Ciudad Parque Bicentenario de Cerrillos y es de marzo de 2010 ocupa el cargo de directora ejecutiva de la fundación Educación 2020, movimiento ciudadano por la calidad y equidad de la educación chilena.

Christian Vittori, Alcalde de Maipú. Se integra en su calidad de presidente de la Asociación Chilena de Municipalidades. Es Magíster en Gerencia Pública de la USACH y profesor de la carrera de Trabajo Social en la Universidad Autónoma de Chile. Trabajó en la Municipalidad de Puyehue como director de SECPLA y Secretario Municipal. En la Municipalidad de Maipú fue director de Desarrollo Comunitario (DIDECO) y después Defensor Ciudadano. Fue concejal en el periodo 2008 – 2012 y en 2012 se convierte en el nuevo Alcalde de Maipú.

Rodrigo Delgado, Alcalde de Estación Central, se integra en su calidad de representante de la Asociación de Municipalidades de Chile. Fue reelecto alcalde en 2012. Es Sicólogo de la Universidad Andrés Bello y cuenta con un diplomado en Responsabilidad Social Empresarial, de la Universidad de Chile y de Excelencia en Servicios Municipales, de la Universidad del Desarrollo.

Alberto Escobar, Licenciado en Antropología y Prehistoria de la Universidad de Chile, Máster en Seguridad Vial de la Fundación FIA y Máster en Comunicación estratégica de la Universidad de Georgetown. Es convocado en su calidad de líder de opinión y experto en temas de seguridad de tránsito. Es gerente de Asuntos Públicos de la Escuela de Conductores Automóvil Club de Chile. A partir de 2014 es miembro del Consejo Mundial para la movilidad y seguridad Vial de la Federación Internacional del Automóvil.

Álvaro Mendoza, Abogado de la Universidad de Chile, se integra como presidente de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC). Se ha desempeñado como asesor de empresas en el rubro eléctrico y de energía y es consejero de la federación gremial de la industria SOFOFA desde el 2007.

Alejandro Schmauk, Ingeniero Civil Mecánico, se integra en su calidad de líder de opinión en temas como movilidad urbana y seguridad de tránsito. Es director de Cepa Safe Drive (Centro de Prevención de Accidentes), empresa especializada en programas de control y gestión de riesgos causados por accidentes de tránsito.

Pablo Allard, Doctor y Master en Diseño Urbano de la Universidad de Harvard, USA. Decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo. Arquitecto y Magíster en Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Se integra en su calidad de experto urbanístico y en temas de transportes. Fundador del "Observatorio de Ciudades UC". Ha sido editor de los libros "Mercado y Ciudad: Los desafíos de un país urbano" y "TAG: La nueva Cultura de la Movilidad en Chile". Entre marzo del 2010 y Agosto del 2011 se desempeñó como Coordinador Nacional del Programa de Reconstrucción Urbana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. Desde el año 2011 es Decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo.

Genaro Cuadros, Arquitecto ULARE. M.Sc. Urbanismo y Desarrollo Territorial, Universidad Católica de Lovaina-la-Nueva 2005. Se integra en su calidad de experto en temas urbanísticos. Es académico y coordinador de urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Diego Portales. Ha sido profesor de urbanismo y aula de título de taller de arquitectura y profesor invitado de diversos programas de postgrado de universidades nacionales. Es asesor urbano de políticas públicas en materias como patrimonio urbano, regeneración de barrios, proyectos urbanos y coordinación multisectorial en materias de ciudad y territorio. Es consultor internacional en materias de seguridad pública y planificación urbana.

Pablo Arriagada, antropólogo, se integra como representante de agrupación Bicipaseos Patrimoniales y como miembro de la propuesta ciudadana Muévete Santiago, que reúne a diversas organizaciones de ciclistas. Durante su quehacer ciudadano fue vocero de Happycyclistas durante 2 años, académicamente participó en el Fondecyt "Movilidad Cotidiana Urbana Exclusión Social Urbana en Santiago de Chile". Hoy es el encargado de la mesa intermodal del seminario Movilidades Desiguales/Uneven Mobilities 2014 que la Panamerican Mobility Network y la Universidad de Chile desarrollaran en octubre.

The background of the page is a solid orange color with several thick, light-orange diagonal stripes crossing each other to form a large 'X' shape. The stripes are positioned at approximately 45 and 135 degrees.

ANEXO 4

**PROPUESTAS DE MEDIDAS
DESDE LOS DIÁLOGOS
CIUDADANOS**

ARICA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Crear un programa de capacitaciones sobre como conducir de manera segura y respetar las normativas de tránsito para conductores del sector público, privado y particulares.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Aumentar la fiscalización de parte de los Inspectores de la SEREMITT, Inspectores de la Municipalidad de Arica y Carabineros de Chile, para el cumplimiento de los lugares que cuentan con prohibición de estacionar el centro Histórico.
LP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Aumentar la dotación del personal de inspección, ya que es escaso y no alcanza para abarcar el gran parque vehicular existente en la región y establecer la incorporación por lo menos de un fiscalizador para mantener dos fiscalizadores permanente en la ciudad de Arica.
MP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Realizar por parte de Carabineros mayor fiscalización fuera de los horarios punta y en vías con gran afluencia de vehículos particulares, principalmente en el centro histórico de la ciudad, acceso Azapa y acceso al puerto de Arica.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de estacionamientos	Evaluar nuevos lugares del centro histórico donde se prohíba el estacionamiento.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Plan de mejoramiento de vías	Continuar con la implementación de proyectos de conservación de calles y avenidas de la ciudad de Arica, específicamente por donde transita el transporte mayor y menor.
CP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Continuar con proyectos de implementación de paraderos y señaléticas en la Región para la locomoción colectiva y transporte mayor, para poder regularizar la normativa ya existente.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Crear un sistema e Infraestructura específica de transporte público para la Región: la cual contemple medidas de mejoras de tiempo y conectividad de los extremos de las ciudades.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Crear un programa de charlas para incentivar el uso grupal del vehículo particular en colegios, juntas de vecinos, empresas, entre otros.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Generar talleres de tránsito en los colegios de la ciudad de Arica.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción modos no motorizados	Continuar con la red de ciclovías en la región y que conecten a los primeros 20 kilómetros que se van a ejecutar el 2015.
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Crear normativa que regule y restrinja el tránsito de los vehículos particulares por vías de gran afluencia de vehículos (como por ejemplo avenidas con colegios, costanera y sector céntrico de las ciudades) en horarios puntas.

IQUIQUE

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Reestablecer la Unidad de Carabineros especializada en Tránsito como fue hace años pasados.
MP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Facultar a la Seremitt para implementar la restricción vehicular por congestión.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Estudiar acceso norte de Iquique como mayor alternativa de solución entre Iquique y Alto Hospicio, específicamente para camiones.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Mejorar tecnología de los semáforos para sincronizarlos entre ellos.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Retiro de vehículos abandonados en vía pública.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Mejorar tiempos de trabajo post terremoto en la ruta 16.
CP	Normativa e Institucionalidad	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Mesas de trabajo permanente para evaluar temas de congestión.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Fortalecer Transporte público mayor.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Destinar recursos del Gobierno para incluir nuevas líneas de buses entre Iquique y Alto Hospicio.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Viás exclusivas para el transporte mayor.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Reestablecer la Educación vial como parte de los planes de educación de Enseñanza Básica y Media.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Habilitar Ferronor, línea existente, para el transporte de pasajeros en Iquique y Alto Hospicio.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Reparar a la brevedad la actual ciclovia en el borde costero, la cual no ha sido reparada desde los terremotos del mes de abril del 2014.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Generar paseos peatonales masivos.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Generar red vial de Ciclovías en las comunas de Iquique y Alto Hospicio, que se encuentran evaluadas y recomendadas.
CP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Desincentivar uso de vehículo particular.

ANTOFAGASTA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Crear normativa que regule y restrinja el tránsito de los vehículos particulares por vías de gran afluencia de vehículos (como por ejemplo avenidas con colegios, costanera y sector céntrico de las ciudades) en horarios puntas.
CP	Gestión de la Movilidad	Capacitaciones	Crear un programa de capacitación en conducción segura, respetando la normativa de tránsito, para conductores del sector público, privado y particulares.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Coordinar con los organismos encargados la sincronización de los semáforos de la ciudad de Antofagasta, ya que dicha falta de sincronización produce alta congestión en horarios puntas.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Realizar por parte de Carabineros mayor fiscalización fuera de los horarios punta y en vías con gran afluencia de vehículos particulares.
MP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Aumentar la dotación del personal de inspección, ya que es escaso y no alcanza para abarcar el gran parque vehicular existente en la región y establecer la incorporación por lo menos de un fiscalizador permanente por comuna.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Formular e Implementar proyectos de mejoras de calles y avenidas, específicamente por donde transita el transporte mayor, ya que estas se encuentran en mal estado y en muchas de estas no se pueden utilizar las dos calzadas por lo que el tiempo de traslado por estas vías se ve afectado y provoca congestión en los horarios punta.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Crear un sistema e Infraestructura específica de transporte público para la Región, la cual contemple medidas de mejoras de tiempo y conectividad de los extremos de las ciudades.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Realizar proyectos de implementación de paraderos y señaléticas en la Región para la locomoción colectiva y transporte mayor.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implementar un sistema de transporte vial en la Región vía corredores longitudinales de transporte público, utilizando las vías del ferrocarril ya existentes.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Construcción de más ciclovías en la región que conecten entre sí y puedan servir de acceso a los lugares céntricos de la ciudad.
CP	Gestión de la Movilidad	Provisión de servicios escolares	Crear un programa de charlas para incentivar el uso grupal del vehículo particular en colegios, juntas de vecinos, empresas, entre otros.

COPIAPO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Generar políticas de gestión municipal que se apliquen y fiscalicen.
CP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Mejor coordinación entre Servicios Públicos.
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Promover una autoridad mayor del Transporte.
MP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Informar y Capacitar sobre derechos y deberes acerca de la normativa relacionada.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Mejorar infraestructura de la ciudad, acorde a las necesidades.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Diseñar y construir costanera norte y sur.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Mejoras sustanciales a los semáforos en sincronismo.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Fiscalización de normativa existente, especialmente en lugares de mayor congestión.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Ordenar tiempos de construcción en vías y calles.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Eliminar estacionamiento de vehículos particulares.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de la Carga	Regular el horario de ingreso y circulación de vehículos de carga y privado de pasajeros.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Que los callejones y caminos tengan un sentido de tránsito.
CP	Normativa e Institucionalidad	Ordenamiento territorial	Aprobación de Plan regulador comunal.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Reubicar o eliminar de contenedores de basura.
LP	Normativa e Institucionalidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Incorporar indicadores adicionales a los económicos para aprobar proyectos de infraestructura en ciudades intermedias.

COPIAPÓ

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Mejorar Planificación y desconcentrar servicios del centro de la ciudad
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Crear vías exclusivas para el transporte público
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implementar plan maestro de transporte público y privado
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejorar el transporte público con mayor frecuencia, disponibilidad, seguridad y confianza.
MP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Coordinar horarios de colegios cercanos para salidas y entradas de los alumnos
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Aumentar y mejorar la Educación Vial en los distintos niveles de la comunidad
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Concretar proyecto de Tren Urbano o BRT (Bus de Transito Rápido)
LP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Potenciar el uso de la Bicicleta
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Mejorar la estructura de la ciudad pensando en el peatón (Veredas, Sombra, Señalética)

VALLENAR

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Construir vías alternativas (por ejemplo Puente Matta y Torino).
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Sincronizar semáforos.
CP	Educación y cambio de hábito	Fiscalización	Aumentar fiscalización.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Usar estacionamientos permitidos.
MP	Gestión de la Movilidad	Ordenamiento territorial	Reubicar ferias libres.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Plan de mejoramiento de vías	Eliminar resaltos.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Plan de mejoramiento de vías	Mejoramiento de calles actuales.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Construcción de estacionamientos.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Descentralizar la ciudad.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Entregar vías exclusivas para el Transporte Público.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Modificar recorrido de Transporte Público y oficializar paradas.
CP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Planificar trabajos en horario nocturno.
MP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Alternar horarios de entrada y salida.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Acatar el reglamento y normas del tránsito evitando estacionar en calle céntricas.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Crear ciclovías.
LP	Gestión de la Movilidad	Racionalización y Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Aplicar restricción vehicular.

LA SERENA/COQUIMBO Y OVALLE

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Crear oficina de transporte en la ciudad de Ovalle.
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Crear superintendencia que coordine los servicios públicos, los recursos en el corto y mediano plazo, que permita medidas en pro descongestión.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Crear oficina de transporte en Ovalle.
CP	Educación y cambio de hábito	Campañas educacionales	Campañas de educación vial.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	No realizar más de una obra simultánea que afecte una zona.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Concretar proyectos viales en los principales ejes de la ciudad.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Generar vías alternativas a la Ruta 5 entre La Serena y Coquimbo.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Generar vías alternativas en ingreso y salida a Ovalle.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Mejorar gestión de tránsito mediante regularización de sincronización y renovación de semáforos.
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Plataforma virtual informativa sobre transportes: recorridos, paraderos, cortes de tránsito, vías alternativas.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Fiscalización del ente regulador.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Fiscalizar el cumplimiento de los plazos de ejecución de las obras viales.
CP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de la Carga	Norma restricción de camiones en horas punta en vías de acceso a la ciudad.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Reversibilidad de calles.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Mejorar gestión de tránsito mediante regularización de sincronización y renovación de semáforos.

LA SERENA/COQUIMBO Y OVALLE

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Normativa e Institucionalidad	Ordenamiento territorial	Trabajar en un nuevo plan regulador.
CP	Educación y cambio de hábito	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Mayor participación ciudadana en instancias de análisis, discusión y búsqueda de soluciones a la problemática de la congestión vehicular.
CP	Educación y cambio de hábito	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Generar discusión sobre qué tipo de transporte de pasajeros se requiere para hacer más eficiente el traslado de habitantes a la ciudad.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Planificación y evaluación de construcción de estacionamientos en lugares estratégicos.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Trabajar en un nuevo plan regulador.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implementar vías exclusivas.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implementar paraderos de locomoción mayor y menor.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Reordenamiento de recorridos de la locomoción colectiva.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Validar frecuencia actual del transporte mayor según demanda de usuarios.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Licitación de transporte público, en busca de mejoras del servicio.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Generar cultura vial: implementar programas educativos en el tema desde usuarios a transportistas.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Generar Sistema de Transporte Público Rígido como metro, mono riel o tranvía.
MP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Promover el uso de transportes limpios y alternativos.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Descongestionar centro de la ciudad.

VALPARAÍSO – LOS ANDES

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Reforzar a Choferes de Transporte público mayor y menor, de carga, particular, ciclistas y motos.
CP	Gestión de la Movilidad	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Planes de mantención vial, incluyendo veredas. Incluir complemento y reforzamiento de la señalización vertical y horizontal, cumplimiento a lo indicado al Manual de Señalización.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Coordinar criterios y prioridades de fiscalización con las Direcciones de Tránsito, como por ejemplo, Camionetas ligadas a la minería en la comuna de los Andes.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Insuficiente cumplimiento de la normativa de los estacionamientos. Por ejemplo, permitir distancia en una intersección como lugares inhabitados para estacionarse y otros.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Respeto de las normas de tránsito de todos los usuarios de la red vial. Respeto al cruce peatonal, al verde peatonal, a los sentidos de tránsito por parte de las bicicletas.
CP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización	Fiscalización del cumplimiento de los contratos vigentes, en particular cumplimiento de horarios de los servicios, frecuencias en horas puntas.
CP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización	Fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito: velocidad, paraderos, recorridos y otros.
MP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Cumplimiento o elaboración de la normativa de paraderos y terminales de Transporte Público Menor
MP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización	Fiscalización del cumplimiento de los recorridos y terminales fuera de la vía.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Definición de Políticas de estacionamiento: de superficie o subterráneos, tarifas y cantidad.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Revisar los circuitos de semáforos sincronizados a nivel de ejes.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Estudio de operación de intersecciones críticas (separación de movimiento en las intersecciones, peatón con fase exclusiva, largo de las pistas con viraje a la izquierda, prohibición de viraje, permitir viraje con luz roja con precaución.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Estudios de Sistemas Integrales de Transporte de alto estándar que sea liderada por una Mesa de Coordinación de Transporte.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Mesa de coordinación Serviu, MTT para conocer las proyecciones de vivienda sociales para trabajar temas de cobertura y terminales de Transporte Público.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Políticas de continuidad y seguimiento para el desarrollo e implementación de proyectos viales (ciclo de vida).
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	En los proyectos viales agregar valor urbanístico, es decir, más espacios recreativos y accesibles desde el punto de vista peatonal.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejoramiento del equipamiento en las zonas de paraderos. Accesibilidad, seguridad, localización, luminaria, tecnología, señalética y equipamiento menor.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Estudio de medidas de gestión asociadas a facilitar y mejorar la operación del Transporte Público en Viña del Mar y Valparaíso.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Estudiar eventual ajuste de frecuencia por capacidad.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Ordenamiento de los paraderos de transporte público menor.

VALPARAÍSO – LOS ANDES

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Reforzar respeto a las normas de Transporte Escolar por parte del usuario externo, es decir, respetar los estacionamientos exclusivos para transporte escolar.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Reforzar conceptos como: Normas de Tránsito, autocuidado, derecho y deberes como peatón, como ciclista, motoristas, transporte público en general y uso celular.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Involucrar entidades de gobierno para la educación vial. Educación vial sea transversal.
MP	Normativa e Institucionalidad	Promoción de modos alternativos complementarios	Estudio sobre un Sistema de Transporte Público de alto estándar Concón-Reñaca-Valparaíso (Modo Ferroviario, Marítimo, Por cable, etc.)
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Estudio Integral del desplazamiento de bicicletas dentro y entre las comunas, que incluya facilidades explícitas como por ejemplo, cicloruta, ciclopista.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Sistema de Bicicletas Públicas.
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Resolución o Fundamento legal para aplicar Restricción Vehicular por Congestión.

SANTIAGO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Modificación de las actuales Direcciones de Tránsito, por la denominación de "Direcciones de Movilidad y Tránsito", en el cual se administran todos los modos de transporte de la ciudad con jornadas técnicas e informes semestrales.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Observatorio de la Movilidad: Es una iniciativa de análisis y reflexión constituida por las autoridades del área de transportes, de ambiente, salud, economía, energía y la sociedad civil con el objeto de reflejar la contribución del transporte público y los beneficios del transporte no motorizado a la mejora de la calidad de vida y del desarrollo sostenible en las ciudades.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Cambio a la Legislación de Patentes (incentivos tributarios para patentes comerciales que empleen a trabajadores de la misma comuna).
LP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Programas de formación para una conducción más eficiente dirigido a profesionales y usuarios de vehículos con el fin de reducir el consumo de combustibles.
MP	Gestión de la Movilidad	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Ejecutar las obras públicas en horarios nocturnos y aprovechar el periodo estival de vacaciones para las mejoras viales.
LP	Normativa e Institucionalidad	Contaminación y medio ambiente	Mejorar el impacto acústico de las rutas aéreas sobre los núcleos urbanos.
LP	Normativa e Institucionalidad	Contaminación y medio ambiente	Promover las mejoras en los aislamientos de techos y fachadas de las zonas afectadas para minimizar el deterioro de los espacios acústicos interiores.
LP	Normativa e Institucionalidad	Contaminación y medio ambiente	Promocionar la investigación de técnicas para la mejora de los aislamientos contra el ruido de las aeronaves, como por ejemplo la supresión activa del ruido.
LP	Normativa e Institucionalidad	Contaminación y medio ambiente	Planificar, coordinar y unificar el conjunto de obras necesario para la consolidación de las infraestructuras, evitando la reiteración y disminuyendo el impacto acústico, la duración de las obras, los costes, etc.
LP	Normativa e Institucionalidad	Contaminación y medio ambiente	Fomentar el uso de barreras acústicas que confinen los espacios donde se realizan las obras limitando el impacto acústico sobre el vecindario y sobre el propio espacio público.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Contaminación y medio ambiente	Puntos de descanso e hidratación (plazas, parques, cerros interiores en la ciudad), medición de su huella de carbono, en ello involucra a Ministerios de Transporte, Salud, Medio Ambiente, municipios respectivos y Carabineros de Chile.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Dar prioridad semafórica al transporte público. Es el factor, junto con el cambio de topología de la red, que más ayuda a aumentar la velocidad.
CP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización	Fiscalización efectiva de "Tolerancia O" junto a importadores y usuarios de motocicletas, como a su vez de talleres de personalización de vehículos Tuning.
LP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Actuar sobre la planificación de las obras para garantizar un impacto mínimo sobre la población, acotando escrupulosamente los horarios y la tipología de la maquinaria a utilizar.
LP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Estacionamientos de Disuasión (Park and Ride) : En la periferia de Santiago, no todo el mundo vive cerca de una estación de Transporte Público. Por ello se tiene que utilizar otros modos de transporte para alcanzar la estación más próxima. En zona urbana poco densa, el automóvil particular es un modo cómodo de acceso al transporte público y en numerosos países los estacionamientos de disuasión han dado buenos resultados atrayendo a nuevos usuarios hacia el transporte público para acceder al centro de la ciudad, en términos prácticos significa dos trayectos menos en auto por las vías de acceso al centro.
MP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de estacionamientos	Limitar la creación de espacio de estacionamiento en los nuevos edificios de oficinas, disuadir el estacionamiento gratuito en el lugar de trabajo y limitar la capacidad de estacionamiento en el centro.
MP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de estacionamientos	Optimizar la utilización de estacionamiento (eliminar de la calzada el estacionamiento de los que hacen viajes recurrentes creando "Zonas Azules" en las que la duración de estacionamiento esté limitado) y garantizar la aplicación de la reglamentación.

SANTIAGO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Gestión de la Movilidad	Gestión de la Carga	Programas de gestión del transporte de mercancías con el fin de elaborar planes de distribución que supongan una optimización de la carga; seleccionar la gestión horaria de las rutas; prevenir las congestiones; adecuar los vehículos a las rutas, etc. Es conveniente elaborar un manual de buenas prácticas ambientales destinado a las empresas de servicios logísticos y de transportes.
LP	Gestión de la Movilidad	Gestión de la Carga	Regulación del transporte de carga: fortalecer la regulación de este tipo de transporte, particularmente el de gran tonelaje, para ordenar su circulación y liberar las vialidades en las horas de máxima demanda.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Optimizar el tránsito en zonas escolares (Camino Escolar)
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Concentrar la circulación de vehículos en unas pocas vías bien acondicionadas, liberando amplias zonas donde se podrá reestructurar el espacio con usos más provechosos para la ciudad.
MP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de Tráfico	Adopción de planes de circulación que prohíban el tráfico de paso, salvo para el transporte público y modos no motorizados (marcha a pie y bicicleta)
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Ordenamiento territorial	Vinculación entre desarrollo urbano y las redes de transporte público y no motorizado (marcha a pie y bicicleta), el transporte público genera una plusvalía inmobiliaria recuperable con el desarrollo de nueva urbanización y los modos no motorizados complementan dicha actuación.
MP	Gestión de la Movilidad	Plan de mejoramiento de vías	Fortalecer la vialidad primaria, entendiendo por ello en algunos casos ampliación y en otros, un máximo aprovechamiento de la red vial ya existente mejorando su integración y sus conexiones con la red secundaria y las áreas de transferencia que atiendan la generación de viajes del oriente, centro y norte de la ciudad.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Elaboración de un modelo de movilidad para los centros de trabajo con el fin de mejorar la accesibilidad mediante medidas organizativas: adecuación de rutas de transporte público, ajuste de horarios, uso de autos compartidos, uso de la bicicleta, mejora en el alumbrado de acceso, etc. (Guías de Movilidad)
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Ofrecer al usuario información clara sobre los horarios, tarifas, las líneas y los servicios mejora el atractivo del transporte público. Se sugiere un conjunto equilibrado de informaciones antes del viaje (trayectos puerta a puerta), aquí debe operar en forma sincronizada la "Información" entre el transporte de superficie y el transporte subterráneo (Metro S.A.). Los procesos tecnológicos permiten ofrecer información en tiempo real en el lugar exacto en donde se encuentra el usuario, esto facilita la utilización de los transportes públicos y hacen del viaje más confortable y sin imprevistos.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Para satisfacer al usuario - viajero, los sistemas de información deben ser multimodales, cubrir la totalidad del área urbana servida y ofrecer informaciones sobre los desplazamientos puerta a puerta a través de un centro de comunicación único.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Incrementar la velocidad de la circulación mediante corredores viales y el mejoramiento de la infraestructura y la señalización vial.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Una mejora en la frecuencia y fiabilidad del servicio de transporte público.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Una disminución de los costos de explotación, gracias a la reducción del número de vehículos en servicio y del número de vehículos de reserva para compensar los atrasos.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	La reducción de emisiones por kilómetro recorrido mediante el mejoramiento de la capacidad de transporte público de pasajeros, la introducción de tecnologías y combustibles amigables al ambiente.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Dar una nueva configuración al uso de la Tarjeta BIP, dando primero un progresivo aumento de los sitios de recarga, sobre todo en zonas extraradios y dar a la tarjeta un Valor agregado más allá de un Tarjeta de zonas pagas, por tanto se debe buscar dicho mecanismo para premiar y fidelizar al cliente habitual del transporte público.

SANTIAGO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Generar una línea alternativa de Metro que vaya por La Florida, José Pedro Alessandri y conecte con la línea 1, de forma de conectar alternativamente el sector oriente de Puente Alto, La Florida, Macul, altamente densificados.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implantación de transporte colectivo para empresas con determinado número de trabajadores. Esta medida puede ir acompañada de flexibilidad horaria, adaptando el horario laboral a horarios con menor congestión de tráfico (a veces es tan solo media hora lo que se necesita para evitar pérdidas de tiempo inútiles). Esta actuación puede hacerse extensiva no sólo a centros de trabajo sino también a centros generadores de movilidad: centros de estudio, pacientes y visitantes de centros sanitarios, practicantes y espectadores de centros deportivos, etc.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	En comunas aledañas a Santiago en el contexto de región, ordenar el espacio público de la movilidad, haciendo que coincidan los grandes flujos de viajes con la rehabilitación, integración y ordenamiento de la infraestructura vial y de transporte, donde el peatón es el primer eslabón de dicha movilidad. Dicho proceso debe tener un encadenamiento lógico entre bus + metro + sbp (sistema bicicleta pública) + trenes de cercanía + terminales de buses + taxi alquiler + taxi colectivo = Flujos de alimentación e intermodalidad.
MP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Un horario diferenciado para el ingreso y salida de los estudiantes.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Se propone un Programa de comunicación Estratégico de reducción de la contaminación atmosférica, con la celebración de la "Semana de la Movilidad Sostenible y Segura" a la semana siguiente del 22 de septiembre que le dé una connotación local y en que el sector público y privado, más organizaciones de la sociedad civil gestionen y organicen dicha semana.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Cursos de concienciación y aprendizaje en las escuelas, con especial énfasis para inmigrantes en cuyos países de origen la bicicleta no es un medio de transporte común.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Creación de un Programa de Educación y Convivencia Vial de amplio espectro y con suficientes recursos que permitan desde los estratos básicos en escuelas, secundaria, técnica u otros, un fuerte acento en Compartir las vías con deberes y derechos, en la sana convivencia.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Elaboración de un brouchure o folleto de buenas prácticas cívicas del peatón en la ciudad (Santiago Región Caminable) como por ejemplo accesos a estaciones de Metro (bajar por donde debe o subir por donde corresponde). Planes de peatón y redes peatonales.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Los beneficios para la salud del caminar, hábitos y buenas prácticas respecto de la basura que generan desde envoltorios hasta goma de mascar.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Vinculación entre las campañas de salud y los hábitos y consecuencias de la movilidad peatonal.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Apoyar la explotación del potencial de los ferrocarriles urbanos, particularmente donde la infraestructura básica ya existe, pero continuar siendo cautelosos en asegurar que la evaluación de cualquiera de tales inversiones sea realista, y que la carga fiscal a largo plazo de cualquier inversión sea apropiadamente evaluada y se determine que no desvía recursos de otras inversiones más beneficiosas.
CP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Incentivar el uso de transportes eficientes y sustentables, ya que las grandes ciudades no dan abasto con la creciente cantidad de automóviles.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Desde el Hito "0" en la Plaza de Armas y en lo que comprende la caja cívica de la ciudad el mejoramiento de las aceras, creando "Itinerarios Peatonales" como conjunto de diferentes tipos de vías con mayor o menor protección y articulada con el resto de los medios de transporte. (Bus + Metro + taxis + bicicletas públicas).

SANTIAGO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Creación y mantenimiento de ciclovías de uso exclusivo o integrados en el sistema de carreteras de alto tráfico.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Infraestructuras de estacionamiento de bicicletas en toda la ciudad, entre las principales razones para utilizar la bicicleta dada su eficiencia a la hora de estacionar y desplazarse y con externalidad positiva dados que disminuye el riesgo de obesidad.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Crear zonas exclusivas para los peatones en el centro de la ciudad mediante la restricción del acceso vehicular. Establecer una red de vialidades que comuniquen entre sí todos los espacios peatonalizados, favoreciendo la interrelación entre las diferentes zonas y evitando su aislamiento. Es fundamental que en estas vías exista una elevada presencia de transporte público y alternativo, como facilidades para la bicicleta u otros.
CP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Disminuir la necesidad del uso del vehículo privado y aumentar el atractivo de otros medios de transporte ha de ser un objetivo prioritario en las estrategias de movilidad urbana. También debe mejorar la relación entre el número de vehículos en circulación y el número de sus ocupantes, bien con el uso del transporte público, bien con estrategias dirigidas a optimizar el uso del vehículo privado.
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Limitación del acceso al centro en vehículo salvo para los Residentes y el reparto de mercancías (a ciertas horas).
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Restricción al segundo vehículo motorizado con la aplicación de un impuesto o gravamen sobre su potencia. El impuesto al lujo ya existe.
LP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Camino al Instituto y a la universidad: programa de eficiencia e incentivo al sistema "Carpooling" (auto compartido).

RANCAGUA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Constituir Comisiones de tránsito en forma permanente.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Mejorar normativas (Ley de Tránsito).
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Implementar tecnología en el Transporte Público.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de estacionamientos	Implementar estacionamientos subterráneos.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Sincronizar semáforos.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Implementar políticas publicas respecto al crecimiento urbano.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Barrios con servicios propios para evitar desplazamientos.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Descentralizar los servicios públicos.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Trabajar en mejorar y realizar una eficiente planificación vial.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Metro para la ciudad.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejorar el servicio de transporte público.
LP	Normativa e Institucionalidad	Programas de educación y buenas prácticas	Fomentar e incentivar la Educación Ciclovial.
CP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Incentivar el uso de otros medios de transporte no contaminantes.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Implementar estacionamientos de bicicleta más seguros.
LP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Fomentar e incentivar la Educación Ciclovial.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Construcción de Ciclovías eficientes.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Implementar pasarelas peatonales.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Aumentar seguridad en vías, pasos peatonales y dentro de la ciudad en general.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Restricción a vehículos particulares.

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Educación y cambio de hábito	Campañas educacionales	Aumentar la publicidad respecto al tema.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Generar más y mejores accesos que conecten el centro de Talca con los distintos barrios.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Crear nuevas vías y conexiones.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Mejorar la conectividad norte- sur (piduco) y oriente -poniente (vías férreas).
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Soterrar línea férrea.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Mejorar puentes existentes.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Mejorar vialidad en sector norte y sur de Talca.
MP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Mayor presencia de entes fiscalizadores en terreno.
MP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de estacionamientos	Todos los Servicios públicos y casas comerciales deberían contar con estacionamientos por norma.
CP	Normativa e Institucionalidad	Gestión de la Carga	Restringir horarios de descarga de camiones.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Levantar proyectos, mejorando el proceso de diseño de los mismos.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Incentivar el uso del transporte público.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Realizar ordenamientos de colectivos, generando control de acuerdo a la cantidad y el trazado.
MP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Establecer horarios diferidos de entrada y salida de clases.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Respeto mutuo entre conductores y usuarios.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Crear programas de educación vial por parte del estado.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Implementar cursos de educación vial en los colegios y universidades.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Aumentar las rutas y frecuencias de ferrocarriles.

TALCA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Cambiar el vehículo por la bicicleta.
CP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Incentivar el uso de la bicicleta.
CP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Implementar mayor número de estacionamientos para bicicletas.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Más ciclovías.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Conectar las ciclovías con las calles más transitadas.
CP	Educación y cambio de hábito	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Compartir el automóvil.
CP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Encarecer estacionamientos.
LP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Restricción vehicular de autos particulares.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Gestión de la Movilidad	Accesibilidad Universal	Revisar la accesibilidad de centros educacionales de salud y otros forma de ajustar y mejorar la accesibilidad (continuidad, pendientes máximas, rampas en esquinas, guías audibles y de contacto, kioscos de información para los usuarios más vulnerables del sistema (minusválidos, ancianos niños, enfermos, etc).
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Crear un Centro de Desarrollo, Estudio y Fomento de la Movilidad Sostenible.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Existencia de Autoridad Pencopolitana de Movilidad, ya sea a través de la adaptación de algunos servicios existentes o la generación de otros. Por ejemplo: Crear un directorio de Transporte; creación de una empresa Pública para el transporte de pasajeros de Gran Concepción. Un símil de las Empresas públicas de Medellín.
MP	Gestión de la Movilidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Integrar diferentes sistemas sectoriales y municipales de planificación que actualmente operan de forma independiente y que faciliten el flujo de información oportuna con los ciudadanos. Ver iniciativas unidad de Ciudades Inteligentes MTT.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Implementar Observatorio de Transporte (GESITRAN).
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Fortalecer la capacidad técnica de municipalidades en aspectos relativos a transporte y movilidad. Por ejemplo, por medio de programas de pasantías de estudiantes de ingeniería/ arquitectura u ofrecer ciudades como laboratorios de experimentación.
CP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Consolidación de nueva norma de Perímetro de exclusión que considere el progreso paulatino de la mejora de la calidad de la experiencia de viaje de los usuarios de Transporte Masivo.
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Ley que permita a las empresas, a través de incentivo tributario, bonificar a sus empleados con pago de un porcentaje de sus gastos en transporte público. Esta medida busca por un lado aumentar la demanda por Transporte Público, ya que el incentivo es sólo para ese modo (los que elijan modo particular no tendrían derecho a la bonificación) y por otro incentivar la instalación de empresas más cerca de sus trabajadores. Este mismo incentivo podría existir para las empresas que provean a sus funcionarios transporte colectivo.
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Revisión constante de la normativa existente, ajustándola al objetivo de Planificación de la Movilidad Total.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Revisar los procesos EISTU, incorporando una visión más integradora del problema de movilidad urbana.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Modificar OGUC para permitir la modificación de perfiles viales en vías especializadas en TTE Público, con el fin de aumentar facilidades peatonales, (Aceras, refugios) y reorientar transporte privado, (disminuir anchos de calzadas para transporte privado).
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Normar el Proceso de Calidad de Servicios de Transporte Público para el Gran Concepción a exigir (revisión de normas internacionales existentes, pe: Norma UEN 13816).
CP	Educación y cambio de hábito	Campañas educacionales	Campaña comunicacional de incentivo a las buenas conductas ciudadanas asociadas a movilidad de las personas.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Convenio ejecución MINVU-MTT. Proyectos de mantención de mobiliario urbano para la explotación del Transporte Público, adicionalmente se debe considerar igual estándar en las 10 comunas del Gran Concepción.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Utilizar los letreros de mensajería variable (Los Carrera, Costanera) para informar al usuario con información fidedigna y oportuna del estado de del sistema de transporte (coordinación con UOCT).
CP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Exigir en la próxima licitación de transporte público del Gran Concepción la obligatoriedad de transmitir los datos GPS en tiempo real y que dichos datos sean de acceso público.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Desarrollo Tecnología Información	Levantar página web (y posiblemente una app) donde se publiquen tempranamente proyectos de inversión que se estén tramitando vía EISTU en ventanilla única para informar a la población impactos y medidas de mitigación propuestas.
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Generación de plataforma tecnológica para gestión y fiscalización de la operación del transporte público, utilizando elementos ya existentes en la flota: GPS y cámaras.
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Implementación de sistema de integración tarifaria para el transporte público, incorporar integración intermodal (Biotren –Bus).
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Construir una herramienta de monitoreo del estado del sistema de transporte basado en la información GPS en tiempo real reportada por los vehículos de transporte público.
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Minimizar el impacto de la congestión no recurrente (disminución de la capacidad vial por efecto de eventos fortuitos, accidentes, vehículos en pana, eventos especiales) por medio de la implementación de un sistema de información temprana a los usuarios. Otra alternativa es la implementación de un servicio de asistencia (grúa, mecánico) en corredores de transporte crítico (puentes, costanera, carrera, etc.) financiado por aportes privados (compra de imagen positiva) para que ante eventos sin lesionados se pueda restituir rápidamente la capacidad del sistema. Otra alternativa es informar al usuario anticipadamente y por medios efectivos de trabajos en la vía (faenas constructivas, mantención vial, etc).
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Fomento de la Fiscalización del tránsito en las áreas de alta intensidad de interacción urbana. (Uso de estacionamientos, fiscalizar el uso de aceras peatonales por automóviles particulares, carga y descarga de áreas comerciales, instalación de comercio informal en zonas peatonales que impiden su adecuada circulación y merman la seguridad).
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Fiscalización de Transporte Público en su presentación exterior y uso de infraestructura de Transporte, adicionalmente impedir el uso de vehículos particulares el uso de los actuales ejes exclusivos de transporte.
MP	Educación y cambio de hábito	Fiscalización	Impulsar un programa de instalación de equipos de fiscalización automática de velocidad en puntos críticos del sistema de transporte (ver metodología Ministerio de Desarrollo Social- ver políticas de Ciudad Inteligente MTT).
MP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Mejorar el estándar de las prácticas de las empresas constructoras durante el período de construcción cuando se interviene el espacio público por medio de un manual/regulación/norma que defina explícitamente procedimientos y estándares mínimos exigibles para ello.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Eliminación de estacionamientos en vía pública en las vías que son parte de la Red Vial Básica. (p.ej: San Martín entre Prat y Angol).
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Construir una herramienta de monitoreo de la oferta espacial de estacionamientos basada en datos provenientes de operador de estacionamientos.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Implementar zonas “park and ride” asociados a paraderos de Transporte Público y estaciones de biotrán periféricos a los centros urbanos (en especial Concepción y Talcahuano).
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Definición e Implementación de nueva Política de Estacionamientos en los Centros Urbanos (incluye subsuelo), estableciendo y jerarquizando Zonas y su nivel de accesibilidad a la oferta de estacionamientos (ya sea en vía pública, como privada) Exigir en la próxima licitación de estacionamientos de Concepción la obligatoriedad de transmitir los datos de ocupación espacial en tiempo real y que dichos datos sean de acceso público.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Mayor gravamen sobre actividad económica de plazas estacionamiento privadas o restricción de patentes.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de estacionamientos	Control de la Oferta de Estacionamientos (públicos y privados), limitando su acceso a ciertas zonas a definir y donde se prioricen otros modos (Peatones, Ciclistas).
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Medir el impacto real de intervenciones de gestión de tránsito. Generar casos de éxito.
LP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Existencia de Centro de Gestión de Tránsito potenciado que a través de los canales y medios existentes o los que sean creados , interactúe con el sistema u sus usuarios.
LP	Normativa e Institucionalidad	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Exigir a los Operadores de Transporte participar activamente en la difusión de buenas prácticas en el transporte público a sus usuarios que incentiven una movilidad sostenible y mejore la calidad y experiencia de viaje en el modo.
MP	Educación y cambio de hábito	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Implementar sistema/programa que permita la gestión y mejoramiento compartido de la infraestructura que sirve a una comunidad específica. Por ejemplo impulsar que una empresa, colegio, junta de vecinos, operador de transporte público pueda “adoptar” un paradero, un tramo de corredor, una intersección, etc. y que el financiamiento de las mejoras se comparta entre sector público y la comunidad. Generar casos de éxito.
LP	Normativa e Institucionalidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Ley de suelo urbano que pueda establecer áreas de interés social y propiciar la integración de viviendas sociales en lugares con mayor accesibilidad a equipamientos urbanos (salud, educación, comercio, servicios y trabajo).
LP	Normativa e Institucionalidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Incorporar como exigencia a los emprendimientos inmobiliarios que se desarrollen en zonas de extensión urbana infraestructura para transporte no motorizado (bicicletas), y gestionar en conjunto con las autoridades competentes, servicio de tte público con microcentros de servicios y comercio asociados.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Mejorar el estándar de las prácticas de las empresas constructoras cuando intervienen el espacio público.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Implementar más zonas 30 en zonas residenciales y áreas centrales.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Regular el uso (horarios) del espacio urbano para el ingreso de vehículos de carga que cumplen funciones de soporte logístico.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Estudio Plan Maestro de Transporte del Gran Concepción, adjudicado, contrato en Contraloría, encuesta EOD parte en marzo 2015.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Consolidación de los Estudios existentes que tiendan a incrementar los kms. de vías especializadas para el Transporte Masivo (Estudio Ingeniería de Detalle Par Collao General Novoa), planificando el cómo llegar a conectar dichos ejes a través del centro de la ciudad, en resumen proponer mejora a como el Transporte Masivo opera a través de las grandes zonas de actividades (Centro de Concepción).
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejorar el transporte público en aspectos cualitativos y cuantitativos (Regulación): implementar un "infobarómetro" de la calidad el Transporte Público, que socialice de manera periódica indicador de calidad del mismo, por recorridos o por líneas (el indicador debe ser construido por variables i) cuantitativas: costo, tiempo viaje, trasbordos, nivel ruido, nivel contaminación, frecuencia, regularidad, tipo combustible, cobertura, etc; y variables ii) cualitativas: limpieza, trato del conductor, experiencia de viaje, comodidad, seguridad, puntualidad, etc. Proyecto regulación de operación del transporte público en el Gran Concepción.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Gestión del Transporte Público enfocada a la calidad y mejora de la experiencia de viaje de los usuarios.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Permitir el surgimiento de sistemas de control/validación/pago en el sistema de Transporte Masivo.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Normar un nuevo diseño/arquitectura interior de los buses urbanos, que privilegie el espacio interior, incrementando la superficie destinada a pasajeros y sus circulación al interior del vehículo.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Promover, fomentar y agilizar la presentación de proyectos menores de consolidación de zonas/ vías inconexas que mejoren la accesibilidad del Transporte Público a nivel comunal/barrial en crecimiento a través de Fondos Transitorios Ley 20.378.- / GORE.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Plan formativo e informativo a juntas de vecinos sobre derechos y deberes de usuarios de transporte público. Busca ser una instancia para potenciar buenas prácticas y control social (fiscalización por parte de usuarios).
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Manual del buen comportamiento en el tránsito (peatón, ciclista, conductores).
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Alianza Mineduc - CONASET para incorporar conceptos de educación vial en la malla curricular de educación básica y media.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Restablecimiento de la educación cívica y de tránsito en la educación media y básica respectivamente.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Exigir participación continua de Operadores de Transporte en la educación y capacitación tanto en su personal de conducción como en su personal asociado a la gestión de la empresa, vía la Acreditación de sus Procesos y/o Servicios. Asimismo deben procurar comunicar a los usuarios del sistema de sus logros y avances.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Implementar programa/campaña de fiscalización que combine e integre diversos agentes del estado (carabineros, MTT, MINVU, IM) que permita eliminar malas prácticas en el uso que los usuarios le dan a la infraestructura pública. Esto requiere aumentar el tamaño del equipo de fiscalizadores, entrenarlos y coordinar el esfuerzo conjunto en términos del objeto de fiscalización, período del día y ubicación espacial. Se sugieren tres fases campaña informativa, implementación fiscalización educativa y finalmente fiscalización punitiva. Este esfuerzo debe ser sostenido en el tiempo.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Implementar un programa integral de mejoramiento de la infraestructura, señalización, demarcación, paraderos, cruces peatonales en torno a centros educacionales. El programa debe incluir fiscalización permanente por medio de agentes del estado y voluntarios para generar conductas deseables en los usuarios del sistema durante los períodos de ingreso y salida de clases.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Ejecución red de ciclorutas en Coronel (ejes Los Chiflones, Alcalde Oñate, Playa Blanca), total 2,7 km. (con financiamiento).
LP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Proponer medidas de gestión de tránsito que priorice la circulación a escala humana en las áreas y centros de actividades.
LP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Gestionar sistema de bicicletas compartidas en las zonas centrales del AMC (Concepción y Talcahuano) y otros centros urbanos de la Región.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Existencia de Red de Ciclovías que conecten a los Centros de Actividades (Centro de Concepción, Talcahuano, San Pedro, etc) con todas las Zonas o Barrios que las circundan. Presencia de Red de Ciclovías Troncal que conecten todas las comunas del Gran Concepción.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	En zonas con fuertes pendientes, p. e. Talcahuano, Tumbes, zonas de Penco, Tomé y Lota, implementar facilidades para el uso de la bicicleta en las ciclorutas: canaletas, aceleradores, etc.
MP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Implementar campañas educativas MTT para el fomento de modos de transporte no motorizados.
MP	Educación y cambio de hábito	Promoción de modos no motorizados	Campaña de difusión continua Institucional (o al menos uno o 2 períodos al año) que incentive una mejor movilidad y uso de medios no motorizados y masivos.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Promoción e incremento de la peatonalización del casco céntrico del Gran Concepción a mayor escala (nuevos Paseos Pevtonales) entrega de faja vial ocupada por autos a Peatones (ejemplo Colo colo entre O'Higgins y Barros).
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Para incentivar peatonalización y utilización de la bicicleta.
MP	Normativa e Institucionalidad	Promoción de modos no motorizados	Incorporar criterios de diseño urbano a la infraestructura de transporte en especial los corredores, con énfasis a la escala peatonal y al espacio público.
MP	Normativa e Institucionalidad	Promoción de modos no motorizados	Generación de Manual de diseño de ciclorutas (en desarrollo por el MINVU), e incorporación en el REDEVU.
MP	Normativa e Institucionalidad	Promoción de modos no motorizados	Flexibilizar financiamiento de ciclorutas que no cumplan con los parámetros de alto standard.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Implementación de la red de ciclorutas, en base a estudio de red de ciclorutas del Gran Concepción desarrollado por SECTRA, que cuenta con diseño de ingeniería terminado.
LP	Gestión de la Movilidad	Racionalización y Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Implementar mecanismos de recompensa a instituciones/empresas con buenas prácticas movilidad.

CONCEPCIÓN

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Modificar sistema de cobros de permisos de circulación, basándose en distancias recorridas, y no en valor del vehículo en función del impacto medioambiental y sobre la infraestructura que genera.
LP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Adecuación a L.G.U.C y su respectiva ordenanza con relación a la cantidad mínima de estacionamientos, cambiar a cantidad máxima y obligatoriedad de un mínimo de estacionamientos para bicicletas.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Implementar campañas para compartir el auto, premiar empresas que lo promuevan.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Identificar espacios públicos que puedan ser utilizados para implementar políticas de vehículo compartido y empresas que pudiesen implementar políticas corporativas de transporte compartido.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Nuevo proceso de Jerarquización de vías del casco céntrico de Concepción (limitando algunos actores del mercado tales como viajes en auto, y fomentando a otros Caminata y Bicicleta).
MP	Gestión de la Movilidad	Tarificación vial	Desarrollar estudio de tarificación de acceso a centros urbanos.

TEMUCO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Campañas educacionales	Fomentar la difusión en los medios de comunicación, para dar a conocer la labor de la UOCT.
CP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Incluir en el plan de trabajo de la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones, capacitaciones orientadas a los conductores en temas de seguridad vial.
LP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Idear un plan de trabajo, que además incluya campañas de educación vial, en la cual los conductores, empresarios y representantes del Gremio del Transporte Público, sean los principales protagonistas. Es decir, que a partir de las capacitaciones y la información entregada, ellos puedan contar con las herramientas necesarias para organizar y participar en Campañas de Educación Vial, dirigidas a sus pares.
MP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Implementar medidas que permitan mantener durante el tiempo, capacitaciones permanentes e incluyendo información actualizada, y considerando la materia que se de interés para los involucrados, a través de un diálogo directo con sus representantes, para reformular las actividades.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Desarrollo Tecnología Información	Utilizar redes sociales, para informar de las condiciones de tránsito.
CP	Educación y cambio de hábito	Participación ciudadana en programación y ejecución de planes	Generar un catastro de Juntas de Vecinos, Uniones Comunales y Organizaciones sociales, para comenzar el proceso de programación de las capacitaciones, y poder orientar y planificar los contenidos de acuerdo a las necesidades de cada sector. Una vez elaborada la base de datos de las Juntas de Vecinos, Uniones Comunales y Organizaciones sociales, comenzar a idear el plan de trabajo y la planificación necesaria para iniciar el proceso de capacitación. Primero considerando a los representantes de cada organización, y posteriormente ampliar las actividades a todos los ciudadanos.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Implementar vías exclusivas para el Transporte Público.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Efectuar un análisis de la red vial básica de la comuna de Temuco, para determinar si la existente el día de hoy, es determinante y/o influyente en los índices de congestión.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Realizar gestiones con la Municipalidad, para sacar los parquímetros y zonas de estacionamiento en los lugares céntricos, que obstaculizan el correcto desplazamiento de los vehículos.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Evitar actos públicos en hora punta en el sector centro o los lugares más concurridos o principales vías de desplazamiento de las comunas.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación de la movilidad urbana y del transporte urbano	Sacar los estacionamientos del centro de la ciudad de Temuco, como por ejemplo de las calles Manuel Montt, Aldunate, Manuel Rodríguez.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Efectuar reuniones con organizaciones sociales, para recibir propuestas, que ellos como usuarios del Transporte Público
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Generar reuniones mensuales con el Gremio del Transporte Público, para acercar a la autoridad con los representantes del Transporte Público y conocer sus necesidades.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Realizar un diagnóstico que permita determinar las falencias primordiales del Transporte Público, para trabajar en base a los resultados.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Generar alianzas estratégicas que permitan realizar un trabajo mancomunado con los empresarios y la Seremitt, para ir mejorando continuamente el Transporte Público.

TEMUCO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Tener una visión de un transporte público moderno y acorde a las necesidades de los usuarios y al crecimiento de las necesidades. Que el Transporte Público no sea una opción, sino que sea parte de mi vida cotidiana.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Trabajar las medidas determinadas en conjunto con el gremio y usuarios del Transporte Público.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Generar el catastro de necesidades y problemas que tiene el transporte público, para poder mejorar las falencias y trabajar los futuros proyectos, orientados a lo detectado.
CP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Implementar el ingreso con horarios definidos para escolares y lugares de trabajo. Identificar la organizaciones y/o instituciones a quienes se debe proponer la idea de programar las entradas a los establecimientos educacionales y lugares de trabajo, de acuerdo al flujo vehicular y las horas punta.
CP	Normativa e Institucionalidad	Programas de educación y buenas prácticas	Sensibilizar el tema de la inclusión de la Educación vial en los establecimientos educacionales con el Ministerio de Educación, como una materia obligatoria dentro de los planes y programas.
LP	Normativa e Institucionalidad	Programas de educación y buenas prácticas	Capacitar a docentes para que tengan las herramientas necesarias, para impartir las clases y/o materias relacionadas con la seguridad vial.
MP	Normativa e Institucionalidad	Programas de educación y buenas prácticas	Elaborar el proyecto que permita hacer de la Educación Vial una materia obligatoria
CP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Promover el uso de la bicicleta, a través de campañas comunicacionales y otros medios de difusión.
CP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Utilizar la conmemoración del Día Mundial sin Auto, el 22 de septiembre, para posicionar el uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Fomentar uso de la bicicleta, como medio alternativo de transporte
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Aumentar la red de ciclovías, no sólo en las comunas de Temuco y Padre las Casas, que presentan mayores niveles de congestión; sino que en toda la Región. Preparándose para un futuro, donde otras comunas igual verán incrementado su Parque Automotriz.
MP	Gestión de la Movilidad	Promoción de modos no motorizados	Incentivar el uso de la bicicleta, como un medio alternativo más económico y menos contaminante, a través de políticas públicas que sean originadas y diseñadas desde el Gobierno y con el apoyo de entidades privadas y organizaciones vinculadas al ciclismo. Generar una propuesta, para otorgar un subsidio por parte del Gobierno, a trabajadores y estudiantes, para que puedan optar a este medio de transporte a un valor más económico en el mercado.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Promover el uso de las ciclovías.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Trabajar en mejorar los índices de seguridad de las ciclovías ya existentes.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Trabajar en propuestas, que permitan incluir dentro de los diseños de infraestructura de las ciudades, nuevas ciclovías.
CP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Evaluar, si es posible aplicar restricción particular a vehículos particulares en las comunas de Temuco y Padre las Casas. En el caso de que la medida sea aplicable, comenzar el trabajo que permita su implementación, evaluando días, horario y cantidad de dígitos. Evaluar si la medida será aplicable en un perímetro determinado o en la comuna en general.

TEMUCO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Reordenamiento del parque vehicular, privilegiar vías menos congestionadas.
LP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Implementar la restricción vehicular a particulares. Socializar la medida con la ciudadanía, a través de un plan de difusión íntegro y claro.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Sincronización adecuada de los semáforos del centro de Temuco, priorizando aquellas áreas y horas de mayor congestión vehicular.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Que toda la red de semáforos de las comunas de Temuco y Padre las Casas, estén conectadas a la Unidad Operativa de Control de Tránsito.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Aumentar la red de cobertura de la Unidad Operativa de Control de Tránsito, para otros sectores de la ciudad, como Avenida Alemania, Avenida Javiera Carrera y otras vías de alto flujo vehicular.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de Tráfico	Otorgar más recursos, para que la Unidad Operativa de Control de Tránsito, cubra toda la Región de la Araucanía, tomando en cuenta el crecimiento que comienzan a tener otras ciudades y que pronto comenzaran a presentar problemas de congestión, como es el caso de Pucón, Villarrica y Angol.

VALDIVIA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Mejorar interrelación entre autoridades y oferentes del transporte público, para un trabajo en conjunto.
MP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Capacitación de choferes en distintas áreas.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Pasos sobre y bajo nivel.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Construcción de puentes para generar mayores accesos a zonas como Las Ánimas e Isla Teja.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Sincronización de Semáforos (Instalación de UOCT).
CP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Información de rutas de transporte al usuario.
LP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Aplicación <i>Smartphone</i> con horarios y recorridos y pagina web.
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Fiscalización y exhibir horarios a los colectivos.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Mejorar gestión y planificación en el uso de vías alternativas y en el tipo de vías.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Plan maestro de desarrollo de ciudad con vías a un crecimiento sustentable de Valdivia.
CP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Reorganizar y redistribuir colectivos en la ciudad.
CP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Potenciar el Transporte Público (Perímetro de Exclusión).
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejorar el Transporte Público.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Controlar Frecuencia.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Mejorar la cobertura de Transporte Público.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Cambio de sistema de boleto.
LP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Transporte Público estatal.
LP	Normativa e Institucionalidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Rebaja al precio de combustibles del Transporte Público.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Condiciones laborales para los conductores de Transporte Público.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Vías exclusivas (Ciclovías, para camiones y Transporte Público).
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Utilizar adecuadamente los paraderos.

VALDIVIA

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Tomar el transporte público en los lugares indicados.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Respetar señalización de tránsito.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Incorporar educación cívica en los colegios.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Incorporar programa de tránsito " vialidad", normas de tránsito.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Incorporar programa de vialidad para adultos.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Tranvías en calle Picarte.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Implementar sistema de transporte fluvial.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Diseño urbano, mejorar o implementar barrios autosustentables.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Red de Ciclovías en el centro.
CP	Educación y cambio de hábito	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Compartir vehículo.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Restricción vehicular para vehículos particulares.
MP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Vehículos particulares compartidos.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Segregación de vías.

PUERTO MONTT – OSORNO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Consolidar y validar al Comité de Ciudad y Territorio como una herramienta de planificación intersectorial con atribuciones en la toma de decisión de los proyectos relevantes para la región.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Creación de un observatorio de transporte (medición, seguimiento, indicadores)
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Cambios institucionales (autoridades, coordinación oficinas y servicios)	Fortalecer la capacidad técnica de los recursos humanos municipales
CP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Agilizar tramitación de ley de aportes al espacio publico
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Generar una ley de movilidad.
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Incorporar regulación al transporte (prioridad Transporte Público) en elementos normativos como por ejemplo el PRC
LP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Modificar y/o actualizar la evaluación social de proyectos de infraestructura.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Normar a los taxis colectivos. Restricción vehicular a taxis colectivos de una cierta antigüedad, además aplicar restricción en algunas líneas de colectivos donde la cantidad de flota sea excesivamente desproporcionada.
MP	Normativa e Institucionalidad	Cambios Normativos (leyes, decretos, ordenanzas, planes reguladores, Eistu)	Incorporar al ciclista en OGUC y ley de tránsito
CP	Educación y cambio de hábito	Capacitaciones	Capacitar a choferes de transporte público.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Conectividad e infraestructura (nueva, complementaria, completada, mantención)	Ampliar infraestructura vial
MP	Gestión de la Movilidad	Desarrollo Tecnología Información	Informar y educar sobre paradas de transporte público (utilizar grafica acorde).
CP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización	Mejorar la fiscalización de transporte. Dotación de recursos humanos
MP	Normativa e Institucionalidad	Fiscalización en la construcción de infraestructura	Generar mecanismos de control y seguimiento para favorecer cumplimiento de plazos.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de la Carga	Generar "Puerto Seco" para carga y descarga de camiones de gran tonelaje fuera del radio urbano de la ciudad.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de la Carga	Proponer restricciones por tipo de vehículos. Ej: que los camiones no circulen por el centro en determinados horarios.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Gestionar de mejor forma sentidos de circulación y prohibición de uso de calles.
MP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Instalar SCAT en la principales ciudades de la región.
CP	Gestión de la Movilidad	Ordenamiento territorial	Mejorar instrumento de planificación comunal "Plan Regulador" considerando atribuciones del ente competente en materia vial.

PUERTO MONTT – OSORNO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Descentralizar servicios de la ciudad. Descentralizar servicios públicos y privados, fuera del sector céntrico.
CP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Aumentar trazado locomoción colectiva y micros, muchas personas que viven en poblaciones tienen que tomar dos locomociones para llegar a su destino. Los colectivos deben cumplir horarios establecidos de frecuencia y organizar los recorridos.
LP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Integración tarifaria
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Vías exclusivas para transporte.
MP	Gestión de la Movilidad	Planificación y mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Aumentar la frecuencia de locomoción colectiva el fin de semana.
CP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Coordinar y modificar horarios de entradas de colegios públicos.
CP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Educar sobre el beneficio de utilizar modos de transporte distintos al vehículo privado.
LP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Incluir en malla curricular de las ofertas académicas, educación vial.
MP	Educación y cambio de hábito	Programas de educación y buenas prácticas	Educar a peatones sobre gestión vial. Fortalecer el trabajo en establecimientos educacionales.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Aprovechar infraestructura férrea para favorecer trenes de cercanía como opción al transporte público de buses.
LP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos alternativos complementarios	Buscar uso de medios de transportes alternativos al sistema de transporte público convencional tales como: tranvías, teleféricos y funiculares. (Por ejemplo implementar un tren de acercamiento entre localidad Alerce – Puerto Montt.)
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Considerar al peatón en las nuevas infraestructuras (veredas de buena calidad y despejadas de obstáculos) con acceso al transporte público (paraderos seguros y cómodos)
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Generar planes de Ciclovías
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Promoción de modos no motorizados	Incorporar instancias de participación ciudadana en el ciclo de vida previo a la ejecución de una iniciativa de infraestructura, en especial en su primera etapa de recoger ideas.
CP	Gestión de la Movilidad	Provisión de servicios escolares	Buses de acercamiento a los colegios.
CP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/ restricciones al tipo de uso del automóvil	Regularizar y fiscalizar horario de carga y descarga de camiones.

PUERTO MONTT – OSORNO

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Implementar el perímetro de exclusión y autoridad con mayor atribución sobre el sistema de transporte.
CP	Planificación Urbana e Infraestructura	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Optimizar el uso vehicular en las vías con preferencia al transporte público mayor.
LP	Gestión de la Movilidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Levantar el cobro de peaje para todo vehículo (incluido camiones) que viene de sur a norte por la ruta N°5 (vehículos ingresan a Puerto Montt congestionando la rotonda).
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Restringir el acceso vehicular al centro.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Sincronizar los semáforos .

COYHAIQUE

CP= Corto Plazo, MP=Mediano Plazo, LP=Largo Plazo

PLAZO	CATEGORÍA	DEFINICIÓN	MEDIDAS
CP	Gestión de la Movilidad	Fiscalización	Aumentar la fiscalización de vehículos de transporte de carga en la zona céntrica.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de la Carga	Ejecución del Diseño del proyecto de parqueadero de camiones de Coyhaique. Esta iniciativa impedirá que vehículos de gran tonelaje ingresen a la zona urbana de Coyhaique, permitiendo la transferencia de carga en un recinto especialmente habilitado para ello.
CP	Gestión de la Movilidad	Gestión de Tráfico	Revisar el sentido de calles, para así mejorar la gestión del tránsito en la zona céntrica
CP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización y Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Gestionar un estudio de aporte a la contaminación de fuentes móviles como los vehículos. Con dicho estudio se revisará la factibilidad de aplicar restricciones vehiculares.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Gestión de estacionamientos	Elaborar un proyecto de construcción de bahías de estacionamiento en vías céntricas de la ciudad de Coyhaique. Se deberá definir la entidad formuladora.
MP	Planificación Urbana e Infraestructura	Planificación Urbana y Ordenamiento territorial	Incorporar en los nuevos proyectos de viviendas calles y no pasajes.
MP	Normativa e Institucionalidad	Planificación e mejoramiento TP (Infraestructura, Operación, Servicio)	Implementar un subsidio a zonas extremas en el transporte urbano. Este subsidio al transporte público mayor urbano contempla la fijación de trazado, frecuencias, antigüedad de vehículos, etc. Con lo cual se espera mejorar la calidad y cobertura del transporte público urbano
MP	Gestión de la Movilidad	Programación de actividades	Revisar la factibilidad de diferenciar los horarios de entrada y salida de colegios y servicios público.
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Crear normativa que regule y restrinja el tránsito de los vehículos particulares por vías de gran afluencia de transporte público.
MP	Normativa e Institucionalidad	Racionalización e Incentivos/restricciones al tipo de uso del automóvil	Revisar la factibilidad del ingreso de vehículos bajo el régimen de zona franca.

