



ACTA
REUNIÓN SUBCOMISIÓN PLANIFICACIÓN
COMISIÓN ASESORA PRESIDENCIAL PNDU
FECHA: 13 DE AGOSTO DE 2012
LUGAR: SALÓN 5, EDIFICIO EX CONGRESO NACIONAL

Asistencia:

Antonia Lehman, Presidenta de la Comisión

Jose Ramón Ugarte, Arquitecto, ex Presidente Colegio de Arquitectos (Secretario Ejecutivo)

Fernando Herrera, en representación de Gastón Escala, Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción.

Leonardo Basso, Presidente de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte.

Marisol Rojas, en representación del Ministro de Vivienda y Urbanismo.

Pedro Bannen en representación de Mario Ubilla, decano de la facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Alexandra Petermann, Directora de la Asociación de Áreas Silvestres Protegidas Privadas.

Sergio Baeriswyl, en representación de Luis Eduardo Bresciani Prieto, Presidente Colegio de Arquitectos.

Julio Poblete, socio de DUPLA.

Genaro Cuadros, en representación de Mathías Klotz, Decano Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño, Universidad Diego Portales.

Gloria Hutt, Giselle Labarthe y Cecilia Godoy, en representación del Ministro de Transportes.

Excusa:

Ricardo Utz, Decano de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía, Universidad de Concepción.

Ernesto López, en representación del Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile.

Hosain Sabag, miembro Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano del senado.

Nicola Boregaard, Directora Ejecutiva del Centro de Investigación y Planificación del Medio Ambiente CIPMA

Pedro Browne, miembro Comisión de Vivienda y Desarrollo Urbano de la Cámara de Diputados.

Equipo MINVU:

Pilar Giménez Célis, Jefa División de Desarrollo Urbano, Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

Ricardo Carvajal González, Profesional DDU, MINVU.

Siendo las 14.00 horas se da inició a la reunión de la subcomisión de planificación según la siguiente tabla.

1. Exposición Subsecretaria de Transporte.

La Subsecretaria de Transporte, sra. Gloria Hutt realiza una exposición que se adjunta a la presenta tabla, dentro de ella destacan los siguientes temas:

MTT no tiene atribuciones de ejecutar, pero puede supervisar y controlar la puesta en práctica de los proyectos.

La visión estratégica que busca alcanzar es: "Tener sistemas de transporte que impulsen el desarrollo social y económico de Chile"

Plantea que las soluciones de transporte deben venir del Ministerio de Transporte.

Pone como ejemplo el caso de Alerce en que el 30% de ingreso de las familias se va en Transporte.

Comentarios

José Ramón Ugarte opina sobre el segundo escalón de la política de transporte, que tiene que ver con modificaciones de materias legislativa para implementarlo, pregunta cómo se vincula con los otros medios de transporte como metro o EFE y si pueden estar bajo una autoridad única, cree necesario hacer los cambios no por voluntades, sino legalmente.

Gloria Hutt indica que han optado por los dos caminos en paralelos, con los cambios realizados primero en la institucionalidad existente y luego por el camino legal. En los países desarrollados hay instrumentos vinculante, si se acuerda entre los ministerios planes por los siguientes 15 años y que se vayan actualizando, se deja instalado un eje de continuidad.

Antonia Lehmann pregunta si han tomado en cuenta otras infraestructuras de transporte, como la ciclovía

Cecilia Hutt indica que sí, ya que lo ideal es tener diversidad, existen 10 kms de tramos que si se construyen arman la red de transporte de ciclovía la que tendría más de 200 km, agrega que se destinarán los recursos de transantiago para contratar los estudios de ingeniería para tener lista las obras para su construcción, finalmente indica que en regiones hay muchas ciudades con planes maestros de ciclovía

Leonardo Basso encuentra valioso el análisis descarnado de lo hecho y no hecho, esta de acuerdo dado el marco en que se puede mover, ve tres toques para poder alcanzar lo propuesto:

- integralidad de la operación de lo mencionado, la operación no se ve tan clara y temas de transporte privado no se puede abordar por ley.
- Institucionalidad, le parece bien que las instituciones muestren los proyectos, pregunta si se puede intervenir en planes de otras agencias. el MTT es muy chico para competir con el MOP.
- Centralismo, es un problema, ya que por ejemplo un alcalde no tiene que ver con los planes, y los problemas escalan desde GORE, al Ministro hasta el Presidente de la República, fortalecer los equipos regionales suena muy centralista.

Gloria Hutt indica que sí se considera el transporte privado en el área de planificación en la UOCT y la nueva área de control de congestión y Urbanismo lo abordarán, con respecto a la institucionalidad y centralismo lo que se busca alcanzar es que las regiones sean un polo que atraiga a los especialistas en el largo plazo, con las soluciones que descentralicen, agrega que no tiene mucho como influir en otras autoridades, y se busca hacerlos trascender a través de los instrumentos como los planes maestros.

Fernando Herrera indica que con respecto a la coordinación, hay cosas que suceden que no se solucionarán con los cambios institucionales que buscan alcanzar, por ejemplo su relación con los PRC y que sea obligación que un alcalde densifique la zona en que se recibirá la estación del Metro.

Gloria Hutt señala que se recomendarán criterios de densificación que tenga lógica dentro del sistema de transporte, agrega que el plan debe ser lo suficientemente flexible porque la realidad va cambiando

Fernando Herrera indica que el metro anda por un camino propio y le preocupa que tenga no exista una relación vinculada a la planificación, lo que nos lleva a absurdos como lo que pasó en el metro los dominicos en que la demanda no puede llegar a la oferta.

Gloria Hutt argumento que esto es producto de lo que se ha mencionado, Metro se planificó solo, en cambio en los planes portuarios ha habido coordinación, Metro ha planteado que su foco es la operación de los sistemas.

Genaro Cuadros insiste en un tema que planteó Leonardo y que esto tiene que ir más allá de la voluntad de las modificaciones, se pregunta cómo realmente se puede afectar la toma de decisiones de los actores que actúan por interés propio, como el caso de METRO que propuso sus propias líneas de acuerdo a sus planes, cómo institucionalmente se articula, a través de qué instrumento concreto, normativo o a través de inversiones.

Gloria Hutt señala que el coordinar las inversiones da una base más fuerte para considerar las alternativas definidas en los planes maestro y seguir avanzando en paralelo.

Genaro Cuadros cree buena medida solicitar factibilidad de transporte público para las intervenciones urbana, agrega que, la idea de forzar procesos institucionales es abordándola a través de la normativa que esta a la mano y exigir una factibilidad de transporte público para las futuras urbanizaciones.

Gloria Hutt indica que eso se busca incluirlo en la futura política nacional de transporte.

Marisol Rojas cuenta que le ha tocado participar en la formulación de los planes maestros y puede constatar la falta de herramientas, es bueno constatar por ejemplo que todas las inversiones estén identificadas en un solo plano, no es solo dibujo, sino que también gestión conjunta, que se discute sobre un plan, cuando metro hace su inversión, las solicitudes de metro se hacen al MTT, va a costar mucho invertir en ciudad si no se cambian las metodologías, no tiene que ser solo por demanda; agrega que con respecto a la visión del transporte pública se han tenido discusiones urbanísticas y es discusión y análisis como por ejemplo el de los corredores de transporte público, cree que un gran problema con los PRC es que no hay estudios que fundamenten los cambios, como por ejemplo los estudios de capacidad vial, agrega que aunque no haya una herramienta vinculante, se han generado muchos cambios de coordinación.

Gloria Hutt señala que efectivamente se ha generado una dinámica interesante en la planificación con los otros sectores,

Cecilia Godoy señala que el Plan es convocado por MTT, pero participan todos los actores.

Sergio Baeriswyl indica que existe con respecto a la política de transporte en las regiones, ya que no hay metro y todo el transporte público depende del mercado y hay sectores en el Gran Concepción en donde el transporte público no llega a 150.000 personas, cree que se debe establecer el transporte como un derecho ya que no puede ser sólo por oferta y demanda, no sabe si ya se rompió el paradigma y el Estado se va a meter la mano en el bolsillo para subsidiar a esas familia, los EISTU no tienen nada de transporte, es solo infraestructura, cree que existirá este vuelco y el transporte será un derecho.

Gloria Hutt señala que en Concepción el 77% se mueve en bus, dentro de la propuesta esta el completar corredores exclusivos, con respecto a la política la idea es subsidiar, un 50% de los montos de Transantiago que se destina a región va a subsidiar tarifa, el resto a inversión, agrega que en la región los colectivos se están comiendo a los buses, como experiencia personal tuvo una epifanía con los subsidios, era full libremercado, pero estos subsidios tienen una importancia enorme en el país, con respecto a los EISTU se debe considerar como se aborda el transporte público.

Genaro Cuadros cree que es necesario ver a quien se subsidia: a los estudiantes, adulto mayor; es necesario definir estos subsidios, no subsidiando a la AFT, que son finalmente los inversionistas y no a los usuarios.



Gloria Hutt señala que en un sistema de subsidio bien hecho, no se debería discriminar, debería ser para todos los usuarios.

Leonardo Basso señala que él está de vuelta con respecto a los subsidios, no subsidiaría a través de la tarifa, si los subsidios los beneficio bajan cuando están de la mano con otras planes, lo importante de las coordinaciones es quien corta finalmente en el queque, y no puede ser que el presidente termine haciéndolo.

Gloria Hutt indica que es ahí donde necesitamos que las regiones tomen las decisiones,

Leonardo Basso señala que hay alternativas para fomentar el transporte público, tarifas por congestión o pistas solobus, cree solo necesario subsidiar para lo que falta para llegar al óptimo, como Singapur.

Gloria Hutt cree que si existe una demanda débil es bueno subsidiar, en el caso de concepción el estado le debe pagar al operador para ir a las zonas menos rentables.

Julio Poblete indica que hay ciertos sistemas que benefician a estratos más altos, como los trenes de cercanía, a veces se termina con una infraestructura y tarifas muy caras.

Leonardo Basso cree que sale más a cuenta el tema por velocidad, el impacto en los altos ingresos es cero.

José Ramón Ugarte señala que la compatibilidad de sistemas tiene que estar presente, pone como ejemplo el caso de la eliminación de la ruta expresa del transporte colectivo en Costanera Norte, si no se consideró desde un principio es imposible implementarlo a la fuerza.

2. Cierre.

Siendo las 16.00 horas, se levanta la sesión de la subcomisión de planificación.

RCG/rcg