



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO

INFORME

TALLERES DE TRABAJO METODOLÓGICOS.

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

Pilar Laso Correa

Profesional, Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío

Gonzalo de la Maza Escobar

Sociólogo, Universidad de los Lagos.

Héctor Díaz Cortes

Ingeniero Civil, Solutiva Consultora.

Sergio Moffat López

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

Rafael Galdames Fuentes

Académico, Centro de Estudios Urbanos Regionales, Universidad del Bío-Bío.

Francisco Gatica Neira

Académico, Dirección General de Análisis Institucional, Universidad del Bío-Bío.

Rodrigo Fuentes Castillo

Académico, Dirección de Desarrollo Estudiantil, Universidad del Bío-Bío.

Carmen Araneda Guirriman

Profesional, Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío

Nicole Coronado Briceño

Profesional, Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, Universidad del Bío-Bío

INTRODUCCIÓN

En el marco del Proyecto Innova Bío-Bío **“Diseño de métodos para la implementación de Políticas Públicas, estudio de caso: Transporte Pencopolitano”**, los días 18 y 19 de Agosto 2010 se llevó a cabo un taller metodológico, con el objetivo de Desarrollar el levantamiento de metodologías para la definición de Políticas Públicas desde la participación ciudadana, en el ámbito del transporte público Pencopolitano.

En esta jornada de trabajo, efectuado en las dependencias de la Universidad del Bío-Bío, participaron actores claves internos y externos.

PRIMERA JORNADA DE TRABAJO: MIERCOLES 18 DE AGOSTO.

Los Asistentes a la jornada fueron los siguientes:

- | | |
|---------------------|-----------------------|
| 1. Manuel Albarrán | 6. Sergio Moffat |
| 2. Nicole Coronado | 7. Pilar Laso |
| 3. Francisco Gatica | 8. Rodrigo Fuentes |
| 4. Carmen Araneda | 9. Gonzalo de la Maza |
| 5. Rafael Galdames | 10. Héctor Díaz |

Mañana, 18 de Agosto.

Se inicia la jornada presentando los resultados alcanzados a la fecha por el proyecto.

Para cumplir con los objetivos del proyecto, se llevaron a cabo 32 talleres mediante un proceso de participación ciudadana (Metaplan) para la definición de Políticas Públicas.

Se presenta la sistematización de los resultados, en la cual se muestran las tablas de frecuencia con las opiniones, y se propone especificar que la información se contabiliza en relación a las opiniones de los usuarios.

En el análisis de la información se indica que se trabajó bajo licitado y no licitados. Ante esto se hace la observación de que puede presentar un problema al momento de definir una Política Pública. Al mismo tiempo se enfatiza lo importante que es la participación ciudadana en cuanto a la definición de las necesidades y expectativas en el Sistema de Transporte.

Es esencial poder contar con un espacio de diálogo para discutir los temas de transporte, pero no sólo entre usuario y técnico, sino que también entre la comunidad, vecinos y negocios cercanos a los servicios de transporte público y no solo quedar sujeto a lo que determina el empresario (¿Qué es el Transporte Público para usted?).

Se presenta el levantamiento de información secundaria sobre la situación del transporte público en el Gran Concepción. El estudio es un análisis sistémico de la información que se encuentra dispersa (planificación, transporte). Este estudio aún se está desarrollando.

Es importante destacar que todos los buses están licitados en Concepción. Los que no están licitados son los que viajan a Coronel, Lota y Tome (buses rurales) y algunos que transitan sólo en Talcahuano.

El sistema de transporte en el Gran Concepción es esencial e impacta a una enorme cantidad de personas, ya que hay un 88% de la población que viaja vía micro (bus), pues no tienen otra alternativa. El estudio especifica que se hacen alrededor de 705.000 viajes /día. Estas personas son mayoritariamente de la periferia, adultos mayores y trabajadores (69%) de bajo nivel socioeconómico, contando con un ingreso mínimo mensual de \$140.000 a \$260.000, estudiantes de educación superior (20%), enseñanza básica y media (11%) y mujeres (63%) .

Las distintas actividades (industrias, pesca, residencial, educacional, etc.) que se realizan en las zonas del Gran Concepción juegan un papel primordial en la planificación vial del transporte, ya que debido a las demandas de estas actividades es que surge la necesidad del transporte público, lo que sugiere que deberían haber distintos recorridos y horarios para los distintos mercados.

La mayoría de los viajes se realizan hacia el centro de Concepción (40%), esto toma lugar por la mañana, debido a la concentración de actividades en el centro de Concepción. Asimismo se puede observar hacia el centro de Talcahuano, ya que igual tiene actividades propias.

Se concluye por lo tanto que, hay una relación directa con la ciudad que se está construyendo y con su planificación, tomando en consideración los cambios demográficos de las distintas comunas, los complejos inmobiliarios y el transporte, ya que todos estos están entrelazados, para lo cual se necesita una institucionalidad que acoja el problema y desarrolle e implante más participación ciudadana, control social y reglas.

Se debe mencionar que no ha crecido el número de viajes en el Transporte Público, a pesar del incremento en la población. En el caso de Santiago la proporción de viajes disminuye, debido a que las personas con mayor ingreso, utilizan principalmente un vehículo para movilizarse, lo cual no es sustentable. El estudio muestra que hay un incremento de un 6% en el uso de vehículos privados. Los viajes vía transporte público han incrementado en un 8% y el porcentaje de la demanda del Sistema de Transporte Público se duplica cada 9 años, para lo cual la infraestructura vial no se puede duplicar, por lo tanto podemos ver que ninguna de las dos formas de transporte son sustentables.

Continuación de la jornada del 18 de agosto en la tarde.

El Problema del Sistema de Transporte en el Gran Concepción no es tan solo económico, también se puede observar que es un problema político, debido a las múltiples empresas (69 empresas) que funcionan en torno a este sistema, por lo cual surge la necesidad de transparentar la información en los distintos ámbitos, ya que el sistema funciona porque tiene un subsidio oculto.

Las empresas (agrupación de personas) conforman una asociación, cada una de estas empresas está formada por pequeños empresarios con 2 o 3 buses, además hay otros con más buses que son considerados socios y donde algunos empresarios son dueños de los terminales y muchos buses deben pagar un cupo en la empresa. Por lo tanto cuando quieres realizar algún tipo de estudio o gestión para el Sistema de Transporte ¿a qué actor terminas instalando en la conversación?

Esto no permite hacer gestión de flotas, la competencia no se puede dar por tarifas pero si aumentando el número de micros, lo cual lleva a un incremento en los accidentes de tránsito e inseguridad de pasajeros, ya que compiten entre micros de la misma flota. Por lo tanto, esto causa una ineficiencia en el Sistema de Transporte, la cual es pagada por el usuarios a través de las tarifas y el mal servicio. Como resultado los usuarios obtienen una mala gestión e ineficiencia en cuanto a la participación ciudadana.

Los chóferes quieren empresas, pero quieren formalizar sus ingresos, ya que las ganancias de las primeras vueltas son para el petróleo, un porcentaje para el dueño y el resto es para ellos. Esto último resulta un beneficio en cierta forma pero no en su totalidad, ya que disminuirían las horas de trabajo, pero al mismo tiempo generaría más empleo.

Se puede observar que se necesita una mayor inversión para el mejoramiento del sistema de transporte público, lo que significara una alza en el precio del pasaje, creando así un conflicto, ya que no todos los usuarios estarán dispuestos o en condiciones económicas como para hacer ese gasto. Además el usuario debe tener en cuenta, que si quiere un sistema de transporte más cómodo y seguro es muy probable que sean mas lentos. El resultado del estudio de la SECTRA 2003, indica que la política de gobierno en el gran concepción debiera dirigirse a reducir la sensación de riesgo de asaltos y accidentes. Estudios como estos ayudan a generar insumos para tener modelos y predecir las decisiones del usuario.

Para que los usuarios puedan tomar estas decisiones se requiere un buen espacio de diálogo para desarrollar la participación ciudadana, donde el usuario pueda identificar claramente sus problemas, necesidades y expectativas. Dejando en claro que el mejoramiento del sistema de transporte se está haciendo para el beneficio de ellos (los usuarios). A la misma vez estos espacios de diálogo ayudan a transparentar la información.

Para lograr el diálogo entre todos los actores relevantes se debe revitalizar y volver a convocar al **Consejo Metropolitano de Transporte**, poniendo sobre la mesa los cuestionamientos y problemática de los usuarios de la región, tratando de tener una continuidad en el dialogo y la participación.

La culpa de estos problemas se los lleva el Ministro de Transporte cuando en realidad es un problema de gestión por las diversas empresas que trabajan en el rubro, lo cual nos lleva a otra problemática, ¿Con quien se puede conversar este tema?. Para el Estado es muy difícil intervenir, ya que las empresas son muy centralizadas.

Si el Estado quiere impulsar alguna solución, debe tener muy claro para quien es el Sistema de Transporte, debido a que este servicio público no es para generar empleo, sino

para el usuario y porque es un modo sustentable de transporte para la comunidad, lo cual disminuye la congestión vial.

La problemática que sí se puede generar es en como administrar los conflictos sin llevar a mayores problemas y así poner el tema del transporte en discusión a nivel regional.

Se debe tomar en consideración que los estudios que se han realizado y que aquí están siendo analizados y discutidos fueron realizados en el 2003 con otros tipos de instrumentos y bajo otras condiciones, generando distintos insumos que a lo mejor hoy en día ya no son tan relevantes.

Por estas razones se necesita un buen modelo de planificación para la ciudad, con una buena planificación de suelo y un buen diseño de Transporte Público.

Tomando todas estas problemáticas en consideración, la pregunta que se genera es ¿Cómo se puede generar el espacio de diálogo para la constante participación del usuario y proveedor, en la toma de decisiones y generación de políticas públicas?.

El Seminario debe tratar temas de Políticas Públicas y Participación Ciudadana, creando un espacio de diálogo y participación con y entre actores claves, del ámbito del Transporte Público en el Gran Concepción, tales como:

- SECTRA
- Subsecretario de Transporte
- Consejo de Transporte Metropolitano para el Gran Concepción (clave para la voz regional)
- Autoridades Regionales, (Gobernador)
- Universidades/Académicos
- INNOVA técnico/político si es relevante plantear el tema.
- Involucrar a alguien del tema de Transantiago.

SEGUNDA JORNADA DE TRABAJO: JUEVES 19 DE AGOSTO.

Los Asistentes a la segunda jornada fueron los siguientes:

- | | |
|-----------------------|--------------------|
| 1. Manuel Albarrán | 5. Rodrigo Fuentes |
| 2. Pilar Laso | 6. Héctor Díaz |
| 3. Nicole Coronado | 7. Rafael Galdames |
| 4. Gonzalo de la Maza | 8. Sergio Moffat |

Mañana, 19 de Agosto.

Se destaca la importancia de que exista el Consejo Metropolitano de Transporte para el Gran Concepción, ya que entrega una voz regional, además de agrupar a todos los actores involucrados en el Sistema del Transporte Público. Lo que hay son consejos consultivos, comisiones asesoras, con un alto predominio en técnicos, por lo tanto cómo se genera transversalidad, para esto sirven los estudios, pues despiertan cuestionamientos y empiezan a rebotar, generando así instancias de dialogo.

Pero aun así esta voz no es suficiente debido a que existe mucho centralismo. El sistema de transporte no sólo puede ser pensado desde los usuarios pobres, este debe abarcar a todos los ciudadanos, y no estar segmentado socialmente.

Las experiencias extranjeras nos muestran que éste debe ser un problema de alcaldía y no presidencial. Para esto se debe modificar la ley municipal, crear una asociación con personalidad jurídica dedicada al transporte, con un respaldo político. Esta debe ser una autoridad política con habilidades políticas. Una persona con visión, pero que además tenga una dosis de voluntarismo, que consiga implementar el objetivo con la participación de los ciudadanos para identificar las necesidades, luego instalar estas necesidad y así tener alguien que se haga portador de este requerimiento.

Las experiencias de Colombia nos muestran que la inserción de cambios en un sistema de transporte público deben ser graduales y no como el Transantiago. La

gradualidad tiene que ver con los territorios, esta se da mejor en territorios homogéneos, donde se determinan las necesidades, considerando elementos territoriales.

Se le debe sacar el estigma negativo con el que se conoce al Sistema de Transporte Público, hay que explicarle a la gente que lo que aquí se busca es mejorar el sistema por completo y para su beneficio.

CONCLUSIÓN

Las jornadas de trabajo concluyeron que existe una relación directa entre los cambios demográficos de una ciudad, los complejos inmobiliarios, el transporte y la planificación de la ciudad que se desea construir.

El actual sistema de transporte público no es sustentable, ya que el uso del transporte público y vehículo privado siguen aumentando. Esto genera gran congestión en una infraestructura poco apropiada para la alta demanda. Por lo tanto se debe mejorar el sistema del transporte público para que disminuya el uso de vehículos privados.

Para mejorar el sistema de transporte público se debe tomar en consideración que el problema no solo radica en lo económico, si no que también en lo político, ya que hay múltiples empresas involucradas en el área del transporte y a la hora de consultar o tomar decisiones no se sabe con quién dialogar. Por lo tanto se necesita una descentralización para poder transparentar la información y el sistema.

Se necesita una institución que acoja los problemas, desarrolle e implante más participación ciudadana.

Para esto se debe revitalizar el Consejo Metropolitano del Transporte Público de Concepción, generando de esta forma espacios para la participación ciudadana entre todos los usuarios (los que demandan, ofertan y la comunidad).

Y finalmente se ve la necesidad de cambiar la idiosincrasia Chilena, para desarrollar más la conciencia de ciudadanía en los individuos, motivándolos a participar en la toma de decisiones y haciéndolos sentir parte de su comunidad.