

Mapa de la Integración y Conectividad

Hasta ahora hemos mirado nuestro país de una manera insuficiente respecto de nuestras metas de desarrollo. Una visión doblemente fragmentada, tanto desde lo provincial como desde lo sectorial.

Chile no es un grupo de personas con un paisaje de fondo. Chile es sistémico, orgánico y dinámico. Chile es un ser vivo. La vida de la gente le da vida a un territorio en constante movimiento y en permanente cambio. Cada macrozona —norte, centro, sur, austral— tiene su propia dinámica y vocación; y cada una, desde su realidad territorial, contribuye al desarrollo del gran cuerpo del que forma parte.

Camino de Equidad

Hoy, transportarse es una de las experiencias urbanas e interurbanas más significativas, porque impacta la calidad de vida de las personas. La movilidad es un tema relevante del desarrollo humano, con implicancias también económicas. Lo que se requiere, además de posibilitar trayectos a través de la conectividad, es dignificarlos, ofreciendo mejores y equitativos estándares al sistema que soporta esta experiencia.

Llegar a tiempo representa una oportunidad. Será la infraestructura la que instale a partir de sus estándares de servicio, los incentivos de desarrollo en los territorios, los que deben ser capaces de fortalecer los vínculos funcionales entre ellos. La infraestructura de conectividad acerca a los territorios y a las personas, comienzan a transformarse desde la perspectiva ciudadana los conceptos de cercanía y su métrica. Ya nadie dice a cuantos kilómetros vivo, sino cuánto demoro en el traslado. Hoy es muy posible disfrutar del "buen vivir" que ofrecen zonas distantes de las grandes metrópolis y al mismo tiempo trabajar o aprovechar los beneficios de las aglomeraciones, esto es posible sólo con una conectividad adecuada.

El desafío de una movilidad verdaderamente inclusiva y descentralizada, dice relación con que cada territorio deberá responder a sus específicos y particulares desafíos de movilidad, pues el propio concepto de cercanía es distinto para los distintos territorios del país y los motivos de movilidad también lo son. Entre las prioridades de la movilidad deberá estar la accesibilidad física a infraestructura de servicios básicos como salud y educación. Los territorios de frontera y la condición de aislamiento de zonas insulares y también continentales, aparecen como prioridades para un Chile que quiere asegurar un desarrollo humanizado.

Es necesario un enfoque sistémico y territorial para abordar los desafíos de la movilidad y la infraestructura de conectividad, incluyendo sus efectos sobre el sistema de transporte, tal que incorpore en su planificación a los sistemas sociales, económicos y políticos de cada territorio, incluyendo a la ciudadanía y a los actores públicos y privados que actúan en dichos sistemas.

Chile es hoy un territorio en movimiento, con las distintas intenciones que se instalan en cada territorio. Al 2030 Chile debe ser un país conectado, con niveles de accesibilidad creciente, equitativa e inclusiva, con servicios de infraestructura de conectividad resilientes a los embates de la naturaleza y ambientalmente sustentables.

Infraestructura para el Desarrollo Económico y el Bienestar de las Personas

La infraestructura de transporte juega un papel crucial en la transición desde una economía de ingresos medios a una economía de ingresos altos (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, OCDE). Asimismo y en el marco de políticas adecuadas, también juega un papel crucial en el aumento del bienestar y la calidad de vida. Existe una relación positiva entre la infraestructura de alta calidad y la productividad en toda la economía (Fondo Monetario Internacional, FMI, 2015).

En cuanto a desarrollo social, la infraestructura de apoyo a la movilidad puede tener un gran impacto en la implementación de las políticas de equidad, inclusión y disminución de la pobreza:

"El transporte está en el centro del desarrollo económico. Sin acceso físico a puestos de trabajo, salud, educación y otros servicios, la calidad de vida sufre; sin acceso físico a recursos y mercados, se estanca el crecimiento y la reducción de la pobreza no puede sostenerse. Sin embargo, las estrategias y programas de transporte diseñados de manera inadecuada pueden dar lugar a redes y servicios que agravan las condiciones de los pobres, dañan el medio ambiente, ignoran las necesidades cambiantes de los usuarios y superan la capacidad de las finanzas públicas". (A. Guldem Cerit, Dokuz Eylul University, Izmir)

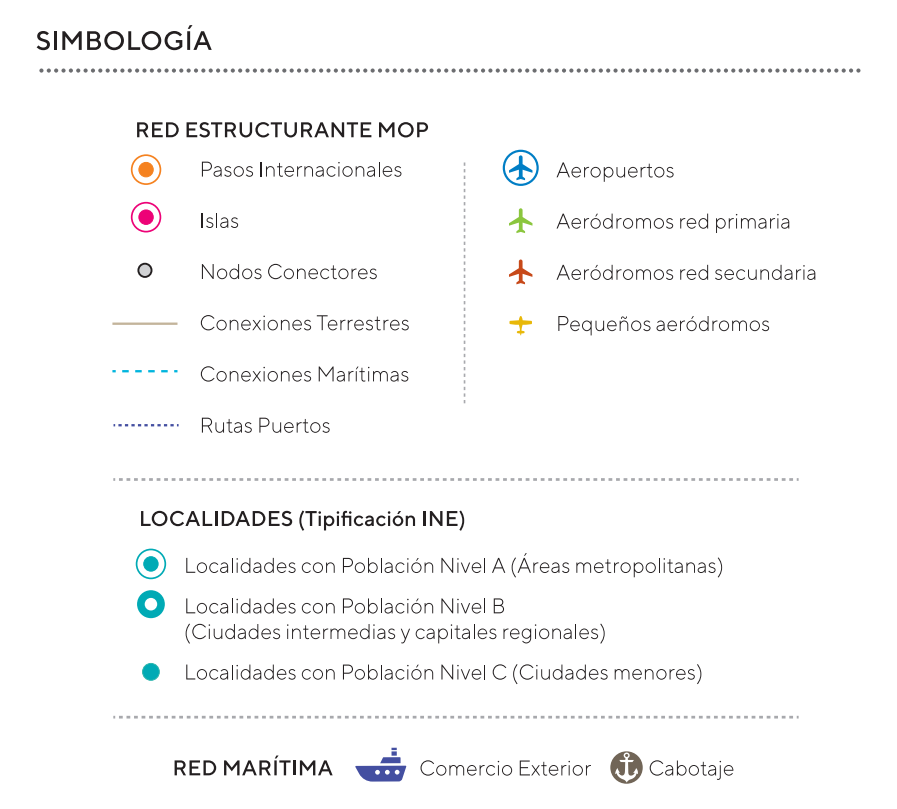
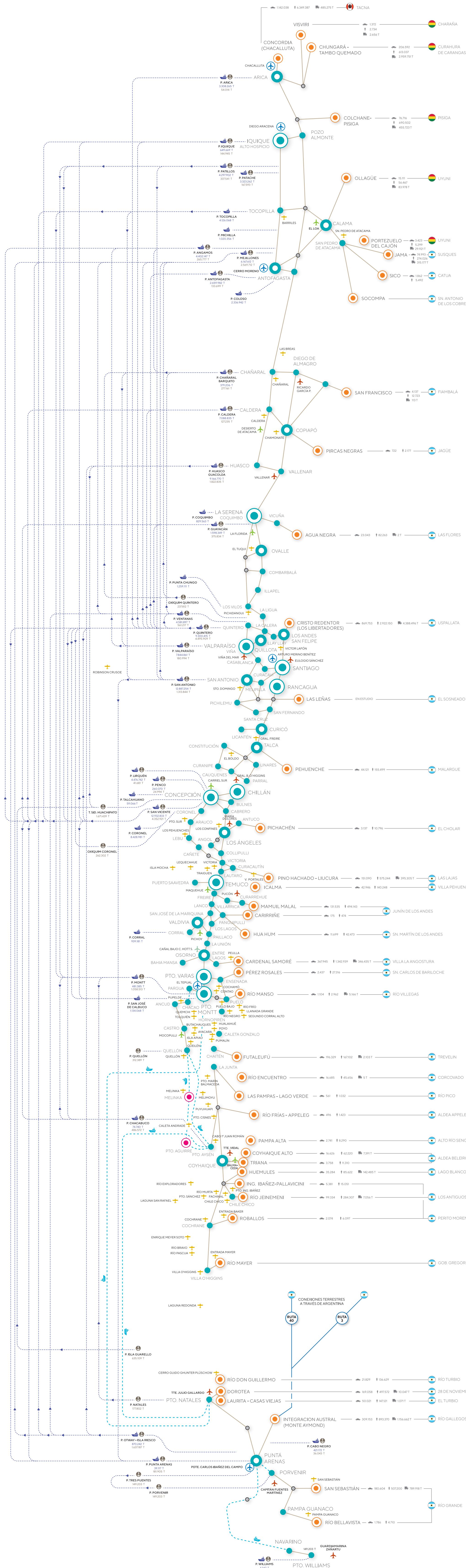
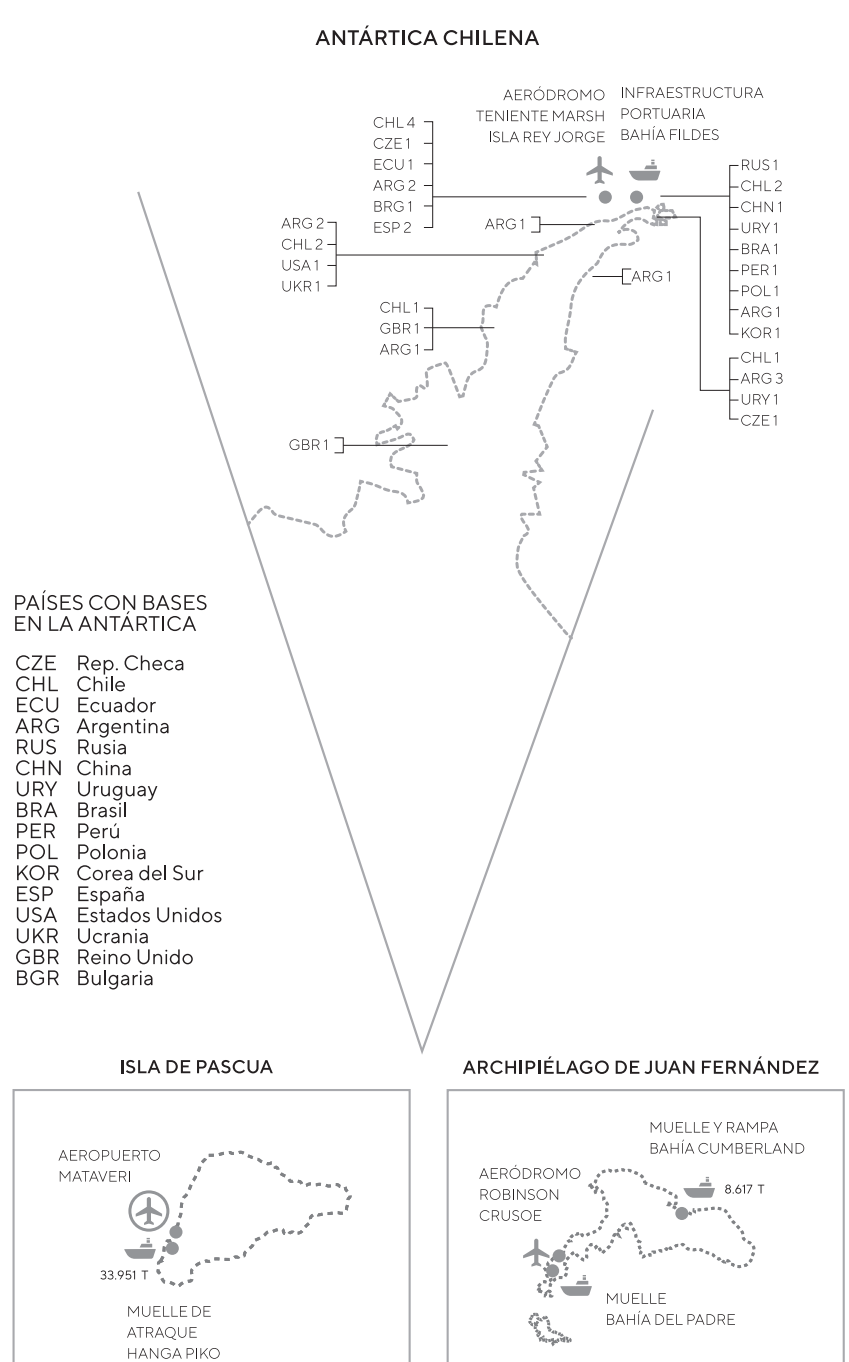
Por la Ruta de la Sostenibilidad

Chile necesita desarrollar una conectividad sostenible, que permita alcanzar nuestras metas de desarrollo y calidad de vida, adoptando estándares internacionales. En tal sentido, el Consejo de Transportes de la Unión Europea señala que un sistema de transporte sostenible es el que:

- Permite responder a las necesidades básicas de acceso y desarrollo de individuos, empresas y sociedades, con seguridad y de manera compatible con la salud humana y el medioambiente y fomenta la igualdad dentro de cada generación y entre generaciones sucesivas.
- Resulta asequible, opera equitativamente y con eficacia, ofrece una elección de modos de transporte y apoya una economía competitiva, así como el desarrollo regional equilibrado.
- Limita las emisiones y los residuos dentro de la capacidad del planeta para absorberlos, usa energías renovables al ritmo de generación y utiliza energías no renovables a las tasas de desarrollo de sustitutos de energías renovables mientras se minimiza el impacto sobre el uso del suelo y la generación de ruidos.

A la amplia definición de lo anterior y en consistencia con los fundamentos de política que enmarcan el Plan Chile 30/30, debemos incorporar dos condiciones:

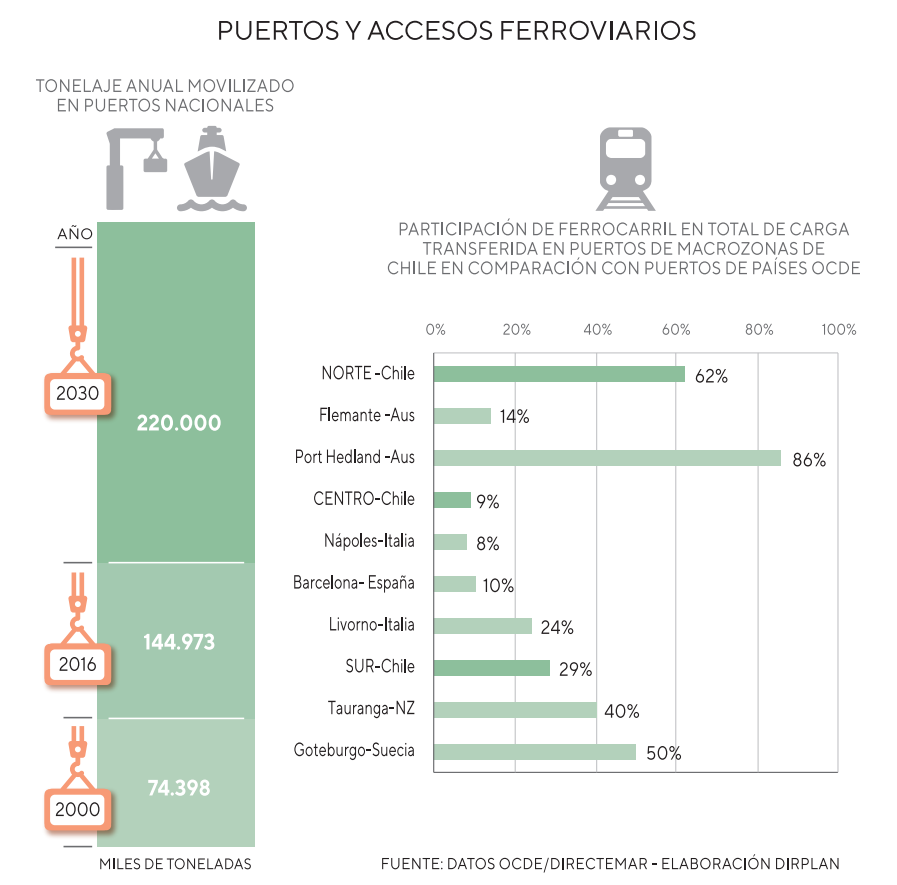
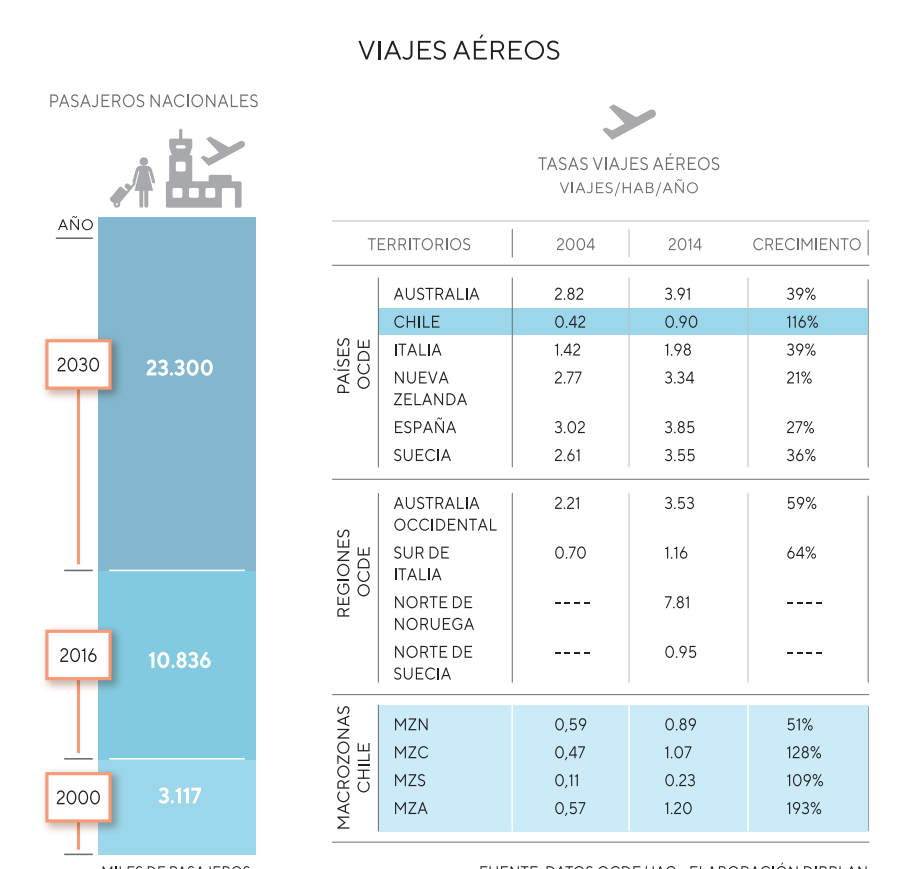
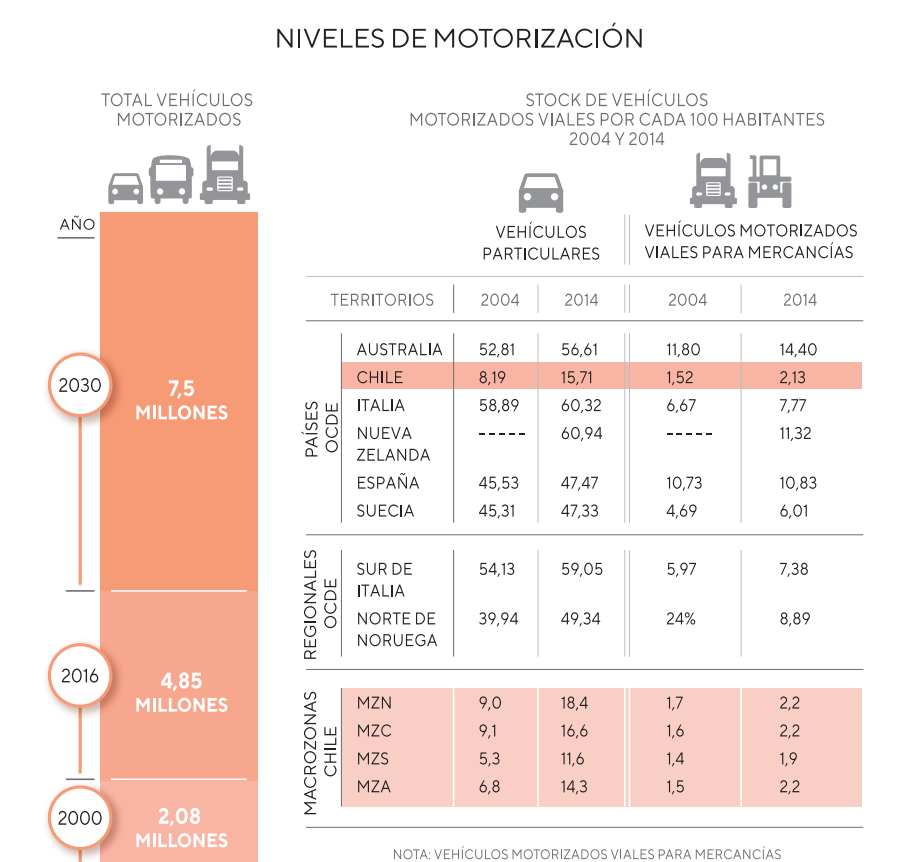
- Mantiene sus funcionalidades bajo circunstancias de desastres naturales. Es decir, es necesario que sea resiliente y redundante frente a riesgos naturales y contribuya al mismo tiempo a disminuir la vulnerabilidad, tanto de la población como de los bienes e infraestructuras en el territorio.
- Su desarrollo y política de gestión debe provenir de acuerdos amplios y participativos que convoquen a los usuarios o beneficiarios directos, a los actores territoriales y a los representantes del gobierno.



Chile Conectado. La Visión Ministerial de la Movilidad y Conectividad al 2030

La visión ministerial respecto a la movilidad y conectividad al 2030 es ser un país conectado, tanto internamente como al mundo; ello significa conectividad universal al interior del país, con niveles de accesibilidad creciente y equitativa para los viajeros, tanto en los ámbitos urbanos como interurbanos. Asimismo, en el campo de la producción y distribución de bienes y de infraestructura de apoyo al comercio exterior, se deberá facilitar la materialización de una eficiente logística de cargas con visión integradora y multimodal, que fortalezca la eficiencia de las cadenas logísticas de distribución de bienes e insumos y contribuya al perfeccionamiento de los mercados internos y con ello al crecimiento de la exportación. Además, se deberá propiciar la movilidad urbana en áreas metropolitanas y ciudades con una visión sistémica, de tal manera de hacerlas más vivibles, competitivas y capaces de proveer a sus ciudadanos accesibilidad a las diversas oportunidades urbanas de desarrollo y recreación.

En este marco, se han desarrollado importantes esfuerzos gubernamentales los últimos diez años, expresados en planes como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario (MTT), Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria (MTT), Plan de Conectividad Austral (MOP) y Plan de Concesiones (MOP). Adicionalmente, se ha puesto foco en procesos de planificación de movilidad en ciudades, tales como Concepción, Valparaíso - Viña del Mar, Colchagua - Rancagua - Machali y Plan Maestro de Transporte de Santiago 2025 (MTT). También se han fortalecido aspectos de gobernanza y movilidad, como la Comisión de Innovación para Puertos y su Logística (CNID), Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (Comiciviti), entre otras comisiones ministeriales. Todos estos con una mirada integradora de los territorios.



TRAFICO TERRESTRE INTERNACIONAL - FUENTE: SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS 2016
TRANSPORTE MARÍTIMO-PORTUARIO - FUENTE: DIRECTEMAR 2016

La información contenida en estos mapas corresponde a una síntesis ilustrativa del Plan Chile 30/30. Para conocer información técnica en extenso y en detalle, invitamos a revisar los documentos técnicos descargables en www.planchile3030.cl

Plan Chile 30/30 Obras del Diálogo

Acuerdos del mundo público, privado, académico y ciudadano en materia de Infraestructura y Agua para el 2030.

