

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Comisión Ciudades y Territorios

1. Diagnóstico

La estrepitosa expansión urbana que se ha experimentado en las últimas décadas ha desencadenado problemáticas sociales y ambientales en distintas escalas, siendo la movilidad y accesibilidad una de las principales dificultades a abordar, pues se ha enmarcado su desarrollo en un paradigma económico que privilegia la generación de excedentes por sobre la calidad urbano-ambiental del territorio. Esto ha convertido la movilidad en una restricción espacial que, en vez de fomentar el acceso al hábitat, condiciona las relaciones espaciales vinculadas al desarrollo personal de los seres humanos como son el trabajo, la educación, la cultura, las redes familiares, el esparcimiento, entre otros. La movilidad sostenible se ha transformado así en un objeto legítimo, un derecho por exigir. El transporte sustentable es aquel que basa sus esfuerzos en la utilización del transporte público de calidad en lugar del particular motorizado al mismo tiempo que favorece los modos no motorizados como la caminata y la bicicleta, así como también es inclusivo para personas con movilidad reducida. Apuntar a un transporte sostenible es también apostar a reducir problemas de desigualdad social y urbana en el corto y mediano plazo a diferencia de la implementación de otras políticas públicas cuyos resultados son más lentos de ver.

Entre las principales dificultades relacionadas a la situación actual de la movilidad en nuestras ciudades—injustas y poco sustentables—podemos mencionar: problemas de institucionalidad, pues no existe organismo que vele por la movilidad desde una perspectiva holística; falta de voluntad política, reflejada en iniciativas de inversión de carácter reactivo en vez de propositivo e inclusivo con la sociedad civil; y el desarrollo de infraestructura deficiente, que no equilibra la necesidad de un desplazamiento eficiente con los desarrollos locales asociados a dicha infraestructura y la experiencia del usuario.

Como ejemplo está la distribución desigual del espacio que favorece a una minoría que se desplaza en automóvil particular motorizado. Esto puede verse en la construcción de carreteras urbanas que cortan los barrios y su tejido social; cuando las velocidades máximas permitidas en las ciudades y los tiempos de semaforización están adaptados a las necesidades motorizadas; la ausencia de corredores segregados para los buses del Transantiago que incrementan el tiempo de viaje de la gran mayoría que viaja en transporte público; asimismo el diseño urbano de calles y

espacios públicos favorecen también lo motorizado, lo que dificulta la apropiación y ocupación de los espacios públicos.

Otro ejemplo de problema es que tenemos una institucionalidad fragmentada que no ha sido capaz de aunar los criterios y esfuerzos para construir una ciudad más justa con igualdad de accesos a bienes y servicios, así como tampoco ha puesto el foco en la calidad de la infraestructura de ellos. Debido a la concentración de las fuentes de trabajo y de bienes y servicios públicos de calidad como educación y salud, tenemos que los sectores de menos recursos que demandan estos bienes y servicios deben hacer largos trayectos diarios en transporte público de calidad deficiente, pues no los encuentran en sus comunas o territorios de origen, lo que evidentemente genera una pérdida sustancial en la calidad de vida.

2. Objetivos

- Avanzar estratégicamente hacia un cambio voluntario de comportamiento de los usuarios de la calle, pasando de un comportamiento de tránsito a un comportamiento social, donde la configuración física del espacio produzca el aumento del sentido de responsabilidad sobre el mismo y su uso compartido devuelva la vitalidad y civilidad que se ha perdido.
- Generar iniciativas de gestión e infraestructura que incentiven la movilidad sostenible en el tiempo. Fundamentalmente tratar de neutralizar o en el peor de los casos mitigar las externalidades negativas de la forma en que hemos construido y gestionado nuestra infraestructura de movilidad basada en el uso de vehículos motorizados individuales.
- Instaurar cambios estructurales relacionados, sobre todo, a una planificación urbana sostenible, a la función social del suelo, a la reorganización de los espacios públicos y a la coherencia entre una visión global y local de movilidad, permitiendo una movilidad más eficiente, privilegiando el uso del espacio público por parte de peatones, ciclistas y transporte público masivo, como buses, metro y tranvías; disminuyendo la necesidad del uso de vehículos particulares para desplazarse por la ciudad y vinculando el desarrollo urbano y el transporte.

3. Propuestas

PROPUESTA: ESTRATEGIA INTEGRAL, MEDIDAS POLÍTICAS Y SOCIOCULTURALES.

Queda en evidencia que la evolución hacia una movilidad sostenible implica cambios institucionales, culturales y espaciales; siendo una prioridad la implementación de

estrategias que funcionen de manera integral y sistémica hacia una movilidad que permita el desarrollo de la ciudad y sus habitantes sin importar su condición social y económica. La base de dichas estrategias es considerada en las siguientes medidas, las cuales abordan los conceptos descritos en los párrafos anteriores y cuyo objetivo es avanzar hacia el diseño de ciudades más justas, que garanticen los derechos básicos de conectividad y accesibilidad a todos sus habitantes.

- Desarrollo de una política de movilidad sostenible y un programa educativo acorde.
- Establecimiento de un marco institucional descentralizado, el cual debe permitir la planificación y gestión de la movilidad en las distintas ciudades de Chile.
- Desarrollo y mejoramiento de la infraestructura de transporte: (a) peatonalización de zonas con alto tráfico de usuarios, (b) generación de iniciativas de tráfico calmado (zonas 30), (c) Implementación de ciclovías y desarrollo de sistemas públicos de bicicletas, (d) definición de una política de estacionamientos, (e) desarrollo de un sistema integrado de corredores (BRT), tranvías y trenes subterráneos.

PROPUESTA: MEJORAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Avanzar hacia un sistema que eleve la calidad de vida de los habitantes en forma inclusiva y territorialmente homogénea, y asegure el derecho de sus habitantes a desenvolverse y movilizarse en el espacio urbano. El transporte público debiera considerarse como una componente más del derecho a la ciudad, que se debiese incluir dentro de los derechos fundamentales en una nueva Constitución para nuestro país. A partir de allí, es posible montar una estructura institucional integrada y descentralizada para nuestras ciudades de todo el país, en la que la movilidad se aborde con una mirada amplia sobre los territorios: la planificación y la regulación del transporte público urbano deben concentrarse a escala metropolitana o regional, en la que hoy existe una oportunidad para traspasar las atribuciones y recursos en este tema a los nuevos gobernadores electos.

En la capital se requiere mejorar el sistema del Transantiago, para ello proponemos:

- Para un Transantiago con altos niveles de calidad, necesariamente tendremos que inyectar más recursos públicos para mejorar la operación del sistema. Para ello se pueden crear mecanismos de subsidios cruzados probados en otros países, donde usuarios de los modos que generan externalidades negativas -como los autos- transfieren recursos a aquellos modos que generan externalidades positivas -como el transporte público, la caminata o la bicicleta.
- La relicitación de los contratos del Transantiago es una gran oportunidad para mejorar el Sistema y hacer cambios institucionales profundos a nivel político y técnico.