

Acta de la Sesión N° 15 del CSC de la SUBTRANS

Consejo de la Sociedad Civil de la SUBTRANS

14 de julio 2014

Miembros del CSC participantes

- Jaime Valenzuela. Presidente. Representante SOCHITRAN.
- Enrique Cisternas. Vicepresidente. Representante Junta vecinal Valenzuela Llanos.
- Amarilis Horta, Secretaria. Representante Bicicultura.
- Elena Olivares. ICAL
- **Jeannette Rivas. Amproch.**

Invitado:

- Hernán Silva. Exposición “Calentamiento global y movilidad a energía humana”

Por la SUBTRANS participan:

- Alfredo Vega. Secretario Ejecutivo CCSC.

Público:

- Clara Espinoza. Amproch
- Paola Sotomayor. Bicicultura.

TABLA SESIÓN N°15

1. Carta de Bicicultura - CSC SUBTRANS a los ministros del Interior y Transportes.
2. Minuta respuesta del Ministro a los “Requerimientos del CSC...”, recibida en la Sesión N° 14 y enviada a los Consejeros el 12.06.2014.
3. Exposición Hernán Silva
4. Ruta G-21 y Proyecto Andina 244 y Comisión Asesora Presidencial Pro-Movilidad Urbana.
5. Marcha de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana.
6. Asuntos nuevos o varios

Desarrollo de la sesión:

1. Se aprueba el Acta de la sesión anterior.
2. **Jaime Valenzuela** indica que no se ha establecido aún un procedimiento y una metodología para evaluar la respuesta de la Subtrans, al documento “20 requerimientos del COSOC”, lo que se hace necesario ya que -salvo la respuesta sobre participación ciudadana en donde hay pleno respaldo y aceptación-, todas las respuestas requieren

de análisis. Propone tomar los 20 requerimientos y que aquellos consejeros que propiciaron un determinado requerimiento, o que se sientan más afines a éste, analicen la respectiva respuesta de la Subtrans y envíen a la brevedad su evaluación del punto para propiciar durante julio un intercambio transversal, y poder trabajar un pronunciamiento conjunto como COSOC en la próxima sesión. Para esto solicita a los consejeros presentes identificar cuál o cuáles de los requerimientos van a analizar y comprometerse vía correo electrónico, y a su vez, nuestro presidente asignará vía email algunos puntos a miembros del Consejo que no se encuentran presentes, para pedirles evaluar y responder del mismo modo. Acuerdo unánime con este procedimiento y su objetivo, para trabajar respuesta oficial como COSOC al Subsecretario en la próxima sesión.

3. **Amarilis Horta** señala que también sería importante abordar el punto de participación ciudadana, ya que hoy en día todos usamos el concepto, pero aparentemente con distintos significados. Propone abrir una discusión para definir qué entendemos como COSOC por participación ciudadana y qué esperamos de ella. Cita como ejemplo la reciente jornada convocada por la CONASET *Diálogo Ciudadano sobre Motocicletas*, una primera instancia participativa para la creación de la esperada y necesaria Política Nacional de la Motocicleta, que logró una convocatoria transversal, pero que, -a su juicio- careció de una metodología actual y eficiente de trabajo. Aclara que ya no resulta eficiente continuar con el modelo tradicional típico de distribuir a los convocados en grupos pequeños para que dialoguen en forma parcelada sobre las mismas cosas, elijan a un expositor/a para que luego cada grupo presente sus resultados. Agrega que esta metodología de trabajo tiende al resumen, obliga a focalizarse en las generalidades, desaprovechando el gran potencial de la participación ciudadana, la expresión de su riqueza y diversidad, ya que cada persona es experta en algo que puede transmitir y enseñar a los demás. Agrega que en Chile tenemos metodólogos destacados a nivel internacional, como el Dr. Alfredo del Valle y su metodología de Innovación Participativa, que se debieran aprovechar sus conocimientos y su metodología para realizar por ejemplo una Constitución Participativa, y jornadas participativas como la ya señalada de Conaset, pero efectivas, que permitan arribar a resultados concretos, visibles, palpables para todos los participantes, que sirvan para llegar a acuerdos y consensos, esto aseguraría que lo que la gente expresa sea efectivamente recogido y sistematizado en un resultado y producto concreto, ya que haciendo que la gente concurra de buena voluntad sin obtener resultados, se corre el riesgo de que la gente se canse y se desilusione con la mentada "*participación ciudadana*".

Jaime Valenzuela responde ante esta inquietud, que esta propuesta ha llegado a puerto en algunos países, pero que en Chile no hay mucha paciencia para solucionar los problemas. La desilusión es el problema, afirma, esta hace que todo empeño, aunque pueda tener resultados a largo plazo, no avance, porque se quieren resultados inmediatos. Que lo fundamental es que la gente no se desilusione, que aunque las cosas no resulten como idealmente deberían, no se debe dejar de participar, porque si

hoy son 10 los participantes, perfectamente en 10 años podríamos ser 500. En capacidad de organizar los procesos democráticos, Chile está lejos del desarrollo, en ese sentido espera que no decaiga la paciencia y la ilusión de que las cosas sí pueden resultar.

Jeanette Rivas comenta que ella también participó de la jornada convocada por Conaset y que su experiencia es similar, y que en general las personas no tienen confianza en los resultados de la participación ciudadana. La gente se desencanta porque no ve avances concretos. También comenta que las personas están desinformadas sobre el trabajo que se está haciendo, que a ellas les tocó informar de la jornada a los seguidores de AMPROCH, Asociación de Motoristas Pro Chile, a través de FB, porque la gente no va a informarse al sitio de la Conaset o del Ministerio y que en este sentido hay mucho por hacer, comenzando por propiciar alianzas de las instituciones públicas con la sociedad civil, para difundir más masivamente lo que se realiza.

Enrique Cisternas afirma que las personas están demasiado influenciadas por la propaganda que ofrece soluciones instantáneas y *sin moverse de su escritorio*, y que esperan que alguien más resuelva sus problemas, están acostumbradas a apretar un botón y que las cosas sean inmediatas.

Amarilis Horta opina que los Consejos de la Sociedad Civil son un símbolo de la participación ciudadana, por lo que debemos ser capaces de encontrar e implementar metodologías y procedimientos eficientes, que optimicen nuestro trabajo. Para esto, propone que todos nos demos la tarea de investigar y de traer para las próximas reuniones información sobre metodologías de trabajo con participación ciudadana. Lo ideal sería que quienes encuentren información puedan aportarla y proponerle incluso a algunos expertos en el tema que hagan una presentación al COSOC al respecto. Todos los participantes están de acuerdo, por lo que se añadirá el tema “**Metodologías participativas eficientes**” a la tabla de las sesiones venideras.

4. **Elena Olivares**, delegada por el COSOC para representarlo y colaborar con la iniciativa de la Municipalidad de Providencia de bajar velocidades en ciertas calles y crear zonas de tráfico calmado 30km/hr como parte de su política comunal de seguridad de tránsito, informa que no tiene información y al parecer no ha habido avances al respecto.

Jaime Valenzuela señala que una de las preocupaciones permanentes del Consejo, desde su conformación ha sido aumentar la seguridad de todo el sistema de tránsito, considerando el factor velocidad como el de mayor influencia, de ahí el interés en promover en Chile políticas de reducción de velocidad vigentes en otros países, lo que nos llevó durante la administración pasada a reunirnos con la Directora de CONASET, Francisca Yáñez, para ver cómo el COSOC podía ayudar en esa línea.

Amarilis Horta, quien participó de la redacción de cartas a la Conaset y de la reunión con su directora, explica que la conclusión fue que se debe trabajar paralelamente en 2 líneas. Por un lado en la vía legislativa, para disminuir en general la velocidad máxima en zona urbana de 60/70 kms/Hr, -una de las más altas del mundo-, a 40-50 Kms/Hr y definir que cierto tipo de calles, como las vecinales sean *zonas de tráfico calmado*, zonas 20 o 30 kms /Hr, lo que debe ser acompañado de mucho apoyo ciudadano, para contra restar el rechazo que medidas como esta generarán sin duda en ciertos sectores de usuarios de vehículos motorizados. La otra vía que se debe trabajar es la de buscar la manera de simplificar la forma en que los municipios puedan reducir velocidades puntuales en lugares concretos. Hoy en día para lograr reducciones de velocidad, ellos deben hacer la solicitud documentando esta necesidad con estudios, calle por calle, tramo a tramo. Es un proceso engorroso y lento, de ahí la importancia de poner en marcha experiencias comunales piloto, que sirvan de ejemplo inspirador citable, para replicar en otras zonas. Señala que ese fue el motivo de que como Consejo acordáramos que Elena Olivares nos representara en Providencia y participara en esa instancia para seguir de cerca el proceso y ver de qué forma podemos apoyar y difundir.

Lorena Araya, de la División de Normas del MTT, invitada especial de la sesión, informa al respecto que la Subsecretaría y varios municipios de la RM están llevando adelante iniciativas de calmado de tránsito y que la Subsecretaría generó una resolución que busca simplificar los procedimientos para reducir velocidades en las comunas y que en este momento debe estar lista para firma. Menciona lo que se implementó en Concepción y los esfuerzos que realizan en este momento las municipalidades de Santiago y Providencia, con experiencias piloto en sectores céntricos de alto flujo peatonal, ciclista y motorizado, además de La Florida, que implementó un sistema denominado “zona amigable”. Informa que la Subsecretaría, el año 2013 encargó un estudio para simplificar la metodología de reducción de las velocidades y ya existe una propuesta, que si bien no es simple, permitiría a los municipios reducir velocidades conforme a criterios normados. El tema está a cargo de la CONASET, quien desarrollará un proceso de consulta con los municipios, a través de sus directores de tránsito para saber si esta metodología les parece apropiada y recoger sus observaciones.

Jaime Valenzuela solicita el documento a la Subtrans para que los miembros del Consejo conozcan y evalúen la metodología propuesta. Se añade a la tabla N° 16 “Solicitud de documento, simplificación de metodología para reducir velocidades”.

Conversación con participación de todos los participantes sobre la gran importancia que reviste lograr unificación en las definiciones y tipologías de vías por parte del MTT, del MINVU y de los municipios, que hoy no coinciden totalmente, sobre la importancia de mantener la información actualizada y sobre revisar qué comprende la llamada Red Vial Básica, señalándose que algunas de las Secretarías Regionales tienen esta tarea para el período 2014 y que la **Subtrans** está evaluando un anteproyecto de reforma de

la Ley de Tránsito, descargable en la web de SECTRA, desarrollado por encargo de dicha institución por un panel de expertos y que puede descargarse de la web del MTT como parte del “Estudio Normativo de la Bicicleta, SECTRA 2013”.

Amarilis Horta comenta que esta tipificación de las vías y sus características es muy importante ya que justamente el anteproyecto de reforma propone crear una pista lenta de velocidad máxima 30 kms/hr, preferencial para vehículos a energía humana en todas las vías. Esta pista lenta, en principio sería en la pista derecha, salvo cuando la pista derecha se encuentre ocupada por transporte público o pista de estacionamiento, en cuyo caso correspondería al Municipio y al MTT reubicar la pista lenta. Sería importante cuantificar el volumen de estas “excepciones”, porque si resulta que un porcentaje importante de las vías tienen su pista derecha ocupada, habría que reformular la propuesta y en calles de más de una pista ubicar la nueva pista lenta a la izquierda.

5. **Hernán Silva**, ingeniero en transportes especializado en movilidad sustentable, invitado especial del Consejo realiza una exposición sobre Cambio Climático y la urgente necesidad de transformar el fomento y promoción de los modos de movilidad a energía humana –caminata, ciclos y rodados sin motor- en una política central de Estado. La información recibida es considerada impactante, desconocida en su importancia por los participantes, quienes manifiestan su real preocupación ante el Calentamiento Global, ante la incidencia que tiene sobre este fenómeno la movilidad humana y la necesidad de que tanto los tomadores de decisión del MTT como los técnicos y la población toda tome conciencia de la importancia y de la urgencia de generar cambios de conductas, especialmente las relacionadas con la movilidad.
6. **Enrique Cisternas** expone sobre el problema de la Autopista G-21 Farellones. Afirma que él no ve solución al problema en el marco actual, a pesar de tratarse de una situación que afecta gravemente al medio ambiente y pone en riesgo permanente la vida de los habitantes del sector. Tuvo una reunión con el Director de Vialidad de la Región Metropolitana, quien hizo saber con claridad que su opinión era fuertemente a favor de resolver este problema creando un camino alternativo. El Alcalde de Lo Barnechea lleva 15 reuniones con la minera y los vecinos, pero no se llega a acuerdo. Angloamerican presentó un proyecto para construir un camino alternativo. Uno de los mayores problemas es que no existen datos verificables sobre los volúmenes de carga peligrosa que transitan en dicha autopista, el informe entregado luego de la fiscalización es sobre multas, las cuales se emiten por otros factores, como por ejemplo licencia de conducir, límite de velocidad, etc. Se le ha pedido a Carabineros que exija una plaza de pesaje, para cuantificar la peligrosidad. Enrique Cisternas propone pedirle al Seremi Matías Salazar que revise y se asegure de cumplir el decreto municipal 7077 del año 2012 referido a la circulación de camiones con carga peligrosa. La municipalidad le pidió al Seremi de Obras Públicas generar un procedimiento administrativo para que el Seremi de Transportes de la RM pudiera evaluar la solicitud de restringir el paso de camiones en la ruta G-21, a la fecha dicho oficio no ha tenido respuesta.

Jaime Valenzuela propone formular una solicitud formal sólidamente documentada, dirigida al Director de Vialidad Enrique Jiménez, para informarnos sobre su participación en la toma de decisiones con respecto al proyecto que está presentando Angloamerican.

7. **Jaime Valenzuela** informa de su participación en la Comisión Pro–Movilidad, de la sesión realizada. Explica que se trata de una comisión estrechamente ligada al MTT. Su Secretario Ejecutivo, Germán Correa, está encargado de organizar a los participantes de esta comisión y además de optimizar el rendimiento de las mesas de trabajo que se conformarán. En un principio se busca medir la postura de la opinión pública con respecto a lo que se puede hacer en temas de movilidad, lo que concluirá con una propuesta de medidas con el fin de orientar la acción del gobierno en los próximos años.
8. Organizaciones como ANIM y AMPROCH manifiestan que el modo motocicleta no está representado a través de ninguna institución en la Comisión Pro-Movilidad, por lo que Jaime Valenzuela hará las consultas pertinentes, para ver si pueden ser incorporadas de alguna forma en las mesas de trabajo.
9. Se fija la próxima sesión para el día Lunes 11 de agosto a las 15:00 Hrs