



Ciudad y Transporte Urbano

Propuestas de Políticas

Luis Eduardo Bresciani Lecannelier
Profesor UC / Arquitecto PUC / MAUD Harvard
lbrescil@uc.cl



Presentación:

- I. El problema
- II. Elementos de Contexto
- III. Propuestas
- IV. Nuevo Énfasis



¿Movilidad o Accesibilidad?



Promover la infraestructura para facilitar la **Movilidad y tránsito.
(oferta)**

Promover la **Accesibilidad, para acercar los destinos y usos.
(demanda)**



Debemos concentrarnos en ambas para generar calidad de vida urbana.

Movilidad para generar desarrollo económico y oportunidades.

Accesibilidad para garantizar equidad en “Bienes Públicos”



Integrando



Edificación



Espacio Público



Movilidad



**Pero esta integración no es espontánea,
depende las políticas públicas**



Ciudad y Transporte

La ciudad del siglo XIX fue el resultado de las formas de movilidad y las políticas de su época.



Paris 1897, Camille Pissarro



Ciudad y Transporte

La ciudad contemporánea es el resultado de nuevas formas de movilidad y las políticas que hemos aplicado.



Américo Vespucio Sur



Ciudad y Transporte

Políticas antiguas aplicadas a nuevas demandas generan **conflictos**.



Costanera Center



Ciudad y Transporte

Políticas antiguas aplicadas a nuevas demandas generan **desigualdad**.



Puente Alto / Santa Rosa



Políticas nuevas generan innovaciones y oportunidades



Estación Metro Plaza Maipú



Políticas nuevas generan innovaciones y oportunidades



MetroCable Medellín



II. Contexto



Contexto Urbano

- **Desigualdades Urbanas.** Sostenida reducción de pobreza es un logro, pero se mantiene segregación y desigualdad en el acceso a bienes públicos (Coeficiente Gini de 0,52) y dependencia fiscal (solo cinco concentran el 50% de los impuestos territoriales)
- **Descentralización territorial.** Capitales regionales crecen a tasas superiores a la nacional y ciudades se expanden.
- **Crecimiento de los hogares urbanos** (2,3% anual), tendencias siguen generando crecimiento y renovación de nuestras ciudades, barrios y centros urbanos.
- **Pérdida de participación de Transporte Público** Transporte privado crece a tasa anuales de 5,4% (8,1 % en el Gran Santiago contra 2,6 de Transporte Público). Pero modos no motorizados crecen al 9,5%.



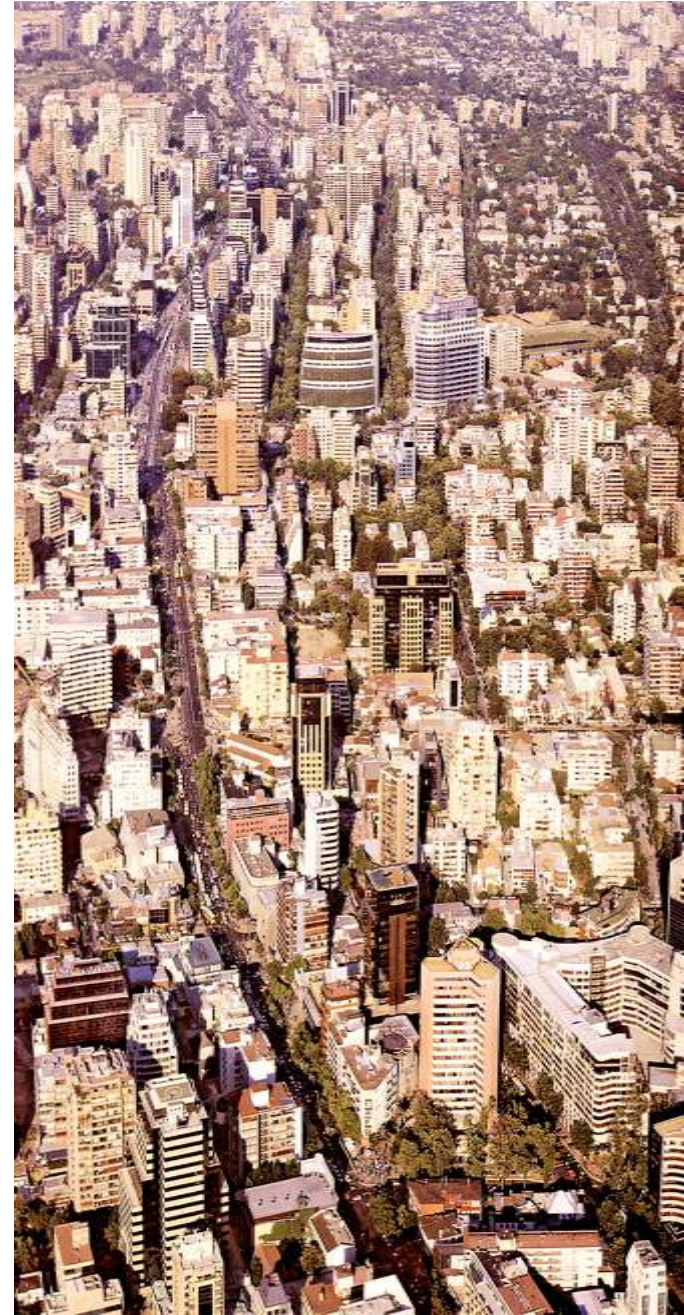
Contexto Institucional

- **Fragmentación del Estado.** Dispersión y sectorialismo en las políticas, centralismo en la ejecución y gestión, dificulta la provisión de soluciones integradas y eficientes. Gobiernos central maneja el 74% del gasto en ciudades.
- **Concentración en proyectos aislados.** Sistema público es eficiente en análisis y ejecución de proyectos individuales, no así de no de planes y procesos incrementales (ej. Puente Chacao, A. Vespucio Oriente, Transantiago).
- **Nueva Ciudadanía deliberante y empoderada.** Pérdida de confianza en planes públicos (Transantiago), incremento de demandas locales y ciudadanía con demandas por calidad.
- **Debilidad de la Planificación Urbana.** Insuficiencia para abordar problemas más complejos, inexistencia de planes integrados vinculantes y separación artificial de competencias.



Síntesis de Tendencias **2030**

- **4.000.000** de nuevos habitantes urbanos
- **5 nuevas Áreas Metropolitanas** (La Serena-Coquimbo, Antofagasta, Temuco-Padre Las Casas, Iquique, Puerto Montt-Puerto Varas)
- **30 o más millones de M2** edificados al año (hoy 15 millones).
- **120.000 Há.** adicionales de suelo urbanizado. (75% en regiones)
- **Descentralización** de actividades.
- **Alto reemplazo de usos y stock** en zonas urbanas interiores.
- **9.000.000** de autos





¿Cómo transformar estas tendencias en calidad de vida urbana?



III. Propuestas de Integración



3 desafíos de Política Urbana

- **Reforma de la Planificación Urbana**
- **Modernización del Transporte**
- **Reformas Institucionales**



Planificación Urbana Integrada

- **Modernización de ley de Planificación**, para la integración de la provisión de infraestructuras, transporte, usos del suelo y edificación, equipamiento público, vivienda social.
- **Implementación de Políticas de Suelo**, mediante mecanismos de acción directa, normativos y de mercado (incentivo y tributos) para financiar obras de infraestructura y mejorar tendencias de localización de viviendas y actividades.
- **Diseño Urbano vinculante**, que mejore diseño de barrios, infraestructura y espacios urbanos.
- **Diversificación de Planificación Territorial**. Creación de nuevos instrumentos adaptables a las escalas nacionales, regionales, locales y de barrio.
- **Ampliación de Participación Ciudadana**, fortaleciendo organizaciones vecinales y formas de participación apropiadas en todo plan o proyecto público.



Modernización del Transporte

- **Planes de Transporte Integrados** en todas las grandes ciudades. vinculante con inversiones, multimodalidad y gestión de tránsito.
- **Sistemas de Transporte Público Integrado**, integración tarifaria y consolidación de Subsidios, asociados a planes.
- **Priorizar Infraestructura de Transporte Público**, corredores de buses (BRT), líneas de metro y otras modalidades de transporte masivo que creen una mejor alternativa al automóvil.
- **Incrementar inversión en modos no motorizados.** 5% del gasto público (demanda ha crecido un 9,5% en Santiago)
- **Ampliar mecanismos de mercado.** Revisión de impuestos a vehículos diesel y de alta cilindrada, tarificación vial e incentivos para la reconversión urbana.
- **Recuperar el sistema de concesiones de obra pública**, volviendo a establecer un Plan Nacional y Planes Regionales, mejorar el estándar de diseño, diversificar tipos de proyectos y establecer claros criterios de subsidios.



Nueva Institucionalidad para la Ciudad

Centralizar e Integrar políticas y descentralizar planificación y gestión

- **Integración de Políticas Urbanas.** Centralización e integración de políticas de Vivienda, Suelo, Planificación Urbana, Transportes, Infraestructuras Urbanas y Equipamiento Público. Corto Plazo: Institucionalización de Comité de Ciudad y Territorio. Largo Plazo: fusiones ministeriales “Ministerio de las Ciudades”
- **Descentralizar gestión urbana a escala regional y metropolitana:** transferencia progresiva de competencias ministeriales (MINVU, MOP, MTT, MBN) y recursos humanos y presupuestarios a Regiones o Autoridades Metropolitanas. Corto Plazo: Autoridad Metropolitana en regiones pilotos. Largo Plazo: Gobiernos Metropolitanos en todas las Intercomunas de más 500.000 hab.



IV. Primer Paso, Cambiar Énfasis



Nuevos Énfasis = Nuevas Políticas

Énfasis Tradicional

Pobreza

Infraestructura de
Conectividad

Urbanización

Sectorial

Centralizado



Nuevo Énfasis

Equidad

Acceso

Regeneración

Integrado

Local y Regional



Ciudad y Transporte Urbano

Propuestas de Políticas

Luis Eduardo Bresciani Lecannelier
Profesor UC / Arquitecto PUC / MAUD Harvard
lbrescil@uc.cl