



**Primarias
de Gobernadores Regionales**

▶ Programa Santiago Región
2021-2025

**Claudio
Orrego L.**

PROGRAMA

30 de septiembre de 2020

Índice

Mensaje	3
Cinco grandes desafíos y el imperativo de emparejar la cancha de las comunas.	4
Primer desafío: Seguridad	6
Prevención de los delitos	6
Seguridad comunitaria e intervenciones sociales	7
Coordinación intersectorial	7
Segundo Desafío: Reactivación Económica y Resiliencia ante Desastres	8
Crisis Sanitaria por COVID 19	8
Crisis del empleo y su impacto en las mujeres	8
El rol de los gobiernos locales en la recuperación económica	9
Hacia una recuperación sostenible	9
Resiliencia ante desastres	10
Tercer desafío: movilidad sustentable	12
El drama del Transantiago	12
Coordinación intersectorial y sus complejidades	12
Autopistas más coordinadas, más ciclovías y veredas	14
Necesidad de una Autoridad Metropolitana de Transportes	15
Cuarto desafío: Medioambiente y Cambio Climático	16
La industria de la Basura ilegal	16
Contaminación Atmosférica	17
Más y mejores áreas verdes	18
Abordar la crisis del Agua	19
Tenencia Responsable de Mascotas	19
Cambio Climático y Biodiversidad	20
Quinto Desafío: Gobernanza, Nueva Constitución y Descentralización	20
Autoridad Metropolitana de Transporte	21
Manejo del tema ambiental	21
Ordenamiento territorial, reglas claras y desarrollo urbano	22

Mensaje

La ciudad de Santiago Región se ha enfrentado a hechos históricos durante estos últimos meses, manifestándose en cada rincón de la ciudad y del país, la necesidad de un cambio significativo en diversas políticas públicas que demandan gestión y liderazgo. El incremento en las movilizaciones responde a una voz ciudadana por transformaciones estructurales que se hicieron incluso más evidentes durante la crisis de la pandemia.

En este escenario con una nueva gobernanza tenemos la oportunidad de trabajar temas que, hasta hoy, han sido inabordables de manera individual por los municipios, y que, desde el gobierno nacional no dan respuestas a la ciudadanía. Creo que, desde el gobierno regional, existe el potencial de generar soluciones a escala humana manteniendo una gestión política cercana, participativa e inclusiva necesaria para responder a la realidad de todas y todos. Parte importante de la gestión como gobernador regional es trabajar en colaboración con los diversos actores del territorio y coordinar iniciativas intersectoriales que promuevan el desarrollo socioeconómico, para generar soluciones con impacto se requiere de buenas políticas públicas, recursos y autonomía, tener un gobierno regional con pocas atribuciones y con altas expectativas ciudadanas es un desafío mayor. La actividad de articulador cobra relevancia en un escenario de pocos recursos y atribuciones reales.

El documento presentado a continuación no es un programa definitivo. Este documento es recién el inicio de nuestra hoja de ruta para construir el programa futuro del gobierno regional. Como tal, es un proceso en construcción, que será elaborado en conjunto con la ciudadanía, en cada comuna, en cada plaza, en cada junta de vecinos, en este largo camino a ser la primera autoridad regional electa de la historia de nuestra región Metropolitana. Este esfuerzo lo realizaremos también, de la mano de todas las fuerzas políticas que tengan como ideal un Santiago más humano.

En síntesis, lo que busca este documento es delinear los cinco grandes desafíos que Santiago Región deberá enfrentar en los próximos años para alcanzar un desarrollo regional sostenible y emparejar la cancha entre las comunas. Estos cinco grandes desafíos muestran las líneas de acción que cualquier Gobernador de Santiago deberá abordar. Los proyectos e iniciativas concretas para abordar los desafíos delineados serán construidos de manera participativa y tomando en consideración las atribuciones y competencias que tiene el cargo, de manera de no generar falsas expectativas. Los desafíos son múltiples y nos atañen a todos es por eso que el programa 2021 - 2025 lo construiremos entre todos. Todas y todos serán actores principales en la construcción conjunta de cómo llevaremos a cabo nuestros sueños de tener un Santiago Región menos desigual y más justa.

Claudio Orrego L.

Cinco grandes desafíos y el imperativo de emparejar la cancha de las comunas.

De los países de la OCDE, Chile es el más desigual. Y no sólo en los ingresos familiares o individuales, sino en el acceso a los bienes y servicios que una ciudad debiera garantizar a sus habitantes. En Santiago, el nivel socioeconómico está correlacionado a los índices de bienestar, en otras palabras, los pobres tienen menos áreas verdes, peores índices de contaminación, más delincuencia, más horas arriba del transporte público y, hoy también, peores índices sanitarios en la pandemia. La ciudad vive en un círculo vicioso de segregación del que ha resultado muy difícil salir. Las Condes tiene elevados ingresos, entre otras cosas porque el 98% de los propietarios paga contribuciones. Como contraparte, y siguiendo el mismo ejemplo, La Pintana tiene pocos ingresos, porque allí el 95% de los propietarios no paga contribuciones: son pobres y están exentos de ello. Aplicando la lógica, entonces: ¿Dónde serán mejores los servicios provistos por el municipio?

A nivel de comunas, sólo en cuatro de la RM —Vitacura, Lo Barnechea, La Reina y Las Condes— se da la constante que gran parte de sus vecinos paga contribuciones. En casi todo el resto, solo un cuarto de las propiedades está afecta al pago de impuesto territorial. Investigadores han llamado la atención sobre este hecho y las implicancias en los gobiernos locales, no solo por la menor recaudación, sino por la dependencia de la mayoría de las comunas al Fondo Común Municipal, que es una inyección de recursos directa desde el nivel central, lo que hace a alcaldes y concejales menos responsables que si los fondos vinieran en mayor porcentaje desde las propiedades de los vecinos.

Ahora, si hablamos de salud en medio de la pandemia, las condiciones de hacinamiento y pobreza de los sectores sur y centro de Santiago han incrementado el contagio y sus letales consecuencias en aquella población que - por sus características económicas - también es la con menor acceso a una atención oportuna de salud. Se trata de los mismos que, luego de decretar cuarentenas obligatorias dada la gran magnitud del contagio, se ven mayormente comprometidos por la angustia que significa la escasez de recursos, la falta de trabajo y la imposibilidad para asegurar el aislamiento efectivo de quienes se ven contagiados por el virus.

Hasta mediados de los años setenta, Santiago no era tan estratificado. En las comunas convivían sectores de todos los ingresos. Los pobres, en medio de una pobreza acaso más brutal que la actual, de desnutrición y carencia de vestuario. Pero, ricos, clase media y pobres no estaban tan lejos unos de otros como ahora: se veían en la calle, en las casas, en el camino al trabajo. La precaria situación de vivienda determinó en esos años de dictadura que el gran objetivo del país era dotar de una casa a quienes no la tenían. Pero al mismo tiempo, la liberalización del precio del suelo y la priorización de la cantidad por sobre la calidad de las viviendas, consolidó la estructura de segregación que vivimos ahora, porque generó barrios enteros de pobres (o deberíamos decir, ciudades enteras insertas en Santiago). El territorio que estas personas llegaron a habitar estaba pensado solamente como solución a un problema: el habitacional. No como un lugar donde iban a vivir y convivir cientos de miles de santiaguinos.

Desde la comodidad de los barrios del oriente de Santiago, uno podría suponer que la segregación es un asunto que sólo atañe a quienes son segregados. El resto está, a todas luces, bien. Pero no es así. La segregación es un problema para todos y cada uno de los habitantes de la ciudad. Incluso para los vecinos de calle El Rodeo, de La Dehesa, que a su modo está segregada de la gran experiencia de Santiago.

Si el capital humano y la confianza son claves para el desarrollo de un país, como bien dice Robert Putnam, vivir así no nos conduce a ninguna parte. Un país pacífico necesita constantemente el ejercicio de estar con el otro, con el distinto, para conocerlo y aceptarlo. Eso no ocurre en Santiago. La segregación, cada vez más radical, hace que muchos niños del barrio alto no necesiten nunca salir de él para vivir sus vidas: para estudiar, trabajar, recrearse. Y por otra parte, hace que para muchos niños del sur de Santiago una visita al centro sea una especie de viaje a Marte. Si los diferentes no se encuentran, nunca se van a reconocer como iguales.

Recuerdo de mis años de alcalde, cómo se daba el caso que las personas que vivían en condominios caros, en la parte alta de la comuna, muchos no querían ver instalados, juntos a ellos, a personas de viviendas sociales. Y estos últimos tampoco querían que a su lado se generarán tomas de terreno con personas en condiciones similares a las de ellos. El tema se ha puesto cada vez más complejo.

En las comunas periféricas existen todos los desafíos que la región Metropolitana tiene por delante. En las comunas centrales o con un ingreso per cápita más alto, al menos algunos de ellos están más resueltos que otros. Pero en Bajos de Mena o en la población Parinacota de Quilicura ¿Por qué el ciudadano querría participar del proceso político? Cuando un político visita la feria recibe muchas veces, de parte de los propios vecinos, el mismo trozo de inteligencia ciudadana: “¡Para qué voy a ir a votar? ¿Qué va a cambiar las cosas eso? Si no trabajo, no como”.

En mi experiencia a cargo del Gobierno Regional, desde el 2014 al 2018, me di cuenta de un factor que es común a todos estos grandes territorios donde se vive exclusivamente en pobreza. Uno podría pensar que el reclamo número uno de sus habitantes es la demanda por servicios: consultorios, cajeros automáticos, paraderos de transporte público, metro, áreas verdes, espacios de cultura y recreación, farmacias, entre otros. Pero no es así. A pesar de las grandes carencias, la principal demanda de los vecinos no es que les arreglen las veredas o que la luminaria funcione: es que se terminen las balaceras. El microentorno y el clima de vulnerabilidad genera el microtráfico de drogas y con él viene la delincuencia, expresada en ejemplos tan extremos como el de las “balas locas”. Este tipo de hechos es, quizás, la cara más fuerte de la segregación. Pero aunque esto ocurre generalmente en el barrio, las circunstancias que la producen son más estructurales y creo que en eso radica el primer gran desafío que tiene Santiago Región.

Primer desafío: Seguridad

Es evidente que en un Estado unitario como Chile, la existencia de policías de carácter nacional está fuera de discusión. Ninguna autoridad regional debería tener policías, ya que este es un atributo del nivel central, acaso uno de los que lo define como tal. Creo firmemente que la investigación y la persecución de los delitos conciernen al nivel central y van a continuar siendo una atribución de él por muchos años más. Sin embargo, la región Metropolitana, Santiago como ciudad, tiene un gran desafío desde el punto de vista de la seguridad: participar activamente en la prevención del delito.

Cuarenta de las setenta comunas con más delitos del país están en la región. Cuando se le pregunta a la ciudadanía, la preocupación principal es la seguridad. La encuesta de Paz Ciudadana -para el año 2019- da cuenta de un aumento del número de delitos en mayor proporción que a nivel nacional y de un aumento en la sensación de temor, que para la vida cotidiana es como si hubiera aumentado el delito. Esta sensación tiene que ver con la violencia empleada en ciertos delitos como, por ejemplo, robo con intimidación, que incluyen armas de fuego y blancas. En los últimos años, además, debutó el delito del “portonazo”, que mantuvo a la opinión pública en vilo gracias a la difusión que los medios de comunicación social dieron al tema.

Dicho lo anterior, Santiago es una de las ciudades más seguras de América Latina. El Safe Cities Index del Economist en 2019 la situó como la número uno de América Latina. Sin embargo, la percepción de inseguridad es una realidad en la ciudadanía, que puede y debe ser abordado a nivel regional.

Prevención de los delitos

¿Cómo lograrlo? En lo que se refiere a control del delito, el Gobierno Regional puede jugar un gran rol de coordinación. Desde su creación, la Subsecretaría de Prevención del Delito, que depende del Ministerio del Interior, destina unos varios miles de millones de pesos a las comunas prioritarias en temas de delincuencia, que, como ya vimos, la mayor parte de ellas se halla en la región Metropolitana. El GORE Metropolitano, por su parte, financió en 2019 más de 100 proyectos ciudadanos -a través del 2% del Fondo de Desarrollo Regional que corresponde a Seguridad Ciudadana- lo que implicó más de 2.000 millones de pesos. Aquí entra en juego la autarquía y la falta de coordinación entre las partes involucradas. La Subsecretaría de Prevención del Delito, por ejemplo, en la actualidad no conversa con la Intendencia. ¿Para qué? Los alcaldes postulan a los fondos, los consiguen, los implementan en sus comunas. ¿Alguien revisa que esa acción que la municipalidad emprende esté alineada con las necesidades generales de la región en materia de seguridad? ¿Con las de las comunas colindantes? La respuesta es negativa en ambos casos.

Seguridad comunitaria e intervenciones sociales

Pero tal vez el desafío más fundamental que puede abordar un Gobierno Regional es, justamente, el de la prevención. Creo que en lo que se refiere al entorno social, al comunitario, al trabajo con niños y adolescentes, podemos hacer mucho y ser muy eficaces. En el tema de qué hacer con los adultos que ya han cumplido su condena, también.

El delito tiene múltiples causas, diversas disciplinas intervienen en el control y la prevención y muchos sectores del gobierno inciden en sus diversas etapas. Parte de lo que aprendí como autoridad regional tiene que ver con qué ocurre, por ejemplo, con el entorno familiar de la persona que delinque y cae presa. En la población Parinacota, de Quilicura, por ejemplo, vimos que los niños quedan solos. ¿Quién se hace cargo? No es responsabilidad de la policía, que hizo su trabajo de perseguir la delincuencia. La verdad es que, aparte de algunos intentos desde el Ministerio de Desarrollo Social, nadie se hace cargo. Y además, la rigidez de la burocracia muchas veces hace lo suyo. A modo de ejemplo, hay un programa que transfiere recursos hacia ONG's que intervienen con menores. Gendarmería hace un catastro de qué presos tienen hijos que quedaron solos. Suena bien, pero en la práctica funciona bastante poco, ya que es el padre o la madre presos, quienes deciden si requieren la intervención. En general, un preso por narcotráfico no acepta que se instalen en su casa unos extraños que después puedan, eventualmente, servir de testigos contra él. Además, la intervención no es inmediata: la persona tiene que ser efectivamente privada de libertad y puede pasar un año antes de que alguien acoja a los niños. Algunos de estos casos debemos tratarlos en el Gobierno Regional en una mesa de alta complejidad.

Coordinación intersectorial

Apresto Laboral: es un proyecto especial de un organismo colaborador del Sename para niños que delinquen y que los capacita en oficios. En algún momento, disponía de 60 cupos, pero sólo se habían ocupado 50. ¿Por qué? Una de las exigencias era que los chicos tuvieran octavo básico cursado. Pero por lo general los niños que delinquen tienen un rezago de cinco años en educación. Esos diez puestos pueden parecer pocos, pero en el marco social en el que este tema está inserto, un solo puesto que no se ocupe es mucho: esos diez niños están en la calle y sus vidas, aunque los recursos existían, no tuvieron la oportunidad de ser intervenidas mientras aún eran niños, que es cuando más se puede lograr el cambio.

Dentro de la crisis de la política y de la gestión del Estado, este es un tema que no está en la discusión pública. Pero creo que una de las labores de un Gobierno Regional puede ser, justamente, relevarlo. El nivel regional puede asumir la dimensión no-policial de la seguridad y la lucha contra la delincuencia, como por ejemplo, lo hicimos a través de la mesa de seguridad de La Legua, en la que logramos reunir no sólo a las policías, sino a la municipalidad de San Joaquín y a la comunidad, además de la Intendencia.

Segundo Desafío: Reactivación Económica y Resiliencia ante Desastres

Como metrópoli, Santiago tiene una influencia mayor en la actividad económica nacional y, por ello, requiere de una coordinación que permita potenciar las capacidades que concentra, particularmente ante el escenario que nos deja la crisis sanitaria y los desafíos en materia de empleo, ingresos, e, incluso de subsistencia y crecimiento. Del mismo modo, los esfuerzos de reactivación deben ser impulsados con una mirada de largo plazo, priorizando proyectos sostenibles y que fortalezcan nuestra resiliencia ante desastres.

Crisis Sanitaria por COVID 19

El drama de la pandemia ha afectado de manera dispar a la ciudad. Solo un 24% de los trabajadores ha podido migrar al teletrabajo principalmente en empleos de mayor calificación, quienes, por la segregación de la ciudad viven principalmente en el sector oriente y tienen buen acceso a internet.

Por otro lado, uno de los sectores más afectado ha sido el de la construcción, debido a que las obras se han visto paralizadas por las cuarentenas y al ser trabajadores contratados por obra o faena, muchos tampoco han podido recurrir a la ley de protección al empleo (o de protección a la empresa). Como sabemos, el Gobierno Regional puede jugar un rol clave en el desarrollo de infraestructura pública y de mejoramiento urbano, actividades que será necesario potenciar para una recuperación del empleo y no solamente esperar las acciones del MOP o del MINVU. Un segundo sector fuertemente afectado es el de restaurantes y servicios de alimentación, el que se encuentra mayoritariamente compuesto por micro y pequeñas empresas, para los que es fundamental fortalecer las redes de apoyo y priorizar nuevos canales de comercialización.

Crisis del empleo y su impacto en las mujeres

A julio de 2020, según cifras del INE, se habían perdido 773.000 puestos de trabajo en la Región Metropolitana, casi un 20% de los que había un año atrás. Esta situación afecta proporcionalmente de manera más grave a las mujeres, ya que muchas no solo han perdido el trabajo, sino que han debido dejar el mercado laboral asociado a la desigual distribución de labores de cuidado en el hogar, ya que los niños están en las casas ante el cierre de las escuelas, jardines y salas cuna. La participación laboral femenina se encuentra hoy bajo el 45%, retrocediendo a un mínimo de más de 10 años. Es prioritario reforzar los incentivos a la contratación de trabajadoras, y el lento, pero sostenido avance en temas de equidad de género,

tanto en participación laboral como ingresos, lo que no se puede ver reducido tan drásticamente por esta pandemia.

La ciudad no tendrá una recuperación si el país no la tiene, pero en Chile esto depende de que Santiago se reactive con fuerza en empleo y emprendimiento. No es por centralismo, personalmente soy de los que ha empujado la descentralización de Chile, pero aquí vive más del 40% de la población y se ubican las principales empresas productivas y de servicios y por ello es el principal *hub* para el desarrollo del país.

El rol de los gobiernos locales en la recuperación económica

Naturalmente no sólo el Gobierno Regional estará abocado los próximos años a la recuperación económica, también los gobiernos locales, las municipalidades con sus propias iniciativas de desarrollo comunitario y económico. Así, ante los enormes desafíos que se presentan, es de vital importancia ser capaces de aunar fuerzas, coordinar y optimizar el uso de recursos para causar el mayor impacto en la población.

Mucho más que de cada comuna, desde el Gobierno Regional es posible convocar a distintos actores a crear las actividades que requerirá la vida post pandemia, con mayor uso de tecnologías, utilizando los espacios públicos y la integración entre entidades que hoy funcionan por separado. Por ejemplo, durante estos meses ha aumentado fuertemente el teletrabajo, el comercio electrónico y el delivery de productos de todo tipo, pero estos servicios no han crecido por igual en la ciudad.

Para realizar comercio electrónico, como para teletrabajar se requiere de buena conexión a internet, pero el año 2019, en 15 comunas de la región Metropolitana sólo un tercio de los hogares contaba con conexión de banda ancha fija, mientras que en Las Condes, Providencia y Vitacura, más de un 90% de los hogares si contaba con conexión. Hasta ahora, existen iniciativas de algunas municipalidades y de la Subsecretaría de Comunicaciones para instalar zonas wifi gratuitas, pero se requiere una estrategia coordinada para la ciudad, no deben existir zonas “oscuras” de internet. En el escenario actual el internet es mucho más que una herramienta, es un derecho humano.

Hacia una recuperación sostenible

Asimismo, siendo consistentes con los desafíos de cambio climático y de sostenibilidad, las nuevas actividades que se puedan desarrollar hay que orientarlas en esa línea. Las iniciativas de recuperación económica que se impulsen deben tener una mira de sustentabilidad y ayudar a la mitigación y adaptación al cambio climático. En materia de movilidad, prioricemos las veredas y las ciclovías por sobre las autopistas y carreteras. En materia de sequía, prioricemos las soluciones basadas en la naturaleza por sobre las grandes represas. No tiene sentido que endeudamos a toda una generación para construir infraestructura que termine fomentando

mayores emisiones de carbono y alterando nuestros ecosistemas. Nuestras hijas e hijos no perdonarán que los hayamos endeudado para costear proyectos que perjudican el medioambiente en el que ellos deberán desarrollarse.

Resiliencia ante desastres

¿Y cómo enfrentamos las grandes crisis que pueden venir? Las amenazas han sido parte fundamental de la vida de la ciudad y, sin duda, seguirán siéndolo. Tenemos que estar preparados para anticipar, prevenir y mitigar los efectos de los eventos naturales extremos que sabemos que vendrán: inundaciones, terremotos, incendios, olas de calor, aluviones y, como hemos aprendido este año, epidemias. Tenemos que tener la infraestructura adecuada, los sistemas de alerta temprana funcionando, los planes de emergencia definidos y probados y, sobre todo, una coordinación efectiva. Hay que mirar a la región no solo desde los asuntos del presente, sino también hacia el futuro.

Una ciudad resiliente es aquella que abraza transversalmente una cultura de resiliencia, entendida como las capacidades de un sistema expuesto a una amenaza natural, para anticiparse, resistir, absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos adversos y así lograr la preservación, restauración y mejoramiento de sus estructuras, funciones básicas e identidad.

La resiliencia no sólo debe estar asociada a los eventos extremos, sino que también a problemas sociales que generan un estrés permanente. Ciudades con alto nivel de desempleo, por ejemplo, o con grandes niveles de delincuencia, también deben testear su resiliencia. Además, estos problemas sociales nos hacen más vulnerables a desastres.

Los santiaguinos nos hemos acostumbrado a convivir con distintas amenazas de la naturaleza: terremotos, incendios, aluviones, temporales, inundaciones y, hoy también, virus que generan la mayor pandemia que se recuerde en nuestra época. Históricamente lo hemos hecho desde la resistencia. El desafío es pasar a un enfoque de convivencia con la naturaleza. Del mismo modo, vemos cómo cada vez se hacen más frecuentes y graves los riesgos de desastre debido al aumento de las amenazas climáticas y la fragilidad de nuestra metrópolis: cortes masivos de agua potable, interrupciones prolongadas de nuestra red de Metro, incendios, más recientemente la epidemia de COVID19 y las graves consecuencias que ha generado.

Si como Gobierno Regional uno mejora los sistemas específicos e instituciones que constituyen una ciudad, ello tendrá consecuencias en la capacidad de resiliencia de esa ciudad. Los sistemas van a soportar, responder y adaptarse mejor a los traumas y problemas crónicos que ocurren en los momentos duros y van a funcionar mejor en los buenos momentos.

¿Cómo hacer que una ciudad sea más resiliente? Principalmente reducir vulnerabilidades y aumentar capacidades.

- Respecto de reducir las vulnerabilidades, se debe mejorar la salud y el bienestar de la población, para que la ciudad pueda garantizar necesidades básicas, apoyar programas para mejorar la vida y los empleos de los ciudadanos y asegurar los servicios de salud. En lo que respecta a la economía y la sociedad del territorio, que se promuevan comunidades cohesionadas y comprometidas, que aseguren estabilidad, seguridad y justicia social y que se promueva la prosperidad.
- Para aumentar capacidades, se deben generar planes y protocolos que permitan asegurar la continuidad de los servicios críticos (aeropuertos, por ejemplo) y proveer comunicación y movilidad confiables para los ciudadanos (redes de telefonía, internet, puentes, túneles, caminos propicios para una evacuación). Por último, en lo que se refiere a liderazgo, la ciudad resiliente será la que promueva, sobre todo en una emergencia, aquellos liderazgos efectivos, la que empodere a sus habitantes y la que sea capaz de planificar a largo plazo y en forma integral.

En relación a la salud y al manejo de la pandemia por el virus COVID19 que nos ha golpeado duramente, se hace necesario un ordenamiento global de la ciudad que nos permita articular el trabajo colaborativo con los gobiernos locales para ir en ayuda de aquellos que se ven más afectados, así como también para, una vez que dispongamos de una vacuna efectiva, poder implementar un sistema ordenado que asegure la vacunación de los grupos de mayor riesgo en el menor tiempo posible.

Hoy reconocemos con mayor notoriedad las grandes angustias que han afectado a la mayor parte de las familias con la pandemia, ya sea, por la infección propiamente tal o por los alcances económicos del cierre del comercio, la limitación de la movilidad urbana o el aumento del desempleo. En este punto es donde las enfermedades de salud mental proliferan y, muchas veces, las ocultamos en nuestra sociedad. Implementar políticas para aumentar la cobertura en atenciones de salud mental se hará aún más importante en el período post-pandémico, en el que tendremos que rescatar esa resiliencia que nos caracteriza pero, primero, preocuparnos del bienestar de todos nosotros para poder volver a pararnos con fuerza y mirar el futuro.

Tercer desafío: movilidad sustentable

Este es quizás el desafío más evidente que tiene un Gobierno Regional de Santiago. Todas las grandes metrópolis del mundo padecen este problema quizás como el número uno. En Santiago, tenemos 18 millones de viajes diarios que mueven a seis millones y medio de personas. Tenemos también un crecimiento sin control ni planificación, heredado hace décadas, que genera largas distancias en los traslados. Además, muchos santiaguinos han experimentado un crecimiento en sus ingresos y han accedido a automóviles: que es un instrumento de bienestar y un símbolo de un bien merecido progreso. Pero el impacto en la ciudad lo experimentamos todos los días: la congestión. La infraestructura urbana, las calles, no pueden crecer al mismo ritmo. Con más vehículos, el transporte público, el Transantiago, que ya tiene un montón de problemas de gestión interna, se hace aún más lento y las autopistas no son la solución, porque incentivan que existan más automóviles.

Es evidente que este es un desafío mayúsculo. Lo que no es tan evidente es la alambicada, compleja y, muchas veces, francamente absurda forma en que lo enfrentamos. A pesar de que sabemos exactamente qué ocurre con la movilidad en Santiago, aún con la gran cantidad de páginas de estudios e informes que la autoridad dispone.

El drama del Transantiago

Si uno preguntara a los últimos tres ministros de transporte qué porcentaje de su tiempo destinan al tema de la movilidad de la ciudad de Santiago, creo que la respuesta sería la mitad. Así es: el cincuenta por ciento de las horas del funcionario encargado de velar por el transporte y las telecomunicaciones de todas las ciudades del país se va en la región Metropolitana. El tema principal es evidente, el Transantiago. ¿La labor principal del Subsecretario? La misma. ¿Y la del Seremi? Afortunadamente la misma, ya que trabaja para la región, pero se genera la insólita cadena que sus dos jefes, que deberían estar enfocados en las políticas de transportes para todo el país: la aérea, la aeroportuaria, el transporte terrestre, el ferroviario, de pasajeros, de carga y qué decir de las telecomunicaciones, que también dependen de este ministerio, se encargan — en forma acuciante y abrumadora para cualquiera— de la capital y su fallido sistema de transporte público. Esto es injusto. No solo para las regiones, sino también para Santiago.

Coordinación intersectorial y sus complejidades

En Santiago intervienen al menos seis entidades públicas en el tema de la movilidad. EFE, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que es una institución que pertenece al sistema de empresas del Estado, interviene con los trenes de proximidad que dejan pasajeros en la Estación Central. El funcionamiento de los distintos servicios inaugurados y prometidos, desde el Alameda Nos hasta Melitren, dejarán a miles de pasajeros más en la hora punta sobre el ya congestionado eje de la Alameda. ¿Tiene obligación EFE de coordinarse con la Intendencia para buscar cómo solucionar los evidentes problemas urbanos que van a surgir? Ninguna.

El Metro es una empresa del Estado, una sociedad anónima cerrada que es autónoma. Tampoco tiene la obligación legal de coordinarse con el Gobierno Regional, pero en general lo hace. Han sido las circunstancias —los ataques que sufrió en octubre pasado y su consiguiente impacto sobre la movilidad de Santiago, sumado a los problemas que ha enfrentado debido al Transantiago— las que han forjado una relación de repetidas crisis con la Intendencia. Actualmente, existe un Comité de emergencia de Transportes - liderado por la Intendencia - mediante el que se persigue mitigar los episodios críticos de cierres de líneas, que arrojan a cientos de miles de pasajeros a las calles en horas punta. Si el Metro es blanco de hechos vandálicos o colapsa, se generan largas caminatas, calles atestadas de peatones, cansancio, viajes mucho más extensos en comunas lejanas al centro y estrés, es decir, se incrementa la injusticia social.

Transantiago, qué decir. El sistema tiene seis empresas concesionarias, además del Metro; con los 6.500 buses recorren 2.700 kilómetros y transportan más de seis millones de pasajeros al día en 34 comunas de la RM. Pero lo que nos debería llamar la atención es que se trata de un programa. ¿Se entiende? Un programa que depende del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y que se discute anualmente a propósito de la ley de presupuestos y que puede ser modificado o eliminado a completo arbitrio del ejecutivo, sin pasar por el Congreso. No es un servicio regulado por ley. Un programa que tiene más funcionarios que todo el gobierno regional y la Intendencia juntos, más de doscientos funcionarios y ninguno de planta. .

Pocas veces se puede ver tan claro cómo la fragmentación y la hiper-burocracia del nivel nacional trabajan juntas como en Transantiago. El transporte es un tema esencial en toda ciudad; en Santiago adquiere, quizás, características más notorias: la gran extensión del valle, los accidentes geográficos, los siete millones de habitantes a los que el Transantiago debe servir. Y los problemas del Transantiago son demasiado grandes y públicos como para describirlos en profundidad. Desde el daño que sufren constantemente los buses hasta la cultura de la evasión que se ha instalado en muchos usuarios, pasando por la mala calidad del servicio, expresada en las largas esperas en paraderos y las huelgas de los trabajadores que colapsan la ciudad.

Otro punto importante son los buses de servicios rurales de la región Metropolitana que salen desde el centro de Santiago y que no están integrados al Transantiago y los buses de acercamiento que disponen las comunas para algunos sectores alejados, lo que también es dispar entre comunas. Por ejemplo, Las Condes, con un alto presupuesto, dispuso de buses eléctricos gratuitos para operar recorridos entre puntos ya conectados por el Transantiago.

¿Tiene algún vínculo institucional, legal, alguna obligación, el Transantiago con el GORE Metropolitano? ¿Puede el Gobierno Regional intervenir en el diseño de los recorridos, la mitigación, el diseño de corredores exclusivos y tantas otras variables? No y no.

La Secretaría de Planificación de Transporte, SECTRA, es otro programa del Ministerio de Transportes, referente a la vialidad y transporte urbano. Se trata de la entidad técnica que planifica y depende del subsecretario del ramo. Realizan encuestas y estudios.

La Unidad Operativa de Control de Tránsito, UOCT, es la única de estas entidades que depende administrativamente de la Intendencia. Su función más conocida es la del registro y monitoreo de las calles de la ciudad a través de cámaras de video. Todo el mundo conoce el uso que hacen los programas matinales de televisión de estas imágenes en las mañanas. De ellos dependen también las estaciones de conteo de vehículos, los letreros electrónicos y la difusión de noticias sobre eventos de tránsito, como choques y cortes en las calles. Pero tal vez el trabajo más importante que tiene a su cargo es la operación, sincronización y autorización de los 2.900 semáforos que hay en Santiago. Esta unidad tiene oficinas en otras regiones, además de la Metropolitana.

La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, CONASET, es una entidad a la que concurren representantes de diez ministerios y de Carabineros y de ninguna Intendencia regional. Tiene como misión la seguridad vial y reducir la cantidad de accidentes de tránsito a través de educación y normativa.

La Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas no tiene como misión exclusiva los aspectos de movilidad, sin embargo, ya que se encarga de la infraestructura pública concesionada, esto es, la construcción de ella a cambio de la explotación privada por un periodo de tiempo, asume el desarrollo de infraestructura vial. Un aspecto fundamental de este trabajo son las autopistas urbanas de la ciudad de Santiago. Y eso es lo que hacen con mucha eficiencia: autopistas. En el caso del acceso sur a Santiago, los aspectos sociales de una intervención de ese tamaño quedaron olvidados y hubo que mitigar. Un cuarto del subsidio público destinado a la construcción de la autopista Vespucio Oriente (100 millones de dólares) habría permitido que existieran setecientos kilómetros de ciclovías nuevas, de alto estándar, conectadas y, con el total, gran parte de los corredores de transporte público que Santiago necesita.

Autopistas más coordinadas, más ciclovías y veredas

El Gobierno Regional no puede estar completamente al margen de la construcción de las autopistas, tal cual es hoy. El Gobierno Regional hoy tiene pocas atribuciones en cuanto a movilidad. Hace una contribución monetaria a las municipalidades a través de los Fondos de Desarrollo Regionales, sobre todo en la reparación y construcción de veredas. Pero aquí hay otro gran olvidado de la movilidad de Santiago: el peatón. Un 34,5 % de todos los viajes son a pie (aproximadamente seis millones). Y tenemos también un tema que ya está pasando de un asunto de cordialidad y buenas maneras, a uno político: el uso de las veredas por parte de los ciclistas, que ha causado no solo malos ratos, sino accidentes. ¿Quién está mirando eso?

Es en este nivel donde se tienen claras las miles de conexiones que hay en juego cuando se interviene la ciudad. Los viajes en bicicleta son hoy apenas el cinco por ciento de los viajes, pero son el cinco por ciento de 18 millones y si el porcentaje más alto del mundo de uso de la bicicleta alcanza un 55% de todos los viajes (en Copenhagen, la capital de Dinamarca).

¿Por qué no fijar para Santiago una meta más modesta para viajes en bicicleta, de 15%, pero que para nosotros implicaría triplicar este tipo de desplazamiento? El problema es que las bicicletas no caben hoy bajo la institucionalidad de ninguna de estas entidades.

Resulta evidente que una de las funciones claves de gobernanza de una autoridad regional electa debería ser el transporte. Y no una parte de él, sino la totalidad: es el gobierno regional quien tiene la óptica justa para hacer los diagnósticos y articular a los actores que intervienen en el proceso: chicos y grandes, poderosos y vulnerables, de manera de hacer que el sistema sea integral: no una suma de partes. Nadie ha reparado, por ejemplo, que Transantiago no está presente en 18 de las 52 comunas metropolitanas: deja afuera el mundo rural de la región, con los consiguientes problemas de inequidad y segregación en el transporte.

Necesidad de una Autoridad Metropolitana de Transportes

Sin tener que copiar exactamente el modelo, el ejemplo de Londres es el mejor. Hasta el 2000, la institucionalidad de la capital del Reino Unido era idéntica a la de Santiago: muchas comunas, muchas autoridades. Hoy la entidad que maneja todo el transporte: entre otros buses, trenes, metro, barcos, taxis, rutas rápidas (red routes: uno no se puede detener en ellas) y el cobro de la tarifa por congestión se llama Transport for London, y es una empresa pública cuyo presidente es nombrado por el Alcalde de Londres.

Los resultados son impresionantes. Desde que empezó a operar, en 2000, ha habido un 11% menos de viajes en automóvil, que se han ido principalmente al transporte público, las bicicletas y las caminatas. Es un logro sin precedentes para una ciudad de gran tamaño. En alianza con el gobierno central, la autoridad ha invertido en nuevas líneas de Metro (Tube), incluso una que pasa por el centro histórico de la ciudad. Es decir, se le ha puesto racionalidad a un sistema que tenía muy poca. Algunos dirán: “es que el transporte es muy importante como para dejárselo a un —futuro— gobernador de turno”. Bueno, después de trece años de Transantiago y sus resultados evidentes, el Estado central debiera ceder potestades al Gobierno Metropolitano en pos de una mejor coordinación del transporte metropolitano.

Pero sin perjuicio de cuánto se demore la creación de esta instancia de gobierno metropolitano, hay que partir desde antes. El gobierno regional tiene que tener lo antes posible competencias para asumir el transporte público de la ciudad: coordinación, planificación, regulación y algunos elementos de gestión. Debe ser el espacio de reunión donde se discuta el transporte de Santiago. El Ministerio de Transporte está invitado, claro, pero la casa debe ser del gobierno regional.

La propuesta es una Autoridad Metropolitana de Transporte, con plenos poderes sobre la movilidad de la ciudad y plenos recursos para funcionar. No va a tener jurisdicción en todos los agentes que intervienen sobre el tema desde el nivel nacional y el comunal, pero al menos, y para empezar, Transantiago, la SECTRA y la Unidad Operativa de Control de Tránsito deberían depender de esa autoridad que, a su vez, reportaría al gobernador electo. Además, sería bueno

que la Coordinación de Concesiones y el Minvu tuvieran una unidad regional que se subordine o al menos trabaje en conjunto con esta eventual autoridad de tránsito.

Adicionalmente, en los últimos años ha surgido una interesante oferta de electromovilidad en la zona oriente de Santiago, con bicicletas y scooters que se pagan desde un app y se encuentran y dejan en las calles. Para las empresas resulta sólo rentable instalarse en las zonas donde hay poder adquisitivo, llegando a existir más de cinco alternativas en Las Condes o Vitacura, pero si no existe una autoridad que pueda negociar para la ciudad, estos sistemas no se masificarán, perdiendo ser un gran complemento al transporte público en el último tramo del viaje.

Asimismo, en cuanto a autos eléctricos estamos aún muy atrás. Una serie de ciudades en el mundo están tomando acciones para prohibir la venta de vehículos contaminantes y para ello es necesario tener alternativas, como es el transporte público. Reducir la necesidad de largos desplazamientos con servicios al alcance y también la disponibilidad de cargadores para autos eléctricos que deben idealmente localizarse donde los autos se estacionan. Adaptar infraestructura es lento, pero incentivar a que nuevos proyectos inmobiliarios consideren redes de carga, sería un gran avance.

Cuarto desafío: Medioambiente y Cambio Climático

La industria de la Basura ilegal

En Santiago funcionaban 81 vertederos ilegales hasta el 2017, definidos como terrenos de más de una hectárea en la que no se hace el tratamiento adecuado. En su momento, detectamos además cerca de setecientos microbasurales, que se diferencian de los anteriores solamente por tener menos de una hectárea de terreno. El negocio tiene al menos cincuenta años de antigüedad y es operado por una industria de la basura ilegal, con presencia —y vamos de nuevo al tema de la segregación— en las comunas periféricas: Lampa, Quilicura, Pudahuel, Cerro Navia, además de las orillas de los ríos Mapocho y Maipo.

Aunque no allí solamente. A catorce minutos de La Moneda hay un ejemplo quizás emblemático: el puente “La Máquina”, ubicado en el límite entre Renca y Quinta Normal. Es un vertedero que lleva cincuenta años. La basura es quemada con regularidad, pero para hacer espacio para más y más basura. Al terreno concurren tres dueños: EFE, el Serviu y Bienes Nacionales. Además, hay una parte que es de privados. Y ¿Por qué no se ha podido limpiar? Se ha limpiado, pero solo para que al poco tiempo la basura vuelva a ser depositada. Es un muy buen negocio para inescrupulosos que no consideran el daño medioambiental.

Los municipios logran limpiar los microbasurales con alguna frecuencia, pero es evidente que están incapacitados, uno a uno, a hacerle frente a verdaderas mafias ilegales y a la mala práctica ciudadana y cultural, de que no te importe el destino final de los desperdicios. Una mala

práctica que ha generado unas cuatrocientas hectáreas de lo que en la jerga técnica se conoce como VIRS (Vertederos Ilegales de Residuos Sólidos). Y la verdad, es que nadie de los llamados a pesquisar siente que esta es una pega propia e importante. Afortunadamente, desde noviembre de 2015, la ley 20.879 modificó la normativa de tránsito, sancionando el *transporte* de basura hacia vertederos clandestinos: lo que implica la requisición del camión y el retiro de la licencia del chofer.

¿Por qué esto es un desafío regional? Porque todos los territorios que tienen que ver con los botaderos legales e ilegales de basura son más grandes que el nivel comunal. ¿Cómo se aborda, por ejemplo, la ribera de un río? El Mapocho pasa por 16 comunas de la RM, el Maipo por nueve. Los vertederos ilegales reciben basura de todos lados y las mafias pasean sus camiones por toda la ciudad.

Incluso los rellenos sanitarios totalmente legales tienen problemas que son desafíos para el Gobierno Regional. Ya vimos lo que pasó con Santa Marta. Estos recintos podrían ser pocos y pequeños para el volumen de residuos que están manejando. ¿Se hace uno nuevo? ¿Qué población en este planeta aprobaría, en un plebiscito, que le instalaran un vertedero al lado? ¿Cómo se toma la decisión, entonces, de instalar uno de acuerdo al bien común? ¿Y cómo se mitiga a las personas que van a ser necesariamente perjudicadas?

Contaminación Atmosférica

En términos de medio ambiente, el desafío quizás más visible de todos es la calidad del aire. Este es un desafío imperioso, moral. Dadas las características geográficas del valle de Santiago, el oriente próspero recibe menos aire contaminado que el poniente. Es más, en el caso de la contaminación producida por la combustión de la leña, que corresponde en invierno a un 60% de toda ella, dadas las características del valle, la contaminación baja a las comunas más pobres. La segregación también ha impactado acá.

Desde 1989, el plan de mejoramiento de la calidad del aire de Santiago que terminó en 2016 logró bajar en 68% la concentración de PM_{2,5}. En la mitad del camino, cambiamos la forma en que medíamos y nos pusimos una meta más difícil de cumplir. Cambiamos de considerar el PM₁₀ como indicador al PM_{2,5}, que es más fino y, por lo tanto, más complicado para la salud humana. Obviamente, en 2016 hubo más episodios de contaminación con este nuevo criterio.

Estos episodios nunca son buenas noticias. Implican restricciones al uso de vehículos, a la actividad física en los colegios y, lo más fuerte, un aumento del compromiso del sistema respiratorio fundamentalmente en niños y ancianos. Ese año, pudimos haber seguido con el estándar del PM₁₀ como medida para decretar las emergencias ambientales, pero preferimos sincerar las cosas y ocupar el estándar que mejor resguarda nuestra salud. De nuevo, aquí el Gobierno Regional es un aplicador de los planes que fija la autoridad nacional, algunas de ellas francamente con bajísimas posibilidades prácticas de fiscalización y que a la autoridad regional simplemente le compete implementar y dar la cara ante la ciudadanía.

Tal vez no hay asunto más político que la calidad del aire de una metrópolis como Santiago. El nuevo plan, que fue aprobado en 2016 y durará 10 años, es de por sí más exigente que el anterior, lo que quiere decir que restringe más libertades que el anterior. Se trata de un desafío político con mayúscula, ya que el acortamiento de las libertades individuales no es un buen mecanismo para conseguir votos. Y sin embargo, y por eso afirmo que es muy político, es un asunto prioritario para nuestra existencia como personas: se estima que el nuevo plan va a evitar dos mil 700 muertes prematuras por condiciones respiratorias.

Aquí siguen algunos temas de descoordinación pendientes. Por ejemplo, ¿cómo fiscalizar a las motocicletas? Se les exige llevar la placa patente sólo en la parte trasera. ¿Cómo va a saber la carabinera que la moto incumple la restricción, si solo lo puede chequear cuando el conductor le da la espalda? Pareciera que el Ministerio de Transportes solo está viendo la teoría y ¿Las variables prácticas que influyen en la fiscalización? Bueno, “de ahí se verán”. El problema es que quien debe implementar todo esto -y poner la cara- es la autoridad regional.

En relación a esto, surge también el desafío de aumentar el uso de las bicicletas, que no son suntuarias, ni solamente recreativas, ni elitistas. No es cierto, tampoco, que dada la pendiente que tiene Santiago (un promedio de dos grados entre Los Domínicos y Pajaritos) la bicicleta sea inutilizable. Se ha estudiado que la mayoría de los viajes en bicicleta en Santiago tienen una distancia máxima de seis kilómetros. Y se calcula que el 35% de los viajes en automóvil corresponden a distancias inferiores a seis kilómetros. Las bicicletas eléctricas podrían ser una gran contribución acá.

Más y mejores áreas verdes

Otro desafío ambiental, que está muy amarrado también al tema de mejorar la desigualdad entre las comunas, es el de los espacios verdes para los ciudadanos. Santiago no cumple con los 9,2 metros cuadrados de área verde por habitante que recomienda la Organización Mundial de la Salud: sólo tiene casi 4. Pero hay ocho comunas que superan la norma OMS, que coinciden con el mayor ingreso de sus habitantes. Mientras la comuna de El Bosque tiene 1,8 metros cuadrados de áreas verdes por cada habitante, Vitacura tiene 56,2: más que Viena. Vayan, eso sí, felicitaciones a Renca, Recoleta y Cerrillos, todas ellas con un promedio de ingresos por habitante bastante bajo, pero todas ellas sobre los 17 metros cuadrados de área verde por habitante.

Este tema tiene al menos dos dimensiones importantes. Una es la física: Santiago necesita masa arbórea sustentable, que por un lado pueda procesar el CO₂ que la región emite y por otra sea compatible con los recursos hídricos que tenemos. La otra es la dimensión de salud mental: la OMS ha llegado a la conclusión de que las personas que viven a menos de 40 minutos de caminata a un área verde, tienen mejor calidad de vida que las que viven más lejos. Hay menos depresión y estrés. Para millones de niños santiaguinos que viven en blocks, por ejemplo, el parque público es el sucedáneo del patio y un lugar de sociabilización y amistad con otros niños.

Abordar la crisis del Agua

Tenemos que cuidar el agua de la región. Hace algunas décadas, se hablaba del “avance” del desierto hacia Santiago. En 2020 resulta un poco anacrónico decir esto: el desierto ya está aquí y cualquiera que haya vivido en la ciudad los últimos veinte o quince años puede darse cuenta de cómo en invierno llueve mucho menos.

La mayor parte del consumo de agua potable de la región es de aguas que están en la cordillera, albergadas en glaciares y en nieve. Pero el cambio climático está disminuyendo las masas de hielo y, como llueve menos, hay menos nieve. En Santiago, en junio de 2015 fue el mes más seco registrado en toda la historia de la pluviometría chilena: 6,8 milímetros apenas^[8]. Por otra parte, cuando sí hay agua, sobre todo en estos nuevos episodios recientes, en los que en la alta cordillera no nieva sino que llueve, la región enfrenta el problema de la turbiedad del agua. Los sistemas de filtrado y purificación de las compañías sanitarias no dan abasto para el fenómeno. En abril de 2016, dos millones y medio de personas quedaron sin agua durante dos días. Ahora nos acordamos vagamente y lo calificamos de “incidente”. Pero la magnitud de la población afectada y las consecuencias para la salubridad pública fueron inconmensurables.

También está el dilema que enfrentamos con las actividades industriales que se realizan en el Alto Maipo. El cauce del río, sobre-intervenido, puede generar amenazas futuras. Hay que empezar a pensar en cómo ahorramos o reutilizamos agua. Por mientras, tenemos 42 organismos públicos que tienen que ver con el agua en la Región Metropolitana. Otro ejemplo de la hiper-fragmentación institucional.

Tenencia Responsable de Mascotas

Un problema ambiental grave, del que poco se habla, es el de la tenencia responsable de mascotas. En los sectores populares, el tema de los perros vagos es un problema de seguridad y salud (por las mordidas y las eventuales enfermedades que puedan transmitir) y también complican el sistema de recogida de basura, porque rompen las bolsas antes de que el camión se las lleve. Es también un tema con los propios animales, que no están debidamente cuidados, sanos: es maltrato animal.

La presencia de perros callejeros parece ser una característica propia de Santiago. Tal vez responde a una costumbre que vino del campo y se quedó en la ciudad. Cálculos conservadores estiman que la población canina de la RM es de un millón 800 mil individuos. De ellos, el 95% sí tiene dueño. Y así y todo hay más de cuatrocientos mil que andan en la calle.

Cambio Climático y Biodiversidad

Un tema clave es la mitigación y adaptación ante los efectos del cambio climático y el cuidado de la biodiversidad de Santiago. Hasta 2016, la Región Metropolitana no tenía ningún parque nacional. Chile ha construido una identidad turística muy fuerte en el mundo entero sobre la base de la naturaleza que presenta sus zonas extremas: el Parque Nacional Torres del Paine y los alrededores de San Pedro de Atacama son los mejores ejemplos. Pero para los santiaguinos estos territorios también son lejanos.

Y no solo eso: la declaración de un territorio como Parque Nacional significa que se puede conservar, tal cual, sin intervención humana, para las futuras generaciones. Su flora y fauna puede resistir de mejor manera al avance de los intereses particulares, sobre todo en una región como la Metropolitana, que alberga a siete millones de personas.

En julio del mencionado año la que hasta entonces era una reserva, se transformó en parque. Se trata del Parque Nacional Río Clarillo, ubicado en el Cajón del Maipo, un bosque de hoja dura, típico de lo que alguna vez fue toda la zona central, donde reinan los peumos, los quillayes y los litres y también 127 especies animales.

Un Gobierno Regional debe preocuparse de este y asumirlo como un desafío propio: ser el principal emprendedor de más conservación. La región no solo tiene cordillera, también en el valle hay lugares clave que corresponde proteger.

Quinto Desafío: Gobernanza, Nueva Constitución y Descentralización

Vivimos en un escenario determinante para el país, las regiones, las comunas y cada uno de sus habitantes. Son tiempos convulsionados que nos llaman más que nunca a informarnos, debatir y hacer presente nuestras ideas.

Nadie quedó indiferente ante las movilizaciones que surgieron en octubre de 2019. Ningún político, ningún medio, canal de televisión o radio, ninguna discusión en casa quedó ajena a las demandas planteadas. El país despertó y no aceptará más dilaciones en la toma de decisiones que los afectan directamente.

A raíz del estallido social se logró algo que nadie se habría imaginado hace algunos años, la posibilidad de redactar una nueva Constitución. En este contexto han surgido profundos debates sobre lo mejor para el país, sobre lo que se desea y sobre lo que se necesita, sobre lo que está bien y lo que está mal. Hemos vuelto a hacer política en las calles, en las conversaciones y en la vida diaria. Hoy, más que nunca, somos todos protagonistas del cambio.

Sin embargo, más allá del resultado del Plebiscito 2020 y de la eventual nueva Constitución, es necesario aprender lecciones que servirán para la mejor toma de decisiones en el futuro.

En primer lugar, nunca más se aceptarán políticas públicas diseñadas solamente bajo la lupa de algunos expertos y discutidas entre cuatro paredes, las personas deben ser incluidas en el diseño de aquellas políticas que impactarán directamente en su estilo de vida. En segundo lugar, el centralismo ya no puede ser el sistema mediante el cual se solucionen las demandas de las regiones, es necesario profundizar en la autonomía regional.

Esto último ya lo habían señalado las Comisiones presidenciales convocadas en el gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet (descentralización, movilidad y desarrollo urbano); se requiere un órgano para dirigir las grandes zonas urbanas del país, especialmente en Santiago. Por primera vez en la historia del país, existe la posibilidad de que los ciudadanos y ciudadanas decidamos si queremos o no una nueva Constitución y cómo se redactará esta. Esto, junto con iniciativas como la elección de gobernadores regionales y mayores atribuciones a las regiones, contribuye a un país capaz de tomar mejores decisiones, con mayor cercanía a las personas que habitan los distintos territorios.

Autoridad Metropolitana de Transporte

Como mencionamos en el tercer desafío, hasta hoy, en materias como el transporte, el nivel central opera como un gran hermano, tomando las decisiones para todas las regiones del país con estándares similares. Sin embargo, esta situación no puede seguir. Es necesario que las decisiones sobre el transporte público, el uso de las calles y la priorización de diversos modos de desplazamiento se realicen en el lugar en que se tiene la información sobre las necesidades: la ciudad. Santiago necesita con urgencia tener una autoridad metropolitana de transporte.

Manejo del tema ambiental

El tema medioambiental es quizás el que en forma más evidente es un deber completo de un Gobierno Regional. Resulta obvio señalar, a estas alturas, que ni el nivel local, ni el nacional, son capaces hoy de abordar la expresión territorial de este complejo asunto.

Hoy existen al menos tres entidades de nivel nacional involucradas directamente con la gestión ambiental en Santiago: el ministerio del Medio Ambiente, el Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental, la Seremi de Salud y, si uno extiende el tema a reparticiones públicas que participan de modo eventual, podemos mencionar al Instituto de Desarrollo Agropecuario y a la Superintendencia de Servicios Sanitarios. Por mientras, al menos, el intendente preside la Comisión de Evaluación Ambiental de Santiago —como vimos, el organismo que aplica las normas ambientales—, y evalúa los proyectos que se instalan en Santiago. La superintendencia de Medio Ambiente tiene tres inspectores para todo Santiago. Tres. ¿Realmente se puede excluir al Gobierno Regional en estas circunstancias?

Hay que decir que el debate en el Congreso sí ha reconocido algunos aspectos, como el del depósito final de los residuos. La famosa “Ley de reciclaje”, promulgada en 2016, es pionera en Latinoamérica y establece que todos los productores o importadores de unos “productos prioritarios” (aceites lubricantes, aparatos eléctricos y electrónicos, baterías, envases y embalajes y neumáticos) deben hacerse cargo de estos bienes cuando termina su vida útil, a través de un sistema que valore los residuos y que permita la existencia de entidades intermedias que los recojan y procesen.

La ley es un elemento positivo, pero hace falta más. El Gobierno Regional, por ejemplo, podría involucrarse activamente en políticas de igualdad para el tema ambiental, tanto en acceso al reciclaje como en educación y cambio cultural: hoy la segregación también establece el hecho de que las comunas de más recursos son las que más puntos de reciclaje tienen y, en general, esos vecinos separan más la basura que aquellos de comunas menos prósperas.

Hoy las asociaciones más efectivas de municipios internacionales son las que se dedican al tema ambiental. Muchas ciudades del primer mundo tienen hoy objetivos ambiciosos, como ser neutrales en emisiones de carbono para el 2050 o en aquellas ciudades con inviernos crudos, con nieve, generar calor con energías renovables no convencionales. Hay en el mundo muchas redes de conocimiento y mejores prácticas en el tema ambiental que pueden ser aprovechadas. El proyecto de Ley de Cambio Climático que se está discutiendo en el congreso también debería considerar el rol clave que pueden jugar los gobiernos regionales.

Ordenamiento territorial, reglas claras y desarrollo urbano

La importancia de planificar el crecimiento de las ciudades está fuera de discusión. Sin reglas del juego, en una ciudad hay ley de la selva. La expansión de las empresas inmobiliarias, siempre en tensión con la permanencia de los bienes públicos, queda sin control. Entonces la ciudad hay que ordenarla y hay que planificar, con reglas conocidas por todos, cómo va a ser su desarrollo.

Ahora, esta planificación y orden necesariamente van a expresar visiones, modos de entender la vida en común en una ciudad. No da lo mismo el modelo: ¿Está la ciudadanía dispuesta a tener una ciudad extendida, como Los Ángeles (California), donde cada traslado implica una o dos horas en auto? O, por el contrario, hay que moverse hacia un modelo de ciudad con crecimiento hacia adentro, en el que los centros se vuelvan a poblar y el territorio se densifique.

En Santiago Región, la comuna de Estación Central es uno de los ejemplos más claros de lo que ocurre cuando el territorio no se planifica. Este municipio no tiene un plan regulador. Así de simple. El último plan que intentó ordenar la comuna entró en vigencia en 1971 y se refería al territorio por su nombre antiguo de “Barrancas”. En el 94 entró en vigencia el Plan Regulador Metropolitano, que es por el que la comuna se rige hoy, pero que no tiene ninguna especificidad para ella.

¿Resultado? Una explosión inmobiliaria en la comuna que sólo en 2016 concentró el 17,6% de todas las ventas de departamentos, impulsada por una nula restricción a la altura de los edificios y ninguna ordenanza de conservación. Así, Estación Central tiene hoy torres de treinta pisos o más, sin obras de mitigación, que perjudican no sólo a los vecinos antiguos, que quedan encerrados en sombras eternas proyectadas por las gigantescas moles, sin mencionar la pérdida de privacidad.

Es necesario contar con un modelo de ordenamiento territorial lo antes posible. Las líneas 3 y 6 del Metro, por ejemplo, implicaron una inversión pública de 2.758 millones de dólares, una cifra que superó por mucho los presupuestos anuales de varios ministerios. Pero, en Santiago, ¿Realmente las personas están viviendo en torno al metro? Porque la respuesta natural de los municipios al hacer o modificar sus planes reguladores —y qué decir si se llama a plebiscito para esto—, es que ojalá toda la zonificación en torno a líneas de Metro sea de un piso, en circunstancias que lo mejor para la ciudad es que la densificación que pueden dar los edificios sea absorbida por el Metro, no por las calles ni por los autos. Además, ¿Qué pasa con el desarrollo inmobiliario que se está dando para el norte de la RM, en Colina, Chicureo y Chamicero? Ahí se está creando un nuevo “Barrio Alto”, al que también acuden a trabajar cientos de miles de santiaguinos que dependen del transporte público. Es evidente que los planes reguladores comunales deben existir, pero también debe haber una “regla del juego”, una matriz sobre las que las regulaciones comunales se construyan.

En el día a día de la gestión de un Gobierno Regional hay cientos de desacuerdos entre el nivel regional y el nivel local: ¿Dónde poner industrias, rellenos sanitarios, cárceles? Ningún vecino quiere cerca a estas entidades molestas: nadie quiere que le impongan un gravamen. Entonces, alguien tiene que velar por el bien común, porque industrias, rellenos sanitarios y cárceles son necesarios para la vida de una ciudad. Entonces, las reglas del juego tienen que ser conocidas desde antes, la gente tiene que saber a qué atenerse y la legitimidad para tomar esas decisiones, si viene de una elección popular, es mucho mejor que si no.