

MINUTA INFORMATIVA

INFORME FINAL DE LA COMISION ASESORA PRESIDENCIAL PRO MOVILIDAD URBANA

Antecedentes

1. La Comisión fue creada el 10 de Junio de 2014 mediante Decreto Supremo N° 174 y debía culminar su trabajo el 15 de diciembre del mismo año.
2. El Informe producido surgió de los aportes de los miembros de la Comisión, que trabajaron a través de cuatro Grupos Temáticos de Julio a Noviembre, así como también de los aportes de la gente a través de 22 Diálogos Ciudadanos que se realizaron en 19 ciudades del país, con un total aproximado de unas 2.400 personas entre representantes de organizaciones vecinales y de la sociedad civil, gremios, autoridades regionales y locales, parlamentarios, académicos, miembros de las FFAA y de Orden. Se tuvo en cuenta además las experiencias de otras ciudades del mundo y datos sobre más de 20 ciudades de Chile que lleva el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Conclusiones principales y puntos posiblemente sensibles

3. El *Capítulo I Diagnóstico* del Informe, es recogido de los miembros de la Comisión y de los Diálogos Ciudadanos. Es un diagnóstico directo y franco, en que aparte de los problemas relacionados con la movilidad urbana y la congestión, se identifican serias limitaciones de larga data del sector público, del Estado y su quehacer respecto al problema. Hay un punto en particular que se recoge en la sección Externalidades, que se ha identificado como los “*Costos Democráticos*”, que recoge la falta de credibilidad de la gente en las autoridades de diferentes niveles. Es duro, pero es lo que le gente expresa.
4. El *Capítulo II, Perspectiva, Modo y Forma de abordar el Problema* es más bien conceptual y no reviste puntos sensibles. Básicamente, se plantea que (i) el problema debe enfrentarse desde una perspectiva integral e integrada, planificando uso de suelo y movilidad urbana integradamente; (ii) tal enfrentamiento debe hacerse formando “paquetes” sinérgicos de medidas para que sean más eficaces; y (iii) debe abordarse de manera descentralizada y muy participativamente, ciudad por ciudad.
5. El *Capítulo III* plantea siete *Áreas de Intervención* sobre el problema e identifica medidas para *cada una de ellas propuestas* por los miembros de la Comisión y los Diálogos Ciudadanos, con unas pocas “importadas” de otras experiencias internacionales:
 - (i) Planificación integrada entre uso de suelo y movilidad urbana (por su fuerte impacto en el origen de viajes y generación de segregación socio-territorial y desigualdades)
 - (ii) Privilegio al transporte público, modernizándolo y mejorándolo en una amplia gama de aspectos
 - (iii) Desincentivo y racionalización del uso del auto

- (iv) Promoción de modos no motorizados de moverse (bicicleta y caminata)
 - (v) Creación de una “nueva cultura de la movilidad urbana (se señala esta área como clave para producir un cambio conductual de las personas respecto a cómo moverse en la ciudad)
 - (vi) Un nuevo marco normativo (se proponen una *Política de Movilidad Urbana* y una *Ley Marco de Movilidad Urbana*, entregando contenidos de ambas iniciativas)
 - (vii) Una nueva institucionalidad para la gobernanza urbana (se propone que se cree una *Autoridad de Ciudad*, para cada ciudad del país, que en el caso de las metrópolis del país sería una Autoridad Metropolitana).
6. De todas las áreas precedentes, la que quizás podría llamar la atención es la (vii), porque se propone la creación de un nuevo tipo de autoridad para las ciudades, diferente a la de los Intendentes y Alcaldes.

Como se sabe, sobre el tema la Comisión Presidencial de Descentralización ha hecho también una propuesta, que es algo diferente a la que se entrega en este Informe. No necesariamente contradictoria, pero diferente. Por su parte, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano ha ido avanzando una definición sobre este tema que se acerca más a la de la Comisión Pro Movilidad Urbana que a la de la Comisión de Descentralización. (Ha habido dos talleres entre las 3 Comisiones, realizados en CEPAL, donde se debatió el tema, sin llegar a una posición única). En general, se estima que no es negativo que la Presidenta cuente con diferentes opciones sobre el tema, que requiere que se le de más vueltas, como quedó claro en un Seminario realizado por el CNDU en Concepción el 11 de diciembre.

La Comisión Pro Movilidad no se caza con una fórmula dada de Autoridad de Ciudad, pero entrega algunos argumentos que deben entenderse más bien como recomendaciones de que al tomar una decisión definitiva del tema se tengan ciertas precauciones, para no terminar generándonos nuevos problemas por no decidir bien este sensible punto.

7. Las numerosas y muy diferentes medidas que se propone en el Informe, dentro de cada una de las Áreas de Intervención que se recomiendan, están planteadas como un “menú” o “caja de herramientas”, de donde cada ciudad puede elegir las que sienta que más le ayudan a su problema específico de movilidad urbana y congestión y sobre las cuales sus ciudadanos tienen la mayor disposición de aceptar.

Se piensa que es difícil que el Informe pueda ser atacado por proponer medidas “irrealizables” o “poco técnicas”. El Informe no se pronuncia acerca de qué medidas podrían ser más eficaces o cuáles implementar, sino que ofrece un “abanico de posibilidades”. Una vez que *las ciudades elijan* sus “paquetes” de medidas, *en ese momento* vendrá el análisis más en profundidad de *factibilidad y coherencia técnica* de las medidas que ellas propongan y en qué condiciones ellas deberían ser implantadas para poder lograr los objetivos que se haya definido por las ciudades, que es la tarea que

tendrán que hacer conjuntamente los equipos técnicos de los Ministerios involucrados, del GORE y de los propios municipios participantes.

8. Lo que se propone para enfrentar el problema es un modelo altamente descentralizado y participativo. *Serán los representantes de la comunidad urbana de las Ciudades, junto a sus autoridades, las que tomen en sus manos las decisiones de qué hacer sobre dichos problemas.* A los Ministerios le corresponderá sobre todo la tarea de llevar a cabo los actos administrativos que hagan posible que las ciudades puedan aplicar esas medidas (traspaso de recursos, decretos sobre tal o cual materia que debe ejecutarse, etc.).
9. En la Ley Marco de Movilidad Urbana que se propone se incluye una variedad de aspectos:
 - (i) Reconocimiento de *derechos y estándares* relacionados con la movilidad urbana, en forma gradual, y cuidando los impactos en costos y tarifas.
 - (ii) *Institucionalización de los Comités Pro Movilidad Urbana* en cada ciudad del país, compuesto tripartitamente por autoridades (regionales y locales), representantes diversos de la sociedad civil organizada (desde Juntas de Vecinos hasta ciclistas, representantes de peatones, representantes de familiares de personas muertas en accidentes de tránsito, representantes del sector privado, carabineros, etc), y representantes gremiales del transporte (micros, taxis colectivos, camioneros, etc)
 - (iii) *Fondo para el Desarrollo de la Movilidad Urbana* (donde se acopien recursos de diversas fuentes que serían administrados por las Comités Pro Movilidad conjuntamente con las autoridades del caso)
 - (iv) Un EISTU ampliado para los proyectos de alto impacto urbano y en la movilidad
 - (v) *Planes Directores* (estratégicos) por Ciudades y *Planes de Acción* por Ciudades
 - (vi) *Observatorio* de Movilidad Urbana
10. En el *Capítulo IV* se propone una *estrategia para implementar lo que se propone*, creándose una institucionalidad (Programa Interministerial de Movilidad Urbana presidido por el Ministro(a) de Transportes, que tiene un correlato regional, presidido por el Intendente) y fortaleciendo al Ministerio de Transportes en personal calificado y recursos para acometer esta problemática que es muy sensible para la ciudadanía.

Se propone igualmente llevar a cabo una experiencia piloto completa en una Ciudad de tamaño intermedio, donde se aplicarían baterías de medidas acordadas por la comunidad urbana con el apoyo técnico de Ministerios involucrados, incluyendo un modelo informático de Gestión Urbana Inteligente en uso en varias ciudades, incluidas algunas de América Latina. No se incluye una estimación de recursos que estas proposiciones podrían involucrar, porque se piensa que ello vendría si y una vez que el Gobierno asuma las proposiciones que se hace en el informe y se elaboren los planes del caso.