



UNIVERSIDAD DEL BÍO-BÍO

PROBLEMÁTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN CONCEPCIÓN.

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

CONCEPCIÓN, 2010.

Equipo Técnico

Manuel Albarrán Ulsen
Director Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, 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.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	4
1. ANTECEDENTES	
OPINIÓN PÚBLICA: Problemas y Expectativas del Sistema de Transporte Pencopolitano.....	6
2. ANÁLISIS DE LAS PROBLEMÁTICAS DEL TRANSPORTE	
PENCOPOLITANO.....	12
2.1 Análisis de Talleres Metodológicos y Reuniones Sectoriales.....	12
2.2 Análisis Descriptivo de los Resultados de los Seminarios	15
2.3 Análisis Estadístico Descriptivo de los Resultados de los Talleres Participativos.....	23
2.3.1 Metodología de los Talleres Participativos de los Seminarios de Política Pública y Participación: Por un Transporte Público Metropolitano Sustentable.....	24
2.3.2 Resultados de los Talleres Participativos.....	32
2.4 Análisis Estadístico Descriptivo de los Resultados del Seminario de Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la Definición de la Política Pública con Participación Ciudadana.....	40
2.4.1 Metodología utilizada para la Discusión.....	42
2.4.2 Resultados de la Discusión.....	44
CONCLUSIONES.....	47

INTRODUCCIÓN.

Desde el mes de Diciembre del 2009, el Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía, de la Universidad del Bío-Bío, se encuentra desarrollando el Proyecto denominado ***“Diseño de métodos para la implementación de Políticas Públicas, estudio de caso: Transporte Penco-politano”***, en el marco del ***Proyecto Innova Bío-Bío***.

Proyecto que 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.

Este informe destaca las actividades realizadas durante la ***Etapas 4 del Proyecto: Identificación de la Problemática del Transporte Urbano del Gran Concepción***.

Esta considera en su primera parte un análisis integrado de la **información secundaria y las expectativas de la comunidad levantada participativamente**.

La información generada en estas etapas fue discutida y complementada en **Talleres Metodológicos y Reuniones Sectoriales**, para luego ser socializadas en **3 seminarios**, los cuales contaron con las experiencias desarrolladas por ciudades como Curitiba y Barcelona. Los resultados de estos seminarios y sus respectivos **Talleres Participativos** son analizados en la segunda parte de este informe.

Los resultados de estos Seminarios y Talleres Participativos ayudaron en la formulación de una propuesta de método para la definición de políticas públicas, propuesta que fue presentada y discutida en el **Seminario de “Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la definición de la Política Pública con Participación Ciudadana”**. Los resultados de las **Discusiones** también se encuentran en la segunda parte de este informe.

Estas propuestas serán llevadas a un documento final, el cual será entregado a los organismos de administración del Estado a fin de implementar el instructivo de participación, en los distintos programas y políticas que ejecutan.

1. ANTECEDENTES.

OPINIÓN PÚBLICA: PROBLEMAS Y EXPECTATIVAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PENCOPOLITANO.

En esta sección se hace un análisis integrado de las expectativas de la comunidad levantada participativamente en las ***Etapas 1 “ Levantamiento de la opinión ciudadana sobre las fortalezas y debilidades del sistema de transporte público en el Gran Concepción”*** y ***Etapa 2 “Sistematización y elaboración de propuestas ciudadanas para las Bases de Licitación”*** del proyecto, además de la información secundaria recopilada en la ***Etapa 3 “Levantamiento de información secundaria sobre la situación de transporte público en el Gran Concepción”***.

En la primera etapa del proyecto se llevaron a cabo un total de 32 ***Talleres Participativos***¹, en las comunas de Concepción, Chiguayante, Hualqui, Talcahuano, Hualpén, San Pedro de la Paz y Penco. Estos talleres tenían como objetivo levantar la opinión ciudadana en cuanto al Sistema de Transporte Público Pencopolitano, para posteriormente formular propuestas para las Bases de Licitación.

Aquí los usuarios identificaron que los grandes problemas del sistema de transporte son, la mala calidad del servicio, las malas condiciones laborales del conductor, la deficiente fiscalización, las flotas de los buses, terminales están en mal estado y los tiempos de viaje son muy largos.

De acuerdo a estos problemas los usuarios también dieron a conocer sus expectativas para el Sistema de Transporte.

Las expectativas de los usuarios están principalmente concentradas en el área de la calidad de los servicios, donde los aspectos mas mencionados son, buses modernos, cómodos, seguros, menos contaminantes y bonitos; Un comportamiento de los

¹ Vea Informe “Levantamiento de la opinión ciudadana sobre las fortalezas y debilidades del sistema de transporte público en el Gran concepción”.

Vea Informe “Expectativas de la ciudadanía para el transporte urbano recogidas participativamente”

conductores orientado hacia la satisfacción del usuario; Un trato no discriminatorio hacia el adulto mayor, estudiantes y discapacitados; Conductores con uniforme, identificación, buena presentación personal y certificación de competencias periódica de los conductores.

Otros aspectos están relacionados con la Subvención Estatal del Transporte Público, que ha causado expectativas para una disminución en el nivel de las tarifas; se propone además la diferenciación de tarifas por distancia. Entre sus expectativas más modernas están, la de implementar máquinas y paraderos equipados para discapacitados; Cobradores electrónicos; Integración del sistema de transporte tren, bus y colectivo.

Otros buscan afinar mejor los estudios que forman la base para definir los recorridos licitados, como por ejemplo, tener trazados adecuados que satisfacen las necesidades, frecuencia de acorde con la demanda; Diversidad de los recorridos; Horarios nocturnos y temprano servidos.

Algunas expectativas simplemente expresan la esperanza del cumplimiento de lo básico, como un trato digno a grupos vulnerables; Identificación clara de los buses; Jornada de trabajo de los conductores reglada, fiscalización de los servicios, máquinas, cobro, conductor y tránsito.

Al analizar los problemas y expectativas se puede determinar cuáles de ellos podrían ser atendidos por la Licitación del Transporte Público de pasajeros y cuáles deberían ser enfrentados de manera sistémica y estructural por el Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción en el mediano y largo plazo².

Las expectativas de los usuarios se detallan en las tablas a continuación,

² Para mayor detalle vea “Documento de apoyo a las Bases de Licitación con propuesta ciudadana”

TABLA 1: Expectativas a satisfacer por medio de la Licitación del Transporte Público.

Categoría	Expectativas
Alcance licitación	Reglas parejas para todos los servicios.
Calidad del servicio	Trato no discriminatorio.
	Formación permanente de los conductores (Servicio al Cliente y capacidades).
	Buses y terminales modernos y seguros.
	Cumplimiento de trazados.
Condiciones laborales conductores	Jornada de trabajo regulada para conductores y no discriminatoria.
Fiscalización	Fiscalización de servicio, maquinas y conductores.
	Buen sistema de reclamo.
Tarifas, fijación y reajustabilidad	Tarifa regulada y/o pareja en toda el área.
Tiempos de viajes	Tiempo de viajes corto.

TABLA 2: Expectativas a satisfacer con el Plan de Transporte Público, en el mediano y largo plazo.

Categoría	Expectativas
Alcance licitación	Licitación en todas las comunas.
Calidad del servicio	Capacitación permanente de los conductores (Servicio al Cliente y aptitudes).
	Seguridad en los paraderos y buses
	Maquinas y paraderos equipados para adulto mayor y discapacitados.
	Frecuencias , trazados y cobertura acordes con la demanda.
	Información al usuario
	Sistema integrado de transporte público
Condiciones laborales	Remuneración fija para conductores.
	Menor cantidad de operadores.
Subsidio tarifa	Consideración a grupos con situación especial.
	Subvención estatal transporte público.
Infraestructura vial	Calles e infraestructura en buen estado y donde sean pertinentes.
	Ubicación de paraderos con menor distancia y acorde a la demanda.
	Vías exclusivas y/o segregadas para locomoción colectiva.
	Cruces mas seguros (Tren).
Institucionalidad	Rol protagónico del Estado.
	Participación ciudadana.
Otros	"Bibliobús" para acercar las artes y la cultura a las distintas comunas.
	Fomentar la cultura de responsabilidad y respeto en los ciudadanos.
	Gradualidad en las transformaciones.

Las expectativas frente al Sistema de Transporte, identificada por los participantes no son muy altas, ellos desean que el servicio sea más cómodo, agradable y que responda a sus necesidades.

Estos talleres participativos ayudaron a verificar la innegable situación deficiente de la calidad del Transporte Público del Gran Concepción. Sus testimonios, percepciones, opiniones, sugerencias y esperanzas dan razones de sobra para confirmar esta constatación.

Esta Información de aspecto, más social, puede ser complementada con la **Información Secundaria**³, de aspecto más técnico y de datos brutos, recopilada a través de distintos estudios realizados por la SECTRA desde el año 2000 a la fecha.

Estos estudios muestran que la mala calidad del servicio en el Sistema de Transporte genera una gran congestión vial que se forma en distintas zonas del Gran Concepción.

Las principales comunas generadoras de viajes durante el día son Concepción y Talcahuano, debido a que estas zonas concentran la mayoría de los servicios públicos y comerciales. Las comunas periféricas como Tome, Coronel, Lota y Hualqui generan viajes no menos considerables, ya que las actividades realizadas en estas zonas son de carácter más industrial.

El estudio destaca que la demanda global en transporte público asciende a los 690.610 viajes por día, de los cuales el bus representa el 88%, donde el 73% representa los viajes en buses licitados y el 12% en Taxi Colectivo. Esto genera gran congestión en ciertos sectores y a ciertas horas, en la mañana es por estudio y trabajo y por la tarde la congestión es debido a otros propósitos, como diligencias y compras.

A esto se le debe sumar la gran circulación de vehículos pesados, como camiones, debido a la importante actividad de tipo industrial que se realiza en la zona y la elevada

³ Vea Informe "Levantamiento de información secundaria sobre la situación de transporte público en el gran Concepción"

concentración de puertos, lo cual produce un alto deterioro en los pavimentos y contribuye a la congestión, en las comunas de Concepción, Penco, Talcahuano y Coronel.

Se debe también tomar en consideración que no existen servicios directos que atraviesen directamente la ciudad, lo cual aumenta la congestión.

Con respecto a lo anterior, en los recorridos de buses y taxis colectivos se observa que los primeros utilizan, principalmente los ejes viales más transitados, mientras que los otros utilizan las vías de tipo local. Esto revela una estrategia de operación de los taxis colectivos, que consiste en captar viajes en los barrios, que por las características de su vialidad, son de más difícil acceso para los buses. Este punto es no menor y deseable desde una óptica social, que apunta a la generación de servicios complementarios y diversificación de alternativas para los usuarios.

Los estudio muestran que la demanda de buses se reduce en promedio en un 50%, pero la oferta se mantiene en los mismos niveles. Esta distorsión es debido a la operación desregulada (o parcialmente regulada, como es hoy), ya que existen un total de 69 servicios de buses concesionados, concentrados en 35 empresas de transporte público, con una flota total de 1.897 (vehículos).

Se puede concluir por lo tanto que, los costos variables de provisión del servicio son muy bajos y la estructura empresarial atomizada inhibe operaciones mejoradas en forma individual, lo cual dificulta una mejora en las demandas de los usuarios, expuestas anteriormente.

Es lógico por lo tanto decir que la tarifa no es consciente con lo esperado por los usuarios de acuerdo a la calidad del servicio.

No es menor destacar, que el rubro del transporte público genera recaudaciones diarias aproximadas de MM\$ 108.7 para el total de los servicios licitados.

Se debe destacar también que la mala calidad del servicio aumenta el uso del vehículo, lo cual genera aun más congestión en las zonas céntricas de Concepción.

Esta información muestra como la opinión del usuario no esta tan alejada de los problemas reales del sistema de transporte, lo que nos hace pensar que la constante

participación ciudadana en estudios y toma de decisiones es esencial para desarrollar y planificar el futuro de nuestra ciudad.

2. ANÁLISIS DE LAS PROBLEMÁTICAS DEL TRANSPORTE PENCOPOLITANO.

El Programa de Políticas Públicas y Ciudadanía de la Universidad del Bío-Bío llevó a cabo un número de actividades enmarcadas en la ***Etapas 4 “Identificación de la Problemática del Transporte Urbano del Gran Concepción”*** del proyecto, relacionadas con el desarrollo del levantamiento y validación de metodologías para la definición de Políticas Públicas desde la participación ciudadana.

Esta etapa contemplaba la realización de Talleres de Trabajo Metodológicos, Reuniones Sectoriales y 3 Seminarios con Talleres Participativos.

Estas actividades se analizan a continuación.

2.1 ANÁLISIS DE TALLERES METODOLÓGICOS Y REUNIONES SECTORIALES.

Distintos académicos de la Universidad del Bío-Bío, quienes están relacionados con el tema del Sistema de Transporte Público del Gran Concepción, fueron invitados a participar de ***Talleres de Trabajos Metodológicos***⁴, realizados los días 18 y 19 de Agosto del 2010 en las dependencias de la Universidad del Bío-Bío.

Estos talleres se realizaron con el objetivo de desarrollar el levantamiento de metodologías para la definición de Políticas Públicas desde la participación ciudadana, en el ámbito del transporte Pencopolitano.

Durante los talleres se pudo conocer y analizar distintos estudios realizados por la SECTRA, estudios que muestran claramente los problemas del Transporte Público, como por ejemplo, los problemas de la deficiente calidad del servicio y la congestión, que se

⁴ Vea Informe “Talleres de Trabajo Metodológicos”

generan en una infraestructura poco apropiada para la alta demanda, ya que el uso del transporte público y el vehículo privado siguen en aumento.

Al revisar estas investigaciones los académicos resaltaron su alto carácter técnico y poco contenido social, esto llevó a proponer que los estudios realizados a futuro incluyeran una sección de participación ciudadana, donde el usuario da a conocer sus críticas y opiniones, generando de esta forma, un estudio no solo centrado en los aspectos técnicos del Transporte Público, sino que también en los aspectos sociales que el usuario ve necesario resolver.

Durante estas jornadas de trabajo se pudieron identificar otros aspectos que influyen en el mejoramiento del Sistema del Transporte Público, lo que significa que el problema no sólo radica en lo económico, sino 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 ampliar el acceso a la información y el sistema. Esto requiere la formación de una institucionalidad que facilite espacios de participación concurrentes entre todos los usuarios (los que demandan, ofertan y la comunidad), acogiendo sus problemas, necesidades y decisiones, para lo cual se necesita desarrollar una conciencia de responsabilidad y ciudadanía entre los individuos, motivándolos a tomar parte en la planificación y desarrollo de su ciudad.

Esta información, junto con las problemáticas y levantamiento de información secundaria sobre la situación del Transporte Público Puncopolitano, fueron discutidas y complementadas en distintas **Reuniones Sectoriales**⁵, las cuales se han ido realizado a lo largo del proyecto.

Estas reuniones se llevaron a cabo con el Seremi de Transporte y Telecomunicaciones, Innova Bío-Bío, SECTRA, distintas Organizaciones Sociales, Empresarios del Consejo Metropolitano de Transporte del Gran Concepción, Académicos de la Universidad del Bío-Bío y Consultoras, con la intención de discutir y perfeccionar la

⁵ Vea Informe "Reuniones Sectoriales"

información recopilada, dar a conocer los avances y sus futuras etapas, tras la contingencia regional provocada por el terremoto, además de, reinstalar el tema en la discusión regional.

En estas reuniones se dan a conocer los distintos estudios realizados por SECTRA, Subsecretaría de Transporte y Consultores, estudios que dan a conocer del punto de vista técnico los problemas del Sistema de Transporte Penco-politano. En estas reuniones se plantea la necesidad de instalar el tema con el Seremi de Transporte, entregándole información del estado actual y proyecciones del estudio, para un apoyo institucional.

La Universidad del Bío-Bío se ve en la obligación de elaborar una propuesta de programación de las etapas siguientes del proyecto, junto con una solicitud de ampliación del plazo, para instalar la continuidad del proyecto Innova. En estas reuniones también se discutió la realización de los Seminarios y temas a considerar en su organización, como los contenidos y sus actores.

En las discusiones generadas durante las Reuniones Sectoriales de volvió a destacar la “estructura empresarial” como un gran problema dentro del Sistema de Transporte Penco-politano, ya que a la hora de abordar los problemas del sistema de transporte público, no se sabe con quién hablar, debido a la gran cantidad de actores involucrados de forma independiente, así como se menciona en la primera parte de este informe.

Estas reuniones resaltaron la importancia de la participación ciudadana, esencialmente en términos de su intervención en la toma de decisiones, no sólo en cuanto al Sistema de Transporte Público, sino que, en cualquier servicio público.

Se puede decir que las autoridades, académicos, empresarios y organizaciones sociales coinciden en que existe la necesidad de crear más espacios de participación, en donde se vayan generando lecturas en cuanto a las problemáticas del transporte, las cuales se modifican a través del tiempo, brindándoles a la comunidad la oportunidad y el derecho de opinar y ser escuchados.

Para lograr incorporar a la ciudadanía en la toma de decisiones se necesita crear una institución que tenga los instrumentos necesarios para recoger las críticas, opiniones y decisiones entregadas por los usuarios, técnicos y comunidad en general, de tal forma que esta pueda ser cruzada, analizada y posteriormente ejecutada.

La información generada y discutida en estos Talleres de Trabajo Metodológicos y Reuniones Sectoriales, luego fueron complementadas en tres Seminarios, donde el objetivo final era poder entregar propuestas para el diseño de metodologías desde la participación ciudadana, para la generación de Políticas Públicas en el ámbito del transporte.

2.2 ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE LOS RESULTADOS DE LOS SEMINARIOS.

La información obtenida en las actividades previamente mencionadas fueron presentadas en **3 Seminarios⁶**, donde se trató el tema de las ***“Política Pública y Participación: por un transporte público metropolitano sustentable”***. Estos se realizaron los días 8, 9 y 10 de Septiembre del 2010, en el Auditorio de la FACE, Facultad de Ciencias Empresariales. Universidad del Bío-Bío, Sede Concepción.

Los objetivos de los Seminarios se presentan a continuación,

OBJETIVO GENERAL

El objetivo del Seminario es diseñar metodologías de participación ciudadana para el desarrollo de Políticas Públicas en el ámbito del Transporte Pencilopolitano.

⁶ Vea Informe “Seminarios: Política Pública y Participación: por un Transporte Público Metropolitano Sustentable”

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer el diagnóstico y desafíos enfrentados en el Sistema de Transporte Público. Problemas del Transporte.
- Conocer las experiencias y propuestas de participación ciudadana, en el ámbito del Transporte Público.
- Desarrollar propuestas y metodologías de desarrollo implementadas en la definición de políticas públicas para el Transporte Público.

Los seminarios trataron los siguientes temas,

Seminario 1: Situación y desafíos actuales del Sistema del Transporte Público en el Gran Concepción, ¿Problemas del Transporte?

Seminario 2: Experiencias y propuestas de participación ciudadana en las políticas de transporte.

Seminario 3: Validación de propuestas y metodologías de participación ciudadana en las políticas públicas.

Los seminarios buscaron desarrollar propuestas metodológicas de participación ciudadana para el desarrollo de Políticas Públicas en el ámbito del transporte Pencilopolitano, con el objetivo de poder instalarlas en un proceso permanente de participación y generación de Políticas Públicas, no solo para el transporte sino, para cualquier servicio público de alta sensibilidad para los habitantes del territorio.

En los Seminarios participaron Autoridades Regionales, Municipalidades, Técnicos, Académicos e Investigadores y Organizaciones Sociales, Públicas y Privadas, convocando un total de 109 personas.

Los Seminarios también contaron la presencia de destacados investigadores expertos en el tema de Participación Ciudadana y Transporte Público, de ciudades como Barcelona y Curitiba, con el objetivo de poder compartir sus experiencias e ideas en cuanto a la mejora del sistema y a la generación de Políticas Públicas para el mismo, además de ayudar en la generación de propuestas de desarrollo para el Transporte Público Penco-politano.

Los expertos que participaron de esta actividad fueron: **Rodrigo Díaz Alarcón** – Arquitecto, Institut d'Estudis Territorials, Barcelona, **Xabier Abadía Pérez** – Ingeniero de Caminos, Intelligent Mobility, Barcelona, **Claudia García Lima** – Arquitecto/Urbanista, Universidad de Concepción, Chile, **Gonzalo de la Maza Escobar** – Sociólogo, Universidad de los Lagos, Chile y **Héctor Díaz Cortes** – Ingeniero Civil, Solutiva, Chile.

Los expertos participaron de los tres seminarios, donde expusieron en torno al diagnóstico, desafíos y problemáticas que ha enfrentado cada país en cuanto al Sistema de Transporte Público y como estos fueron solucionados en cierta medida a través de la participación ciudadana. En sus presentaciones ellos también entregan propuestas de metodologías para la definición de Políticas Públicas en el ámbito del transporte.

Las exposiciones que se presentaron son analizadas a continuación⁷.

Seminario Día 1: Situación y desafíos actuales del Sistema del Transporte Público en el Gran Concepción, ¿Problemas del Transporte?

Las discusiones del primer Seminario se enfocan en el diagnóstico, desafíos y problemáticas que han sido enfrentadas por cada país.

El Sr. Héctor Díaz hace una revisión bibliográfica de los distintos estudios realizados desde el año 2000 hasta la fecha, para las comunas de Tome, Penco, Talcahuano, Concepción, Chiguayante, Hualqui, Coronel y Lota.

Todos los estudios revisados plantean que los problemas del Sistema de Transporte Pencopolitano son posibles de superar en un corto y mediano plazo.

Respecto a esto, el Sr. Héctor Díaz, argumenta que el gran problema es la planificación, pero no sólo la planificación del sistema de transporte, sino que también, la planificación vial, ya que la mala planificación en estas áreas genera serios problemas de congestión, los cuales se originan por el traslado de las personas al centro del Gran Concepción.

En el Gran Concepción no hay jerarquización de las vías según uso, falta ordenamiento y articulación del sistema de transporte, no se hace gestión de flota, ya que existe una estructura empresarial atomizada, donde en promedio cada empresario tiene 1,5 buses, lo que hace que hayan demasiados empresarios. Por lo tanto con quién hablamos, entonces, cuando queremos levantar un diagnóstico para la toma de decisiones.

Los estudios analizados tienen un enfoque técnico y no muestran la satisfacción del usuario. Los estudios existentes son periódicos con iniciativas globales y generales, donde no se muestran los cambios graduales que va generando el Sistema de Transporte Pencopolitano.

⁷ Vea Informe "Exposiciones presentadas en los Seminarios"

Todas estas situaciones deberían ser abordadas en el diseño e implementación de Políticas Públicas para el ordenamiento del transporte urbano del Gran Concepción.

La ciudad de Barcelona, explica el Sr. Rodrigo Díaz Alarcón, ha tenido que enfrentar muchos desafíos para poder implementar un buen sistema de transporte público, la ciudad ha tenido que aprender a trabajar con una vasta diversidad cultural, un nacionalismo extremo, una vasta y diversa conectividad territorial, una economía muy diversificada y grandes infraestructuras. Desafíos que se hacen muy difícil de gobernar, ya que la ciudad debe tratar de mantener la competitividad y al mismo tiempo fortalecer la innovación y el empleo.

Estos problemas pueden ser resueltos mediante la organización de unidades y plataformas de participación ciudadana. Estas instancias deben ejercerse constantemente, para poder generar de esta manera proyectos necesarios para la comunidad y con objetivos claros.

Se explica también, que gran parte del éxito de Barcelona está basado en una cultura de planificación que se origina en los años 50.

El Sr. Xabier Abadía, continúa diciendo que esta planificación puede lograrse a través de la implementación de una ley la cual debiera determinar los ámbitos de planificación. Estableciendo instrumentos de planificación, evaluación, órganos de gestión y participación.

Dentro de los órganos de gestión deben estar las autoridades del transporte metropolitano, los que tienen como función la planificación de las infraestructuras y los servicios además de la elaboración y aprobación de las tarifas, la concertación de convenios y acuerdos financieros la titularidad de los ingresos de tarifas y la publicidad.

En el caso de Curitiba, el organismo de gestión es la municipalidad, función que fue delegada en 1963, a través de la Ley Municipal, con el objetivo de administrar los recursos del Fondo de Urbanización de Curitiba (URBS). Esta tiene como función, actuar en el planeamiento, administración, operación y fiscalización de los servicios de transporte y tránsito y en la administración y comercialización del uso de los equipos y espacios

públicos, como viabilizar los procesos de educación y crear conciencia en las personas del uso correcto de estos servicios.

La Sra. Claudia García Lima, destaca que la ciudad de Curitiba también cuenta con el Instituto de Investigación y Planificación Urbana de Curitiba (IPPUC), la cual tiene como misión Investigar, evaluar, planificar y monitorear la organización del ambiente urbano, en sus dimensiones locales y regionales, por medio de la elaboración, coordinación y perfeccionamiento técnico de programas, planes, proyectos y de sistemas espaciales de informaciones municipales. Históricamente Curitiba ha desarrollado una visión de planificación y gestión urbana integrada basada en la sustentabilidad para lo cual los movimientos populares fueron claves para la conquista de ciertos derechos relacionados con la accesibilidad al transporte.

Seminario Día 2: Experiencias y propuestas de participación ciudadana en las políticas de transporte.

La discusión del segundo Seminario giro en torno a las experiencias y propuestas de participación ciudadana en las Políticas Públicas.

Aquí el Sr. Manuel Albarrán Ulsen presenta los problemas del Transporte Público Pencilopolitano que fueron levantadas en las primeras etapas del proyecto, dando a entender que estos son completamente atendibles mediante una buena planificación urbana y una participación ciudadana constante.

La participación es un accionar de los propios ciudadanos, donde ellos deben estar involucrados de manera constante en las tomas de decisiones que los afectan a ellos y su entorno. Por ende, se debe generar una cultura de participación, donde se incentive los mecanismos de consulta ciudadana para identificar las necesidades de los usuarios e incorporarlos en los procesos de toma de decisiones, para poder de esta forma obtener soluciones eficientes.

Esta participación es esencial en la formulación de Políticas Públicas, ya que de esta forma las decisiones se adecuan a las necesidades reales de las personas, permitiendo valorar y validar las instancias de participación que existen, generando oportunidad de mejoramiento en el transporte público, retroalimentando de esta forma a los usuarios, a los empresarios y al Estado.

Estas instancias de participación se vieron claramente reflejadas en la presentación del Sr. Rodrigo Díaz, aquí destaca la cohesión social que promueve la ciudad de Barcelona, donde al usuario se le entrega la responsabilidad de ser parte de la toma de decisiones, donde este comienza a participar del acontecer municipal y de la ciudad.

La Política Pública o proyecto que está en desarrollo debe ser sometida a distintas consultas públicas, las cuales deben ser convocadas para todas las etapas de formulación, esto permite que a medida que se valla desarrollando el proyecto se vayan incorporando las críticas y sugerencias del usuario.

Por lo tanto el desafío es poder generar “espacios de participación” donde se definan hitos claros de forma regulada, con fechas de inicio y termino.

El ingeniero de caminos, Sr. Xabier Abadía explicó de forma más detallada esta propuesta usando ejemplos de participación como, el proyecto de “La Diagonal”, La Mesa de movilidad urbana de Barcelona, La comisión de la Autoridad de transporte Metropolitano del AMB, la comisión de movilidad de Cataluña y Las comisiones municipales de movilidad: el pacto por la movilidad.

En cuanto a la experiencia de Curitiba, la Sra. Claudia García Lima destaca que los mayores desafíos que la ciudad tuvo que enfrentar fueron la gran cantidad de propietarios de buses que existían, la desregulación y las demandas sociales para un mejor sistema de transporte, al igual que el caso del Gran Concepción. La solución aquí fue regular la tarifa, organizar las empresas y dividir la ciudad en áreas, lo cual se hizo mediante la participación ciudadana, un proceso largo que debe realizarse constantemente a través del tiempo.

La ciudad de Curitiba cuenta con un departamento de Urbanismo y la comisión para el estudio de la problemática del transporte colectivo, organizaciones que trabajan en el desarrollo del transporte, tomando en consideración los aspectos económicos, políticos, sociales y operacionales. Este modelo de gestión es fuertemente centrado en lo técnico, pero aun así, estos organismos de gestión generan espacios de participación, donde la opinión del usuario es una función instrumental, mayormente de validación.

En su presentación la Sra. Claudia García, destaca que la participación ciudadana en Curitiba es un proceso continuo y constante a lo largo de los años, que se lleva a cabo a través del Consejo de la Ciudad de Curitiba – Concitiba, el cual tiene como finalidad actuar en la formulación, elaboración y acompañamiento de la política Urbana municipal, además de contribuir a la gestión democrática de la ciudad.

Seminario Día 3: Validación de propuestas y metodologías de participación ciudadana en las políticas públicas.

Los espacios de participación que se han generado a través de este proyecto y de los cuales se hablo anteriormente, ayudan a la generación y definición de las Políticas Públicas tanto en el ámbito del transporte como en cualquier ámbito del servicio público.

Es por eso que la discusión del tercer Seminario giro en torno al desarrollo de propuestas de metodologías para la definición de Políticas Públicas en el ámbito del transporte Pencopolitano desde la participación ciudadana.

Aquí el Sr. Gonzalo de la Maza, Sociólogo plantea que no basta simplemente con institucionalizar, ni estandarizar las normas, sino se fortalece la sociedad civil. Las propuestas que se generen deben ser coherentes y por sobre todo deben considerar las distintas realidades existentes.

La participación ciudadana debe referirse a cuestiones relevantes que tengan consecuencias claras, deben fortalecer la voz del ciudadano y las capacidades de la sociedad civil. Dando un paso para la modernización democrática del estado, donde se

resguarde y promueva los derechos del ciudadano, ayudando de esta forma a mejorar el desarrollo de las Políticas Públicas.

Tomando esto en consideración, el Sr. Díaz ha sugerido propuestas de desarrollo para la definición de Políticas Públicas, tomando en consideración la participación ciudadana en todo momento. Estas involucran el manejo de elementos claves, como por ejemplo la continuidad de una iniciativa, la redacción de un Plan Territorial Pencopolitano, considerando los riesgos naturales y tecnológicos, la planificación y ordenamiento de las redes, potenciar las redes Ferroviarias y desarrollar una nueva ordenación del territorio para el uso de Tranvía y la bicicleta.

Esto significa, así como lo planteó el Sr. Abadía, que se debe tomar en cuenta la densidad urbana, la equidad social y eficacia del Transporte Público, la capacidad de las redes viarias, la redistribución de los espacios públicos y nuevos enfoques y los diseños de las infraestructuras.

La Sra. García, destaca que para lograr un buen desarrollo en las Políticas Públicas, la ciudad de Curitiba se ha enfocado en crear distintos espacios de diálogo, como por ejemplo el Seminario “Curitiba del mañana”, con una gran participación a través de audiencias públicas. Además de difusión vía Internet y muchas campañas publicitarias e informes de gestión municipal, donde se trabajan mesas de acuerdos y consensos.

2.3 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO DE LOS RESULTADOS DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS.

Las exposiciones de los expertos sirvieron para complementar los 3 **Talleres Participativos**⁸ que se realizaron al término de cada jornada. Los cuales tuvieron como objetivo proponer y validar metodologías de participación ciudadana para definir Políticas Públicas en el ámbito del transporte.

⁸ Vea Informe “Análisis Estadístico Descriptivo de los Resultados de los Talleres Participativos, realizados en los Seminarios de Política Pública y Participación, por un Transporte Público Metropolitano Sustentable.”

A modo de conocer las opiniones surgidas por los asistentes a estos seminarios, se utilizó una encuesta como instrumento de medición, la cual fue aplicada al término de cada seminario, con la finalidad de poder entregar una instancia donde los asistentes pudieran expresar sus opiniones e ideas respecto a los temas que se trataron cada día.

Luego se generó una base de datos que recopiló toda la información entregada por las encuestas, esta base de datos se construyó por persona y no por encuesta. Por lo tanto, contamos con una base de datos de 40 individuos con un total de 72 encuestas.

Para las encuestas se utilizó un conjunto de preguntas abiertas, las cuales luego fueron categorizadas por medio de un análisis de contenido.

Por último, cabe destacar que la base de datos fue construida en el programa SPSS v.15 y dentro de los análisis estadísticos desarrollados contamos con: análisis descriptivo y análisis bivariado (tablas de contingencia).

A continuación se detalla la categorización para cada pregunta planteada en los instrumentos de medición.

2.3.1 METODOLOGÍA DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS DE LOS SEMINARIOS DE POLÍTICA PÚBLICA Y PARTICIPACIÓN: POR UN TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO SUSTENTABLE.

Categorización realizada a la encuesta correspondiente al primer seminario: Situación y desafíos actuales del Sistema del Transporte Público en el Gran Concepción, ¿Problemas del Transporte?

Frente a la pregunta: ¿Cuáles son los principales problemas que usted visualiza del transporte público? Ordénelos según su importancia. Las categorías construidas son:

a) Problema de frecuencia y conectividad, incluye los siguientes problemas: La problemática de la conexión vial; Tarifas inadecuadas con el servicio; Accesibilidad del transporte público a todos los sectores de la ciudad; Frecuencia constante durante todo el día; Pasaje integrado; Insuficiencia de buses Hualqui a otras comunas; Falta buses en horas punta; Frecuencia y cantidad de buses; Inexistencias de rutas alternativas de conexión con comunas vecinas; No existen horarios nocturnos; Tarifa menor para tramos cortos.

b) Carencias actuales del transporte público, incluye los siguientes problemas: Falta de máquinas para mejorar atención a usuarios; Falta de integración modal; Preparación chóferes (capacitación-educación); Percepción de inseguridad a bordo; Mal estado de las calles; Capacidad de la flota; Competencia de los conductores por el sistema de sueldo a porcentaje; Falta mayor fiscalización; Falta modernidad en los vehículos de transporte público; Falta de un sueldo fijo para los conductores; El tamaño de los vehículos debiera adaptarse a cada recorrido para satisfacer mejor la demanda; No existe la infraestructura para las necesidades existentes.

c) Problema de trato e información al usuario, incluye los siguientes problemas: Atención de los chóferes hacia el público y el respeto hacia las normas del tránsito; Que se elimine el maltrato al adulto mayor por parte de los conductores; No existe accesibilidad universal en buses para personas con discapacidad; No se cuenta con información útil para los usuarios en el buen uso del servicio; Mal trato de los conductores a los usuarios; Hay mucha discriminación sobre el estudiante.

d) Problema de funcionamiento del sistema de transporte, incluye los siguientes problemas: Que no son empresas reales; El sistema de transporte debe tener una organización y financiamiento definido; Sistema no atractivo, ya que no logra captar a los automovilistas para que se cambien de modo; Descoordinación entre el sector empresario, chóferes y organismos del estado que asegura el respeto de acuerdos

en diversas instancias de modalidades o diferencias tarifarias (estudiantes, adulto mayor, biotren).

Frente a la pregunta: ¿Por qué el problema que usted identificó como 1 es el más importante? Las categorías construidas son:

a) Para lograr disminuir el uso del automóvil, Incluye los siguientes motivos: Es necesario que el sistema disponga de un modo alternativo, y los barrios altos no disponen de transporte público, sólo se ha pensado en el transporte público para ingresos bajos, y por lo tanto este no es cómodo, seguro ni rápido; Es lo que genera el principal problema que lo diferencia del uso del transporte privado.

b) Crecimiento de la población, Incluye los siguientes motivos: Por crecimiento desmesurado de la comuna y pocos buses; Pues ha crecido mucho la población y el sistema de transporte que tenemos no tiene las suficientes máquinas para atender la demanda existente.

c) Es un problema que afecta a diario, Incluye el siguiente motivo. Porque es un problema que se vive diariamente y que se observa permanentemente.

d) Para mejorar condiciones laborales de los conductores: Incluye los siguientes motivos: Dado que detona el comportamiento de los conductores y genera las mayores ineficiencias; Las negociaciones con sus trabajadores seria por sueldos fijos, evitando la competencia y a la vez los servicios serian más eficiente hacia los usuarios; Porque al no ser empresa las diferentes líneas se produce una múltiple cantidad de informalidades entre patrón y trabajador.

e) Para mejorar el servicio entregado al usuario, Incluye los siguientes motivos: Porque con buena conectividad y vías adecuadas podemos hacer viajes y traslados más expeditos y económicos; Es importante ya que los estudiantes aunque cancelen

un valor tarifario inferior, son usuarios que merecen ser bien tratados; Todos los modos compiten directamente (tren, buses, taxi-colectivos), pudiendo funcionar más óptimamente a través de la integración; La no existencia de una infraestructura para minusválidos, no videntes, etc.; Una adecuada infraestructura vial permite desarrollar y modernizar el sistema de transporte público; En ciertos períodos del día, la capacidad de buses así como colectivos no es suficiente para la demanda existente en el sector.

Frente a la pregunta filtro: ¿Ha presentado estos problemas en otra instancia de participación?, en este caso obtenemos dos posibles respuestas, donde:

Quienes responden Si, señalan las siguientes instancias de participación:

- a) **Consejo Metropolitano de Transporte**
- b) **Mesa de trabajo**
- c) **Focus Group**
- d) **Municipio**
- e) **Talleres y seminarios**

Quienes responden No, señalan los siguientes motivos:

- a) **No ha asistido**
- b) **Perdida de tiempo**

Categorización realizada a la encuesta correspondiente al segundo seminario: Experiencias y propuestas de participación ciudadana en las políticas de transporte.

Frente a la pregunta: ¿Para qué se debería incorporar la participación ciudadana en los temas públicos, como en el caso del transporte público? Las categorías construidas son:

a) Proyección de ciudad, incluye las siguientes razones: Definir visión de ciudad que se desea; Definir como alcanzar esta visión de ciudad; Definir el valor de los atributos urbanos de la ciudad, expropiaciones, peatones, etc.; Porque es necesario para el desarrollo de políticas adecuadas en la planificación y estrategias de aspectos relevantes en la convivencia del crecimiento, urbanismo y planificación vial.

b) Rol fiscalizador, incluye las siguientes razones: Fiscalización del transporte (ministerio de transporte debe crear oficina que acoja las mociones de los usuarios debidamente organizados); De algún modo el usuario cumple también un rol de supervisión; Reconocer donde se ha acertado y ha fallado.

c) El usuario conoce los problemas, incluye las siguientes razones: El usuario es quien palpa a diario las falencias del transporte público; Dar a conocer las necesidades del transporte público; Para tener un mejor servicio y ver los problemas existentes diarios del usuario; La solución atiende la realidad local; Para adecuar de mejor forma el servicio a la comunidad; Permite conocer los problemas y necesidades de todos los sectores involucrados en el proyecto; Porque el elemento vital a mi juicio es el usuario y conocer sus anhelos y esperanzas; Son los usuarios finales que se ven afectados por los problemas existentes.

d) Relevar rol de ciudadano, incluye las siguientes razones: Para que decidan que transporte quieren; Por ser el sector que se beneficia o se afecta y es importante ser un aporte pero oportuno y no sentir que se imponen sin ningún derecho a opinar; Para mantener a la ciudadanía informada; Los ciudadanos tienen derechos y deberes y dentro de estos últimos esta el participar en el futuro de su ciudad; Para conocer las necesidades y expectativas de la ciudadanía sobre el sistema; Darle respaldo a las decisiones del planificador; Los temas de decisiones no pueden dejar de considerar el interés del público y para ello se debe consultar; El sentirse incorporado al crecimiento de su ciudad.

e) Optimización sistema de transporte, incluye las siguientes razones: Capacitar a los chóferes para mejor servicio; Crear pertenencia con el sistema de transporte y su desarrollo; Permite clasificar las barreras que encuentra la población para realizar estas actividades; La implementación sea más fácil.

Frente a la pregunta: ¿Qué instancia de participación considera usted que es pertinente crear para abordar estos temas públicos? Las categorías construidas son:

- a) Mesas de trabajo, seminarios y/o foros**
- b) Consultas ciudadanas**
- c) Talleres**
- d) Organismos institucionales**

Frente a la pregunta filtro: ¿Conoce usted alguna instancia de participación que sirva para plantear las necesidades y requerimientos? en este caso obtenemos dos posibles respuestas, donde:

Quienes responden Si, señalan las siguientes instancias de participación:

- a) Consulta pública**
- b) Directorio urbano municipal**
- c) Consejo Metropolitano de Transporte**
- d) Seminarios**
- e) Junta de vecinos**

Quienes responden No, han terminado de responder la pregunta planteada.

Categorización realizada a la encuesta correspondiente al tercer seminario: Validación de propuestas y metodologías de participación ciudadana en las políticas públicas.

Frente a la pregunta: ¿Se siente usted representado en las decisiones públicas que se han ido tomando? Las categorías construidas son:

a) Si

Quienes responden Si, señalas los siguientes argumentos:

- i. Si
- ii. **Porque participo en talleres y actividades del transporte público**

b) Medianamente

c) No

Quienes responden No, señalas los siguientes argumentos:

- i. No
- ii. **Porque falta participación ciudadana en la toma de decisiones**
- iii. **Porque falta implementar propuestas obtenidas a través de mesas de trabajo.**

Frente a la pregunta: ¿Cómo cree usted que se debería instalar formal y permanentemente la participación ciudadana dentro de la toma de decisiones? Las categorías construidas son:

- a) Consultas ciudadanas para detectar los problemas de los usuarios**, incluye las siguientes ideas: El uso de consultas públicas de los municipios interesados, informando y votando por propuestas; Desarrollar mecanismos permanentes (encuestas) para medir la opinión del usuario respecto de nivel de servicio y necesidades de mejora; Educar en la participación ciudadana y en los proyectos de forma de opinar informados; Plebiscitos o consultas ciudadanas destinadas a detectar necesidades y prioridades de la ciudadanía; Votación por medio tanto telefónico o computacional; Opinión de estudiantes, usuarios y tercera edad.

b) Mesas de trabajo que incluya a representantes de todos los sectores involucrados, incluye las siguientes ideas: Que exista un consejo amplio de participación que defina la visión de ciudad que se desea; Creando mesas de trabajos inclusivas que recoja todas las visiones de la sociedad en su conjunto; Mesas de trabajo permanente en el tiempo, no importando el gobierno de turno; Que esta mesa este integrada por todos los actores involucrados; Que en el consejo participe también un representante de los usuarios; Reuniones comunales, provinciales, regionales para compartir avances y situaciones de estanco.

c) Audiencias y talleres, incluye las siguientes ideas: A través de talleres tanto en lo público como en lo privado; A través de seminarios y/o foros, medios de transporte; A través de una capacitación, a líderes de las comunidades más periféricas; Foros, seminarios, JJ.VV.; Audiencias públicas; Charlas comunitarias.

d) Organismo que canalice las propuestas y reclamos de los usuarios, incluye las siguientes ideas: Institucionalizando esta participación ciudadana; Creación organismo permanente, para analizar y proyectar opiniones de la ciudadanía; Conformar un consejo permanente con participación ciudadana; Buzón de sugerencias y reclamos vía electrónica; Que no se discrimine especialmente a organizaciones sociales, pues estas detectan siempre la problemática que aqueja al usuario; Asegurar o facilitar la validación del trabajo de la sociedad civil organizada para ser no solo consultiva, sino que resolutive y oportunamente.

Frente a la pregunta: ¿Qué rol debiera tener usted en las decisiones de política pública? Las categorías construidas son:

a) Participar en actividades relacionadas con el transporte

b) Rol técnico previo a la decisión

Frente a la pregunta: ¿Qué actores claves debieran estar en la definición de políticas públicas? Las categorías construidas son:

- a) **Autoridades políticas**
- b) **Apoyo técnico de especialistas**
- c) **Ciudadanos y organizaciones sociales**
- d) **Operadores del transporte público**
- e) **Empresarios**
- f) Representantes de todos los sectores involucrados

2.3.2 RESULTADOS DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS.

Primer Seminario: Situación y desafíos actuales del Sistema del Transporte Público en el Gran Concepción, ¿Problemas del Transporte?

Los resultados arrojan mayoritariamente al **problema de frecuencia y conectividad**. Los asistentes destacaron esta problemática ya que lo viven como una dificultad cotidiana, donde la falta de buses, poca frecuencia en los recorridos, falta de pasaje integrado entre otros motivos otorgan al usuario un sentimiento de disconformidad.

Otro problema identificado por los asistentes son las **carencias actuales del transporte público**, que corresponden a la falta de máquinas, preparación a los chóferes, mal estado de las calles entre otras dificultades. Estos resultados se visualizan más claramente en el gráfico de barras que se presenta a continuación.

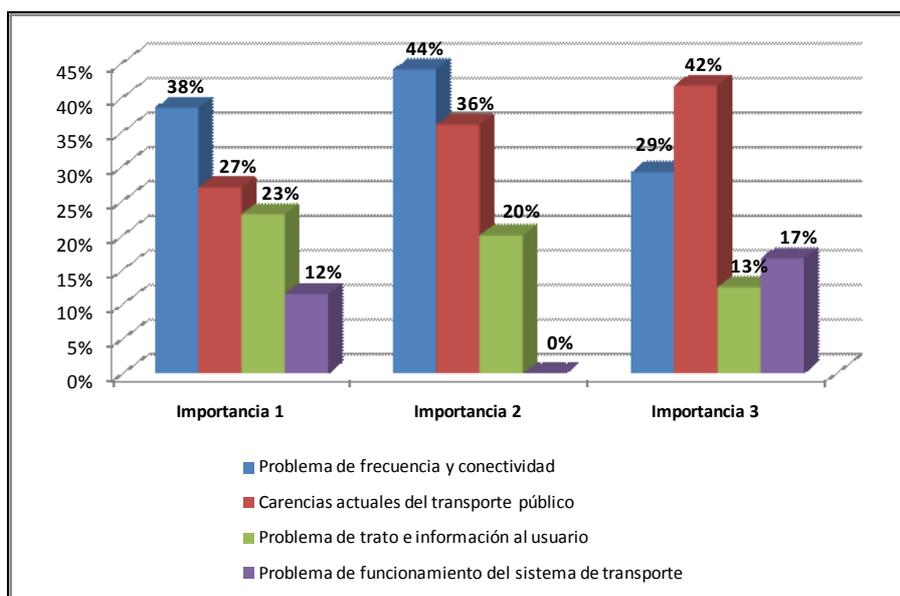


Ilustración 1: Ranking de importancia sobre los problemas que visualizan del transporte público.

Además, para determinar el por qué se considera el problema de frecuencia y conectividad como el principal problema que se visualiza en el transporte público, utilizamos una tabla de contingencia, la que nos indica que es para mejorar el servicio entregado al usuario.

% de Importancia_1		Motivo				Total
		Para lograr disminuir el uso del automovil	Crecimiento de la población	Para mejorar condiciones laborales de los conductores	Para mejorar el servicio entregado al usuario	
Importancia 1	Problema de frecuencia y conectividad	10%	20%	10%	60%	100%
Total		10%	20%	10%	60%	100%

Tabla 1: Tabla de contingencia entre la Importancia 1 y el motivo por el cuál fue elegido este problema como el más trascendente.

Luego, a modo de determinar si los asistentes han presentado los problemas planteados en otra instancia de participación, la gran mayoría ha contestado Si, siendo el Consejo Metropolitano de Transporte la instancia más recurrente. En relación a las respuestas No, el principal motivo señalado es porque no ha asistido. A continuación se presenta una tabla resumen que ilustra estos resultados.

		Porcentaje
Ha presentado estos problemas en otra instancia de participación	Sí	67%
	No	33%
Sí, Cuál?	Consejo Metropolitano de Transporte	40%
	Mesa de trabajo	20%
	Focus Group	7%
	Municipio	7%
	Talleres y seminarios	27%
No, Por qué?	No ha asistido	83%
	Perdida de tiempo	17%

Tabla 2: Tabla resumen respecto a la pregunta, ¿Ha presentado estos problemas en otra instancia de participación?

Segundo Seminario: Experiencias y propuestas de participación ciudadana en las políticas de transporte.

En cuanto a la participación ciudadana, los asistentes indican que la principal razón para **incorporar su participación en los temas públicos es porque el usuario conoce los problemas**, ya que incluye motivos como adecuar de mejor forma el servicio a la comunidad, los usuarios son los que se ven afectados por los problemas existentes.

Los encuestados también plantean que la participación ciudadana es muy importante, ya que de esta forma se **releva el rol ciudadano**, el cual corresponde a mantener la ciudadanía informada, para conocer sus necesidades y expectativas

En la ilustración 2 se observa gráficamente los resultados correspondientes a esta interrogante.

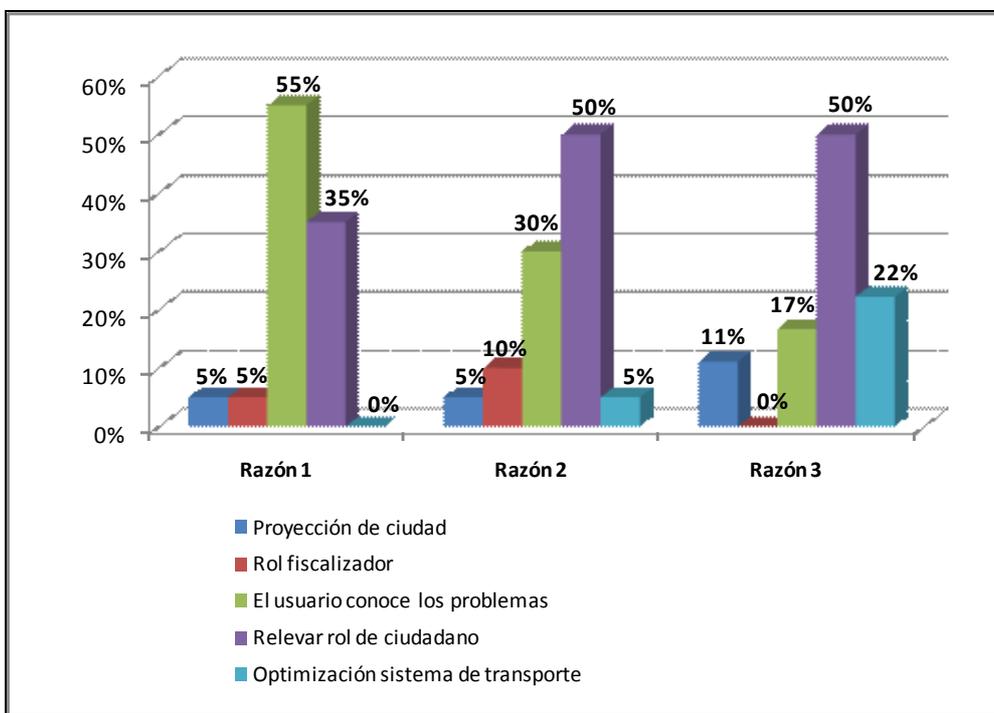


Ilustración 2: Razones para incorporar la participación en temas públicos

Los asistentes consideran pertinente que para abordar los temas públicos se deben generar mas **mesas de trabajo, seminarios, foros, consultas ciudadanas, organismos institucionales y talleres**, esto se ve reflejado a través del gráfico que se presenta a continuación.



Ilustración 3: Instancia de participación considerada pertinente crear.

Los asistentes declaran conocer instancias de participación que sirven para plantear las necesidades y requerimientos de los ciudadanos, donde la gran mayoría señala al Directorio Urbano Municipal, Consejo Metropolitano de Transporte y de Consulta pública. A continuación se presenta una tabla resumen que ilustra estos resultados.

		Porcentaje
Conoce usted alguna instancia de participación que sirva para plantear las necesidades y requerimientos de los ciudadanos	Si	88%
	No	12%
Si, Cuál?	Consulta pública	27%
	Directorio urbano municipal	33%
	Consejo Metropolitano de Transporte	27%
	Seminarios	7%
	Junta de vecinos	7%

Tabla 3: Tabla resumen respecto a la pregunta, ¿Conoce usted alguna instancia de participación que sirva para plantear las necesidades y requerimientos de los ciudadanos?

Tercer Seminario: Validación de propuestas y metodologías de participación ciudadana en las políticas públicas.

Aun cuando los encuestados reconocen conocer instancias de participación, ellos no se sienten representados en las decisiones públicas que se han ido tomando.

Al interior, del porcentaje correspondiente a los que responden Si, la gran mayoría indica como fundamento porque participa en talleres y actividades del transporte público. Con respecto al porcentaje correspondiente a la respuesta No, la mayoría señala como motivo porque falta participación ciudadana en la toma de decisiones. A continuación se presenta una tabla resumen que ilustra estos resultados.

		Porcentaje
Se siente usted representado en las decisiones públicas que se han ido tomando	Si	19%
	Medianamente	15%
	No	65%
Si	Si	40%
	Porque participo en talleres y actividades del transporte público	60%
No	No	41%
	Porque falta participación ciudadana en la toma de decisiones	47%
	Porque falta implementar propuestas obtenidas a través de mesas de trabajo	12%

Tabla 4: Tabla resumen respecto a la pregunta, ¿Se siente usted representado en las decisiones públicas que se han ido tomando?

Los convocados plantean que la mejor forma para instalar formal y permanentemente la participación ciudadana dentro de la toma de decisiones es a través de un **organismo que canalice las propuestas y reclamos de los usuarios**, esto referente a la conformación de un consejo permanente con participación ciudadana, buzón de sugerencias y reclamos vía electrónica, entre otras.

Ellos también sugieren las **consultas ciudadanas para detectar los problemas de los usuarios**, que corresponde principalmente a educar en la participación ciudadana y en los proyectos de forma de opinar informados, plebiscitos o consultas ciudadanas destinadas a detectar necesidades y prioridades de la ciudadanía, votación tanto por medio telefónico o computacional, entre otros. Estos resultados se ilustran de forma más fácil a través del gráfico que se presenta a continuación.

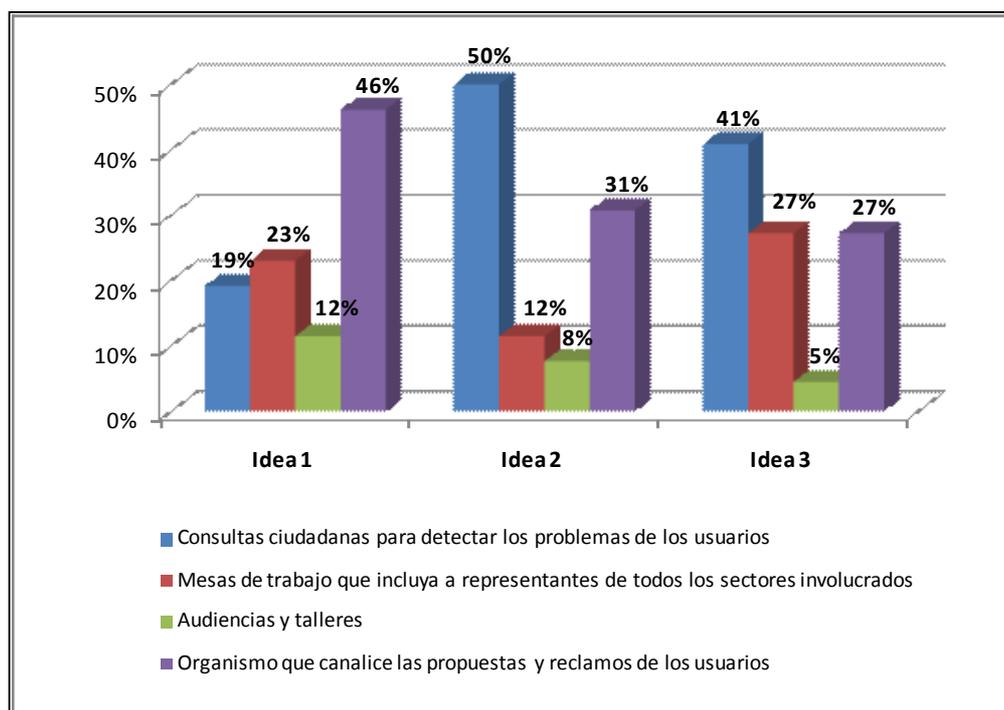


Ilustración 4: Ideas para instalar la participación ciudadana en la toma de decisiones

Con respecto al rol que debieran tener en la toma de decisiones de política pública se destacan: participar en actividades relacionadas con el transporte (63%) y un rol técnico previo a la decisión (38%) entre las respuestas de los asistentes, lo que se refleja más claramente en la siguiente tabla.

		Porcentaje
Qué rol debiera tener usted en las decisiones de política pública	Participar en actividades relacionadas con el transporte	63%
	Rol técnico previo a la decisión	38%

Tabla 5: Tabla resumen respecto a la pregunta, ¿Qué rol debiera tener usted en las decisiones de política pública?

Los participantes indican que los actores claves que debieran estar en la definición de políticas públicas son las autoridades políticas, los ciudadanos y organizaciones sociales.

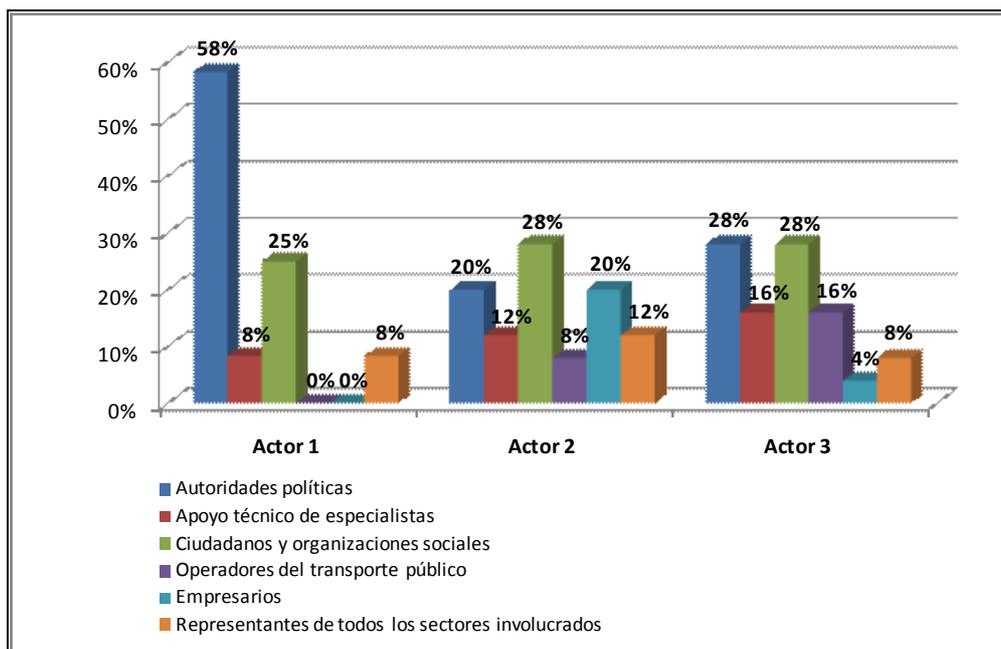


Ilustración 5: Actores claves en la definición de política pública

2.4 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO DE LOS RESULTADOS DEL SEMINARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO SUSTENTABLE: UNA PROPUESTA PARA LA DEFINICIÓN DE LA POLÍTICA PÚBLICA CON PARTICIPACION CIUDADANA.

La información que fue recopilada en los seminarios mencionados anteriormente sirvió como insumo para generar una propuesta de método para la definición de Políticas Públicas, utilizando el caso del Sistema de Transporte Público como ejemplo.

Esta propuesta de método fue presentada en un seminario denominado ***“Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la Definición de la Política Pública con Participación Ciudadana”***⁹, seminario que se realizó el día 29 de Noviembre del 2010, en el Auditorio de la FACE, Facultad de Ciencias empresariales, Universidad del Bío-Bío, Sede Concepción.

Los objetivos del seminario se presentan a continuación,

OBJETIVO GENERAL

Presentar método para la definición de Políticas Públicas desde la participación ciudadana, utilizando el caso del Transporte Público Pencilopolitano.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Presentar principales problemáticas del Transporte Público Pencilopolitano.
- Presentar propuesta metodológica para la definición de la política pública desde la participación ciudadana, en el ámbito del Transporte Pencilopolitano.

⁹ Vea Informe “Seminario: Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la Definición de la Política Pública con Participación Ciudadana”

El seminario busco generar un espacio de discusión que se centro en los siguientes temas:

1. Institucionalidad: Este apunta al fortalecimiento del consejo metropolitano de transporte como organismo de gestión. El cual puede ahora ser respaldado por la Ley “Sobre asociaciones y participación ciudadana en la gestión publica”, ley que fue iniciada en el 2004 y espera la aprobación del Presidente Piñera, no mas allá del 3 de diciembre. Esta Ley tiene como objetivo una re conexión entre la política y la ciudadanía.
2. Definición de estudios y política desde la región: Este apunta a la necesidad de generar estudios desde la región, con opinión ciudadana y en periodos constantes, ya que los estudios disponibles se han hecho aproximadamente cada 10 años y sin la participación de la ciudadanía.
3. Transferencia de Responsabilidad hacia la región: Este plantea que los gobiernos regionales pueden solicitar el traspaso de competencias y recursos desde el estado. Acción que se apoya en la Ley “Orgánica Constitucional sobre Gobierno y administración regional”.
4. Planificación Urbana, construcción de la ciudad: Este tema apunta a la necesidad de realizar un trabajo en conjunto, en cuanto a la planificaron vial de la ciudad y el sistema de transporte publico.

En el seminario participaron Autoridades Regionales, Municipales, Técnicos, Académicos e Investigadores y Organizaciones Sociales, Públicas y Privadas, convocando un total de 35 personas.

A modo de conocer las opiniones surgidas al término de este seminario, se utilizó la encuesta como instrumento de medición para dar la oportunidad de expresar las opiniones e ideas de los asistentes a este taller¹⁰.

Se generó una base de datos que recopila toda la información presentada en las encuestas, ésta base se construyó por persona. Por consiguiente contamos con una base de datos compuesta de 22 individuos diferentes, es decir, 22 encuestas. Se realizaron 2 preguntas abiertas que luego fueron categorizadas por medio de análisis de contenido.

2.4.1 METODOLOGÍA UTILIZADA PARA LA DISCUSIÓN.

A continuación se detalla la categorización construida para cada pregunta planteada en los instrumentos de medición:

Categorización realizada a la encuesta correspondiente al Seminario “Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la Definición de la Política Pública con Participación Ciudadana”

Frente a la pregunta: ¿Qué opinión tiene usted respecto a los planteamientos expuestos en este seminario?. Las categorías construidas son:

a) Contribuye al Mejoramiento del sistema de transporte público, incluye las siguientes opiniones: Contribuye a buscar el mejoramiento de los sistemas de

¹⁰ Vea Informe “Análisis Estadístico Descriptivo de los Resultados del Seminario: Transporte Público Metropolitano Sustentable: Una Propuesta para la Definición de la Política Pública con Participación Ciudadana”

transporte; Busca un mejor servicio del transporte público; Planteamiento de una mejoría futura del transporte Penco-politano; Mejoramiento del transporte debe ser parcializado para no cometer los errores del Transantiago; Temas expuestos son de vital relevancia e interés para la ciudad.

- b) Refuerza la Participación Ciudadana**, incluye las siguientes opiniones: Participación de todas las personas que interactúan en el sistema de transporte público; Debe incorporarse más participación ciudadana; Considerar la opinión de la ciudadanía; La participación ciudadana es clave para el mejoramiento del transporte; Analizar la situación del transporte urbano desde la participación ciudadana; Participación de empresarios, estudiantes, profesionales y autoridades; Participación ciudadana más activa y frecuente.

- c) Traslación de Responsabilidades**, incluye las siguientes opiniones: Traspaso de competencia al interior del estado; Fundamentación técnica para hacer llegar a la autoridad regional.

- d) Orienta al diseño de políticas para un sistema de transporte sustentable**, incluye las siguientes opiniones: Claridad en las propuestas que deben implementarse en el transporte público; Es un avance para el diseño de políticas para la implementación de un sistema de transporte sustentable.

Frente a la pregunta: De los temas planteados ¿Cuál es el tema más relevante para usted y por qué ?. Las categorías construidas son:

- a) Traslación de Responsabilidades**, esto apunta a que los gobiernos regionales podrán solicitar al Presidente de la república el traspaso de competencias y recursos que están a cargo, de organismos o servicios de la administración central, acompañado de estudios y antecedentes que demuestren su aptitud para asumir

tales responsabilidades, esta categoría incluye las siguientes opiniones: La posibilidad del traspaso de competencias en materia del transporte público; El traspaso de toma de decisiones para el gobierno regional; La transferencia de responsabilidades al gobierno regional.

b) Descentralización, esto apunta a que los gobiernos regionales tienen el poder de decisión en cuanto al transporte público y esto permite la participación de la ciudadanía, esta categoría incluye las siguientes opiniones: Se deben fortalecer las debilidades regionales en cuanto al transporte público; La descentralización, ya que la región genera sus propios recursos; La región puede tomar sus propias decisiones.

c) Institucionalidad, esto apunta al fortalecimiento del consejo metropolitano de transporte como organismo de gestión e incluye las siguientes opiniones: Fortalecimiento del consejo metropolitano de transporte; Desarrollo de un marco institucional ; Organismo que agrupe a los empresarios; La institucionalidad permite soñar con cambios que involucren una participación social.

2.4.2 RESULTADOS DE LA DISCUSIÓN.

Esta sección tiene por finalidad dar a conocer los resultados obtenidos al realizar un análisis estadístico a los instrumentos de medición (encuestas) aplicados a los asistentes a este seminario.

Contamos con la participación de profesionales, conductores de la locomoción colectiva, pensionados, estudiantes, empleados públicos, dirigentes sociales y empresarios, quienes asistieron a este seminario.

Resultados Pregunta 1

A los asistentes se les preguntó sobre qué opinión tenían con respecto a los planteamientos expuestos en este seminario.

Los resultados arrojan mayoritariamente que los planteamientos expuestos contribuyen al mejoramiento del sistema de transporte público, ya que mejoran el servicio que se entrega al usuario, además que refuerzan la participación ciudadana porque esta es la clave de dicho mejoramiento.

Finalmente la transferencia de responsabilidades y la orientación al diseño de políticas para un sistema de transporte sustentable quedan relegadas en tercer y cuarto lugar.

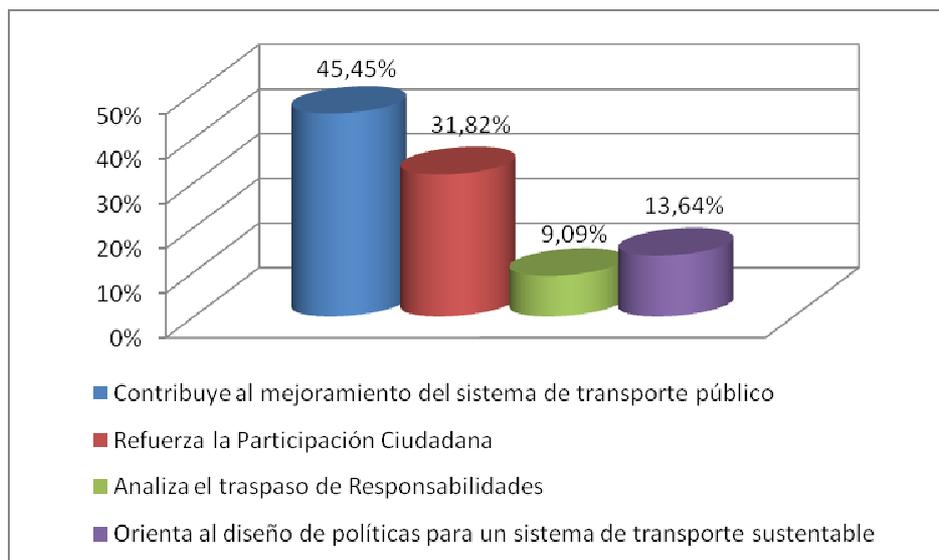


Ilustración 6: Opiniones de los participantes en cuanto a la contribución de los temas expuestos en el seminario.

Resultados Pregunta 2

A los asistentes se les pregunto sobre los temas planteados cuál era el más relevante para ellos y por qué.

Los resultados arrojan que el tema más relevante para los asistentes del seminario es la: La transferencia de responsabilidades que apunta a que el gobierno regional tiene las aptitudes para hacerse cargo del transporte público; La institucionalidad que apunta al fortalecimiento del consejo metropolitano de transporte como organismo de gestión; La descentralización, ya que la región puede tomar sus propias decisiones en cuanto al tema de transporte se refiere.

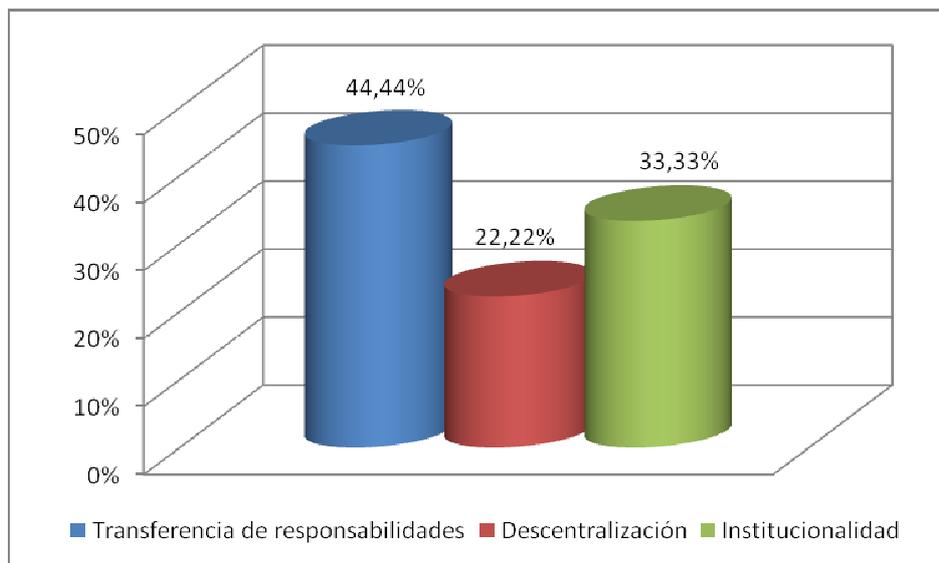


Ilustración 7: Temas mas relevantes para los asistentes.

CONCLUSIONES.

Los antecedentes recopilados en los Talleres Participativos, la Información Secundaria, los Talleres de Trabajo Metodológicos, las Reuniones Sectoriales, los 3 Seminarios, sus respectivos Talleres Participativos y las discusiones generadas en el último seminario en torno a la propuesta de método, sirvieron como insumo para llegar a las siguientes conclusiones.

Los problemas del Sistema de Transporte Público Penco-politano no están tan alejados de aquellos enfrentados por otras ciudades extranjeras, como Curitiba y Barcelona, lo que demuestra que los problemas del Gran Concepción son completamente atendibles en su corto y medio plazo, esto siempre y cuando se trabaje hacia una cultura de planificación y participación ciudadana, con un rol del ciudadano que esté claramente definido, donde se tome en consideración los aspectos culturales e históricos de la ciudad, generando de esta forma políticas públicas enfocadas en una planificación y gestión urbana integrada basada en la sustentabilidad de la ciudad.

Se puede decir que el gran **problema es la planificación**, tanto del **transporte público**, como el de **la infraestructura vial**. Generando **problemas de congestión y baja calidad de servicio**, creando una sensación de incomodidad cotidiana, lo cual hace menos placentero el viaje en el transporte público.

A estos problemas se le debe sumar la problemática que genera una **estructura empresarial atomizada**, la cual no facilita la generación de espacios de diálogo, ya que son muchos los actores involucrados de forma independiente.

Para solucionar estos problemas, se plantea la necesidad de tener una **institucionalidad que se responsabilice por la planificación y gestión del Sistema de Transporte Público del Gran Concepción**.

Muchos estudios técnicos se han realizado para analizar las problemáticas del Transporte Pencopolitano, pero ninguno ha tomado en consideración la participación ciudadana. Esto genera un sólo punto de vista, donde las soluciones entregadas por estos estudios no siempre son de alta prioridad para el usuario. Por lo tanto se requiere **incorporar las opiniones, críticas y satisfacciones de los usuarios en los estudios del Transporte Público Pencopolitano.**

Se ha podido concluir a través de este proyecto, que la participación ciudadana es esencial en la toma de decisiones para el desarrollo y planificación de una ciudad.

Los usuarios y actores claves señalan que los **espacios que se han generado a lo largo de este proyecto han sido de gran importancia, ya que refuerzan la participación ciudadana y el trabajo en conjunto con técnicos, contribuyendo de esta forma al mejoramiento del sistema de transporte y a una cultura de participación y planificación,** enseñándole al usuario como ejercer su rol de ciudadano, ya que es el usuario el que mejor conoce sus problemas y necesidades.

Para esto se necesita **generar más espacios de participación,** donde las **mesas de trabajo, seminarios y /o foros** son la principal instancia de participación considerada pertinente crear, para abordar temas públicos.

Finalmente, se confirma durante el espacio de discusión del último seminario la necesidad de **crear una institucionalidad y/o organismo metropolitano de transportes** que canalice las propuestas, reclamos y consultas de los usuarios para detectar de mejor forma sus problemas, donde los actores claves involucrados en el desarrollo de las Políticas Públicas son las autoridades políticas, los ciudadanos y las organizaciones sociales.

Al mismo tiempo se hace hincapié en la importancia de solicitar la **Transferencia de Responsabilidad** desde el Gobierno Nacional hacia Gobierno Regional, **descentralizando** las políticas y entregando el poder de la toma de decisiones a la región, para que esta

tome sus propias decisiones, y pueda así orientarse acorde a su realidad, en cuanto al tema del transporte público.

Toda la información que se ha generado a través de las distintas etapas del proyecto, incluyendo esta (Etapa 4 – Identificación de la Problemática de Transporte Urbano del Gran Concepción) han servido como insumos para poder desarrollar propuestas y metodologías de desarrollo que se pueden implementar en la definición de Políticas Públicas para el Transporte Público Penco-politano, en el marco del objetivo general del proyecto, de 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.