



PARA: MESA DIRECTIVA DE LA CONVENCIÓN CONSTITUCIONAL

De conformidad a lo dispuesto en los artículos 81, 82, 83 y 84 del Reglamento General de la Convención Constitucional, las convencionales constituyentes que suscriben, presentamos la siguiente iniciativa constituyente sobre **DERECHO HUMANO A LA LIBERTAD DE DESPLAZAMIENTO**.

Atendido su contenido, corresponde que esta iniciativa constituyente fuere remitida a la **COMISIÓN SOBRE DERECHOS FUNDAMENTALES**

1. FUNDAMENTACIÓN

La ciudad ha sido construida teniendo en el centro la producción, las decisiones políticas y las inversiones en materia de movilidad de la población son determinadas por el mercado automotriz e inmobiliario, promoviendo la motorización individual privada en desmedro de las formas más sustentables, gratuitas o de menor costo, lo que por una parte se traduce en un acceso desigual al derecho al libre desplazamiento y por otra consolida un modelo de movilidad discriminador y excluyente, que ya no es eficiente, ni ambientalmente sostenible.

La expansión urbana y el aumento de los tiempos de viaje, congestión y saturación del espacio útil, contaminación del medio ambiente, sedentarismo, serios problemas de salud física y mental, de seguridad de tránsito y violencia vial, de acceso discriminatorio a los bienes comunes que ofrece la ciudad, son algunos de los problemas derivados del actual sistema de movilidad.

Esto priva, perturba y amenaza el ejercicio de varios derechos fundamentales para las y los usuarios de los modos más sustentables; el derecho al libre desplazamiento, el derecho a la vida y la integridad física y psíquica, y el derecho a vivir en un medioambiente libre de contaminación, para ella y para toda la población, usuaria y no usuaria de estos modos.

Con el fin de revertir el modelo en curso y generar un avance hacia la democracia, la sustentabilidad y el bien común, es imperativo que el Estado asuma un rol activo y por mandato popular incorpore en la Constitución la obligación de priorizar, proteger, fomentar y promocionar la movilidad saludable, activa

y sustentable a energía humana, entendida como la caminata, la bicicleta y todos los vehículos que funcionan con la energía del cuerpo humano, en un sistema inteligentemente integrado con un transporte público de diseño universal, de bajas emisiones y disponible a lo largo de todo Chile.

Buscamos que quede establecido con **rango constitucional la obligación del Estado de priorizar, proteger, fomentar y promover el transporte público de diseño universal de bajas emisiones y los modos vulnerables de cero emisión a energía humana**, para poder luego garantizar a través de leyes, inversión y políticas públicas transversales y sectoriales -como lo puede establecer una ley orgánica constitucional o una ley de bases- condiciones de seguridad tales, que hagan efectivo el ejercicio del derecho al libre desplazamiento de los actores más vulnerables de la vialidad, y a la vez posibiliten la rápida y urgente masificación de estos modos, por sus atributos ambientales, económicos y de salud. Creemos sería una innovación de este proceso ciudadano constituyente desde Chile hacia el mundo y una contribución estructural a la reducción de los Gases de Efecto Invernadero, GEI, que producen el Calentamiento Global, el Cambio Climático y la pérdida de biodiversidad.

Buscamos introducir al más alto nivel el concepto de **“movilidad a energía humana”**, que engloba todas las maneras de moverse con energía propia. Primero, porque nos parece un error ontológico definir algo por lo que no es o no tiene, como es el caso de “modos no motorizados”. Segundo, porque está en gestión el **reconocimiento e incorporación de la Energía Humana, EH, a la categoría de Energías Renovables No Convencionales, ERNC**, a fin de poder incorporarla al sistema integral de reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero, GEI, y al mercado de compensación de huella de carbono, mecanismos nacionales e internacionales de financiación ya establecidos en la lucha contra el Cambio Climático, para que el Estado disponga de los recursos necesarios para llevar adelante la transformación deseada. Tercero, porque Chile no ha definido a nivel legal “la movilidad”, y producto de ello, no existen órganos que la contengan como parte de sus funciones y atribuciones, lo cual ha provocado la inexistencia de instrumentos para regularla desde esa escala normativa, aspecto que hace décadas ya es un estándar en países desarrollados.

ACCESO EQUITATIVO AL EJERCICIO DEL DERECHO AL LIBRE DESPLAZAMIENTO:

Actualmente y desde los años ochenta la Constitución de la República se ha limitado a reconocer el derecho del individuo a desplazarse libremente de un punto a otro dentro del territorio nacional, sin ocuparse de garantizar el acceso igualitario al ejercicio de este derecho a todas las personas. Este reconocimiento formal se traduce en un mero espacio de no-interferencia dentro del cual el individuo se

encuentra protegido de la intervención estatal, en un compromiso del estado de no intervención negativa que restrinja la libertad de desplazamiento de las personas, pero no asume un rol activo que asegure un acceso igualitario al ejercicio de este derecho.

Este modelo pasivo de no intervención estatal es coherente con el espíritu subsidiario que le dio el constituyente a la Carta Magna del 80, la cual limita al máximo posible la injerencia del Estado en favor del mercado y los particulares. Esta concepción de las libertades desconoce las desigualdades objetivas que se manifiestan entre las personas al momento de ejercer los derechos y libertades. En concreto, no es cierto que seamos todas y todos igualmente libres para poder satisfacer el ejercicio de ellas, siendo las diferencias de acceso socioeconómico, geográfico, de discapacidad y de género, algunas de las limitaciones más visibles y reconocidas.

Junto a esas diferencias consideramos necesario visibilizar otra, aquella que se manifiesta todos los días en el espacio de convivencia vial obligada de nuestras calles, entre usuarios vulnerables y a la vez vulnerados, que se movilizan utilizando sólo el cuerpo humano y su energía, a pie y en ciclos, respecto de quienes se transportan utilizando máquinas de distinto volumen, velocidad y tonelaje, provistas de motor y carrocería, capaces de causar daño y muerte en fracciones de segundo.

La renuncia del Estado a interceder para corregir esta objetiva y evidente desigualdad de acceso al derecho a la libertad de desplazamiento que padecen las y los usuarios vulnerables y vulnerados, junto a los procesos de motorización y urbanización regidos por el mercado, han dado como resultado que para muchos desplazarse a pie, o peor aún, en bicicleta u otros ciclos, no sea una opción viable, sino una que entraña peligros y riesgos inaceptables. Numerosas encuestas revelan gran disposición de la población a adoptar algún tipo de ciclo como forma diaria de desplazamiento, siempre y cuando las condiciones de infraestructura y seguridad general sean adecuadas. Quienes más se beneficiarían de estas formas sin costo, autónomas y versátiles de traslado puerta a puerta; estudiantes y trabajadores, mujeres, niñas, niños y adolescentes, personas mayores o con algún tipo de discapacidad, viven a diario las limitaciones al libre desplazamiento en ciudades sometidas al imperio de la velocidad y los motores y demandan condiciones de seguridad reales, que les garanticen poder ejercer a plenitud este derecho, haciendo simplemente uso de su cuerpo y su propia energía.

Las mujeres se trasladan principalmente en transporte público y medios a energía humana, una minoría es propietaria de vehículos motorizados y cada 4 licencias de conducir tramitadas sólo una es para mujer. Su patrón de viaje encadenado, determinado en gran medida por las labores de cuidado, distinto del patrón pendular del hombre, requiere de vehículos flexibles, livianos, económicos y puerta a puerta,

capaces de llevar niños y pequeñas cargas, por lo que priorizar estas formas de movilidad significa también permitir un acceso más igualitario a mujeres y disidencias a ese derecho.

Estamos convencidos de que es necesario avanzar en un concepto sustantivo de libertad, que atienda las mencionadas diferencias de acceso como un mandato de corrección hacia el Estado, el cual se compromete activamente en el acompañamiento y compensación de aquellas limitaciones fácticas que significan un detrimento en la dignidad jurídica de una gran parte de la población. Avanzar en un modelo de Estado garante pasa también por volver a comprender su rol en relación a las libertades clásicas de primera generación - como es el caso de la libertad de tránsito o desplazamiento - actualmente consagrada en el Art. 19 N°7 letra a) de la CPR.

PROTECCIÓN DE LA VIDA E INTEGRIDAD FÍSICA Y PSÍQUICA:

Chile figura entre los países OCDE con la mayor tasa de fallecidos de tránsito y somos de los pocos países miembro con una ley de tránsito no regida por el principio rector de responsabilidad del más fuerte sobre el más frágil o vulnerable, principio básico y central de la convivencia y seguridad vial, que permite desarrollar una cultura de responsabilidad y cuidado de los otros. Las tímidas disposiciones de la Ley 21.088 de Convivencia Vial, aprobada por presión ciudadana el 2018 para ofrecer una mínima seguridad normativa a los “CICLOS” en el tránsito, permanecen desconocidas y por ende incumplidas por la inmensa mayoría de los conductores. En nuestro país el control de la velocidad prácticamente no funciona y la mitad de los conductores reconoce circular regularmente excediendo los límites permitidos. Según estudio del Automóvil Club de Chile, El 93% de los automovilistas ha protagonizado un altercado violento en los últimos tres años, el 60% conduce con sensación de estrés, al 51% le ha tocado vivir situaciones de riesgo con ciclistas, y al 47% con motociclistas, mientras los altercados con violencia verbal y física se multiplican. El número de fallecidos en siniestros de tránsito es 3 veces más alto que el de homicidios, sin contar los heridos y lesionados, lo que representa un serio problema de salud pública. Ante las enormes carencias de infraestructura vial segura, los peatones se ven expuestos a siniestros al tener que circular por vías carentes de veredas, cruzar calzadas sin la protección de cruces peatonales seguros y las personas con movilidad reducida no tiene la opción de llegar a destino por la falta de diseño universal. Muchos ciclistas optan por circular fuera de norma, por espacios donde se sienten más seguros, como pistas Sólo-Bus o espacios peatonales, tensionando aún más los conflictos viales.

BIEN COMÚN, PROTECCIÓN DE LA SALUD Y DEL MEDIOAMBIENTE

Dadas las recomendaciones de la ONU- OMS-OPS, y el reciente anuncio de la NASA, que en 10 años alcanzaremos el techo de calentamiento global de aumento máximo de 1,5°C, se vuelve perentorio y

urgente fomentar las formas de movilidad personales de cero emisión y su combinación con el TP de bajas emisiones, por su enorme potencial para mejorar la salud en la Tierra y contribución estructural a la reducción de los GEI que producen el Calentamiento Global, el CC y la pérdida de biodiversidad.

El organismo del ser humano produce constantemente energía, energía renovable, no convencional. El ser humano necesita consumir y no acumular la energía que produce, realizar actividad física regular, diaria, para estar sano física y mentalmente, y siendo el sedentarismo, la contaminación del aire y el calentamiento global los principales problemas de salud del mundo actual, los Estados y las sociedades reconocen hoy en todo el mundo, que la actividad física diaria por razones utilitarias de transporte ofrece una inmejorable oportunidad para mejorar la salud y calidad de vida de los individuos.

EQUIDAD Y JUSTICIA

Pese al hostil escenario, en la actualidad el 8% de los viajes de la RM se realiza en ciclos, con porcentajes que son aún más altos en varias regiones, ejemplo notable el de Rancagua. Sin embargo, de toda la inversión en infraestructura vial sólo un 0,48% destinado a ciclovías. Con los mismos recursos que se construyen 500 km de autopista, se construyen 5.000 Km de ciclovías de alto estándar, cifra que supera con creces los 1.866 Km de ciclovías existentes a la fecha en todo el país. En Chile el modo mayoritario es el peatonal, sin embargo, la inversión en veredas, cruces peatonales y paraderos del transporte público es tan bajo, que la movilidad peatonal se ve seriamente desfavorecida, discriminando a personas con movilidad reducida que no pueden hacer uso o desplazarse por ellas.

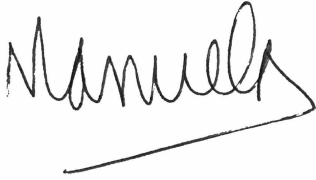


No es aceptable que quienes, por razones económicas, éticas o de salud decidan trasladarse a pie o en bicicleta estén expuestos todos los días a morir en las vías y deban hacerlo de formas tan sacrificadas e indignas, en pugna constante con los otros actores de la movilidad.



Es hora de pasar de un crecimiento modal basado en el activismo ciudadano y riesgo personal, a una política central de priorización, protección y fomento del estado y la sociedad en su conjunto, que considere una distribución más justa de la inversión en vialidad, una redistribución justa y equilibrada del espacio público vial, reformas normativas, de sistemas de entrega de licencias, fiscalización y control de tránsito, y una política seria de educación, fomento y promoción de los modos a energía humana en combinación con transporte público de calidad y bajas emisiones, que permita avanzar hacia una cultura de convivencia armónica, respetuosa y segura entre todos los actores de la vialidad.

2. INICIATIVA CONVENCIONAL CONSTITUYENTE DE NORMA

Artículo nuevo. Es deber del Estado asegurar a todas las personas condiciones igualitarias para ejercer el derecho a la libertad de desplazamiento dentro del territorio del país. El Estado priorizará, protegerá, fomentará y promoverá las formas más vulnerables y sustentables de movilidad entendidas éstas como los modos de movilidad de cero emisiones a energía humana, la caminata, la bicicleta y otros ciclos, en conjunto con el transporte público de diseño universal y de bajas emisiones, en la forma que lo determine la ley.

CONVENCIONALES PATROCINANTES

<p>Jorge Abarca</p> 	<p>Manuela Royo</p> 	<p>Gaspar Domínguez</p> 
<p>Carolina Vilches</p> 	<p>Félix Galleguillos</p>  <p>LACKSIRI FELIX GALLEGUILLOS AYMANI CONVENCIONAL CONSTITUYENTE PUEBLO NACIÓN LICKANANTAY/ATACAMEÑO</p>	<p>Elisa Loncon</p>  <p>Elisa Loncon Antileo RUN 9.209.969-5</p>

<p style="text-align: center;">Jorge Baradit</p> 	<p style="text-align: center;">Vanessa Hoppe</p> 	

HISTORIA DE LA ELABORACIÓN DE LA INICIATIVA

Esta ICCN ha sido trabajada en forma conjunta con la red conformada por las entidades del “**Acuerdo por la Movilidad a Energía Humana, 50 medidas y propuestas para un cambio estructural**”, por las entidades que conforman su Comité Organizador y organizaciones ciudadanas asociadas.

Comité organizador del Acuerdo por la Movilidad a Energía Humana:
<https://energiahumana.cl/>

Bicicultura: Ciudadanos dedicados a promover condiciones favorables para la movilidad a energía humana. Bicicletas para un mundo mejor. Las ciudades para las personas. www.bicicultura.cl

Fundación Emilia: Propiciamos una cultura de responsabilidad social vial en la que nunca más tengamos que lamentar la pérdida de vidas producto de siniestros y delitos de tránsito.
www.fundacionemilia.cl

Ciudad Emergente: Laboratorio de Tácticas y Herramientas para el Urbanismo Ciudadano. Conoce más sobre nuestros proyectos, visita nuestro sitio web www.ciudademergente.org

UyT: Consultora Movilidad Sostenibilidad Desarrollo & Diseño Urbano Territorio Medioambiente Transporte Arquitectura Ingeniería. www.uyt.cl

CicloRecreoVía: Cada domingo liberamos de autos kms. de calles dejándolas en exclusiva para el paseo y recreación en todo lo sin motor. Reconstruimos la ciudad a escala humana. www.ciclorecreovia.cl

Red OSEV: Conjunto de ONGs, profesionales y familias de víctimas de la siniestralidad vial. Busca instar a autoridades y a referentes para reducir los siniestros viales y sus graves consecuencias en la sociedad. <https://www.facebook.com/search/top?q=osev>

Cicloarica: ONG que promueve el uso de los ciclos y la movilidad a escala humana en Arica.

<https://www.facebook.com/CicloArica>

Pedaleras Anti Patriarcas: Somos una organización de mujeres y disidencias ciclistas, que promueve el feminismo y empoderamiento a través del uso de la bicicleta. <https://twitter.com/pedalerasantipa>

Antofacleta: Somos un grupo de personas de Antofagasta que visualiza la bicicleta como un medio de transporte real. <https://www.facebook.com/antofacleta>

SimpleBike: Somos un servicio de reparaciones que busca impulsar el transporte de la bicicleta en la ciudad. <https://www.instagram.com/simplebikechile/>

Red Ciudad Futura: Avanzando en el desarrollo de las ciudades de todo el país con una mirada global. Sustentabilidad, inclusión, equidad de género, seguridad vial y salud. <https://twitter.com/RedCiudadFutura>

Alforjeando Chile: Difusión y promoción del cicloturismo en Chile. Experiencia recorriendo 9000 km desde Puerto Williams a Visviri en 2 años de viaje. <https://web.facebook.com/alforjeandochile>

Fundación Instituto de Estudios Laborales -FIEL- organización sin fines de lucro que nace el año 2005, bajo el mandato del Consejo Directivo de la Central Unitaria de Trabajadores de Chile, CUT. <https://www.facebook.com/FIEL.Chile>

Asociación de Consumidores Bicicultura ADC: Asociación dedicada a proteger, informar, representar y educar a consumidores y usuarios de bicicleta y otros ciclos. <https://www.facebook.com/ADCBicicultura>

Ciudad Accesible: Corporación que fomenta la implementación del diseño y accesibilidad universal y eliminación de las barreras arquitectónicas. Ciudades amigables para las personas de todas las edades y habilidades. www.ciudadaccesible.cl

Fundación Escala Común: Plataforma colaborativa de investigación aplicada sobre infancia, crianza y bienestar sustentable en la ciudad y el territorio, a través de proyectos de innovación enfocada en las personas. www.escalacomun.cl

Coalición por un Transporte Justo: Red de organizaciones de la RM que comparte información para colaborar en cuestiones relativas al transporte público, abusos de autopistas y similares.

UFRO actívate: Grupo de investigación en actividad física, salud y bienestar de la Universidad de La Frontera, Temuco, Chile.

Compartir para Convivir: Programa posibilitado por una alianza sociedad civil – empresa privada, que desarrolla un modelo de capacitación participativo y vivencial para mejorar la relación conductor –ciclista y aportar al desarrollo de una cultura de convivencia y seguridad vial. www.compartirparaconvivir.cl