

2. Gobernanza & participación



Son valores centrales de una democracia: la equidad en la distribución de las oportunidades y los bienes sociales, una cultura de igualdad y derechos humanos entre las personas, y una distribución justa y transparente del poder, de forma que favorece la equidad y la inclusión social. En Chile falta mucho, pero un transporte justo puede favorecer – y ser favorecido por– mejoras en la gobernanza urbana y regional.

Con la creciente democratización, primero en el hemisferio norte y más recientemente en América Latina, queda claro que para gobernar democráticamente los gobiernos deben ser transparentes, rendir cuentas e involucrar a la ciudadanía y la sociedad civil (la ciudadanía organizada) en todo el ciclo de toma de decisiones, desde la evaluación del “problema”, a la selección e implementación de las soluciones. Es la forma más justa y eficiente de lograr la mayor cantidad de beneficios y minimizar los costos.

La gobernanza territorial en Chile

Chile muestra atisbos para lograr una descentralización real, efectiva y democrática de su gestión territorial. El mayor poder de decisión, sigue en oficinas nacionales o regionales de ministerios nacionales, y no en los gobiernos regionales, como ocurre en países más democráticos. Un estudio exploratorio identificó 5 temas clave (tabla 1) esenciales para reforzar la gobernanza democrática en Chile. Si bien es importante revalidar y completar esta lista, nos da un punto de partida para evaluar la gestión en Chile.

TABLA 1
PROPUESTA DE REFORMA PARA MEJORAR
LA GESTIÓN URBANA-TERRITORIAL

1	Descentralización real y democrática de (i) recursos, (ii) poderes, (iii) elecciones/obligaciones de los gobiernos regionales y locales, junto con la transferencia de poderes ejercidos por MINVU/SERVIU/SEREMI, MTT etc. a los equipos a los gobiernos regionales y mecanismos sencillos y eficientes que fomentan la colaboración intercomunal e inter-regional.
2	Reconocimiento de una sola Junta de Vecinos en cada unidad vecinal, como socio activo y con los recursos adecuados para ejercer un rol importante, democrático y ciudadano en la gestión territorial.
3	Eliminación de la figura actual del director de obras municipales (DOM), Dirección de Tránsito y Transporte Público y su reemplazo con un puesto profesional sujeto a la supervisión del Consejo Municipal y el COSOC de la comuna.
4	Exigir ESTUDIOS DE IMPACTO SOCIAL (incluyendo evaluaciones de género, equidad y de salud) y AMBIENTAL , con participación ciudadana garantizada y de buena calidad en toda etapa. Esto debiese ser válido para todo proyecto urbano-regional de cierta envergadura, especialmente intervenciones en zonas urbanas densamente pobladas y áreas verdes cuyos servicios ecológicos deben ser de primera prioridad para la resiliencia de las ciudades chilenas frente al cambio climático. Estos deben contar con el apoyo y la aprobación formal de las principales organizaciones ciudadanas de cada territorio afectado.
5	Pautas generales basadas en la protección ambiental y social desarrollados a nivel nacional, para guiar y proporcionar recursos para apoyar decisiones locales y regionales sobre la construcción, uso, operación de infraestructura relacionada con el transporte, incluyendo los estacionamientos, para favorecer el transporte sustentable (caminata-bici-bus). Unidades Operativas de Control de Tránsito bajo la autoridad municipal (ciudades) y /o regional (áreas metropolitanas), y respondiendo a las autoridades democráticamente elegidas.

Fuente: Elaboración participativa en base a Sagaris, L., Arribas, M., Solimano, M., Muñoz, J. & Reyes-Paecke, S., (2020). Nurturing neighbourhoods to sustain quality of life in megacities and large city regions: An interdisciplinary reflection on planning for sustainable and socially just cities, from Santiago, Chile. Chapter in Labbé, D. and Sorensen A. International Handbook on Megacities and Megacity-regions. Edward Elgar Publishing.



La gobernanza para un transporte justo e inclusivo

En 2014, una Comisión ProMovilidad liderada por Germán Correa realizó un proceso participativo en todo el país, para definir medidas claves para mejorar la gobernanza y los resultados de la planificación del transporte en el país. Sus recomendaciones, por lo tanto, reflejan un amplio consenso de actores muy diversos, todos relevantes.

Tomamos las recomendaciones claves aquí para evaluar avances y retrocesos, según un panel de 37 expertos académicos, ciudadanos, públicos y privados. Como se ve en la tabla, hemos retrocedido o logrado muy poco en estas principales medidas, que nos permitirían vivir mejor y con un transporte más justo.

Es particularmente grave la falta de avances en temas considerados de mayor prioridad: planificación integral uso de suelo/movilidad, prioridad al transporte público, racionalización del uso del automóvil, promoción del transporte activo (caminata, bicicleta), y un mejor marco político público y normativo.

TABLA 2
AVANCES EN LA GOBERNANZA DEL TRANSPORTE

Medida recomendada*		Retrocedió o avanzó poco	Medianamente logrado	Parcial o completamente logrado
1	Desincentivo/ racionalización automóvil	89%	0%	3%
2	Facilidades especiales niños y cuidadores	84%	5%	0%
3	Marco de Política Pública y Marco Normativo.	89%	3%	0%
4	Mayores áreas verdes asociadas a transporte activo/público	78%	5%	0%
5	Nueva "cultura" de la movilidad urbana	78%	8%	0%
6	Planificación integrada uso de suelo/movilidad	65%	11%	5%
7	Plena integración personas con discapacidades	68%	8%	3%
8	Prioridad al transporte público	54%	22%	5%
9	Promoción del transporte activo (caminata-bicicleta)	41%	14%	5%
10	Una Autoridad de Ciudad, una Autoridad Metropolitana	46%	22%	8%
Promedio		69%	10%	3%

* La mayoría de las medidas recomendadas provienen del trabajo de la Comisión ProMovilidad, Germán Correa, 2014, proceso que contó con una amplia participación en todo el país.

Fuente: Encuesta Flash Panel de Expertos, Balance de Transporte Justo - 2019, respondido por 37 expertos, mujeres (45%), hombres (55%); académicos (51%), ciudadanos (30%), públicos (14%), privados (5%); la mayoría (32%) con 5-10 años de experiencia, luego 2-5 (24%) y más de 20 años (24%), entre 10-20 años (19%); un total de 14 comunas representados, incluyendo Vilcun, Temuco, Concepción y 11 de la Región Metropolitana.





LA CONSECUENCIA DE UNA GOBERNANZA INEFECTIVA:

Una “convivencia vial” parecida a una guerra y pocos avances en la seguridad vial

En otros países del mundo, la seguridad vial avanza con los conocimientos, reduciendo velocidades al mínimo donde hay conflictos entre motorizados y personas, eliminando o reduciendo radicalmente la cantidad de motorizados en zonas residenciales y comerciales de uso intenso, y aplicando otras medidas que ponen la vida en primer lugar. Pero en Chile no ha sido así. El 70% del panel de expertos académicos, ciudadanos, públicos y privados consultados consideró que se ha avanzado muy poco, o que incluso (2%) hemos retrocedido. Nadie consideró que habíamos logrado las metas principales, y solo un 11% consideró que habíamos avanzado suficiente.



TABLA 3: SEGURIDAD VIAL

Evaluación	N	%
Se ha avanzado muy poco	26	70%
Se ha avanzado mucho, pero aún falta	5	14%
Se ha avanzado suficiente	4	11%
Se ha retrocedido	2	5%
Se han logrado las metas principales de seguridad vial.	0	0%
	37	100%

Fuente: Encuesta Panel de Expertos, Balance de Transporte Justo - 2019.

Estas falencias tienen un costo en vidas y discapacidades graves, como demuestra la siguiente tabla.

TABLA 4: USUARIOS Y SINIESTROS VIALES, CHILE

Usuario	Partición modal, %	Accidentes fatales, %	Siniestros	Fallecidos	Graves	F&G	F&G %
Pasajeros y conductores autos y otros motorizados	26,1	56	105.929	842	4.928	5.770	62
Peatones	34,6	36	9.456	537	1.904	2.441	26
Ciclistas	3,9	6	3.907	85	592	677	7
BIP	25,9	2	7.780	23	358	381	4
Otros	9	1	2.963	20	77	97	1
	100	100	130.035	1.507	7.859	9.366	100

“Fallecidos”: sólo hasta 24 horas de ocurrido el siniestro. Elaboración propia, en base a: Partición modal, Gobierno Chileno SECTRA, 2012; Siniestros viales 2018: Carabineros de Chile, Conaset. <https://www.conaset.cl/programa/observatorio-datos-estadistica/biblioteca-observatorio/estadisticas-generales/>