



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO

# INFORME

## REUNIONES SECTORIALES.

PROYECTO: “DISEÑO DE MÉTODOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS,  
ESTUDIO DE CASO: TRANSPORTE PÚBLICO EN EL TERRITORIO PENCOPOLITANO”



Concepción, Octubre del 2010.

### Equipo Técnico del Proyecto

Manuel Albarrán Ulsen  
Director Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío.

Nicole Coronado Briceño  
Profesional, Programa de Política Pública y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío.

Luis Zapata Retamal  
Profesional, Programa de Política Pública y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío.

### Instituciones Públicas

Claudio Silva González  
Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.

Santiago Cassinelli Zattera  
Ex - Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.

Andrea Catalán Lobos  
Directora Innova Bío-Bío.

Roberta Lama Bedwell  
Directora (S) Innova Bío-Bío.

Cristian Fernández Garrido  
Dirección Ejecutiva Innova Bío-Bío

Ricardo Briones Huerta  
Director Regional SECTRA Bío-Bío.

Ana Echeverría Añazco  
Profesional, Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.

Sergio Moffat López  
Director del Centro de Estudios Urbanos Regionales, Universidad del Bío-Bío.

### Instituciones Privadas

Héctor Díaz Cortes  
Ingeniero Civil, Solutiva Consultora.

Luis Cardoso Morales  
Asociación Provincial de Taxi Buses.

Alejandro Riquelme Badilla  
Asociación Provincial de Taxi Buses.

Carlos Essmann Rojas  
Asociación Provincial de Taxi Buses.

Luis Quiroz Ross  
Alianza Gremial Transporte.

Nelson Hernández Roldán  
Representante Ferrocarriles Suburbanos de Concepción (FESUB).

Hugo Rubilar  
Federación Interprovincial de Transporte.

#### Organizaciones Sociales

Rene Torres  
Federación Unitaria de Conductores.

Fernando Werlinger  
Presidente Unión Comunal Hualqui.

## **ÍNDICE**

1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. REUNIONES	
a. Reunión 1 Sra. Ana Echeverría..... Profesional, Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.	8
b. Reunión 2 Sr. Héctor Díaz Cortes..... Solutiva Consultores.	10
c. Reunión 3 Sra. Roberta Lama..... Directora (S) Innova Bío-Bío.	15
d. Reunión 4 Sr. Ricardo Briones Huerta..... Director Regional SECTRA Bío-Bío.	17
e. Reunión 5 Sr. Claudio Silva González..... Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.	21
f. Reunión 6 Sra. Andrea Catalán Lobos..... Directora Ejecutiva Innova Bío-Bío.	23
g. Reunión 7 Organizaciones Sociales..... Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción.	25
h. Reunión 8 Empresarios..... Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción.	27
i. Reunión 9 Sr. Sergio Moffat López..... Director del Centro de Estudios Urbanos Regionales, Universidad del Bío-Bío.	29

j. Reunión 10	
Sr. Héctor Díaz Cortes.....	32
Solutiva Consultores.	
k. Reunión 11	
Sr. Alejandro Riquelme, Sr. Carlos Essmann y Sr. Luis Cardoso.....	34
Asociación Provincial de Taxibuses.	
3. CONCLUSIÓN.....	37
4. ANEXO.....	39

## **INTRODUCCIÓN**

Las percepciones de la comunidad levantadas participativamente en las etapas previas de este proyecto, el análisis integrado de la información secundaria, los resultados de los Talleres de Trabajo Metodológico y las opiniones levantadas participativamente en el Seminario han sido discutidas de forma complementaria en distintas Reuniones Sectoriales, con el objetivo de dar a conocer la mirada de las distintas entidades integrantes del Concejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, en cuanto a los avances y conclusiones del estudio.

En primera instancia, durante el mes de Abril del 2010, las reuniones organizadas se llevaron a cabo con,

1. La **Sra. Ana Echeverría**, de la Seremi de Transporte, el 21 de Abril del 2010.
2. El **Sr. Héctor Díaz Cortes**, Solutiva Consultores, el 21 de Abril del 2010.
3. La **Sra. Roberta Lama**, Directora (S) Innova Bío-Bío y el **Sr. Cristian Fernández Garrido**, Jefe Departamento de Evaluación de Proyectos, Innova Bío-Bío, el 30 de Abril del 2010.
4. El **Sr. Ricardo Briones Huerta**, Director Regional SECTRA Bío-Bío, el 30 de Abril del 2010.

En una segunda instancia, a fines de Agosto y comienzos de Septiembre del 2010, las reuniones organizadas se llevaron a cabo con<sup>1</sup>,

5. El **Sr. Claudio Silva González**, Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, el 31 de Agosto del 2010.

---

<sup>1</sup> Vea anexos para lista de asistencia a estas reuniones.

6. La Sra. **Andrea Catalán Lobos**, Directora de Innova Bío-Bío y el Sr. **Cristian Fernández Garrido**, Ejecutivo de Proyectos Innova Bío-Bío, el 01 de Septiembre del 2010.
7. **Organizaciones Sociales**, Uniones Comunales, el 02 de Septiembre del 2010.
8. **Empresarios del Consejo de Transporte Metropolitano del Gran Concepción**, Cámara de Comercio, Asociación Provincial de taxi Buses del Gran Concepción, Federación Interprovincial Gremial del Transporte de Pasajeros, Alianza de empresas y empresarios del Transporte del Gran Concepción A. G. y Federación Unitaria de Conductores, el 03 de Septiembre del 2010.

En una tercera instancia, durante el mes de Octubre del 2010, las reuniones organizadas se llevaron a cabo con,

9. El Sr. **Sergio Moffat López**, Director del Centro de Estudios Urbanos Regionales, Universidad del Bío-Bío, el 07 de Octubre del 2010.
10. El Sr. **Héctor Díaz Cortes**, Solutiva Consultores, el 07 de Octubre del 2010.
11. El Sr. **Alejandro Riquelme**, Sr. **Carlos Essmann** y **Luis Cardoso**, Asociación Provincial de Taxibuses, el 12 de Octubre del 2010.

## REUNIÓN 1

**Sra. Ana Echeverría A.  
Seremi de Transporte.**

### Temas Tratados

Se releva la oportunidad que representa este estudio, con sus recursos disponibles, para abordar desde la contingencia actual el tema de Transporte en el Territorio Pencopolitano, para lo cual es muy importante poder retomar el tema.

La Sra. Ana Echeverría informa que las Bases de Licitación quedaron desarrollados a nivel de Términos de Referencia, antes del terremoto, a punto de licitar y que el actual Seremi, Sr. Santiago Cassinelli Zattera, ha instruido modificar la cláusula 2246 de la Licitación de Transporte Público, incluyendo a cinco líneas no licitadas de Talcahuano en el proceso de Licitación próximo, pero aún no está definido si la próxima Licitación será una nueva o una prórroga de la actual.

Se concuerda enviar una nota institucionalmente, desde la Universidad al Seremi, con el fin de instalar el Estudio en su agenda de corto plazo, entregando información del estado actual y proyecciones del Estudio. El correo electrónico del Seremi es scassinelli@mtt.cl. La comunicación que se establezca por mail con el Seremi, deberá ser con copia a Marianela Avendaño, mavendano@mtt.cl y Ana Echeverría, aecheverría@mtt.cl.

Para el desarrollo del levantamiento de información secundaria, la Sra. Echeverría informe que la Sra. Natalia Akiki, de SECTRA, cuenta con la información referida a Estudios realizados por esa institución en el tema, y que son útiles para el desarrollo del trabajo por parte de la Universidad.

Sra. Ana Echeverría informa que la Universidad de Concepción realizó el pasado 13 de Abril un Seminario sobre Reconstrucción en la Región, donde uno de los temas abordados en el taller fue la situación de Transporte. La Universidad se compromete a

recabar información de esto, documentos y conclusiones emanadas, con el fin de enriquecer el desarrollo del Estudio.

### Conclusión

Se concluye que la Universidad del Bío-Bío debe enviar una nota al Seremi, dando a conocer el contexto de cómo continúa el estudio y solicitando su apoyo institucional.

La Universidad del Bío-Bío, también se compromete a recabar información sobre el tema de Transporte abordado en el Seminario sobre Reconstrucción Regional realizado por la Universidad de Concepción, que pueda ser un aporte al Estudio.

## REUNIÓN 2

**Sr. Héctor Díaz Cortes.**  
**Solutiva Consultores.**

### Temas Tratados

Se sitúa el contexto de la conversación al Sr. Díaz, señalando que el tema del Transporte Público sigue vigente post terremoto, por otro lado, la Licitación Pública 2010 avanza en la SRM Transporte, incluso incorporando temas surgidos en el Diagnóstico de las demandas ciudadanas.

Aquí entonces es donde toma sentido la Participación Ciudadana como un método para definir Políticas Públicas.

El Sr. Héctor Díaz se expresa en algunas ideas que considera relevantes ser consideradas a la hora de continuar el desarrollo del Estudio. Dichas ideas se sistematizan a continuación:

El origen de las Licitaciones de Transporte Público en el Gran Concepción, data del año 2000, lo cual surge de un Estudio llamado “Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción”, cuyos objetivos eran: tomar datos duros, mediciones técnicas, que permitan caracterizar el transporte en el territorio, elaborar un diagnóstico, proponer un Plan de Inversión en infraestructura de Transporte y contar con una herramienta de apoyo a la gestión del transporte (un modelo matemático que permita proyectar situaciones en escenarios diversos).

El Estudio anterior, elaboró un Apéndice referido a la Participación Ciudadana en la gestión del Transporte Público. Para ello se hicieron una serie de talleres que apuntaban a recoger las necesidades de la ciudadanía, enfocados en los problemas respecto del transporte, donde surgieron temas como la “tarificación vial”. Una parte del Plan de Inversión fue lo que luego se denominó como “Biovías”, con los corredores como Paicaví, las vías exclusivas para buses y el metro tren.

A fines de los años '80, principio de los '90, hubo otro estudio que trajo resultados como la ampliación de la Avda. Los Carrera, Costanera y otros; pero cuyo foco estaba en el tráfico vial.

El año 2004 hubo otro estudio, encargado por SECTRA, la SRM de Transporte y BioVías, cuyo fin era optimizar la operación del Transporte en el Gran Concepción.

En definitiva, todos los estudios arrojaban que el sistema de transporte es ineficiente, y esa ineficiencia la paga el usuario, a través de la tarifa.

Respecto de la ineficiencia del sistema de transporte público en el Gran Concepción, el Sr. Díaz, argumenta que no se hace gestión de flota, existe una estructura Empresarial atomizada: en promedio cada empresario tiene 1,5 buses, lo que hace que hayan demasiados empresarios y dispersos, provocando que los empresarios no pueden acceder a economías de escala ni a créditos bancarios. Esto último justifica por qué son los mismos operadores quienes piden a la autoridad la imposición de restricciones (restricción de dos dígitos diarios para locomoción colectiva en el Gran Concepción), dado que ellos mismos no pueden ponerse de acuerdo.

Un tema interesante a considerar es la lógica del BRT (Bus Rapid Transit), que es la tendencia hacia donde se dirige todos los sistemas de transporte eficientes del mundo y es lo que busco el proyecto Transantiago en la región Metropolitana.

Un error histórico al abordar el problema del Transporte es que el mercado del transporte público es percibido por todos los actores (Estado, Empresarios y Sociedad Civil) como algo que es responsabilidad del Estado. No considerando que el transporte es un fenómeno económico; no político.

Otro tema relevante es entender la “estructura empresarial” a la hora de abordar los problemas del sistema de transporte público, aquí se puede observar que los dirigentes del transporte no son los “empresarios” del transporte, sino que su negocio está en el mercado inmobiliario. Esto dado que los dirigentes no son los que tienen buses, o quizás tiene uno o dos, pero su mayor negocio está en la tenencia del terminal, desde

donde recibe ingresos por el cobro de los derechos de uso de cada bus, o por los servicios de comida que cuenta el terminal, que arrienda a un tercero.

Por otro lado, habría que plantearse si los dueños de buses (o colectivos) son realmente empresarios del transporte, quizás no lo son, pues la mayoría tiene vehículos que se los entregan a chóferes, los cuales deben pagarle una cantidad fija cada día al dueño. Por tanto, el negocio de dichos dueños de vehículos es el arriendo de estos y no el transporte público en sí.

La pregunta está, entonces, en ¿quién es realmente el empresario de transporte?. Es, por ende, quien toma los riesgos, quien decide cuánto cobra, que conoce la realidad. Y en esa perspectiva, el empresario de transporte sería el chofer.

También es importante considerar, al entender la estructura empresarial del transporte público, las economías de los empresarios, su situación tributaria. Por ejemplo, al tributar con renta presunta, no son sujetos bancarios. Entonces, finalmente los que son sujetos bancarios, denominados actualmente como empresarios del transporte, son aquellos que tienen otros negocios asociados, como la intermediación financiera, el arriendo de vehículos, el negocio inmobiliario con los terminales que poseen, etc.

Un tema no menor, es el de los chóferes, que tampoco son sujetos bancarios, pues no tienen respaldo contable de sus ingresos. Además de la situación laboral: con largas jornadas de trabajo, de casi 18 horas, lo que les permite hacer rentable el negocio y quedarse con recursos, tras descontar el pago de bencina y el monto fijo que debe darle al dueño del vehículo.

Entendiendo la estructura empresarial del sistema de transporte público, debemos preguntarnos con quién hablamos, entonces, cuando queremos levantar un diagnóstico para la toma de decisiones. La respuesta debiera apuntar a reunirse con todos los empresarios de transporte reales, no sólo con los dirigentes. Ello hace necesario, por ende, catastrar a este grupo.

Otro tema clave es la necesidad de fomentar la “empresarización” del transporte público. La fórmula para aquello quizás vaya en la línea de transformar al sistema de

transporte público en una especie de Sociedad Anónima, donde cada empresario sea un accionista, en que cada micro (o colectivo) sea una acción. Cabe entonces preguntarse, si los procesos llevados por los estamentos estatales de Fomento Productivo, como Sercotec, Fosis, CORFO, no pueden extrapolarse al sector del transporte. Y generar instrumentos de apoyo a la empresarización, capacitando, acompañado, orientando, subsidiando, la transformación de “emprendedores” en empresarios formales.

La falta de empresarización del sistema conlleva, finalmente, a riesgos de seguridad, dado por la denominada “guerra del centavo” o “collereo” que se produce en las vías por conseguir pasajeros; porque la competencia de un bus no es el colectivo o el bus de la otra línea, solamente, sino más aún, es el otro bus de la misma línea. Porque cada uno gana para sí mismo.

Se señala por lo tanto que las etapas siguientes del estudio deben ir por esta línea problemática discutida en la presente reunión, incorporando al análisis a actores regionales, nacionales y/o internacionales que hayan vivido esta problemática y hayan encontrado solución.

En esta sentido, se le propone al Sr. Díaz incorporarse como empresa o como académico al equipo de trabajo de la Universidad en la etapa siguiente del estudio, que implica la realización de espacios de discusión y análisis de la problemática y la incorporación de experiencias nacionales y/o internacionales. El rol de la empresa sería el de contraparte técnica en la organización y realización de estos espacios.

Se enviara una minuta con la propuesta de trabajo conjunto y los intereses que allí se tienen.

El Sr. Díaz, acepta la propuesta, a través de su empresa, Consultiva Consultores. Y estará a la espera de los detalles de la misma.

Sr. Luis Zapata solicita al Sr. Díaz la recomendación de algunos estudios elaborados en SECTRA que sean relevantes para el análisis, a lo que éste recomienda: El estudio “Análisis de la Red Vial Básica del Gran Concepción”, cercano al año 2000, un estudio que

hizo la empresa CIS Consultores, por encargo de la Subsecretaría de Transporte entre los años 2003 y 2004 y un estudio realizado por la empresa Fernández y Cea, contratado por BioVías.

Todos los estudios mencionados están en poder de la SECTRA

### Conclusión

A modo de conclusión se puede decir que los estudios muestran que el sistema de transporte Pencopolitano es ineficiente y no sustentable. Ineficiencia que debe pagar el usuario a través de la tarifa y las precarias condiciones del servicio.

Existe una estructura Empresarial atomizada, ya que hay muchos actores que están dispersos y donde no todos son empresarios. Por lo tanto ¿quien toma los riesgos, quien toma las decisiones?.

Es por esta razón que se debe fomentar la “empresarización” del Transporte Público, donde se transforme a los pequeños dueños de buses en empresas.

La saturación de las vías, aun mejorando la capacidad de estas, será una constante; por lo tanto hay que potenciar los modos de transporte sustentable; que son el Transporte Público.

Tomando todo esto en consideración se le propone al Sr. Héctor Díaz incorporarse al equipo de trabajo, par alo cual se acuerda que se le enviara una minuta con la propuesta de incorporación de la empresa del Sr. Díaz para la etapa 4 del Estudio, en la componente de realización de espacios de análisis de experiencias nacionales y/o internacionales.

### REUNIÓN 3

**Sra. Roberta Lama**  
**Directora (S) Innova Bío-Bío.**

**Sr. Cristian Fernández Garrido**  
**Jefe Departamento de Evaluación de Proyectos, Innova Bío-Bío.**

#### Temas Tratados

Se entrega una breve explicación de contexto del estudio, donde se releva que entre los resultados concretos alcanzados a la fecha esta la incorporación de las demandas ciudadanas recogidas de los Talleres Comunes realizados durante Diciembre del año pasado, información que se está incorporando en el documento que se está elaborando para las Bases de Licitación de Transporte Público del Gran Concepción.

En esta reunión también se releva la oportunidad que representa este estudio, con sus recursos disponibles, para abordar desde la contingencia actual el tema de Transporte en el Territorio Penco-politano. En específico, se refiere a abrir la etapa 4 del Estudio, referida a la realización de Seminarios especializados en el tema de Transporte Público, a los temas contingentes dado por la situación post terremoto y de reconstrucción.

Lo anterior, señala el Sr. Albarrán, no modifica los componentes del Estudio licitado y financiado por Innova Bío-Bío. Sin embargo, requiere de una ampliación de plazo que permita recuperar el tiempo en que el desarrollo del estudio se detuvo producto del terremoto de Febrero.

El plazo que se estima necesario es de 2 meses, según el equipo de Políticas Públicas de la Universidad.

Sra. Roberta Lama, señala que como estudio en ejecución, éste no puede detenerse, más aún dado que ya hay resultados concretos, como lo son los antecedentes recogidos de los Talleres Ciudadanos incorporados al documento de Bases de Licitación de Transporte Público en elaboración por la SRM Transporte. Respecto de este resultado, la

Sra. Lama solicita a la Universidad se le haga llegar una copia, para exponer ante el Consejo de Innova los resultados ya alcanzados en el Estudio.

Sr. Cristian Fernández, señala que no hay imposibilidad administrativa de continuar con el estudio, pues son recursos ya traspasados. Y señala que es necesario realizar una solicitud formal de parte de la Universidad a Innova Bío-Bío, exponiendo las razones y el tiempo requerido de plazo.

### Conclusión

Como conclusión a esta reunión el quipo de Políticas Públicas de la Universidad elaborará una propuesta de programación de las etapas siguientes del Estudio (etapas 3 y siguientes), junto a una solicitud de ampliación de plazo.

Se hará llegar a Innova Bío-Bío, el documento que dé cuenta de la incorporación de las demandas ciudadanas en las Bases de Licitación de Transporte Público del Gran Concepción.

## REUNIÓN 4

**Sr. Ricardo Briones Huerta**  
**Director Regional SECTRA Bío-Bío.**

### Temas Tratados

Se expone la situación de contexto del estudio, con énfasis en que en estas últimas semanas la Universidad ha trabajado en dos líneas referidas a la ejecución del estudio, estas son las de instalar la continuidad del proyecto en INNOVA, abordar la ejecución del estudio de manera pertinente a cada institución involucrada y de acuerdo al contexto regional post terremoto y llevar a cabo gestiones para reunirse con el nuevo SRM de Transporte, para contar con su apoyo institucional a las siguientes etapas del estudio.

Luego se da una revisión del estudio por etapa.

### Etapas 1 y 2 (Levantamiento demandas ciudadanas – Incorporación demandas en Bases de Licitación)

Se le consulta al Sr. Briones si efectivamente se incorporaron en el documento Bases de Licitación Transporte Público (BLTP) del Gran Concepción, las demandas ciudadanas levantadas en la etapa 1 del Estudio en cuestión. En respuesta a esto el Sr. Briones señala que está en conocimiento que sí se incorporaron, sin embargo, para ser estrictos con la información, él entregará el documento BLTP a la Universidad para que ésta revise si efectivamente se incorporaron las demandas ciudadanas recogidas en los talleres, cuáles y de qué manera se hizo.

Aquí se hace hincapié en la importancia de la difusión de esto en la Prensa. Esto se debe promocionar para que la ciudadanía sepa que su participación tuvo efecto real.

Antes de que esto se pueda realizar, de deben enviar los Términos de Referencia de las Bases al Consejo Metropolitano de Transporte. Para lo cual ya se está gestionando una reunión con el SRM de Transporte, la cual debe ir en la línea de asegurar el envío de las BLTP al Consejo Metropolitano de Transporte,

### Etapa 3 (Sistematización Información secundaria)

Se informa que se está trabajando en la etapa 3, referida a levantamiento y sistematización de información secundaria. En eso, se ha obtenido información sobre dos estudios en materia de transporte público: (1) sobre análisis de la red vial básica y (2) un estudio encargado por BioVías.

Sobre lo anterior, el Sr. Briones señala que se ha preparado un compilado de algunos estudios, a solicitud de Luis Zapata, el cual será entregado por la Srta. Natalia Akiki.

### Etapa 4 (Identificación Problemática; Seminarios)

Para esta etapa del proyecto la Universidad propone la realización de 2 Seminarios.

Aquí el Sr. Albarrán señala que para analizar el alcance de los Seminarios es necesario plantearse, primero, el escenario actual en términos viales del Gran Concepción post terremoto, esto es, menos Vías, lo que agudiza el problema. Y segundo, es necesario plantearse los temas relevantes a considerar en el marco de la programación de Seminarios, la cual esta enfocada a la Participación Ciudadana, centrada en la identificación de los Problemas, el Enfoque Técnico, centrado en la identificación de Soluciones y los actores a considerar en los Seminarios.

De acuerdo a lo dialogado entre los presentes, respecto de la Etapa 4 (realización de Seminarios), se llegan a las siguientes conclusiones:

#### Niveles del Seminario:

- Mediano Plazo: Participación Ciudadana en el Sistema de Transporte Público.
- Corto Plazo: Impacto Post Terremoto en el Sistema de Transporte Público.

### Contenido de Seminarios:

- Contexto de **roles o variables** del Sistema de Transporte Público: **Usuarios** (centrado en las demandas) y **Técnicos** (centrado en las soluciones, en la gestión del transporte).
- Análisis de “lo que me preocupa”, en cada variable.
- Análisis de la situación actual, de acuerdo a informe Etapa 3 de la Universidad, con énfasis en la situación post terremoto.

### Actores necesarios para construir Propuesta de Seminario, como “Comisión Organizadora”:

- SECTRA, SRM Transporte, Actores Técnicos Privados que se vinculen a la Gestión del Sistema de Transporte y Universidad del Bío-Bío.

Para esta misma etapa el Sr. Briones señala como relevante, considerar al Consejo Metropolitano de Transporte (CMT) como actor relevante en los Seminarios.

Además señala que, como Instituciones Innova Bío-Bío, la SRM de Transporte y la Universidad del Bío-Bío, deben comunicarse con la Intendente para darle a conocer el Estudio y sus alcances.

Ante lo anterior, el Sr. Albarrán propone que la comunicación con la Intendente debe realizarse teniendo una propuesta elaborada del Seminario a realizarse, que la Universidad está levantando. Para ello, hay que seguir los siguientes pasos:

- 1) Regular administrativamente el estudio con Innova Bío-Bío, en términos de plazos y propuestas de desarrollo.
- 2) Sostener una reunión con el SRM, según lo ya planteado en esta reunión.
- 3) Realizar una reunión de presentación ante la Intendente e invitarla al Seminario.

Se acuerda como fecha tentativa para los Seminarios, el mes de junio del 2010. Sin embargo, se tendrá claridad de aquello, una vez realizada la presentación a la Intendenta y concluido el trabajo de la Comisión Organizadora.

El Seminario se convocará con invitaciones cerradas, pero abierto a través de la estrategia comunicacional del estudio.

El Sr. Briones informa que cuando se inicie la nueva licitación, se dirá que ésta es por empresas, es decir, cada línea debe ser una empresa. Esto podría generar algunos ruidos en el mundo privado y político, que es necesario tener presentes en el marco del desarrollo del estudio.

### Conclusión

A modo de conclusión, el Sr. Briones enviará a la Universidad los Términos de Referencia de las BLTP, para su análisis.

En esta reunión se pudo también determinar los niveles, contenidos y actores de la comisión organizadora para el Seminario de Transporte.

De acuerdo a esto el Sr. Albarrán, gestionará la conformación de la Comisión Organizadora del Seminario.

La reunión con la Intendenta se realizará una vez que se regularice administrativamente el estudio y una vez que se sostenga una reunión con el Seremi de Transporte.

El Sr. Albarrán se compromete a relevar ante el SRM de Transporte, en su reunión con él, la importancia de enviar al CMT los Términos de Referencia de las BLTP.

## REUNIÓN 5

**Sr. Claudio Silva Gonzáles**  
**Seremi de Transporte y Telecomunicaciones.**

### Temas Tratados

El Seremi de transporte ha ingresado muy recientemente a su nuevo cargo, por lo cual se le da a conocer y se le explica que la Universidad del Bío-Bío esta trabajando en un Proyecto de Innova Bío-Bío, denominado ***“Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudio de caso: Transporte Penco-politano”***, el cual tiene como objetivo definir un método para el diseño e implementación de Políticas Públicas que consideren la participación ciudadana, a partir de la experiencia desarrollada para el Transporte Público del Gran Concepción”.

Se le informa que la Universidad del Bío-Bío en marco de este proyecto esta organizando un Seminario denominado, ***“Política Pública y Participación: por un transporte público metropolitano sustentable”***. Seminario para el cual se invito a cuatro académicos, 2 de Barcelona y 1 de la Universidad de Concepción, oriunda de Curitiba en Brasil y 1 un Sociólogo de la Universidad de los Lagos.

La información recopilada durante el proyecto muestra que la problemática principal del Sistema de Transporte es que no esta organizado, hay muchas empresas y a la hora de establecer un dialogo no se sabe con quien hablar.

El terremoto del 27 de Febrero del presente año, demostró y comprobó que el actual Sistema de Transporte no es sustentable. Se plantea el tema de que al país y a la ciudadanía le falta madurez y más participación ciudadana para lograr cambios radicales, ya que no se toma en cuenta al usuario. Aquí se hace referencia a los estudios analizados durante el proyecto, los cuales indican que las necesidades de los usuarios van cambiando a través del tiempo, por lo tanto se necesita un instrumento que mida las necesidades que vayan tendiendo los usuarios del Sistema de Transporte.

## Conclusión

Se concluye que el Seminario debiera ser cerrado y solo para los informantes claves que tengan relación con el Sistema de Transporte Público Pencopolitano, como por ejemplo, las autoridades de gobierno y la región, Innova Bío-Bío e integrantes del Consejo Metropolitano de Transporte, como los Municipios, Empresarios, Organizaciones Sociales y Académicos de las distintas Universidades.

El Sr. Silva no tiene mucha fe en que pueda existir un cambio en el Sistema de Transporte Público, él dice que el sistema de transporte esta construido de esta forma y que se debe trabajar con ello, pero al mismo tiempo hace hincapié en la importancia de la participación ciudadana en la definición de las Políticas Públicas.

Se necesita un instrumento que permita la participación ciudadana y pueda de esa forma medir las necesidades de los usuarios a través del tiempo.

El Sr. Silva tiene mucho interés en realizar un seminario en conjunto con la SECTRA.

El Sr. Silva confirma su participación en el seminario.

## REUNIÓN 6

**Sra. Andrea Catalán Lobos**  
**Directora Ejecutiva Innova Bío-Bío.**

### Temas Tratados

Al igual que la reunión anterior, se le explica a la nueva directora de Innova que la Universidad del Bío-Bío esta trabajando en un Proyecto de Innova Bío-Bío, denominado ***“Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudio de caso: Transporte Pencopolitano”***, el cual tiene como objetivo definir un método para el diseño e implementación de Políticas Públicas que consideren la participación ciudadana, a partir de la experiencia desarrollada para el Transporte Público del Gran Concepción”.

Se explican las etapas en las cuales se ha trabajado y los resultados que estos han concluido.

Se le informa que la Universidad del Bío-Bío en marco de este proyecto esta organizando un Seminario denominado, ***“Política Pública y Participación: por un transporte público metropolitano sustentable”***, con el objetivo de diseñar metodologías de participación ciudadana para el desarrollo de Políticas Públicas en el ámbito del transporte Pencopolitano.

Al Seminario se ha invitado a distintos académicos expertos en el tema de transporte y participación ciudadana.

También se le informa que a este seminario están convocados los distintos miembros del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, como el Gobierno Regional, las Municipalidad, Organizaciones Privadas y Sociales, Técnicos y Académicos.

### Conclusión

La Sra. Catalán concluye que a ella no le gustaría que estas iniciativas y resultados generados quedaran solo en palabras. A ella le gustaría trabajar en conjunto con el Seremi

de Transporte para generar un buen producto final y aportar de esta forma al desarrollo y mejoramiento de nuestro Sistema de Transporte.

El Sr. Fernández explica que se debe enviar una carta solicitando aplazar el cierre del proyecto.

La Sr. Catalán confirma su participación en el seminario.

## REUNIÓN 7

### **Organizaciones Sociales del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción.**

#### Temas Tratados

Se le explica que la Universidad del Bío-Bío esta trabajando en un Proyecto de Innova Bío-Bío, denominado ***“Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudio de caso: Transporte Pencilopolitano”***, el cual tiene como objetivo definir un método para el diseño e implementación de Políticas Públicas que consideren la participación ciudadana, a partir de la experiencia desarrollada para el Transporte Público del Gran Concepción”, donde muchos de ellos (Juntas de Vecinos y Uniones Comunales) ya habían participado en la primera etapa de levantamiento de la opinión ciudadana sobre las fortalezas y debilidades del Sistema del Transporte Pencilopolitano.

Se explican las etapas en las cuales se ha trabajado y los resultados que estos han concluido.

Se les informa que la Universidad del Bío-Bío en marco de este proyecto esta organizando un Seminario denominado, ***“Política Pública y Participación: por un transporte público metropolitano sustentable”***, con el objetivo de diseñar metodologías de participación ciudadana para el desarrollo de Políticas Públicas en el ámbito del transporte Pencilopolitano y que ha este se ha invitado a distintos académicos expertos en el tema de transporte y participación ciudadana, además de los distintos miembros del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, como el Gobierno Regional, las Municipalidad, Organizaciones Privadas y Sociales, Técnicos y Académicos.

Se comenta que los usuarios están muy contentos y agradecidos por el proyecto de Ciclo-Vías, pero al mismo tiempo que el Bío-Tren queda muy lejos de las comunas mas necesitadas.

Se expresa la necesidad de tener mas espacios de dialogo y un instrumento que permita el levantamiento de información de parte de los usuarios, no solo de parte de los

buses, sino que, también desde FESUB. Se destaca que los espacios de dialogo que existen no son utilizados de forma adecuada.

El Seminario pretende levantar un diseño de metodología para el desarrollo de políticas publicas, involucrando la participación ciudadana. Los usuarios son los que usan diariamente el transporte publico, lo que significa que ellos conocen las necesidades de este, por lo tanto es lógico que ellos señalen cuales son sus necesidades para poder incorporarlas en las bases de licitación.

### Conclusión

Se concluye que la participación ciudadana es esencial para el desarrollo de un buen sistema de transporte publico.

Existe la necesidad de crear mas espacios de diálogos y de confianza entre los empresarios y el usuario, además de un sistema de información más despersonalizada.

Para esto se necesita una institucionalidad que tenga un instrumento que recoja las necesidades e información desde el usuario, las cuales van cambiando a través de los años.

Los espacios de dialogo deben ser de construcción y no de contingencia, ya que todos los problemas actuales del Sistema de Transporte Pencolopitano son atendibles.

## REUNIÓN 8

### **Empresarios del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción.**

#### Temas Tratados

Al igual que todas las reuniones previas, se le explica que la Universidad del Bío-Bío esta trabajando en un Proyecto de Innova Bío-Bío, denominado ***“Diseño de métodos para la implementación de políticas públicas, estudio de caso: Transporte Pencopolitano”***, además de explicarles las etapas en las cuales se ha trabajado y los resultados que estos han concluido.

Se les informa que la Universidad del Bío-Bío en marco de este proyecto esta organizando un Seminario denominado, ***“Política Pública y Participación: por un transporte público metropolitano sustentable”***, con el objetivo de diseñar metodologías de participación ciudadana para el desarrollo de Políticas Públicas en el ámbito del transporte Pencopolitano y que ha este se ha invitado a distintos académicos expertos en el tema de transporte y participación ciudadana, además de los distintos miembros del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, como el Gobierno Regional, las Municipalidad, Organizaciones Privadas y Sociales, Técnicos y Académicos.

Se plantea la importancia que tiene la participación ciudadana y que no se puede obviar la opinión del usuario en cuando a la toma de decisiones para el Sistema de Transporte Público Pencopolitano.

Los empresarios hacen referencia a los buses de Lota y Coronel, ellos explican que no se pueden dejar fuera de esta iniciativa.

Se explica que aunque las realidades de los buses Lota-Coronel son de distintas, se deben definir ciertos parámetros para poder nivelar el Sistema del Transporte Público, eso sí, tomando en consideración las distintas actividades que se realizan en cada comuna, para lo cual la Política Pública debe estar definida de forma clara y precisa.

Se plantea que no hay interlocución para diagnosticar, ni para poder distinguir los problemas reales del Sistema de Transporte Público. Se debe hacer un cruce entre las opiniones técnicas y las opiniones del ámbito social para poder sacar conclusiones en concreto y de esta forma procesar y documentar la información, para luego distribuirla a los usuarios, ya que muchas personas que tienen poder no la usan, y muchas personas que si lo tienen, no lo usan de forma correcta.

### Conclusión

Se concluye que para poder mejorar el actual sistema de transporte se deben dejar claros ciertos parámetros, los cuales abarcan a todos los involucrados en el sistema.

Se debe generar un instrumento que pueda realizar un cruce entre las opiniones técnicas y las del usuario, para que estos luego puedan tomar las decisiones necesarias en cuanto al desarrollo y planificación de nuestro Transporte Público.

Esto debe estar a cargo de una sola institución, la cual debe poseer los instrumentos necesarios para definir una Política Pública que sea clara y precisa, a través de la participación ciudadana.

## REUNIÓN 9

**Sr. Sergio Moffat López**  
**Director del Centro de Estudios Urbanos Regionales.**

### Temas Tratados

Se expone la situación de contexto del estudio, donde se entrega un breve resumen de los resultados de la opinión pública levantada durante el Seminario, además de las propuestas generadas para la formulación de Políticas Públicas.

Se hace mención también de los insumos que se han generado para las distintas etapas del proyecto.

Se exponen algunos mecanismos de participación que fueron extraídos de estudios realizados en España, donde se presentan 3 niveles de participación:

- Mecanismos de consulta a las comunidades mediante una interlocución formalizada, como los Consejos y Comisiones.
- Mecanismos deliberativos, que buscan la capacidad de reflexión y diálogo de los ciudadanos, como en Foros y encuestas.
- Mecanismo de democracia directa, donde se busca expandir la participación y hacerla llegar a la mayor cantidad de ciudadanos, como en los referéndums y teledemocracia.

Se explica como el proyecto apunta a generar espacios de Participación Mixta en la toma de decisiones. Aquí el proyecto busca crear instancias para el uso del mecanismo deliberativo, donde el ciudadano pueda reflexionar en torno a los temas tratados y no solo sea consultado.

Con relación a esto el Sr. Moffat informa que él tiene un documento que detalla y explica los distintos niveles de participación, documento que él estima puede ser muy útil para la elaboración de los informes.

Se acuerda enviar un correo solicitando la información.

En cuanto a los resultados de los talleres realizados en el Seminario, se pudo observar que el mayor problema para los usuarios es la frecuencia y conectividad del Sistema de Transporte Público.

Cuando se les consulto las razones por la cual se debería incorporar la participación ciudadana en la toma de decisiones, los participantes respondieron, porque el usuario es el que más conoce las necesidades y los problemas del Sistema de Transporte, ya que son ellos quienes lo usan de forma cotidiana.

Los usuarios plantean que esta Participación Ciudadana debe instalarse a través de consultas ciudadanas, como mesas de trabajo, seminarios y/o foros, donde posteriormente un organismo canalice las propuestas y reclamos del usuario.

Cuando se les consulta quienes debieran ser los actores claves en la definición de las Políticas Públicas, el usuario responde que deben ser las autoridades políticas.

Las propuestas que se plantean son revivir e institucionalizar el Concejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, el cual tiene como objetivo asesorar las Políticas Públicas. Se debe capacitar al concejo, además de proponerle métodos que sean sistémicos y con tiempos para que estos puedan en conjunto con la ciudadanía desarrollar Políticas Públicas.

La inquietud surge cuando se plantea la pregunta de ¿en qué momento se debe pasar por el consejo para la toma de decisiones?, ¿En que temas intervine el consejo y en cuales no?. ¿Que atribuciones tiene el consejo, en cuanto al desarrollo de las Políticas Públicas?

Se discute también la necesidad de tener un director ejecutivo dentro del Concejo, ya que debido a la composición de este se haría muy difícil llevar a cabo las responsabilidades que este debe cumplir.

Aquí, el Sr. Moffat plantea que existe la posibilidad de pedir la transferencia de la responsabilidad de la planificación y gestión del Transporte Público Pencopolitano a la región, para que de esta forma el concejo pueda tener obligatoriedad en los temas de transporte.

Se le consulta al Sr. Moffat si conoce de algún abogado que nos pueda asesorar en este tema, él sugiere al Sr. Bolívar Ruiz Adaraos.

### Conclusión

De acuerdo a los resultados obtenidos en el Seminario, se puede concluir que el usuario quiere que sus problemas (los cuales son completamente atendibles) y opiniones puedan ser escuchadas, acogidas y valoradas en espacios de participación que sean constantes. Para lograr esto se necesita generar una institucionalidad que genere estas instancias de participación, pero que al mismo tiempo pueda canalizar esta información y gestionarla para generar Políticas Públicas o una mejora en el sistema de transporte.

Se concluye también, que existe la posibilidad de transferir la responsabilidad del Sistema de Transporte Público al Gobierno Regional, para que este pueda tener obligatoriedad en cuanto a los temas del Sistema de Transporte Público Pencopolitano.

Se enviara un correo al Sr. Moffat solicitando el documento de Participación Ciudadana.

## REUNIÓN 10

**Sr. Héctor Díaz Cortes**  
**Solutiva Consultores.**

### Temas Tratados

Al igual que la reunión anterior, se expone la situación de contexto del estudio, donde se entrega un breve resumen de los resultados de la opinión pública levantada durante el Seminario, además de las propuestas generadas para la formulación de Políticas Públicas.

Se hace mención también de los insumos que se han generado para las distintas etapas del proyecto.

Las propuestas generadas hablan de fortalecer la institucionalidad del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, instalar un funcionamiento operativo, recoger las necesidades del usuario y transferir la responsabilidad del gobierno al gobierno regional, para lo cual se debe definir como se genera la obligatoriedad regional y nacional.

Se menciona que las propuestas deben ser afinadas para fin de mes, ya que se está organizando un Seminario final de difusión.

El Sr. Héctor Díaz, propone que se puede generar una organización descentralizada con sus propias responsabilidades bajo el gobierno regional, que maneje su propio presupuesto y que cuente con un directorio ejecutivo o una Superintendencia de Transporte.

Esta organización puede trabajar en conjunto con otras organizaciones para el monitoreo del Transporte Público, como por ejemplo con Carabineros.

El Sr. Díaz explica que las decisiones en cuanto a las licitaciones del Transporte Público son tomadas en Santiago y no en regiones, como debiera ser. Es el Ministro de

Transporte quien decide si hay o no hay licitación y el Subsecretario es el encargado de escribir y firmar estas licitaciones.

### Conclusión

A modo de conclusión se puede decir que existe la necesidad de licitaciones con ciertos estándares pero al mismo tiempo que sean flexibles.

Se necesita fortalecer el Consejo, adjudicándole responsabilidades como ente gestor del Transporte Público, obligatoriedad y presupuesto.

Además debe canalizar las críticas, opiniones y decisiones de la comunidad, de forma continua, para posteriormente ser analizados e incorporados en estudios.

Con referencia a lo anterior todos los estudios analizados detallan claramente las falencias del transporte público en cuanto a la revisión técnica, pero carece la visión y opinión del usuario.

Las propuestas que se plantean a continuación nacen del input de información que se han generado en los Talleres Participativos, Metodológicos, Reuniones Sectoriales y el Seminario.

- 1) Fortalecer el Consejo.
- 2) Instalar un funcionamiento operativo.
- 3) Recoger las necesidades de los usuarios mediante estudios que incorporen las visiones técnicas y sociales.
- 4) Transferir la responsabilidad del Gobierno al Gobierno regional, generando la obligatoriedad para el Consejo.

## REUNIÓN 11

**Sr. Alejandro Riquelme**  
**Sr. Carlos Essmann**  
**Sr. Luis Cardoso**  
**Asociación Provincial de Taxibuses.**

### Temas Tratados

Al igual que la reunión anterior, se expone la situación de contexto del estudio, donde se entrega un breve resumen de los resultados de la opinión pública levantada durante el Seminario, además de las propuestas generadas para la formulación de Políticas Públicas.

Se solicita por parte del Sr. Alejandro Riquelme el Informe del Seminario y sus conclusiones. En respuesta esto la Srta. Nicole Coronado le hará llegar las conclusiones vía correo electrónico.

La inquietud que surge con respecto a las propuestas es como filtrar las demandas del usuario en cuanto al Transporte Público, ya que, es cierto que muchas opiniones son válidas, pero también hay algunas que no le competen a la Asociación de Taxibuses, pero si les afectan. Como por ejemplo, la Seguridad al bajarse del bus.

¿Pero como se filtra esta información? Los empresarios plantean que se debe trabajar en conjunto, debemos madurar juntos y crear una cultura de participación y responsabilidad social, para que de esta forma podamos tomar las decisiones desde la región.

El estado debe estudiar las peticiones de los usuarios y el costo que implicaría el cambio, para ver si esta dispuesto a subsidiar el nuevo sistema.

La forma actual en la que se está desarrollando la Ciudad de Concepción no facilita el desarrollo del Sistema de Transporte, ya que la tendencia es a levantar poblaciones y

luego insertar las calles, esto complica mucho la planificación de los recorridos de los buses.

Por lo tanto, se debe desarrollar una buena planificación urbana, tomando en consideración primero que nada el desarrollo de las vías de transporte y luego la planificación de la vivienda. De esta forma se puede ir guiando y planificando de mejor manera el crecimiento y futuro de la ciudad.

Existe una organización que puede canalizar todas las críticas y necesidades del usuario pero no esta bien desarrollada y no cumple con sus responsabilidades. Por ende esta organización debe ser potenciada para que vuelva a retomar sus actividades y motive e incentive el cambio.

Con respecto a esto, se retoma el dialogo planteado en previas reuniones, de la necesidad de tener una institucionalidad con obligatoriedad.

Los empresarios destacan que ellos siempre están avanzando mas allá de lo que las autoridades les piden, de forma voluntaria, como lo es en el caso del pase del adulto mayor, el pase de los estudiantes y el pase integrado.

## Conclusión

Esta reunión concluye que se debe potenciar el Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, para que se responsabilice por la gestión del Transporte Público Pencopolitano a nivel regional.

Esta entidad debe generar espacios de dialogo para que la comunidad pueda opinar de forma continua no solo en temas de Licitación sino que también para las “Condiciones de Operación” (regulación de contratos, gestión).

El desafío entonces por parte de los empresarios es potenciar sus métodos para escuchar al usuario y al conductor.

Los empresarios concluyen que en Concepción existe una muy mala Planificación Urbana. Ellos plantean que la planificación de una ciudad debe primero contemplar la planificación de sus vías de transporte y luego la planificaron de la vivienda e infraestructuras.

Se le hará llegar al Sr. Alejandro Riquelme las conclusiones del Seminario vía Correo electrónico.

## **CONCLUSIÓN**

A través de las primeras reuniones realizadas se pudo recopilar información en cuanto a los distintos estudios generados en torno al Sistema de Transporte Público Penco-politano.

Se pudo definir los actores claves que debieran participar de esta iniciativa, como el Seremi de Transporte y SECTRA, para lo cual se propuso agendar las reuniones respectivas.

Además, se comienza a definir la organización para el Seminario de Transporte, proponiendo contenidos y actores.

Las reuniones contribuyeron con la recopilación de información a través de un breve análisis de algunos estudios realizados por la SECTRA que destacan que el Sistema de Transporte Penco-politano no es sustentable, y por ende es ineficiente.

Existe un gran problema en cuanto a la “estructura empresarial” del Sistema de Transporte, a la hora de abordar los problemas, no se sabe con quien dialogar, ya que hay muchos actores involucrados de forma independiente, por lo tanto se ve la necesidad de crear una institucionalidad.

La información recopilada en las primeras etapas del Proyecto y las reuniones realizadas con el Seremi de Transporte, Innova Bío-Bío, SECTRA y Empresario, ayudaron a concluir que la participación ciudadana es esencial en la toma de decisiones no solo en cuanto al Sistema de Transporte Público, sino que, para cualquier servicio público.

Se deben generar mas espacios de participación, ya que estas generan lecturas en cuanto a la problemática del transporte que se modifican a través del tiempo, brindándoles a la comunidad la oportunidad y el derecho de opinar y ser escuchados, con relación al futuro desarrollo y planificación de su ciudad.

Para lograr esto se requiere de una institución que tenga los instrumentos necesarios para recoger las opiniones y decisiones entregadas por los usuarios, técnicos y comunidad en general, de tal forma que esta pueda ser cruzada y posteriormente ejecutada.

Con los distintos input de información que se han generaron en los Talleres Participativos, Metodológicos, Reuniones Sectoriales y el Seminario, se llega a la siguiente propuesta de método para la definición de Políticas Públicas,

### Propuestas

- 1) Fortalecer el Consejo Metropolitano de Transporte Pencopolitano.
- 2) Instalar un funcionamiento operativo.
- 3) Recoger las necesidades de los usuarios mediante estudios que incorporen las visiones técnicas y sociales.
- 4) Transferir la responsabilidad del Gobierno al Gobierno Regional, generando la obligatoriedad para el Concejo.

## **ANEXO**

### Reunión 3 – Organizaciones Sociales.

<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>
Fernando Werlinger	Presidente, Unión Comunal Hualqui
Nelson Hernández	Representante, FESUB

### Reunión 4 – Empresarios.

<b>Nombre</b>	<b>Institución</b>
Marcos Caamaño	Cámara de Comercio
Hugo Rubilar	Federación Interprovincial de Transporte
Carlos Essman Rojas	Asociación provincial de taxi buses
Alejandro Riquelme	Asociación provincial de taxi buses
Luis Enrique Cardoso	Asociación provincial de taxi buses
Luis Quiroz	Alianza Gremial de Transporte
Rene Torres	Federación Unitaria de conductores