

## **Sistema Nacional de Convivencia Vial en Chile: Diseño participativo y Estrategia de Desarrollo**

**Alfredo del Valle, Ph.D.**  
Santiago, febrero 2018

*Versión Final – 8 marzo 2018*

### **Índice**

<b>Resumen Ejecutivo</b>	<b>2</b>
<b>1. Origen de la consultoría: Una iniciativa del COSOC - SUBTRANS</b>	<b>5</b>
<b>2. Objetivo de la consultoría</b>	<b>5</b>
<b>3. Metodología: La Praxis de Innovación Participativa</b>	<b>6</b>
<b>4. Equipo del proyecto</b>	<b>9</b>
<b>5. El proceso participativo</b>	<b>9</b>
5.1 Identidad, Grupo Convocante y convocatoria	9
5.2 Visión de desarrollo: El Mapa de Acción	10
5.3 La Cartera Estratégica de Innovaciones	14
5.4 Dos Perfiles de Potencialidad ilustrativos	18
<b>6. Convivencia y seguridad vial: Dos conceptos complementarios</b>	<b>21</b>
<b>7. Estrategia de desarrollo propuesta</b>	<b>22</b>
7.1 Objetivos	22
7.2 Prioridades de innovación	23
7.3 Alianzas y fuentes de financiamiento	23
7.4 Institucionalidad	24
<b>Anexo A Carta de invitación a integrar el Grupo Convocante</b>	<b>25</b>
<b>Anexo B El curso voluntario de animadores de Innovación Participativa</b>	<b>27</b>
<b>Anexo C Participantes en los talleres del proyecto</b>	<b>30</b>
<b>Anexo D Contenido de los informes de actividades del consultor</b>	<b>33</b>
<b>Agradecimientos</b>	<b>36</b>

## Resumen Ejecutivo

Esta consultoría se realizó entre octubre de 2017 y febrero de 2018, en el marco de la tramitación en el Congreso Nacional del proyecto de modificación de la Ley de Tránsito denominado “Convivencia de Modos”. La iniciativa de promoverla y realizarla provino del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes, y es coherente con su iniciativa global de promover la *convivencia vial*, que ha contado con el pleno respaldo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El objetivo general, propuesto por el COSOC, es que la implementación de la Ley de Convivencia de Modos se realice en forma participativa, incluyendo su reglamentación. Esto la haría coherente con su origen y con el fuerte apoyo de la sociedad civil a su discusión en el Congreso Nacional, y aseguraría que la modificación efectivamente conduzca a la transformación social que se busca y no se quede en el papel ni en las buenas intenciones.

La metodología aplicada es la *Praxis de Innovación Participativa*, un conjunto de principios, conceptos y métodos para generar innovaciones y capacidades de innovar en procesos de transformación social, políticas públicas, organizaciones u otros sistemas, con fundamento teórico en el pensamiento complejo y en otras líneas de pensamiento contemporáneas. Ella utiliza una modalidad de trabajo denominada *participación fuerte* y se aplica en dos fases: (a) la de *Identidad y Estrategia*, en que se pone en marcha el proceso generando una comprensión participativa de la transformación social que se emprenderá y definiendo en detalle su contenido y su estrategia; y (b) la de *Co-construcción*, que dura años y en que se generan gradualmente sus tres productos centrales, *un flujo permanente de innovaciones, un sistema de gestión de innovaciones y una cultura de innovación*. Esta experiencia correspondió a la primera fase, y sus componentes fueron:

- **Definición de la identidad del proceso y constitución de un Grupo Convocante:** Se definió su identidad como la construcción en Chile de un Sistema Nacional de Convivencia Vial. Su Grupo Convocante quedó constituido por tres organizaciones del sector público, seis de la sociedad civil y una persona del mundo académico.
- **Creación del Mapa de Acción:** Es la herramienta clave, que hace comprensible y gestionable este proceso de transformación. El Mapa de Acción del Sistema Nacional de Convivencia Vial fue creado en dos talleres participativos y consta de diez dimensiones.
- **Creación de la Cartera de Innovaciones Estratégicas:** Esta cartera fue creada a partir del Mapa de Acción, en otro evento participativo, y consta de 42 innovaciones, en todas las dimensiones del mapa. Ella contiene una propuesta de priorización, distinguiendo las que se deberían implementar a partir del Año 1, del Año 2 y del año 3 y siguientes.
- **Formación de animadores de Innovación Participativa:** Esta actividad se realizó como aporte voluntario, en un curso básico especial que fue completado por 8 personas. Los *animadores* son las personas calificadas para continuar aplicando la Praxis de Innovación Participativa. El curso aportó los perfiles conceptuales ilustrativos de dos de las innovaciones priorizadas.
- **Diseño general de la Estrategia:** Los componentes anteriores se han sintetizado en una Estrategia de desarrollo del Sistema Nacional de Convivencia Vial.

Una conclusión importante de este proceso es que el término *convivencia vial* se ha consolidado en Chile, ante la necesidad de expresar las dimensiones personales, sociales y culturales de la interacción en el tránsito. Ellas no quedan plenamente expresadas en el término *seguridad vial*, cuyas connotaciones son

más bien técnicas e institucionales. El país vive un proceso de transformación técnica y cultural de las interacciones en el tránsito que es único en América Latina, ya tiene larga historia y tiene mucho camino por delante. En este marco, los conceptos de convivencia vial y seguridad vial son complementarios, y dan lugar a acciones que se enriquecen mutuamente.

La Estrategia propuesta se presenta a continuación:

**Objetivo general:** Construir un Sistema Nacional de Convivencia Vial, dirigido a proteger las vidas de los usuarios más vulnerables del tránsito. Este Sistema constará de diez dimensiones, cuyos objetivos específicos se indican a continuación.

**Objetivos específicos:**

- A Establecer participativamente principios, derechos y deberes de convivencia vial
- B Formar conciencia personal de convivencia vial
- C Educar para la convivencia vial
- D Realizar comunicación permanente para crear conciencia de responsabilidad vial
- E Favorecer la acción ciudadana para la convivencia vial
- F Generar condiciones de infraestructura que hagan posible la convivencia
- G Fomentar la investigación e innovación tecnológica para la convivencia vial
- H Desarrollar normas punitivas para disuadir conductas irresponsables
- I Fortalecer herramientas y procesos institucionales para la convivencia vial
- J Fiscalizar las normas de convivencia vial

**Prioridades de innovación:** Serán innovaciones prioritarias las de la Cartera de Innovaciones Estratégicas, y se trabajará en paralelo en las diez dimensiones de la convivencia vial. Las primeras prioridades en cada dimensión, cuyos diseños se deberían iniciar en el año 1 de implementación de la Estrategia, son las siguientes:

- A-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios rectores de la convivencia vial, fundados en la responsabilidad del más fuerte sobre el más vulnerable; las prioridades establecidas por la “Pirámide Invertida de Movilidad”; la pertinencia territorial; y el enfoque de género
- B-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios personales de convivencia vial, para uso educacional, comunicacional y otros, sobre: empatía, reciprocidad, respeto, planificación personal, actitud positiva, no violencia, autocontrol, responsabilidad, valoración del espacio público, etc.
- C-1 Programa de implementación del modelo “Rutas seguras a clases”
- C-2 Programa de educación sobre convivencia vial para migrantes
- D-1 Programa de diseño e instalación de conceptos, criterios y herramientas sobre convivencia vial, para periodistas y medios de comunicación
- E-1 Desarrollo participativo de los reglamentos de la Ley de Convivencia Vial
- F-1 Aporte exclusivo para el diseño y construcción de ciclovías y circuitos peatonales en regiones con recursos del Fondo Espejo Transantiago
- G-1 Investigación sobre la eficacia del casco como protección al ciclista

- H-1 Tipificar como infracción gravísima el uso de dispositivos móviles al conducir
- I-1 Creación del Fiscal Vial Nacional y la unidad de atención de víctimas de siniestros viales en la Fiscalía Nacional
- J-1 Información periódica (mensual) obligatoria sobre actividad fiscalizadora de Carabineros, municipalidades e inspectores fiscales

**Alianzas y fuentes de financiamiento:** Cada una de las Innovaciones Estratégicas de la Cartera será diseñada e implementada a través de una alianza de actores diversos, en las cuales participen:

- Organismos del Estado: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, otros Ministerios, CONASET, Carabineros de Chile, Municipalidades, Gobiernos Regionales y otros
- Organizaciones de la sociedad civil con interés especial en el tema correspondiente
- Universidades y centros de investigación
- Empresas privadas, cuando corresponda

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debería generar una línea de financiamiento básico para poner en marcha esta Estrategia en su conjunto. Para cada Innovación Estratégica se debería desarrollar un diseño específico, y buscar financiamiento complementario cuando sea necesario.

**Institucionalidad:** Se propone generar en dos etapas el mecanismo institucional requerido para la implementación de esta Estrategia:

1. Mantener la actual **Coordinación Ejecutiva de Convivencia Vial** en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para iniciar de inmediato la implementación de las innovaciones, y mantener al Grupo Convocante establecido en esta experiencia como su Consejo.
2. Evaluar dos opciones, y poner en práctica una de ellas:
  - 2.1 Convertir a la Coordinación Ejecutiva señalada en una **Comisión Nacional de Convivencia Vial**, de carácter permanente, para la implementación y renovación periódica de la Estrategia.
  - 2.2 Convertir gradualmente a CONASET en una **Comisión Nacional de Seguridad y Convivencia Vial**, agregando los temas de convivencia vial a su mandato, incorporando profesionales de ciencias sociales a su equipo y equilibrando su actual Consejo, que sólo incluye entidades del Estado, con una participación significativa de organizaciones de la sociedad civil.

## **1. Origen de la consultoría: Una iniciativa del COSOC - SUBTRANS**

Esta consultoría se realizó entre octubre de 2017 y febrero de 2018, en el marco de la tramitación en el Congreso Nacional del proyecto de modificación de la Ley de Tránsito denominado “Convivencia de Modos”. La iniciativa de promoverla y realizarla provino del Consejo de la Sociedad Civil (COSOC) de la Subsecretaría de Transportes, y es coherente con su iniciativa global de promover la *convivencia vial*, que ha contado con el pleno respaldo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La consultoría tuvo como antecedentes a cuatro experiencias anteriores de carácter participativo, y vinculadas con la convivencia vial, que se habían realizado en el pasado con la Praxis de Innovación Participativa como metodología y con este consultor como conductor metodológico:

- La formulación e implementación inicial de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito, realizada entre 1993 y 1997, y la creación de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) para impulsar y coordinar su implementación. Esta Política incluyó la identificación detallada de 129 innovaciones que se deberían diseñar e implementar.
- La creación del “mapa de acción” del Sistema de Promoción de la Cultura de la Bicicleta en Chile, en el marco del Primer Festival de Bicultura en Chile, en 2006. Esta herramienta ha servido de orientación estratégica al movimiento ciclista de Chile durante más de una década.
- La actualización participativa de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito en 2006 - 2007, que no se llegó a implementar ante la prioridad absoluta que adquirió en esa época, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la crisis del Transantiago.
- La preparación del perfil conceptual “Integración Segura de la Bicicleta al Espacio Vial Urbano”, en un taller convocado por SECTRA en el marco del Estudio Normativo de la Bicicleta, en 2013. El equipo consultor de este estudio integraba a profesionales de dos organizaciones de la sociedad civil.

A solicitud del COSOC, la Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones y el Sr. Subsecretario de Transportes y su equipo técnico recibieron al presente autor, y conocieron sus presentaciones metodológicas. La propuesta del COSOC fue aceptada y el autor fue contratado como consultor del Sr. Subsecretario.

## **2. Objetivo de la consultoría**

El objetivo general propuesto por el COSOC, y planteado a las autoridades del Ministerio en las presentaciones de este consultor, es que la implementación de la Ley de Convivencia de Modos se realice en forma participativa, incluyendo su reglamentación. Esto la haría coherente con su origen y con el fuerte apoyo de la sociedad civil a su discusión en el Congreso Nacional, y aseguraría que la modificación efectivamente conduzca a la transformación social que se busca y no se quede en el papel ni en las buenas intenciones.

Formalmente, el contrato de la consultoría tradujo el objetivo señalado en la realización de las siguientes labores:

- a. Prestar apoyo metodológico especializado al diseño y puesta en marcha de un sistema de acción participativa, con perspectivas de corto y mediano plazo, para implementar y reglamentar las modificaciones a la Ley de Tránsito sobre convivencia de modos, que permita abordar toda la complejidad sociocultural y tecnológica de este proceso con eficacia y validación social
- b. Facilitar al personal de la Subsecretaría de Transportes que intervenga o pueda intervenir en las actividades descritas en el literal anterior, los conceptos y herramientas requeridos para participar en ellas con eficacia.
- c. Colaborar con la identificación de los actores sociales que deberían intervenir en el diseño y la implementación del sistema de acción participativa indicado en el literal a.
- d. Coadyuvar y asesorar en la preparación relativa a la metodología y conducción de los talleres y otros eventos requeridos para el diseño del sistema de acción participativa mencionado en el literal a.
- e. Colaborar con la especificación de los requerimientos logísticos para las actividades señaladas y colaborar con la Subsecretaría de Transportes en su puesta en práctica.
- f. Contribuir en lo conceptual y lo metodológico a la preparación de los informes técnicos del proceso indicado en el literal a.

### **3. Metodología: La Praxis de Innovación Participativa**

La *Praxis de Innovación Participativa* es un conjunto de principios, conceptos y métodos para generar innovaciones y capacidades de innovar en procesos de transformación social, políticas públicas, organizaciones u otros sistemas sociales, con fundamento teórico en el pensamiento complejo y en otras líneas de pensamiento contemporáneas. Es el fruto de un esfuerzo de investigación-acción iniciado por este consultor antes de 1980 y validado en unos 80 proyectos en Chile y otros países, en campos tan diversos como políticas de eficiencia energética, políticas de calidad ambiental, políticas de transporte, gestión de innovaciones empresariales, redes académicas avanzadas, formulación de planes de desarrollo regional y comunal, y muchos otros.<sup>1</sup> Utiliza la modalidad de trabajo denominada *participación fuerte*.

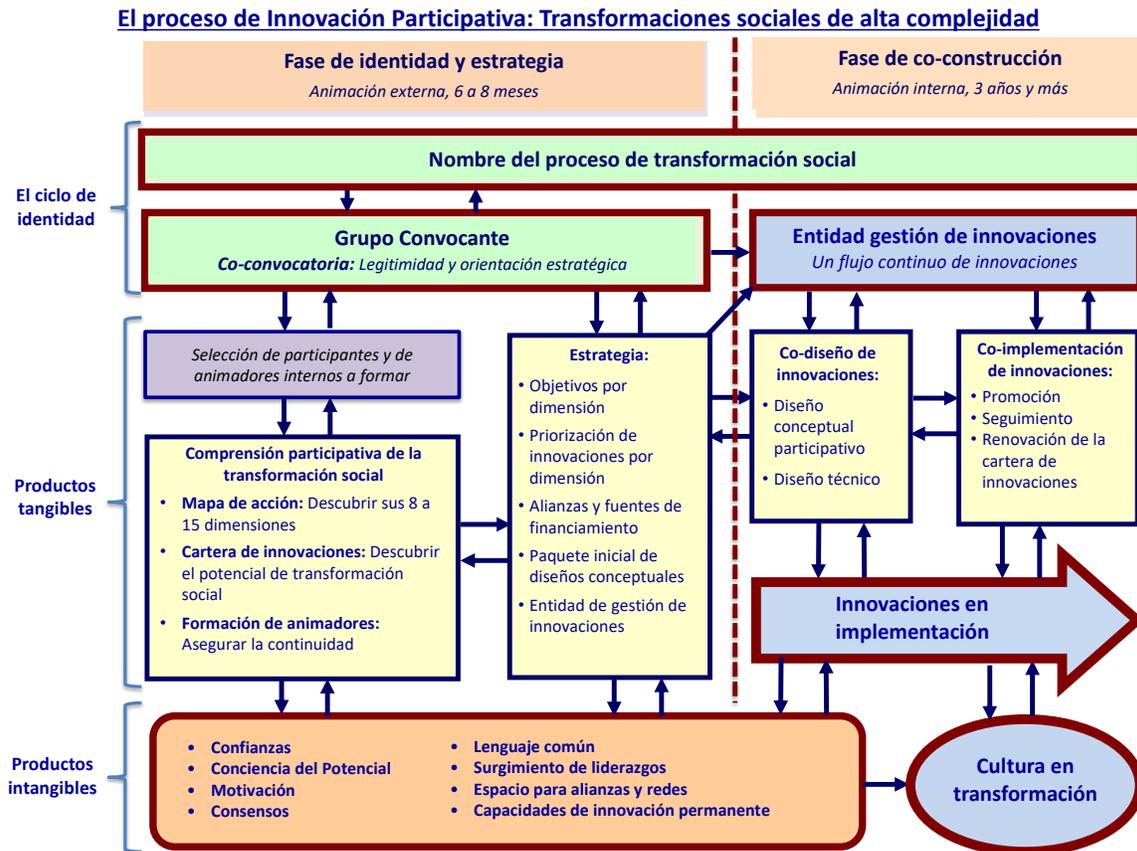
El diagrama de la página siguiente sintetiza los componentes y el modo de operar de la Innovación Participativa. Se distinguen dos fases, la de *Identidad y Estrategia* y la de *Co-construcción*. En la primera, que dura normalmente entre 6 y 8 meses, se pone en marcha el proceso generando una comprensión participativa de la transformación social que se pondrá en marcha y definiendo en detalle su contenido y su estrategia. En la segunda, que dura años, se van generando gradualmente sus tres productos centrales, que corresponden a los tres rasgos de un sistema social maduro: *un flujo permanente de innovaciones, un sistema de gestión de innovaciones y una cultura de innovación*. Durante la primera fase la gestión del proceso está en manos de un Grupo Convocante, integrado por actores sociales con legitimidad en el sistema. Más adelante la gestión se institucionaliza y se transfiere de modo gradual a la

---

<sup>1</sup> Algunas referencias: Del Valle, Alfredo (2009), *Construyendo sistemas y culturas de innovación*, Revista Trend Management, mayo. Del Valle, Alfredo (2010), *La hora de la participación fuerte*, Revista Mensaje, junio. Del Valle, Alfredo (2014), *El rescate humanista-ecológico de la civilización y el desarrollo sustentable en Chile*. Comentario al libro de Andrés Moreira-Muñoz y Axel Borsdorf (editores) *Reservas de la Biósfera. Laboratorios para la Sustentabilidad*. Revista de Geografía Norte Grande, 58: 265-269.

Entidad de Gestión de Innovaciones, que tiene la misión de impulsar el diseño y la implementación de un flujo continuo de innovaciones; el Grupo Convocante se suele convertir entonces en el Consejo de la Entidad de Gestión. En el caso de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito tal entidad ha sido, naturalmente, CONASET.

La presente consultoría correspondió solo a la primera fase del proceso: Identidad y Estrategia.



A continuación, y con ayuda de la figura, se describen brevemente los distintos componentes del proceso, señalando qué ocurre en cada uno. En ellos se va incorporando un número de participantes cada vez más amplio y se utilizan dos herramientas especializadas que se mencionan en la descripción que sigue. Esto se realiza bajo la conducción metodológica de un agente denominado *animador*, rol que en este caso fue desempeñado por el consultor.

### A. Fase de Identidad y Estrategia

**Identidad y Grupo Convocante:** De manera integrada se define el nombre del proceso y se conforma el Grupo Convocante: un grupo de actores claves, diversos y representativos, cuya misión es darle legitimidad y orientación estratégica. La primera tarea de este Grupo es seleccionar a los participantes en las actividades de esta fase. Además, selecciona o invita a personas que se puedan interesar a formarse como animadores internos para la segunda fase del proceso.

**Mapa de Acción:** El *Mapa de Acción* es la herramienta clave de la Innovación Participativa, que presenta una visión de futuro atractiva y viable de la transformación social que se intenta realizar, y que la visualiza con sus innovaciones desarrolladas. Su rasgo clave es la identificación de las 8 a 15 *dimensiones* en las cuales ordena la alta complejidad de cualquier sistema social, para hacerlo comprensible y gestionable. Es una visión práctica, orientada a la acción y rica en contenido, que diagnostica el nivel actual de desarrollo del sistema y facilita la motivación y el compromiso de sus miembros para construir el futuro visualizado. Este mapa se prepara en un intenso taller de un día de duración, y luego se afina y mejora en uno o más Seminarios de Validación y Enriquecimiento. El mapa producido en este proyecto se presenta y describe en el capítulo que sigue.

**Cartera de Innovaciones Estratégicas:** Esta Cartera identifica, de modo participativo y metódico, un conjunto de proyectos que permiten materializar el futuro visualizado en su Visión de Desarrollo. Esta cartera sigue la estructura de dimensiones del “mapa de acción”, y sus proyectos quedan identificados mediante títulos precisos y detallados. La Cartera de Proyectos incluye una propuesta de prioridades de implementación, para ser considerada por el Grupo Convocante.

**Formación de animadores de Innovación Participativa:** Consiste en la transferencia de los principales principios, conceptos, métodos y herramientas de la Innovación Participativa a personas interesadas del sistema social en que se realiza la intervención, para que puedan continuar aplicándola en lo sucesivo de manera autónoma. Hay niveles introductorio o básico, y avanzado. Esta actividad no se había incluido en las aplicaciones anteriores de Innovación Participativa, pero se incorporó en ésta como experiencia piloto y voluntaria, y se incorporará en las que sigan.

**Diseño general de la Estrategia:** Completadas las tareas antes descritas es posible formular una Estrategia de implementación de las innovaciones que materializarán la transformación social. Dicha estrategia constará de objetivos por dimensión, priorización de innovaciones por dimensión, identificación de alianzas y fuentes de financiamiento, diseños conceptuales iniciales e ilustrativos, y diseño de la entidad que gestionará en su conjunto las innovaciones que se llevarán a cabo. Cabe insistir en la necesidad de equilibrio en las prioridades, con innovaciones priorizadas en todas las dimensiones del Mapa de Acción.

## **B. Fase de Co-Construcción**

**Entidad de gestión de innovaciones:** Esta entidad tiene como tarea el dar impulso a un flujo permanente de innovaciones, a partir de las prioridades que se han establecido en la Estrategia. Es una estructura organizacional que surge en forma gradual, desde la práctica, para priorizar, designar líderes de proyecto, incubar, entregar recursos, supervisar, dar seguimiento, y otras tareas similares. Surge del aprendizaje logrado con las primeras innovaciones, más que de un diseño lógico y abstracto. No intenta implementar todas las innovaciones, sino promover y asegurar que ellas se implementen. Esta entidad consta de un Consejo que le da orientación y una conducción ejecutiva.

**Co-diseño de innovaciones:** Esta actividad consta de dos tipos de diseño para cada innovación que se vaya a emprender: el conceptual y el técnico. El *diseño conceptual* se realiza en forma participativa, con el aporte de unas 12 a 15 personas vinculadas al tema respectivo o afectadas por él en forma directa o indirecta. Se utiliza para él la herramienta *Perfil de Potencialidad* de la Praxis de Innovación Participativa; en el capítulo siguiente se incluyen dos ilustraciones. A partir

de este diseño el líder de la innovación formula un *diseño técnico*, que sigue los requisitos del mecanismo de financiamiento que se utilice e incluye los elementos habituales como equipo humano, recursos externos, presupuestos, etapas y actividades (carta gantt), evaluación costo-beneficio e indicadores de desempeño.

**Co-implementación de innovaciones:** La segunda tarea clave de la Entidad de Gestión consiste en asegurar que las innovaciones efectivamente se implementen a través de las tareas que ya se señalaron, y que se implementen en adecuada coordinación mutua, ya que ellas constituyen un sistema. Cada innovación debe efectivamente disponer de los recursos financieros y técnicos necesarios, y de la dedicación de tiempo ejecutivo para efectos de supervisión y apoyo. Por otra parte, la cartera de innovaciones no es rígida, sino se debe renovar en forma periódica

**C. Productos Intangibles:** Todos los elementos descritos hasta este punto son *tangibles*, como mapas, carteras de innovaciones o formas de organización y gestión. La Innovación Participativa genera además algo esencial: productos *intangibles*, que provienen del modo de participación que utiliza, denominado *participación fuerte*. Consiste en la co-comprensión de la realidad y el co-diseño y co-implementación de las transformaciones. Es un proceso de interacción entre seres humanos, que se comunican y comparten conocimiento y experiencias de vida. Esta forma de participación hace posible que surjan los productos intangibles indicados en la figura: confianzas, conciencia del potencial, consensos, motivación, lenguaje común, surgimiento de liderazgos, alianzas, redes y capacidad de innovación permanente. En su conjunto estos productos van configurando gradualmente cambios culturales profundos, hacia la cultura de innovación y hacia la transformación social específica que se busca: en este caso, la protección de los usuarios más vulnerables en el tránsito y la buena convivencia.

#### **4. Equipo del proyecto**

A partir de las presentaciones iniciales a las autoridades del Ministerio, este consultor propuso la designación de un profesional de planta de la Subsecretaría para asumir la coordinación ejecutiva del proceso que se pondría en marcha. Debería tratarse, naturalmente, de alguien con experiencia en los temas de convivencia vial. Por otra parte, dado el carácter participativo del proceso, su vinculación con el Gabinete de la Subsecretaría estuvo a cargo de la Coordinación de Usuarios de este servicio. De este modo, el equipo que trabajó directamente con este consultor estuvo integrado por:

Coordinador Ejecutivo:	Sr. Rodrigo Henríquez (SECTRA)
Equipo de participación:	Sra. Catalina Guevara (Coordinación de Usuarios SUBTRANS)
	Sr. Rubén Pino (Coordinación de Usuarios SUBTRANS)
	Sra. Marcia Muñoz (Coordinación de Usuarios SUBTRANS)

#### **5. El proceso participativo**

El proceso participativo de este proyecto se realizó entre los meses de octubre de 2017 y febrero de 2018, estando la última sesión del Grupo Convocante prevista para comienzos de marzo de 2018, con el fin de revisar y aprobar el presente informe. Como se ha señalado, el proyecto se orientó a la primera fase del proceso de Innovación Participativa, "Identidad y Estrategia". A continuación, se describen los diversos componentes del proceso realizado.

## 5.1 Identidad, Grupo Convocante y convocatoria

La identidad del proceso se estableció como el diseño del “Sistema Nacional de Convivencia Vial”. La Subsecretaría de Transportes aceptó este término en lugar del más técnico “convivencia de modos”, que se empleaba en la propuesta de modificación legal, porque su uso ya estaba consolidado entre las organizaciones interesadas de la sociedad civil.

El Grupo Convocante del proceso quedó constituido por las siguientes entidades:

<i>Estado:</i>	Subsecretaría de Transportes Carabineros de Chile Asociación Chilena de Municipalidades
<i>Sociedad Civil:</i>	Corporación Bicicultura Colectivo Muévete Fundación No Chat a Bordo Automóvil Club de Chile Agrupación Vive la Bici Fundación Conciencia Vial
<i>Sector académico:</i>	Prof. Paola Jirón, F. Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile

En su primera sesión, realizada el 10 de noviembre de 2017, se constituyó este Grupo, a invitación del Sr. Subsecretario, aceptando asumir las tareas y responsabilidades señaladas en el capítulo anterior. Su trabajo central consistió en definir la lista de invitados para el Taller de Mapa de Acción, que por razones metodológicas debía limitarse a 25 personas y se presenta en el cuadro de la página siguiente. Además, se estableció un calendario inicial de actividades para todo el proceso.

En su segunda sesión, realizada el 5 de enero de 2018, el Grupo Convocante recibió formalmente el Mapa de Acción formulado en el taller de visión de desarrollo, y que se describe en la sección siguiente; la mayoría de sus miembros lo conocía, por haber participado en ese taller. Asimismo, realizó algunas modificaciones al calendario, debidas a un retraso ocurrido con motivo de las elecciones de noviembre y diciembre 2017, y definió los métodos para convocar a las siguientes actividades participativas: (a) para el Seminario de Validación y Enriquecimiento del Mapa de Acción, el envío directo de invitaciones por parte de los miembros del Grupo Convocante; y (b) para el taller de Innovaciones Estratégicas, el envío de invitaciones por parte del Coordinador Ejecutivo del Sistema Nacional de Convivencia Vial.

En su tercera sesión, realizada el 19 de enero de 2018, el Grupo Convocante tomó conocimiento de la versión revisada y enriquecida del Mapa de Acción, producida por el Seminario de Validación y Enriquecimiento, y de la Cartera Estratégica de Innovaciones generada por el taller correspondiente. Realizó además algunas modificaciones menores a este último producto, incorporándole detalles de algunas innovaciones para hacerlo auto-contenido. Acordó además fijar su sesión final de este proyecto para inicios de marzo de 2018, con el fin de revisar el presente informe.

## 5.2 Visión de desarrollo: El Mapa de Acción

El Mapa de Acción de este proceso tuvo dos versiones, la inicial producida por el Taller de Visión de Desarrollo realizado el 1 de diciembre de 2017 y la final producida por el Seminario de Validación y Enriquecimiento el 13 de enero de 2018. Ambas se presentan después del cuadro de convocatoria de la página que sigue, y se describen luego de ser presentadas.

<b>Selección de invitados al taller de Mapa de Acción</b>		
Criterios generales:		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Representativos de la diversidad que se encuentran en el espacio vial</li> <li>▪ (que tengan interés de entregar tiempo y participación)</li> <li>▪ personas de alta competencia y preparación</li> <li>▪ representatividad regional</li> <li>▪ representatividad de género</li> <li>▪ estar abierto al diálogo</li> <li>▪ todos somos peatones</li> <li>▪ personas que vivan la experiencia del tránsito, más que expertos; los expertos vendrán después a expresar técnicamente las necesidades de estas personas</li> </ul>		
<b>Tipos de actores</b>	<b>Nombre</b>	<b>Nº personas</b>
1. Educadores	Nilda Saldamando	1
2. Conductores de buses	MTT	1
3. Agrupaciones de víctimas	Enrique Olivares (OSEV)	1
4. Conductores taxistas, colectivos (de región), furgones escolares	Verónica Contreras- MTT	2
5. Inmigrantes	MTT	1
6. Ciclistas urbanos y rural	Sandra Aguilera	3
7. Deportistas (trotadores)	Alberto Escobar	1
(Agrupaciones de peatones)		
8. Agrupaciones anti acoso callejero	OCAC (observatorio contra el acoso callejero)	1
Personas vulnerables		
9. experiencia de mujeres embarazadas	Claudia Rodríguez	1
10. experiencia de persona con discapacidad	Ciudad Accesible (Andrea Boudeguer)	1
11. Protectores de niños-escolares	Dr. Sergio Rendic	1
12. Personas mayores	Agrupación de adultos mayores	1
13. Director municipal de tránsito	(AChM)	1
14. Carabineros	Fredy Vergara	1
SIAT		
Inspectores fiscales (MTT)		
15. Rescatistas	Director nacional SAMU (bomberos)	1
Juez de policía local		
16. usuarios de triciclos de carga	Agrupación de JPL (Amarilis)	1
17. Motociclistas	AMPROCh	1
Obras municipales		
MINVU - SERVIU	AChM	
MOP. Infraestructura vial	Manuel González	
Investigadores	René Verdejo	
	Paola Jirón	

18. movilidad rural		1
19. experiencia de viaje		1
20. informalidad y evasión		1
21. CONASET	Gabriela Rosende	1
22. Mutuales	(Alberto Escobar)	1
23. Medios masivos de comunicación	ANATEL- ARCHI	2
Escuelas de conductores		
		27

Insertar aquí mapa de acción del 1 diciembre 2017

Insertar aquí mapa de acción del 13 enero 2018

A continuación, se describe el significado del Mapa de Acción de la Convivencia Vial, utilizando como referencia el mapa definitivo, que es el del 13 de enero de 2018. Como se ha indicado, se trata de la principal herramienta de la Praxis de Innovación Participativa. El mapa hace *comprensible y gestionable* un problema de alta complejidad como el de la convivencia vial. El mapa aquí presentado fue preparado por un grupo de actores diverso y conocedor de estos temas y problemas, a partir del mapa inicial que fue igualmente elaborado por actores representativos; los participantes en ambos talleres aparecen en el Anexo C. Como lo señala su nombre, se trata de una herramienta práctica, orientada a la acción; por ello tiene una sola página y se la puede apreciar entera de un solo vistazo.

Los componentes del mapa de acción se denominan *líneas de acción*, y son de dos niveles, las *básicas* que indican las dimensiones del problema y están en negrita (A ... J) y las *específicas* que dan contenido a las básicas (A-1 ... J-5). Las propiedades fundamentales de todo mapa de acción son las siguientes:

- Describe toda la complejidad del problema
- Hace comprensible el problema al estructurarlo en 8 a 15 *dimensiones*
- Tales dimensiones emergen del propio problema, no de disciplinas o instituciones
- Integra términos y conceptos de todas las disciplinas y cuerpos de conocimiento relevantes
- Entrega una descripción narrativa de gran riqueza para la transformación propuesta
- Se prepara por completo en un taller de un día y 25 participantes, bajo control directo de ellos
- Moviliza e integra el conocimiento tácito de los participantes
- Entrega una conceptualización trans-disciplinaria del sistema social
- Entrega un diagnóstico del grado de desarrollo actual del sistema
- Especifica los ámbitos y contenidos claves de innovación para hacer gestionable el problema

Este Mapa de Acción demuestra que la Convivencia Vial es un problema social complejo de diez dimensiones. Esto significa que para ponerlo bajo control hay que actuar paralelamente en cada una de ellas, a través de innovaciones que se deberán diseñar e implementar. Algo más que indica es que en Chile está todo por hacer en esta materia, ya que hay sólo una línea de acción *establecida*, esto es, que tiene actores responsables, actividades permanentes e impacto; se la presenta en mayúsculas en el Mapa de Acción. Ella es la F-7 “Actualizar en Manual de Señalización”.

### **5.3 La Cartera Estratégica de Innovaciones**

El próximo paso del proceso consistió en definir una Cartera Estratégica de Innovaciones para construir el Sistema Nacional de Convivencia Vial. Mientras el Mapa de Acción presenta el territorio que hay que cubrir, la Cartera muestra cuáles son las rutas de penetración que hay que abrir en ese territorio. La Cartera sigue la misma estructura de dimensiones del Mapa. La Cartera comprende 42 innovaciones que están bien identificadas por sus nombres, los cuales son

considerablemente más largos y detallados que los de las líneas de acción. Esta Cartera contiene una propuesta de priorización, que distingue las innovaciones para diseñar e implementar a partir del Año 1, del Año 2 y de los años 3 y siguientes. Ella aparece en las páginas que siguen.

## **Sistema Nacional de Convivencia Vial:**

### **Identificación de Innovaciones Estratégicas y Propuesta de Priorización**

*Taller de Innovaciones Estratégicas – 18 enero 2018*

#### **A. Establecer participativamente principios, derechos y deberes de convivencia vial**

##### **Año 1:**

A-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios rectores de la convivencia vial, fundados en la responsabilidad del más fuerte sobre el más vulnerable; las prioridades establecidas por la “Pirámide Invertida de Movilidad”; la pertinencia territorial; y el enfoque de género

##### **Año 2:**

A-2 Desarrollo participativo de un conjunto de derechos y deberes en la convivencia vial, para los peatones, ciclistas y usuarios de ciclos, usuarios del transporte público, conductores de vehículos motorizados y acompañantes, y otros

A-3 Desarrollo participativo de un conjunto de derechos y deberes relacionados con el acoso sexual en la convivencia vial

A-4 Incorporación en la Ley de Transito de un nuevo título sobre principios, derechos y deberes de convivencia vial, generando sus contenidos a través de un proceso participativo

##### **Año 3 y siguientes:**

A-5 Priorizar la asignación de recursos destinados a seguridad y convivencia vial en base a su impacto socioeconómico

A-6 Destinar los recursos de multas de tránsito a acciones de seguridad y convivencia vial

A-7 Reconocer a la convivencia vial como tema de beneficio social para todos los efectos legales

#### **B. Formación de conciencia personal de convivencia vial**

##### **Año 1:**

B-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios personales de convivencia vial, para uso educacional, comunicacional y otros, sobre: empatía, reciprocidad, respeto, planificación personal, actitud positiva, no violencia, autocontrol, responsabilidad, valoración del espacio público, etc.

##### **Año 2:**

B-2 Generar un sistema de premios e incentivos a personas y empresas para el reconocimiento de competencias y acciones de apoyo a la convivencia vial

##### **Año 3 y siguientes:**

#### **C. Educación para la convivencia vial**

##### **Año 1:**

C-1 Programa de implementación del modelo “Rutas seguras a clases”

C-2 Programa de educación sobre convivencia vial para migrantes

##### **Año 2:**

C-3 Programa de implementación teórico-práctica obligatoria de contenidos de convivencia vial y conducción en la educación formal, que contemple: metodologías, técnicas, seguimiento, evaluación, aprendizaje en red, incorporación de toda la comunidad educativa

C-4 Programa de “Talleres de responsabilidad vial y autocuidado en la conducción” dirigido a adolescentes en la

educación media

**Año 3 y siguientes:**

**D. Comunicación permanente para crear conciencia de responsabilidad vial**

**Año 1:**

D-1 Programa de diseño e instalación de conceptos, criterios y herramientas sobre convivencia vial, para periodistas y medios de comunicación

**Año 2:**

D-2 Campaña comunicacional multi-medial permanente del Estado sobre convivencia vial

**Año 3 y siguientes:**

D-3 Incentivos tributarios a empresas o instituciones que incorporen contenidos de convivencia vial en sus actividades comunicacionales

**E. Acción ciudadana para la convivencia vial**

**Año 1:**

E-1 Desarrollo participativo de los reglamentos de la Ley de Convivencia Vial

**Año 2:**

E-2 Gestión a escala metropolitana de programas de habilitación vial temporal no motorizada (ciclovías recreativas)

**Año 3 y siguientes:**

E-3 Fondo permanente y exclusivo para acciones de la sociedad civil en convivencia vial

E-4 Fortalecimiento de redes de la sociedad civil para la convivencia vial

E-5 Programa para difundir y replicar experiencias que ayuden a descomprimir los horarios punta

**F. Generar condiciones de infraestructura que hagan posible la convivencia**

**Año 1:**

F-1 Aporte exclusivo para el diseño y construcción de ciclovías y circuitos peatonales en regiones con recursos del Fondo Espejo Transantiago

**Año 2:**

F-2 Programa de participación ciudadana activa en el (re)diseño de intersecciones viales, zona de tránsito calmado y biciestacionamientos

**Año 3 y siguientes:**

F-3 Programa participativo permanente para la generación de normas, criterios y condiciones de infraestructura que hagan posible la convivencia, incluyendo entre otros los siguientes temas:

- Habilitación de entornos seguros en las zonas de alta concentración peatonal: establecimientos educacionales, hospitales, etc.
- Incorporación a las vías interurbanas y rurales de espacio de circulación para ciclos y peatones
- Mejoramiento de la visibilidad en las intersecciones
- Ampliar y fomentar las zonas de tráfico calmado
- Cumplimiento de normas en el diseño de las ciclovías
- Ampliar la exigencia de estacionamiento de bicicletas
- Actualizar el manual de señalización
- Asegurar la mantención permanente de la infraestructura

F-4 Desarrollo participativo de un conjunto de exigencias de diseño de espacios seguros de juego, encuentro y convivencia

## **G. Fomento a la investigación e innovación tecnológica para la convivencia vial**

### **Año 1:**

G-1 Investigación sobre la eficacia del casco como protección al ciclista

G-2 Creación y financiamiento estable de un centro interdisciplinario de investigación en convivencia y seguridad vial, a través de la convergencia de investigadores y grupos interesados, para abordar entre otros los temas siguientes.

- Investigación sobre incidencia ciudadana y acciones vinculantes en fiscalización
- Investigación sobre métodos de protección a peatones
- Investigación sobre métodos de protección al ciclista
- Investigación sobre condiciones de movilidad rural de usuarios vulnerables
- Creación de centro de documentación sobre la convivencia vial
- Promover la acción privada para la convivencia vial
- Actualización permanente y dinámica de la normativa en función del desarrollo tecnológico

### **Año 2:**

G-3 Creación de fondo público privado de investigación para la convivencia vial orientado por un consejo participativo

G-4 Investigación de mecanismos de identificación de agresores viales

### **Año 3 y siguientes:**

## **H. Desarrollo de normas punitivas para disuadir conductas irresponsables**

### **Año 1:**

H-1 Tipificar como infracción gravísima el uso de dispositivos móviles al conducir

### **Año 2:**

H-2 Prohibir y sancionar la exhibición de conductas inseguras en medios de comunicación

### **Año 3 y siguientes:**

H-3 Programa permanente de desarrollo de normas punitivas para disuadir conductas que atenten contra la convivencia vial, incluyendo entre otros los siguientes temas:

- Establecer mayores infracciones y penas para disuadir conductas irresponsables en el tránsito
- Establecer penas pecuniarias proporcionales a la capacidad económica del conductor
- Establecer la corresponsabilidad de los compañeros de viaje, vendedores de alcohol y otros
- Habilitar mecanismos de penas accesorias, tales como capacitación o trabajo social

## **I. Fortalecer herramientas y procesos institucionales para la convivencia vial**

### **Año 1:**

I-1 Creación del Fiscal Vial Nacional y la unidad de atención de víctimas de siniestros viales en la Fiscalía Nacional

I-2 Incorporación de evaluación de conciencia de convivencia vial en los exámenes de obtención y renovación de licencias de conducir

### **Año 2:**

I-3 Unificar y fortalecer los criterios de formación en las escuelas de conductores y empresas de transporte

### **Año 3 y siguientes:**

I-4 Evaluar el aumento de la cobertura y el monto del seguro obligatorio de accidentes personales

## **J. Fiscalización de las normas de convivencia vial**

### **Año 1:**

J-1 Información periódica (mensual) obligatoria sobre actividad fiscalizadora de Carabineros, municipalidades e inspectores fiscales

J-2 Activación del proyecto de ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)

### **Año 2:**

J-3 Reorientar la fiscalización de Carabineros a las conductas de mayor peligro

J-4 Utilización de información de pódicos y peajes de autopistas para fiscalización de velocidad

J-5 Desarrollo de sistemas de fiscalización y denuncia ciudadana

### **Año 3 y siguientes:**

J-6 Desvincular los ingresos municipales de la renovación de los permisos de circulación realizados en cada comuna

## **5.4 Dos Perfiles de Potencialidad ilustrativos**

Los últimos productos participativos de este proceso consistieron en dos Perfiles de Potencialidad, de carácter ilustrativo, que corresponden a dos innovaciones priorizadas en la Cartera de la sección anterior. Este perfil es la herramienta de diseño conceptual de innovaciones de la Praxis de Innovación Participativa, y se construye en un taller de medio día cuyos 10 a 15 participantes, seleccionados por el Grupo Convocante, conozcan en profundidad el tema respectivo por experiencia personal. Los perfiles que se presentan aquí son ilustrativos y no formales, porque fueron preparados como ejercicio, y en sólo dos horas cada uno, por los participantes en el Curso Básico de Animadores de Innovación Participativa; este curso voluntario fue ofrecido en paralelo al proyecto por la Fundación para la Innovación Participativa y está descrito en el Anexo B. No obstante, estos perfiles ilustran con claridad en qué consiste un diseño conceptual de innovación, para la plena comprensión del proceso y su continuación en la fase de Co-construcción.

Los perfiles aparecen en las dos páginas que siguen. Un perfil describe una *potencialidad*, que es el término de la Innovación Participativa que designa a la fuerza que está detrás de una innovación y que la hace posible. Dicha fuerza está implícita en el título de la innovación, y este perfil la hace explícita. Todo perfil de potencialidad tiene cuatro componentes que se van definiendo en forma conjunta e interactiva a lo largo del taller especializado en que se lo construye:

- El *título*, que identifica la innovación;
- El *requerimiento*, que expresa la necesidad social que se aspira a satisfacer;
- Un conjunto de *recursos*, que son capacidades de acción que se pueden movilizar para satisfacer el requerimiento; y
- El *Instrumento*, que es el mecanismo de gestión que se debe construir para materializar la innovación.

De estos componentes el más difícil de elaborar es el requerimiento, que suele tomar la mitad del tiempo de taller. Los perfiles de las páginas siguientes no se alcanzaron a completar en el tiempo disponible: faltó mucho detalle y profundización, y hay material que quedó en borrador. Pero son muy claros para efectos ilustrativos.

Perfil de Potencialidad – preliminar e ilustrativo

**Título: Programa de implementación del modelo “Rutas seguras a clases”**

(Innovación C-1 de la Cartera de Innovaciones Estratégicas del Sistema Nacional de Convivencia Vial)

<p><b>Requerimiento</b> <i>¿Cuál es la necesidad social a satisfacer?</i></p>	<p><b>Recursos</b> <i>¿Qué capacidades de acción podemos movilizar?</i></p>	<p><b>Instrumento</b> <i>¿Qué mecanismo de gestión vamos a construir para hacerlo?</i></p>
<p><b>Promover desde las comunidades educativas el uso sustentable de los ciclos en el conjunto de la sociedad, facilitando el traslado grupal seguro y entretenido de los estudiantes entre la escuela y el hogar</b></p> <p><i>Material en borrador, no incorporado aún al perfil:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Facilitar el traslado seguro de los estudiantes entre la escuela y la casa</li> <li>• Protección diferenciada para niños pequeños</li> <li>• Infraestructura, equipamiento y coordinación: señalética, mobiliario, biciestacionamientos, etc.</li> <li>• Traslado entretenido y colectivo</li> <li>• Integrar a la comunidad educativa</li> <li>• Involucrar a la sociedad entera</li> <li>• Saber dónde están mis hijos</li> <li>• Promover el uso de la bicicleta: sustentabilidad, salud, medio ambiente, sedentarismo, etc. ...</li> <li>• Incluir todos los ciclos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Padres ciclistas</b></li> <li>• <b>Evidencia internacional sobre las cualidades del modelo</b></li> <li>• <b>Experiencias nacionales</b></li> <li>• <b>Estándares de infraestructura</b></li> <li>• <b>Estándares de equipamiento</b></li> <li>• <b>Clases de educación física</b></li> <li>• <b>Módulo de educación vial en asignatura de educación ciudadana</b></li> <li>• <b>Organizaciones ciclistas</b></li> <li>• <b>Actores de la comunidad educativa</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Dirección</b></li> <li>○ <b>Profesores</b></li> <li>○ <b>Apoderados</b></li> <li>○ <b>Estudiantes</b></li> </ul> </li> <li>• <b>Municipalidad</b></li> </ul>	<p><b>Programa multi-actor (sociedad civil, estado central, municipal, escuelas, etc.) de promoción del modelo “rutas seguras a clase”, que contemple los siguientes componentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sensibilización</b></li> <li>• <b>Selección de colegios y municipios</b></li> <li>• <b>Diseño de intervención técnica</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Rutas</b></li> <li>○ <b>Horarios</b></li> <li>○ <b>Material educativo</b></li> <li>○ <b>Intervención urbana</b></li> <li>○ <b>Comunicación familiar</b></li> <li>○ <b>Etc.</b></li> </ul> </li> <li>• <b>Implementación</b></li> <li>• <b>Comunicación pública</b></li> <li>• <b>Monitoreo y evaluación</b></li> </ul> <p><i>Material en borrador, no incorporado aún al perfil:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rutas eficientes</li> <li>• Formación de monitores</li> <li>• Formación en el pedaleo</li> <li>• Horarios</li> <li>• Coordinación</li> <li>• Infraestructura y equipamiento</li> </ul>



Perfil de Potencialidad – preliminar e ilustrativo

**Título: Prohibir y sancionar la exhibición de conductas inseguras en medios de comunicación**

(Innovación H-2 de la Cartera de Innovaciones Estratégicas del Sistema Nacional de Convivencia Vial)

<p><b>Requerimiento</b> <i>¿Cuál es la necesidad social a satisfacer?</i></p>	<p><b>Recursos</b> <i>¿Qué capacidades de acción podemos movilizar?</i></p>	<p><b>Instrumento</b> <i>¿Qué mecanismo de gestión vamos a construir para hacerlo?</i></p>
<p><b>Desincentivar la adopción de modelos de conducta de riesgo vial, a través de la exhibición de contenidos audiovisuales que eviten promoverlos y los presenten en perspectiva crítica y educativa, considerando las edades de las respectivas audiencias</b></p> <p><i>Material en borrador, no incorporado aún al perfil:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Guión completo vs. escena</li> <li>• Roles, modelos, estereotipos</li> <li>• Publicidad vs. producción de autor</li> <li>• Fondos públicos</li> <li>• Edades</li> <li>• Plataformas</li> <li>• Conductas prohibidas por ley</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Experiencias comparativas</li> <li>• Conocimiento sobre influencia de los medios sobre las conductas de tránsito</li> <li>• Ley de Tránsito</li> <li>• Ley de TV</li> <li>• Instrumentos del Consejo Nacional de TV</li> <li>• </li> </ul>	<p><b>Desarrollo e implementación de un protocolo de observación y sanción de contenidos de TV que contemple los siguientes componentes:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• </li> <li>• </li> <li>• </li> </ul>

## 6. Convivencia y seguridad vial: Dos conceptos complementarios

A lo largo del proceso descrito se fue configurando con claridad la distinción entre dos nociones aplicadas en este proyecto, *seguridad vial* y *convivencia vial*. Ambas fueron conceptualizadas en forma participativa en Chile, a través de Mapas de Acción, y están expresadas en el cuadro siguiente a través de las respectivas dimensiones:

Comparación conceptual entre la Seguridad Vial y la Convivencia Vial en Chile	
Dimensiones de la Seguridad Vial	Dimensiones de la Convivencia Vial
A Formación y acreditación de conductores	A Establecer participativamente principios, derechos y deberes de convivencia vial
B Gestión de calidad vehicular	B Formación de conciencia personal de convivencia vial
C Gestión de vías y espacios públicos	C Educación para la convivencia vial
D Gestión de servicios de transporte	D Comunicación permanente para crear conciencia de responsabilidad vial
E Fiscalización	E Acción ciudadana para la convivencia vial
F Acción judicial	F Generar condiciones de infraestructura que hagan posible la convivencia
G Atención de accidentes y seguros	G Fomento a la investigación e innovación tecnológica para la convivencia vial
H Investigación e información	H Desarrollo de normas punitivas para disuadir conductas irresponsables
I Educación y comunicaciones	I Fortalecer herramientas y procesos institucionales para la convivencia vial
	J Fiscalización de las normas de convivencia vial
<i>Fuente:</i> Comisión Inter-Ministerial para la Seguridad de Tránsito, “Política Nacional de Seguridad de Tránsito”, 1993, 65 p.	<i>Fuente:</i> El presente informe, 2018.

Es importante para la acción futura explorar las relaciones entre ambos conceptos:

- *Seguridad vial* es un concepto internacional, generado en los países desarrollados, que fue adaptado a las condiciones propias de Chile en el proceso de formulación de la primera Política Nacional de Seguridad de Tránsito y de creación de CONASET para implementarla, entre 1993 y 1995. La Política señalada fue exitosa y logró reducir significativamente el ritmo de crecimiento de las muertes y las lesiones en siniestros de tránsito. Ella acaba de ser actualizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de CONASET, en 2017.
- La política señalada logró además algo que poco se ha destacado: un *impacto cultural muy significativo*. A diferencia de otros países de América Latina, en Chile los conductores de vehículos motorizados en general respetan a los peatones en las intersecciones con demarcación y señalización adecuada. Dicho respeto es el fruto de un cambio cultural gradual, que han ido produciendo en conjunto las decenas de innovaciones de la Política señalada, que abarcaron todas las dimensiones del cuadro anterior: el paradigma cultural previo del conductor “yo arremeto con mi vehículo porque soy más fuerte” está siendo reemplazado por el paradigma más civilizado “yo respeto al peatón porque es más débil.”

- Este cambio técnico, institucional y cultural en el tránsito se ha combinado con otros dos procesos de las últimas décadas, y también los ha hecho posibles. Uno es el crecimiento de la conciencia de sostenibilidad y de derechos sociales en la sociedad chilena, que se ha traducido en un fuerte desarrollo de las organizaciones pro-bicicleta y las organizaciones de víctimas de siniestros de tránsito. El otro es el importante esfuerzo de las políticas públicas del país, a nivel central y municipal, para promover el uso de la bicicleta, principalmente a través de las ciclovías. También se ha sumado el sector privado con los sistemas de bicicletas públicas.
- En este marco se ha consolidado gradualmente en Chile el uso del término *convivencia vial*, por impulso de las organizaciones de la sociedad civil, para expresar las dimensiones personales, sociales y culturales de la interacción en el tránsito. Ellas no quedan plenamente expresadas en el término *seguridad vial*, cuyas connotaciones son más bien técnicas e institucionales. El término también quedó incorporado en la actualización de la Política Nacional de Seguridad de Tránsito 2017, como parte del eje estratégico “Usuarios de las vías más seguros”. El significado de la convivencia vial, y el modo de construirla en la práctica, han quedado claros en el Mapa de Acción y la Cartera de Innovaciones Estratégicas de este informe.
- En síntesis, Chile vive un proceso de transformación técnica y cultural de las interacciones en el tránsito, que ya tiene larga historia y que tiene mucho camino por delante. Como parte de este proceso ha surgido la necesidad de usar el concepto de convivencia vial, además del de seguridad vial. Son conceptos complementarios, y dan lugar a acciones que se enriquecen mutuamente.

## 7. Estrategia de desarrollo propuesta

A partir de los contenidos de este informe, generados mediante *participación fuerte*, se propone la estrategia que sigue:

### 7.1 Objetivos

**Objetivo general:** Construir un Sistema Nacional de Convivencia Vial, dirigido a proteger las vidas de los usuarios más vulnerables del tránsito. Este Sistema constará de diez dimensiones, cuyos objetivos específicos son los siguientes:

#### **Objetivos específicos:**

- A Establecer participativamente principios, derechos y deberes de convivencia vial
- B Formar conciencia personal de convivencia vial
- C Educar para la convivencia vial
- D Realizar comunicación permanente para crear conciencia de responsabilidad vial
- E Favorecer la acción ciudadana para la convivencia vial
- F Generar condiciones de infraestructura que hagan posible la convivencia
- G Fomentar la investigación e innovación tecnológica para la convivencia vial
- H Desarrollar normas punitivas para disuadir conductas irresponsables
- I Fortalecer herramientas y procesos institucionales para la convivencia vial
- J Fiscalizar las normas de convivencia vial

## **7.2 Prioridades de innovación**

Serán innovaciones prioritarias las señaladas en la Cartera de Innovaciones Estratégicas, y se trabajará en paralelo en las diez dimensiones de la convivencia vial. Las primeras prioridades en cada dimensión, cuyos diseños se deberían iniciar en el año 1 de implementación de la Estrategia, son las siguientes:

- A-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios rectores de la convivencia vial, fundados en la responsabilidad del más fuerte sobre el más vulnerable; las prioridades establecidas por la “Pirámide Invertida de Movilidad”; la pertinencia territorial; y el enfoque de género
- B-1 Desarrollo participativo de un conjunto de principios personales de convivencia vial, para uso educacional, comunicacional y otros, sobre: empatía, reciprocidad, respeto, planificación personal, actitud positiva, no violencia, autocontrol, responsabilidad, valoración del espacio público, etc.
- C-1 Programa de implementación del modelo “Rutas seguras a clases”
- C-2 Programa de educación sobre convivencia vial para migrantes
- D-1 Programa de diseño e instalación de conceptos, criterios y herramientas sobre convivencia vial, para periodistas y medios de comunicación
- E-1 Desarrollo participativo de los reglamentos de la Ley de Convivencia Vial
- F-1 Aporte exclusivo para el diseño y construcción de ciclovías y circuitos peatonales en regiones con recursos del Fondo Espejo Transantiago
- G-1 Investigación sobre la eficacia del casco como protección al ciclista
- H-1 Tipificar como infracción gravísima el uso de dispositivos móviles al conducir
- I-1 Creación del Fiscal Vial Nacional y la unidad de atención de víctimas de siniestros viales en la Fiscalía Nacional
- J-1 Información periódica (mensual) obligatoria sobre actividad fiscalizadora de Carabineros, municipalidades e inspectores fiscales

## **7.3 Alianzas y fuentes de financiamiento**

Cada una de las Innovaciones Estratégicas de la Cartera será diseñada e implementada a través de una alianza de actores diversos, en las cuales participen:

- Organismos del Estado: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, otros Ministerios, CONASET, Carabineros de Chile, Municipalidades, Gobiernos Regionales y otros
- Organizaciones de la sociedad civil con interés especial en el tema correspondiente
- Universidades y centros de investigación
- Empresas privadas, cuando corresponda

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debería generar una línea de financiamiento básico para poner en marcha esta Estrategia en su conjunto. Para cada Innovación Estratégica se debería desarrollar un diseño específico, y buscar financiamiento complementario cuando sea necesario.

#### **7.4 institucionalidad**

Se propone generar en dos etapas el mecanismo institucional requerido para la implementación de esta Estrategia:

1. Mantener la actual **Coordinación Ejecutiva de Convivencia Vial** en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para iniciar de inmediato la implementación de las innovaciones, y mantener al Grupo Convocante establecido en esta experiencia como su Consejo.
2. Evaluar dos opciones, y poner en práctica una de ellas:
  - 2.1 Convertir a la Coordinación Ejecutiva señalada en una **Comisión Nacional de Convivencia Vial**, de carácter permanente, para la implementación y renovación periódica de la Estrategia.
  - 2.2 Convertir gradualmente a CONASET en una **Comisión Nacional de Seguridad y Convivencia Vial**, agregando los temas de convivencia vial a su mandato, incorporando profesionales de ciencias sociales a su equipo y equilibrando su actual Consejo, que sólo incluye entidades del Estado, con una participación significativa de organizaciones de la sociedad civil.

**Anexo A Carta de invitación al integrar el Grupo Convocante**



Santiago, octubre 25 de 2017

Señora  
Claudia Rodríguez  
Presidenta Fundación No Chat a Bordo  
**Presente**

**REF.: Invitación Integrar el Grupo Convocante  
del Sistema Nacional de Convivencia Vial**

Estimada Señora Rodríguez,

Junto con saludarle y mediante la presente tengo el agrado de informar a usted que la Subsecretaría de Transportes ha iniciado el proceso de diseño de un Sistema Nacional de Convivencia Vial. Éste se enmarca en un esfuerzo que la Sociedad Civil de Chile ha realizado por años, que cuenta con el respaldo del Gobierno, y que ha conducido al proyecto de modificación de la Ley del Tránsito que hoy día se encuentra en sus últimos trámites constitucionales en el Congreso Nacional.

Lograr un buen diseño de este Sistema Nacional, que sea eficaz en la protección de las vidas de los usuarios más vulnerables del tránsito como peatones y ciclistas, es un desafío de Política Pública de alta complejidad, ya que involucra a muchos actores sociales, infinidad de temas, numerosas disciplinas, profesiones y diversas culturas. Debido a ello, y la propuesta del Consejo de la Sociedad Civil de esta Subsecretaría, hemos resuelto aplicar el enfoque especializado en desafíos de alta complejidad denominado Innovación Participativa, que ha sido validado en Chile y el exterior; por esto contamos con la colaboración de su autor y Presidente de la Fundación del mismo nombre, el Dr. Alfredo del Valle, para que con su experiencia y conocimiento contribuya a la realización de este proceso.

El primer paso consistirá en la constitución y sesión inicial del Grupo Convocante de este Sistema. Lo integrarán entre otros actores claves; el Subsecretario de Transportes, representantes de Carabineros de Chile, Asociación Chilena de Municipalidades, Corporación Bicicultura, Colectivo Muévete, Fundación No Chat a Bordo y Automóvil Club de Chile; y un investigador social reconocido en temas de convivencia vial. Será, no sólo una ceremonia, sino, una sesión de trabajo que se realizará conforme al Programa que me complace adjuntar.

Dado lo anterior, invito a usted a participar este Grupo Convocante, o a designar a una persona que represente a su institución para integrarlo en su





primera sesión que se llevará a cabo el viernes 10 de noviembre de 2017 de 8:45 a 12:00 horas en la Sala de Ministros de la Secretaría de Planificación de Transporte, ubicada en Teatinos 950 piso 16, Santiago.

Las confirmaciones, así como las dudas o consultas que puedan surgir, pueden ser dirigidas al Coordinador Ejecutivo del proceso de diseño del Sistema Nacional de Convivencia Vial, señor Rodrigo Henríquez a rhenriquez@sectra.gob.cl; o bien llamando al 2 2671 0935.

Sin otro particular, le saluda atentamente,

**CARLOS MELO RIQUELME**  
**SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES**

- Interesado
  - Gabinete Subsecretario
  - Coordinación de Usuarios
- SS-34765**

Este curso fue ofrecido por el consultor, en su calidad de presidente de la Fundación para la Innovación Participativa, a las personas vinculadas con esta experiencia que se interesaran e iniciar su formación como “animadores” de la Praxis de Innovación Participativa. Fue un curso voluntario, en cuanto a las obligaciones contractuales del consultor y a la participación de los alumnos. A continuación, se entrega el programa y la nómina de alumnos que lo completaron exitosamente, y que recibirán una certificación de la Fundación IP. Seis de ellos provienen de SUBTRANS y de las organizaciones del Grupo Convocante, y otros dos fueron invitados por la Fundación.



## **Primer curso de formación de animadores básicos de la Praxis de Innovación Participativa**

**Alfredo del Valle, Ph.D.**

adelvalle@innovacion-participativa.org  
Versión 3 - 20 de noviembre de 2017

### **Aspectos generales**

**Contexto:** Proceso de diseño del Sistema Nacional de Convivencia Vial, que aplica la Praxis de Innovación Participativa y es patrocinado por la Subsecretaría de Transportes (octubre 2017 a febrero 2018)

**Objetivo:** Formar "animadores de nivel básico" de la Praxis de Innovación Participativa, para asegurar la continuidad del proceso de transformación social que construirá el Sistema Nacional de Convivencia Vial, y para contribuir a otros procesos de transformación social.

**Participantes:**

- 26 participantes designados por los miembros del Grupo Convocante del Sistema Nacional de Convivencia Vial
- 5 participantes invitados por la Fundación para la Innovación Participativa

**Profesor:** Alfredo del Valle, Doctor en Ciencias de Sistemas Sociales, Wharton School, Universidad de Pennsylvania, EE.UU.; Master of Arts en Economía, New York University, EE.UU.; e Ingeniero Civil de Industrias, Universidad Católica de Chile. Se ha desempeñado como miembro y consultor de organismos internacionales, universidades, centros de investigación, empresas, servicios de gobierno y ONGs. Es autor de la Praxis de Innovación Participativa, para la conducción de procesos de transformación social de alta complejidad. Es autor de 155 publicaciones y miembro de Sustainability Transitions Research Network y de Systems and Cybernetics in Organisation. Es profesor en la Universidad Alberto Hurtado. Preside la Fundación para la Innovación Participativa.

**Formato:** Seis sesiones entre 14:30 y 18:00 horas, los miércoles 29 de noviembre, 6 y 20 de diciembre de 2017, y 3, 17 y 31 de enero de 2018. Asistencia como observador(a) a los talleres y seminarios del proceso de Convivencia Vial: 1 diciembre 2017; 5 y 12 de enero 2018 y otros por definir en la segunda mitad de enero 2018. Incluye clases con presentación de materia y discusión activa,

elaboración de micro-ensayos individuales, preparación de breves ensayos en grupos y ejercicios de aplicación de herramientas básica de la Praxis de Innovación Participativa.

**Lugar:** Clase 1: Biblioteca SECTRA, Teatinos 950 piso 17.  
Clase 2 en adelante: Sala Subsecretaría Telecomunicaciones, Amunátegui 139, piso 5.

## Programa

### **1. Los problemas de alta complejidad y la Praxis de Innovación Participativa**

- Los problemas simples
- Los problemas complejos-domesticados
- Los problemas de alta complejidad
- Los enfoques del sentido común
- Casos ilustrativos de alta complejidad con Innovación Participativa

### **2. El Principio Complejidad - Participación**

- La Ley del gobierno de lo complejo (Ashby)
- El Principio Complejidad - Participación
- La altísima potencia de las mentes humanas interactuando
- Participación fuerte, eficacia y legitimidad
- Haciendo comprensible la alta complejidad: Las dimensiones

### **3. El Principio de Activación de las Transformaciones Sociales**

- Aproximación al pensamiento sistémico
- Sistemas sociales, adaptación e innovación
- Cultura de adaptación y cultura de innovación
- La transformación social y su campo de fuerzas
- El animador y la activación del campo de fuerzas

### **4. El Principio del Producto Práctico Inmediato**

- La potencia de las herramientas verbales
- La profundidad del conocimiento tácito
- La reacción en cadena de las intuiciones
- La negociación de significados y consensos en el lenguaje
- El valor práctico de las síntesis de una página
- El trabajo en plenario bajo control de los participantes
- Las técnicas del taller eficiente
- El valor motivacional de la continuidad inmediata

### **5. El proceso de Innovación Participativa y sus herramientas**

- La fase de identidad y estrategia
- La co-convocatoria y el Grupo Convocante
- La co-comprensión y el Mapa de Acción
- La construcción de la Cartera de Innovaciones
- La formulación de la estrategia de transformación social
- La fase de co-construcción: Haciendo gobernable la alta complejidad
- El diseño conceptual de innovaciones y el Perfil de Potencialidad
- Ejercitación en el diseño conceptual de innovaciones
- La comunidad de transformación social y el Espacio de Trabajo Participativo

<b>Participantes que completaron exitosamente el curso</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
<b><i>Invitados por el Grupo Convocante</i></b>		
María Inés Figueroa	Instituto de la Vivienda, Universidad de Chile	inesfigueroa@uchilefau.cl
Henry Herrera	Bicultura	henryherrera@bicultura.cl
Nidia Hip	Dirección de Transporte Público Metropolitano, SUBTRANS	nidia.hip@dtpm.gob.cl
Francisca Reyes	Dirección de Transporte Público Metropolitano, SUBTRANS	francisca.reyes@dtpm.gob.cl
Mauricio Sánchez	CONASET	msanchezr@mtt.gob.cl
Maryon Urbina	Colectivo Muévete	maryon.urbina@gmail.com
<b><i>Invitados por la Fundación para la Innovación Participativa</i></b>		
Soledad ESCRICH	PULM	s.escrich@gmail.com
Juan José Richter	Vicaría Pastoral Social Cáritas	jrichter@iglesiadesantiago.cl

<b>Taller de Mapa de Acción – 1 diciembre 2017</b>		
<b>Nómina de Participantes</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
1. Patricio Aguilera	Buses Vule	<a href="mailto:peaguilerac@hotmail.com">peaguilerac@hotmail.com</a>
2. Sandra Aguilera	Colectivo Muévete	<a href="mailto:sandra@newindie.org">sandra@newindie.org</a> ; <a href="mailto:slaguilerac@yahoo.com">slaguilerac@yahoo.com</a>
3. Benjamín Arancibia	Subus	no usa
4. Matías Brain	Deportista	<a href="mailto:matiasbrain@gmail.com">matiasbrain@gmail.com</a>
5. Victoria Cornejo	Observatorio Contra el Acoso Callejero	<a href="mailto:victoriacm.10@gmail.com">victoriacm.10@gmail.com</a>
6. Rubén Espinoza	Corporación Acción Mayor	<a href="mailto:ruben.espinoza@vtr.net">ruben.espinoza@vtr.net</a>
7. Gladys Fernández Navarrete	Vocera de la Marcha de los Bastones	<a href="mailto:gladysfernandez@vtr.net">gladysfernandez@vtr.net</a> ; <a href="mailto:gladys.fernandez.n47@gmail.com">gladys.fernandez.n47@gmail.com</a> ;
8. Ernesto Guzmán	Conatacoch	<a href="mailto:ernesto_65479@hotmail.com">ernesto_65479@hotmail.com</a>
9. Rodrigo Henríquez	Coordinador Ejecutivo Sistema Nacional de Convivencia Vial	<a href="mailto:rhenriquez@sectra.gob.cl">rhenriquez@sectra.gob.cl</a>
10. Amarilis Horta	Corporación Bicicultura	<a href="mailto:amarilishorta@bicicultura.cl">amarilishorta@bicicultura.cl</a>
11. Caroline Moren	Vive la Bici	<a href="mailto:caroline.moren@vivelabici.cl">caroline.moren@vivelabici.cl</a>
12. Karina Muñoz	Fundación Conciencia Vial	<a href="mailto:karina@concienciavial.org">karina@concienciavial.org</a>
13. Enrique Olivares	Organizaciones Ciudadanas por la Seguridad Vial	<a href="mailto:enriqueolivarescl@gmail.com">enriqueolivarescl@gmail.com</a>
14. Dr. Sergio Rendic	Ministerio de Salud, Departamento Ciclo Vital, División de Prevención y Control de Enfermedades	<a href="mailto:sergiorendich@gmail.com">sergiorendich@gmail.com</a> ; <a href="mailto:sergio.rendich@minsal.cl">sergio.rendich@minsal.cl</a>
15. Claudia Rodríguez	Fundación No Chat a Bordo	<a href="mailto:milevatrice@gmail.com">milevatrice@gmail.com</a>
16. Ricardo Rojas	CONASET	<a href="mailto:rrojas@mtt.gob.cl">rrojas@mtt.gob.cl</a>
17. Leonardo Silva Pérez	Asociación Chilena de Seguridad	<a href="mailto:lsilva@achs.cl">lsilva@achs.cl</a>
18. Humberto Vallejos	Asociación de Motoristas Pro Chile (AMPROCH)	<a href="mailto:hvallejosa@gmail.com">hvallejosa@gmail.com</a>
19. Freddy Vergara	Carabineros de Chile	<a href="mailto:fredy.vergara@carabineros.cl">fredy.vergara@carabineros.cl</a> ;
<b>Nómina de Observadores</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
20. Andrea Díaz	CONASET	<a href="mailto:adiaz@mtt.gob.cl">adiaz@mtt.gob.cl</a>
21. M. Inés Figueroa	Universidad de Chile	<a href="mailto:inesfigueroa@uchilefau.cl">inesfigueroa@uchilefau.cl</a>
22. Maya Flores	Bicicultura	<a href="mailto:mayaflores@bicicultura.cl">mayaflores@bicicultura.cl</a>
23. Henry Herrera	Bicicultura	<a href="mailto:henryherrera@bicicultura.cl">henryherrera@bicicultura.cl</a>
24. Nidia Hip	DTPM	<a href="mailto:nidia.hip@dtpm.gob.cl">nidia.hip@dtpm.gob.cl</a>
25. José Madrid	CONASET	<a href="mailto:jmdrid@mtt.gob.cl">jmdrid@mtt.gob.cl</a>
26. Marcía Muñoz	Subsecretaría de Transportes	<a href="mailto:mmunozra@mtt.gob.cl">mmunozra@mtt.gob.cl</a>
27. Rubén Pino	Subsecretaría de Transportes	<a href="mailto:rpino@mtt.gob.cl">rpino@mtt.gob.cl</a>
28. Francisca Reyes	DTPM	<a href="mailto:francisca.reyes@dtpm.gob.cl">francisca.reyes@dtpm.gob.cl</a>
29. Juan José Richter	Vicaría Pastoral Cáritas	<a href="mailto:jjrichter@uc.cl">jjrichter@uc.cl</a>
30. Mauricio Sánchez	CONASET	<a href="mailto:msanchezr@mtt.gob.cl">msanchezr@mtt.gob.cl</a>
<b>Equipo Metodológico</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
31. Alfredo del Valle	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:adelvalle@innovacion-participativa.org">adelvalle@innovacion-participativa.org</a>
32. Francisca Carvajal	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:f.carvajalmascaro@gmail.com">f.carvajalmascaro@gmail.com</a>
33. César Fuenzalida	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:ces.fuenzalida@gmail.com">ces.fuenzalida@gmail.com</a>

<b>Seminario de Validación y Enriquecimiento del Mapa de Acción – 13 enero 2018</b>		
<b>Nómina de Participantes</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
1. Sandra Aguilar	Muevete	<a href="mailto:sandra@newindie.org">sandra@newindie.org</a>
2. Cesar Alcaya	Bicicultura	<a href="mailto:ce_alcayaga@gmail.com">ce_alcayaga@gmail.com</a>
3. Eileen Abrigo	Pedalea x la calle	<a href="mailto:eileenabrigo@gmail.com">eileenabrigo@gmail.com</a>
4. Bárbara Barrena	FundaciónInnovación Participativa	<a href="mailto:barbarabarrera@gmail.com">barbarabarrera@gmail.com</a>
5. Paulina Barría	Bikelite	<a href="mailto:pb@bikelite.com">pb@bikelite.com</a>
6. Erica Berrios	Pedalea x la calle	<a href="mailto:erica.berrios@gmail.com">erica.berrios@gmail.com</a>
7. Francisco Campos	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:francisco@innovacion-participativa.org">francisco@innovacion-participativa.org</a>
8. Leticia Celador	U.C	<a href="mailto:celaleti@gmail.com">celaleti@gmail.com</a>
9. Miguel Corso	ATEL	<a href="mailto:miguel@tornado.cl">miguel@tornado.cl</a>
10. Joaquín Chacón	ATEL	<a href="mailto:joaquin@tornado.cl">joaquin@tornado.cl</a>
11. Soledad Esrich	PULM	<a href="mailto:s.esrich@gmail.com">s.esrich@gmail.com</a>
12. Ruben Espinoza	Corporación Adulto mayor	<a href="mailto:ruben.espinoza@vtr.net">ruben.espinoza@vtr.net</a>
13. Rodrigo Gutierrez	Yo quiero andar en Bicicleta	<a href="mailto:goraku1@gmail.com">goraku1@gmail.com</a>
14. Rodrigo Henríquez	SECTRA	<a href="mailto:rhenriquez@sectra.gob.cl">rhenriquez@sectra.gob.cl</a>
15. Henry Herrera	Stgo Sur Ciclista Ciudadano	<a href="mailto:hherrera@gmail.com">hherrera@gmail.com</a>
16. Nidia Hip	DTPM	<a href="mailto:nidia.hip@dtpm.gob.cl">nidia.hip@dtpm.gob.cl</a>
17. Daniel Hoffman	ATEL	<a href="mailto:fahren@fahren.cl">fahren@fahren.cl</a>
18. Amarilis Horta	Bicicultura	<a href="mailto:amarilis@bicicultura.cl">amarilis@bicicultura.cl</a>
19. Mathias Koch	Muevete	<a href="mailto:mathiaskoch@gmai.com">mathiaskoch@gmai.com</a>
20. Bernardita Labarca	Bicicultura	<a href="mailto:bernarda.labarca@gmail.com">bernarda.labarca@gmail.com</a>
21. Marcela Lladó	Vive la Bici	<a href="mailto:marcela.llado@gmail.com">marcela.llado@gmail.com</a>
22. Catalina Matus	Convivencia Vial	<a href="mailto:catalinamn@hotmail.com">catalinamn@hotmail.com</a>
23. Mariana Matus Navarro	Fundación Conciencia Vial	<a href="mailto:mariana.mn03@gmail.com">mariana.mn03@gmail.com</a>
24. Harold Mesías	Muevete	<a href="mailto:harold.mesias@gmail.com">harold.mesias@gmail.com</a>
25. Caroline Moren	Vive la Bici	<a href="mailto:carolinemoren@vivelabici.cl">carolinemoren@vivelabici.cl</a>
26. Karina Muñoz	Fundación Conciencia Vial	<a href="mailto:karina@concienciavial.org">karina@concienciavial.org</a>
27. Luis Muñoz	Curicletas	<a href="mailto:kapra56@gmail.com">kapra56@gmail.com</a>
28. Enrique Olivares	Miembro OSEV	<a href="mailto:enriqueolivarescl@gmail.com">enriqueolivarescl@gmail.com</a>
29. Miguel Palape	Matríztica	<a href="mailto:miguelpalape@gmail.com">miguelpalape@gmail.com</a>
30. Francisca Reyes	DTPM	<a href="mailto:francisca.reyes@dtpm.gob.cl">francisca.reyes@dtpm.gob.cl</a>
31. Pablo Salcedo	Alumno	<a href="mailto:pablo.salcedo@gmail.com">pablo.salcedo@gmail.com</a>
32. Gonzalo Sterling	Ciclocreoivia	<a href="mailto:gstierling@ciclocreoivia.cl">gstierling@ciclocreoivia.cl</a>
33. Daniela Suau	Muevete	<a href="mailto:danielasuau@gmail.com">danielasuau@gmail.com</a>
34. Hernán Torres	Indepequeta	<a href="mailto:htorres83@gmail.com">htorres83@gmail.com</a>
35. Maryon Urbina	Muevete	<a href="mailto:mmurbina@uc.cl">mmurbina@uc.cl</a>
36. Mieke Van Haren	Vive la Bici	<a href="mailto:miekevanharen@yahoo.es">miekevanharen@yahoo.es</a>
37. Fredy Vergara	Carabineros de Chile	<a href="mailto:fredyvergara@carabineros.cl">fredyvergara@carabineros.cl</a>
<b>Equipo Metodológico</b>		
<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
38. Alfredo del Valle	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:adelvalle@innovacion-participativa.org">adelvalle@innovacion-participativa.org</a>
39. Francisca Carvajal	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:f.carvajalmscaro@gmail.com">f.carvajalmscaro@gmail.com</a>
40. César Fuenzalida	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:ces.fuenzalida@gmail.com">ces.fuenzalida@gmail.com</a>

**Taller de Innovaciones Estratégicas – 17 enero 2018****Nómina de Participantes**

<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
1. Sandra Aguilera	Muevete	<a href="mailto:sandra@newindie.org">sandra@newindie.org</a>
2. Catalina Guevara	MTT	<a href="mailto:cguevara@mtt.gob.cl">cguevara@mtt.gob.cl</a>
3. Rodrigo Henríquez	SECTRA	<a href="mailto:rhenriquez@sectra.gob.cl">rhenriquez@sectra.gob.cl</a>
4. Amarilis Horta	Bicicultura	<a href="mailto:amarilis@bicicultura.cl">amarilis@bicicultura.cl</a>
5. Marcela Lladó	Vive la Bici	<a href="mailto:marcela.llado@gmail.com">marcela.llado@gmail.com</a>
6. Rubén Pino	MTT	<a href="mailto:rpino@mtt.gob.cl">rpino@mtt.gob.cl</a>
7. Caroline Morén	Vive la Bici	<a href="mailto:carolinemoren@vivelabici.cl">carolinemoren@vivelabici.cl</a>
8. Karina Muñoz	Fundación Conciencia Vial	<a href="mailto:karina@concienciavial.org">karina@concienciavial.org</a>
9. Marcia Muñoz	MTT	<a href="mailto:mmuñozra@mtt.gob.cl">mmuñozra@mtt.gob.cl</a>
10. Enrique Olivares	Miembro OSEV	<a href="mailto:enriqueolivarescl@gmail.com">enriqueolivarescl@gmail.com</a>
11. Sergio Rendich	Ministerio de Salud	<a href="mailto:sergio.rendich@minsal.cl">sergio.rendich@minsal.cl</a>
12. Claudia Rodríguez	Fundación no+Chat a Bordo	<a href="mailto:claudia@m1a.cl">claudia@m1a.cl</a>
13. Gonzalo Stierling	Ciclocrevía	<a href="mailto:gstierling@ciclocreovia.cl">gstierling@ciclocreovia.cl</a>

**Equipo Metodológico**

<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>	<b>Correo electrónico</b>
14. Alfredo del Valle	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:adelvalle@innovacion-participativa.org">adelvalle@innovacion-participativa.org</a>
15. Francisca Carvajal	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:f.carvajal@mascaro@gmail.com">f.carvajal@mascaro@gmail.com</a>
16. César Fuenzalida	Fundación Innovación Participativa	<a href="mailto:ces.fuenzalida@gmail.com">ces.fuenzalida@gmail.com</a>

## **Informe Nº 1 – 15 diciembre 2017**

Las actividades desarrolladas se organizan a continuación de acuerdo a las labores establecidas en el Convenio:

**a. Prestar apoyo metodológico especializado al diseño y puesta en marcha de un sistema de acción participativa, con perspectivas de corto y mediano plazo, para implementar y reglamentar las modificaciones a la Ley de Tránsito sobre convivencia de modos, que permita abordar toda la complejidad sociocultural y tecnológica de este proceso con eficacia y validación social**

- Apoyo metodológico al equipo del proyecto para definir el nombre del sistema social a construir en este proceso: Sistema Nacional de Convivencia Vial.
- Apoyo metodológico al Sr. Subsecretario para la selección inicial de los miembros del Grupo Convocante que dará legitimidad y orientación estratégica a este proceso. Quedó integrado por el Sr. Subsecretario, un representante de Carabineros, un representante de la Asociación Chilena de Municipalidades, cuatro representantes de organizaciones de la sociedad civil y una académica reconocida en este campo.
- Confirmación al Sr. Subsecretario de la conveniencia de ampliar el Grupo Convocante ante el gran interés en integrarlo de dos organizaciones adicionales de la sociedad civil.
- Preparación con el equipo del proyecto de un primer calendario detallado de actividades a realizarse entre comienzos de noviembre de 2017 y fines enero de 2018.
- Evaluación del Taller de Mapa de Acción con el equipo del proyecto: el Mapa producido conceptualiza en gran profundidad y detalle al Sistema Nacional de Convivencia Vial, a través de 9 dimensiones en las que se deberá actuar para desarrollarlo.
- Aseguramiento de que los miembros claves del Gabinete de la Subsecretaría tuvieran el apoyo metodológico necesario para comprender en profundidad el Mapa de Acción.
- Preparación con el equipo del proyecto de un ajuste al calendario de actividades ante los retrasos producidos por el período de elecciones presidenciales y parlamentarias.

**b. Facilitar al personal de la Subsecretaría de Transportes que intervenga o pueda intervenir en las actividades descritas en el literal anterior, los conceptos y herramientas requeridos para participar en ellas con eficacia.**

- Sesiones de presentación general de la metodología al Sr. Subsecretario y a otros miembros de su Gabinete.
- Sesiones de presentación detallada de la metodología al equipo del proyecto.
- Puesta en marcha de un curso especial para la formación de animadores de nivel básico de la Praxis de Innovación Participativa, en el cual se inscribieron 12 profesionales de diversas unidades de la Subsecretaría además de personal de Carabineros y profesionales de diversas organizaciones interesadas de la sociedad civil.

**c. Colaborar con la identificación de los actores sociales que deberían intervenir en el diseño y la implementación del sistema de acción participativa indicado en el literal a.**

- Conducción metodológica de la primera sesión del Grupo Convocante en la cual se definieron los participantes en el Taller de Mapa de Acción.
- Colaboración con el Coordinador Ejecutivo del proceso de diseño del Sistema Nacional de Convivencia Vial en la selección definitiva de esos participantes ante las respuestas de los invitados iniciales.

**d. Coadyuvar y asesorar en la preparación relativa a la metodología y conducción de los talleres y otros eventos requeridos para el diseño del sistema de acción participativa mencionado en el literal a.**

- Redacción de la carta de invitación del Sr. Subsecretario a los miembros del Grupo Convocante a integrarlo.
- Redacción de la carta de invitación del Sr. Subsecretario a los participantes en el Taller de Mapa de Acción.

**e. Colaborar con la especificación de los requerimientos logísticos para las actividades señaladas y colaborar con la Subsecretaría de Transportes en su puesta en práctica.**

- Especificación detallada de los requerimientos logísticos para la realización del Taller de Mapa de Acción.
- Visita previa al centro de eventos en que se realizaría el Taller de Mapa de Acción.
- Visita de inspección al local el día antes del taller de Mapa de Acción, y corrección de un problema referente al telón de gran tamaño que se requería y no estaba provisto por el centro de eventos.
- Conducción metodológica del Taller de Mapa de Acción.

**f. Contribuir en lo conceptual y lo metodológico a la preparación de los informes técnicos del proceso indicado en el literal a.**

- Preparación de la versión final del Mapa de Acción del Sistema Nacional de Convivencia Vial para su entrega al Grupo Convocante, a los participantes en el Taller, al Gabinete de la Subsecretaría y más adelante a los participantes en el o los Seminarios de Validación y Enriquecimiento.

## **Informe Nº 2 – 15 febrero 2018**

Las actividades desarrolladas se organizan a continuación de acuerdo a las labores establecidas en el Convenio:

**a. Prestar apoyo metodológico especializado al diseño y puesta en marcha de un sistema de acción participativa, con perspectivas de corto y mediano plazo, para implementar y reglamentar las modificaciones a la Ley de Tránsito sobre convivencia de modos, que permita abordar toda la complejidad sociocultural y tecnológica de este proceso con eficacia y validación social**

- Presentación del Mapa de Acción producido por el taller inicial al Sr. Subsecretario, y evaluación de su significado y proyecciones: el Mapa producido conceptualiza en gran profundidad y detalle al Sistema Nacional de Convivencia Vial, a través de 9 dimensiones en las que se deberá actuar para desarrollarlo.
- Presentación del Mapa de Acción producido por el taller inicial al Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría, y evaluación de su significado y proyecciones.
- Conducción metodológica de la segunda sesión del Grupo Convocante en la cual se evaluó el Taller de Mapa de Acción y se definieron los criterios para convocar al Seminario de validación y Enriquecimiento.
- Preparación con el equipo del proyecto de un ajuste al calendario de actividades ante los retrasos producidos por el período de elecciones presidenciales y parlamentarias.
- Definición final con el Sr. Subsecretario del calendario de actividades hasta el término del proyecto, ante el retraso ocurrido por las elecciones.
- Conducción metodológica de la tercera sesión del Grupo Convocante, en la cual se evaluó el Seminario de Validación y Enriquecimiento y el Taller de Innovaciones Estratégicas, y se decidió realizar ajustes al informe de este último. Se decidió además no realizar los talleres de diseño de innovaciones que estaban previstos, en vista del retraso sufrido por el proceso.

**b. Facilitar al personal de la Subsecretaría de Transportes que intervenga o pueda intervenir en las actividades descritas en el literal anterior, los conceptos y herramientas requeridos para participar en ellas con eficacia.**

- Término del curso especial para la formación de animadores de nivel básico de la Praxis de Innovación Participativa, con la participación de profesionales de diversas unidades de la Subsecretaría y de profesionales de diversas organizaciones interesadas de la sociedad civil. El curso contó con un total seis sesiones y de 18 horas de clase, además de la realización de cuatro trabajos personales por parte de los

alumnos.

- Desarrollo, con los participantes en este curso, de dos perfiles conceptuales de innovaciones del Sistema Nacional de Convivencia Vial, en reemplazo de los que no pudieron realizarse debido al cambio de calendario del proyecto.

**c. Colaborar con la identificación de los actores sociales que deberían intervenir en el diseño y la implementación del sistema de acción participativa indicado en el literal a.**

- Colaboración con el Coordinador Ejecutivo del proceso de diseño del Sistema Nacional de Convivencia Vial en la definición de las modalidades de convocatoria para el Seminario de Validación y Enriquecimiento y del Taller de Innovaciones Estratégicas.

**d. Coadyuvar y asesorar en la preparación relativa a la metodología y conducción de los talleres y otros eventos requeridos para el diseño del sistema de acción participativa mencionado en el literal a.**

- Redacción de la carta de invitación del Sr. Subsecretario a las personas invitadas a participar en el Seminario de Validación y Enriquecimiento.

**e. Colaborar con la especificación de los requerimientos logísticos para las actividades señaladas y colaborar con la Subsecretaría de Transportes en su puesta en práctica.**

- Especificación detallada de los requerimientos logísticos para la realización del Seminario de Validación y Enriquecimiento del Mapa de Acción.
- Visita previa al centro de eventos en que se realizaría el Seminario de Validación y Enriquecimiento.
- Conducción metodológica del Seminario de Validación y Enriquecimiento.
- Especificación detallada de los requerimientos logísticos para la realización del Taller de Innovaciones Estratégicas.
- Visita previa al centro de eventos en que se realizaría el Taller de Innovaciones Estratégicas.
- Conducción metodológica del Taller de Innovaciones Estratégicas.

**f. Contribuir en lo conceptual y lo metodológico a la preparación de los informes técnicos del proceso indicado en el literal a.**

- Preparación de la versión definitiva del Mapa de Acción del Sistema Nacional de Convivencia Vial, de acuerdo a las modificaciones realizadas por el Seminario de Validación y Enriquecimiento. Esta versión cuenta con diez dimensiones, a diferencia de la inicial que contaba con nueve.
- Preparación de la versión final de la Cartera de Innovaciones Estratégicas del Sistema Nacional de Convivencia Vial.
- Preparación del informe final del proceso, para entrega al Sr. Subsecretario y al Grupo Convocante en su cuarta sesión, prevista para el 6 de marzo de 2018.

## **Agradecimientos**

A la Sra. Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, Paola Tapia, y al Sr. Subsecretario de Transportes, Carlos Melo, por haberme confiado esta consultoría.

Al Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes COSOC-SUBTRANS, por haber recomendado a la Sra. Ministra y al Sr. Subsecretario mi contratación para esta consultoría.

A todos los integrantes del Grupo Convocante de Convivencia Vial por su valioso aporte a la conducción estratégica del proceso participativo realizado en esta consultoría.

A Rodrigo Henríquez, Coordinador Ejecutivo del proceso de diseño del Sistema Nacional de Convivencia Vial, por su excelente conducción ejecutiva del proceso.

A Catalina Guevara, Rubén Pino y Marcia Muñoz, de la Coordinación de Usuarios de la Subsecretaría de Transportes, por su permanente apoyo al proceso participativo.

A todos los participantes en el proceso de Convivencia Vial, por sus valiosos aportes de todo el contenido generado en este proceso.

A mis alumnos Francisca Carvajal y César Fuenzalida, por su apoyo voluntario a la conducción y al registro audiovisual de los talleres y el seminario participativo de este proceso.