

5. CIUDADES CONECTADAS Y AMIGABLES

I. Fundamentos y contexto de las propuestas del área

Las necesidades de movilidad de las personas son consecuencia de las actividades que desean o necesitan realizar. Producto de estas necesidades de desplazamiento, surge lo que se conoce como una demanda derivada por movilidad. Es decir, la movilidad no es un bien en sí, sino un medio para satisfacer las necesidades de desplazamiento de las personas. Por esto último es que se valora tanto las condiciones o características bajo las cuales se realice el desplazamiento: tiempo, comodidad, confiabilidad, seguridad, intimidad, etc.

Pero al mismo tiempo, para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas al interior de las ciudades, es necesario intervenir estas últimas, lo que conlleva un nuevo desafío: ya no basta con enfocarse en la calidad de la oferta por transporte, sino que además en el impacto que esta genere en el entorno en el que se inserta, y los eventuales efectos de corto, mediano y largo plazo que sea capaz de generar.

De esta forma, cuando hablamos de movilidad, estamos incluyendo simultáneamente las necesidades y deseos de desplazamiento de tipos de personas muy diferentes, los bienes y servicios alternativos que son capaces de satisfacer adecuadamente tales necesidades, y el impacto que ello genera en el desarrollo de las ciudades y en las aspiraciones de la sociedad.

Un caso paradigmático en este sentido es evidentemente el Transantiago, que no sólo deterioró la calidad de vida de millones de chilenos, sino que además ha absorbido importantes recursos fiscales que podrían haber sido asignados a otros fines muy relevantes para nuestra sociedad. Y lo más preocupante es la negativa tendencia de todos los indicadores del Transantiago, la cual se mantendrá en los próximos años.

Un diseño armónico y sustentable que se haga cargo de todas estas variables es justamente el desafío que tienen las políticas públicas en el ámbito de la movilidad y desarrollo de ciudades.

Considerando este concepto ampliado de movilidad, que combina las necesidades de desplazamiento de las personas, con los atributos de los servicios que son capaces de satisfacerlas adecuadamente, y su efecto de largo plazo sobre el entorno en el que se desenvuelven, a continuación presentamos siete pilares esenciales para poder, de manera sustentable y armónica, afrontar este desafío fundamental, que finalmente tiene como principal motivación mejorar la calidad de vida de millones de personas y garantizar un mejor lugar para vivir a las actuales y futuras generaciones.

II. Propuestas concretas

1. El derecho a un transporte digno: la infraestructura como pilar fundamental para reducir las inequidades.

Una de las principales consecuencias de la segregación urbana que se presenta en las diferentes ciudades de Chile producto de su crecimiento y expansión, en particular en las grandes conurbaciones (Santiago, Gran Valparaíso, Gran Concepción), corresponde al deterioro en la calidad de vida a consecuencia del aumento en los tiempos de traslado. A modo de ejemplo, de acuerdo a datos de la última EOD de Santiago del año 2012, los vecinos de La Pintana se deben levantar 45 minutos más temprano que los vecinos de Vitacura para llegar a sus trabajos o logares de estudio. Este es probablemente una de los mejores ejemplos de inequidad social.

Y este problema va a seguir pronunciándose conforme las ciudades sigan creciendo, lo cual es una tendencia a nivel mundial: reducción de la población rural y aumento de la población urbana. De hecho, para el caso de Santiago por ejemplo, se proyecta la construcción de 500 mil nuevos hogares en los próximos 15 años. Para atender adecuadamente las necesidades de los habitantes de esos nuevos hogares, que serán más de un millón de personas, es fundamental prever los requerimientos de infraestructura vial, de la misma forma como se prevé el desarrollo de redes de agua potable o de electricidad.

Una manera efectiva de hacerse cargo de este problema actual y futuro, se basa en invertir recursos públicos y privados en proyectos que “reduzcan” el tamaño de la ciudad, principalmente proyectos de infraestructura vial (mejoramiento de la vialidad, nuevas concesiones urbanas y suburbanas), expansión significativa de la red de Metro e implementación de tecnologías complementarias como Trenes de Cercanía, Tranvías, Teleféricos, o alguna otra modalidad que den garantías para un desplazamiento digno de las millones de personas que diariamente enfrentan grandes dificultades para llegar a su destino.

En el caso particular del Transantiago, este sistema debe ser reemplazado por otro basado fuertemente en trenes urbanos como los antes mencionados, reduciendo la flota de buses a recorridos alimentadores, y generando infraestructura para integración modal no sólo entre tren y bus, sino también con la bicicleta y el automóvil. En particular, la red de Metro de Santiago debiera crecer a cerca de 300 km, reduciendo al mismo tiempo la flota de buses de 6.500 a cerca de 4.000.

Existe, y es posible ampliar y mejorar, una cartera de proyectos viales y de transporte público masivo de alto estándar, a nivel urbano y suburbano, para las diferentes regiones de Chile, que permitan generar nueva accesibilidad y mejorar notoriamente la existente.

2. Proyectos de transporte público mayor: desarrollo e implementación de soluciones integrales de movilidad y ciudad.

En línea con el punto anterior, conforme las ciudades crezcan, los volúmenes de personas que necesitan desplazarse entre distintos puntos de la ciudad también aumenta. Atributos como un bajo tiempo de viaje, mayor certeza respecto de los tiempos de viaje y de espera, trasladarse cómodamente y de manera segura, son sólo algunos de los aspectos centrales que debiera tener un transporte público eficiente que no sólo mejore la calidad de vida de las personas, sino que además permita ser una alternativa real al sostenido aumento en el uso del automóvil.

En este sentido, y tal como lo han hecho las grandes ciudades del mundo, con buenos sistemas de transporte público (Madrid, Londres, París, Nueva York, Tokio, Berlín, etc.), un aspecto esencial corresponde a la expansión significativa de la red de Metro de Santiago. Nuestra capital tiene hoy cerca de 7 millones de habitantes, pero superará en poco más de una década los 8 millones. Esto se traducirá en una mayor densidad y expansión de la ciudad. Y lo mismo tiende a ocurrir en otras importantes conurbaciones en regiones, como el Gran Valparaíso, Gran Concepción, Coquimbo-La Serena, Temuco-Padre Las Casas, entre otras.

Para atender de manera eficiente las necesidades de movilidad de estos habitantes, debemos adelantarnos y diseñar soluciones integrales de transporte que no sólo garanticen bajos tiempos de viaje y alta confiabilidad y comodidad durante el traslado, sino que además representen un aporte urbano valorado en los entornos directos en los cuales se emplazarán. Esto implica, además de mejorar urbanamente las ciudades, proporcionar equipamientos y servicios que permitan a los vecinos atender varias de sus necesidades, descomprimiendo así la obligación de realizar grandes trayectos y acceder a nuevos polos de desarrollo local. Por ejemplo, cada municipalidad debiera tener un Centro Cívico propio acompañado de una estación de Metro, Tranvía o Tren de Cercanía.

Existe una interesante cartera de proyectos que ha identificado inversiones cercanas a los US\$20.000 millones a nivel nacional, con iniciativas de transporte público masivo que garantizan mejoras en materia de transporte y, simultáneamente, son un aporte significativo al entorno urbano, cubriendo necesidades complementarias de los vecinos.

3. Innovaciones tecnológicas para el transporte público menor: Taxis Básicos y Colectivos.

El avance en materia de telecomunicaciones y conectividad virtual, así como también las innovaciones en el diseño y equipamiento de los vehículos de transporte de personas (públicos y privados), representan una evidente oportunidad para avanzar hacia sistemas de transporte sustentables y ciudades



inteligentes que, junto con reducir los tiempos y recursos asociados a los desplazamientos, mejoran también la experiencia de los viajeros.

Así como el desarrollo de vehículos eléctricos ha avanzado exponencialmente, y es previsible que el avance a futuro sea aún mayor, la adaptación de la tecnología para el desarrollo de la economía colaborativa en general es también un cambio de paradigma que debemos tener presente en el diseño de políticas públicas asociadas a la movilidad y a la ciudad.

Por otra parte, existe también una industria de transporte público menor, conformada principalmente por Taxis Básicos y Colectivos, que cumplen un rol fundamental en atender las necesidades de movilidad de cientos de miles de personas a nivel nacional. En diversas ciudades en regiones, así como en comunas periféricas de Santiago, o en determinados sectores céntricos de las conurbaciones, los Taxis Básicos y Colectivos proveen desplazamientos de buena calidad a un precio accesible. Son fundamentales para el sistema de actividades.

En este contexto, el desafío corresponde a incorporar a la industria de Taxis las innovaciones que los desarrollos tecnológicos permiten. Para ello, no basta con diseñar un marco normativo nuevo, sino que es fundamental proporcionar un apoyo adicional a estos vehículos que les permitan mejorar su oferta de transporte y, simultáneamente, vayan en línea con el concepto de sistema sustentable y ciudad inteligente.

El apoyo en la renovación de vehículos puede representar una eficiente manera de aprovechar las ventajas que la industria de Taxis (Básicos y Colectivos) provee en términos de calidad de servicio a sus pasajeros. Vehículos eléctricos, de mayor capacidad y confort pueden representar innovaciones efectivas con las cuales los distintos grupos se vean beneficiados. Por ejemplo, en varios recorridos de Colectivos es posible utilizar vehículos tipo Minivans que permitan trasladar 9 pasajeros en lugar de 4, mejorando la oferta en todos sus aspectos.

4. Priorización del espacio público: el automóvil no es un derecho social. Política General de Estacionamientos.

Como ya hemos señalado en puntos anteriores de este documento, el aumento en la expansión y mayor densidad de las ciudades se traducen en una mayor demanda por usar los espacios públicos, en particular la vialidad. Esto es consecuencia, en parte, por el aumento en el ingreso per cápita de las personas que habitan las ciudades, lo que se traduce en mayor cantidad de autos y una mayor demanda por viviendas que sean capaces de almacenar los nuevos autos que se incorporan a las ciudades.

Esto conlleva inevitablemente en un deterioro en la calidad de servicio de múltiples sectores, razón por la cual es fundamental asignar de manera eficiente el cada vez más escaso espacio público, y en particular la vialidad, áreas verdes, veredas, plazas y parques.

La superficie de las ciudades debe ser gestionada de manera eficiente, con un foco específico en la sustentabilidad y calidad de vida de las actuales y futuras generaciones. Así, en determinados sectores de la ciudad, o en determinados horarios, no parece razonable bloquear pistas completas como estacionamientos de vehículos, cuando podrían ser usadas para ampliar las veredas, o ciclovías, o pistas para buses, o incluso una pista adicional de vialidad. Es verdad que los estacionamientos en determinados sectores son un complemento para el desarrollo del comercio local, y permiten que subsistan múltiples comercios minoritarios; por ello, el desafío es favorecer un diseño armónico que de nuevas oportunidades.

Por esta razón, es fundamental diseñar una política nacional de estacionamientos, pero con particularidades que permitan su adaptación a las características de cada conurbación o sector de la ciudad. La creciente disposición a pagar por usar el automóvil es una clara evidencia de la necesidad de una política de estacionamientos, para la cual el diálogo multisectorial es fundamental para su diseño e implementación final.

5. Medios no motorizados: Desarrollo de vías peatonales y mixtas de circulación. Integración con Trenes Urbanos.

Los desplazamientos a pie representan, prácticamente en cualquier ciudad de Chile, la mayor proporción de los viajes. Sobre el 30% de los desplazamientos que se realizan diariamente en muchas ciudades se hacen caminando.

Por otra parte, la densificación de las ciudades, si bien puede conllevar problemas de mayor congestión en determinados sectores, también se traduce en una oportunidad de proveer, con menos recursos, soluciones de movilidad que atiendan a una mayor cantidad de personas.

El desafío es diseñar proyectos de urbanismo local que permitan, simultáneamente, atender tres necesidades: la de desplazarse a pie, la de acceso a servicios, y la de mejora en el entorno urbano. Así, mejoras y ensanchamientos en las veredas, habilitación de plazas en sitios eriazos, y peatonalización de algunas calles, pueden ser un aporte significativo a nivel de barrios.

A lo anterior debemos incorporar una modalidad adicional, que también requiere su espacio y que tiene méritos de sobra para ello: la bicicleta. Sin embargo, consideramos que el espacio más eficiente para el uso de esta modalidad, es la

vialidad convencional. Pero también hay que ser consciente que la vialidad representa un lugar hostil para quien desee desplazarse en la ciudad en bicicleta. Por esta razón es que se debieran incorporar políticas de gestión que de mayores garantías al ciclista. Modificar las velocidades máximas en determinadas secuencias de calles, prohibir ciertos virajes e intervenciones puntuales de calles, consideramos que ayudan a avanzar en este desafío.

De la misma forma, consideramos que cada estación de Metro, o de Trenes de Cercanía, debiera tener, en superficie, un estacionamiento de bicicletas que den garantías a su dueño de poder continuar su viaje. En este contexto, la coordinación entre gobierno regional y municipal es fundamental, ya que la superficie de las estaciones de Metro o de Trenes no es tuición de estas empresas.

6. Apoyo al transporte escolar en Zonas Aisladas, en educación pre-básica y básica, para tercera edad y para personas con dificultades para desplazarse.

Una de las principales causas del ausentismo escolar en sectores rurales y aislados de nuestro país, corresponde a los elevados costos y riesgos en que incurren las familias para poder desplazarse desde sus hogares hasta las escuelas. No solo las largas distancias no conectadas por transporte formal, sino que además las malas condiciones climáticas durante gran parte del año, especialmente en la zona sur de nuestro país.

Nos parece fundamental levantar un diagnóstico exhaustivo al respecto, y mediante el ya existente Fondo Espejo para regiones, implementar servicios específicos que den accesibilidad a los estudiantes y a sus familias.

De la misma forma, personas de tercera edad o con dificultades físicas o cognitivas de desplazamiento, también requieren muchas veces un apoyo especial. Ayudarles a resolver estas dificultades no sólo les permitirá mejorar su calidad de vida, sino que además representa una posibilidad muchas veces de insertarlos al mundo laboral, y de avanzar en el diseño de estrategias de integración.

La conformación y adaptación de una flota especializada para el traslado de personas con dificultades de desplazamiento debe ser vista como una tremenda oportunidad de progreso para nuestra sociedad.

7. Logística urbana: adaptación de tecnologías y actualización de normativas para el suministro de bienes al interior de las ciudades.

La provisión de suministros al interior de las ciudades es, muchas veces, un tema olvidado en el diseño de políticas públicas de transporte. Nos parece invisible,

Reconstruyamos un mejor país



creyendo que los productos que compramos en farmacias, almacenes, librerías, supermercados, restaurantes, y comercio en general, llegan espontáneamente a los lugares donde los adquirimos. Sin embargo ello no es así. Existe toda una gran y compleja cadena logística de suministro que permite finalmente que las personas podamos adquirir productos y servicios que satisfacen nuestras necesidades a diario.

En este ámbito, el desafío consiste en innovar en tres áreas principales: incorporación de nuevos tipos de vehículos, adaptación de tecnologías de flujo de información (para acercar la oferta a la demanda), y un marco normativo que se haga cargo de ello.