

### ENTREVISTA



**Ex Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones Octava Región del Bío Bío, Raúl Súnico Galdames**

## **“EL DEBATE SOBRE EL TRANSPORTE DEBE SER LO MAS AMPLIO POSIBLE Y DEBEN PARTICIPAR TODOS”**

El Plan de Transporte Urbano, que se espera tener concluido hacia fines de junio venidero, permitirá a las autoridades regionales definir los requerimientos de infraestructura que tendrá el Gran Concepción para la próxima década. En el diseño de este plan trabajan diversos servicios –tanto públicos como privados- y se constituirá, en consecuencia, en una herramienta fundamental por cuanto establecerá los proyectos que esta área metropolitana necesita para su desarrollo, lo cual obviamente repercutirá en el mejoramiento de la calidad de vida de su gente.

Para conocer en profundidad acerca de este tema conversamos con el ex Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Raúl Súnico Galdames, quien, además, presidió la Comisión de Desarrollo de las Ciudades, por instrucción del Intendente de la Región del Biobío.

### **¿En qué consiste el Plan de Transporte Urbano?**

“Desde hace un par de años el Gobierno Regional, través de la Sectra, ha venido desarrollando un plan que permita definir las necesidades de infraestructura para la próxima década en el Gran Concepción y que esperamos esté listo hacia fines de junio próximo. Lo que estamos haciendo es definir cuáles son los proyectos más urgentes y necesarios para el desarrollo de esta área metropolitana y esta tarea la estamos abordando en un ambiente participativo, puesto que toman parte los distintos municipios que constituyen el área metropolitana, el sector productivo y el sector público. De la misma manera como en el año 92 se preparó un plan que fijó los objetivos de inversión para la década pasada y que trajo consigo la construcción del Eje Los Carrera, la ampliación de Pedro de Valdivia, la ampliación de 21 de Mayo, la ampliación de Prat y la construcción del Puente Lla-colén y la Costanera, entre otros importantes proyectos, esperamos que el nuevo plan en el que estamos trabajando nos oriente respecto de las inversiones futuras. Para ello se contempla, por un lado, analizar los planos reguladores que proyectan a las comunas para la próxima década y, por otro lado, conocer también las decisiones de inversiones inmobiliarias que están en curso y las decisiones de orden empre-



**Raúl Súnico Galdames. ex Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.**

arial que existen hacia el futuro. Todas las ideas y proyectos que haya en estos ámbitos deberán estar concatenadas en este plan de transporte que estamos desarrollando”.

### **¿Qué servicios y organismos están participando en el diseño de este Plan?**

“La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y todos sus servicios dependientes, la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas y sus servicios dependientes, evidentemente la Secretaría Regional Ministerial de Transportes, la Sectra, los municipios, la Cámara de la Producción y del Comercio, las universidades, la Asociación de Industriales Pesqueros, la Asociación de Corredores de Propiedades, en definitiva todos aquellos actores que tienen alguna opinión sobre las demandas futuras de infraestructura”.

### **¿Cuáles serían, en definitiva, los objetivos de este Plan de Transporte Urbano?**

“El objetivo central es otorgar la mayor calidad de vida a los vecinos del área metropolitana, apuntando a que las inversiones en infraestructura efectivamente tiendan a satisfacer el máximo de necesidades. Lo anterior teniendo presente los proyectos de desarrollo futuro que los distintos actores de la ciudad tienen”.

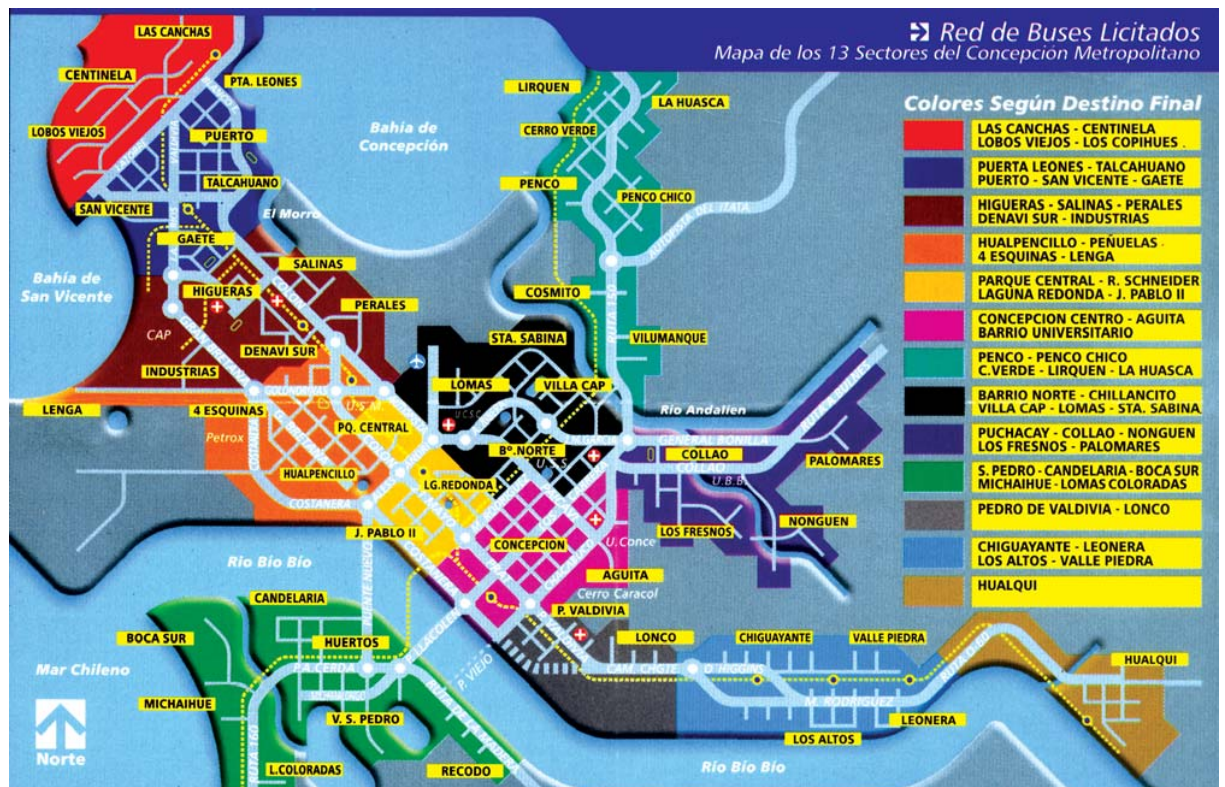


La ciudad y su intensa vida urbana.

**¿Qué cifras de parque automotor maneja la Secretaría Regional Ministerial de Transportes en la actualidad?**

“En el Gran Concepción nuestras estadísticas indican que hay sobre los 68.000 vehículos particulares y un parque cercano a los 2.000 vehículos del transporte público. Existe una participación bastante significativa del transporte público y del modo caminata que es importante que la opinión pública conozca. El transporte público de buses mueve el 41% de los viajes, un 6% los mueve los taxis colectivos, sólo un 12% de los viajes se hacen en vehículos particulares, el 35% se hacen caminando y el saldo corresponden a otros

modos de transporte, como el escolar, buses de empresas y camiones. Las cifras anteriores nos permiten establecer la alta participación de dos modos de transporte que uno tiene que tratar de potenciar o mantener en el tiempo, con el objeto de disminuir las congestiones vehiculares. Estos son el modo de transporte en buses y el modo de transporte caminata. Ello tiene que ver con una política de transporte que consulta los siguientes componentes: Por un lado está el privilegio del transporte público por constituir el modo que mayor cantidad de personas traslada de un lugar a otro; el uso racional del automóvil; y, por otro lado, el incentivo al transporte no motorizado o caminata. De allí surge, entonces, una visión de ciudad que se hace necesario impulsar y que tiene relación con generar distintos subcentros en el área metropolitana, que permitan que no sea un solo centro el atractor del total de los viajes que se desarrollan en esta área metropolitana, sino que en lo posible existan distintos subcentros que generen atracciones de viajes y que, por tanto, disminuyan la cantidad de viajes que se desarrollan sobre este centro del área metropolitana. Por ejemplo, ha ayudado mucho a la descongestión vehicular la instalación del Mall Plaza del Trébol, la instalación de supermercados en las distintas comunas, la instalación de los municipios de Chiguayante y San Pedro ha desconcentrado una cantidad de viajes que antes se efectuaban hacia el centro de Concepción y que ahora se hacen hacia sus edificios



Mapa de los 13 sectores licitados de la red de transporte urbano del Concepción Metropolitano

consistoriales. El hecho que los bancos tengan cajeros automáticos en los diferentes sectores de la ciudad también contribuyen a disminuir el número de viajes que se realizan hacia el centro. También hay que ir pensando en la necesidad que en la mayoría de las localidades existan lugares de pagos de servicios con la finalidad, también, de ir disminuyendo los motivos de viaje.

Y esto no tiene nada que ver con privilegiar una comuna de otra. Tiene que ver, simplemente, con hacer un uso más racional de las vías y un uso más racional de los espacios que configura esta área metropolitana en su conjunto”

**A su juicio ¿Cómo se enfrentan los problemas de congestión vehicular en la política de transporte?**

“Básicamente generando un privilegio en el transporte público. Para eso es de vital importancia el que empiecen a surgir corredores de transporte y vías exclusivas, en paralelo con el proceso de modernización del transporte. Y aquí hay 2 ejemplos que es muy importante tener presente. Primero, nosotros estamos avanzando en el proceso de modernización del transporte público mediante la licitación de calles, materia en la cual ya hemos dado el puntapié inicial. En efecto, el martes 30 de abril de 2002, abrimos las ofertas de esta licitación, que es la primera que se concreta fuera de la Región Metropolitana y que, por lo tanto, va a permitir iniciar un proceso de ordenamiento del transporte público, regulando el número de máquinas por hora que podrán circular por las calles del centro de Concepción, permitirá mejorar la capacitación de los con-

ductores, mejorará la presentación de los conductores, habrá uniformidad en los colores de los buses que le darán una identidad a la ciudad. Es decir, es un conjunto de elementos que están asociados a esta licitación de calles. Pero, por otro lado, estamos preocupados por disponer de una infraestructura que sea más amigable con el transporte público y en este sentido la discusión y el debate que se ha derivado del Eje Paicaví y su pronta construcción habla del esfuerzo del Estado por desarrollar una política de transporte que vaya asumiendo el rol tan significativo que hoy día tiene el transporte público. Experiencias de este tipo ya existen en el Plan Bogotá, Colombia y también en Curitiba, Brasil, donde el sistema de corredores de transporte ha permitido mejoramientos notorios de la calidad de vida de la gente en sus desplazamientos diarios. Estos componentes de la política de transporte, que conforman, por un lado, el mejoramiento de la gestión del sistema de transporte y, por otro lado, las condiciones de infraestructura adecuadas para su desarrollo, son vitales en la perspectiva del futuro. Si la Región Metropolitana hubiese trabajado una política como la que nosotros estamos diseñando con la suficiente anticipación, hoy día no tendría el volumen de congestión que presenta. En este sentido nosotros queremos adelantarnos al futuro, considerando que, según nuestras estadísticas, el parque automotor privado se está multiplicando cada 7 años. O sea, es dable esperar que si hoy día tenemos 68.000 vehículos, hacia el año 2010 tendríamos cerca de 150.000 vehículos y la infraestructura de la ciudad no está en condiciones de soportar un crecimiento en ese volu-



*Costanera de la Ribera Norte del Bío Bío, un proyecto para hacer de Concepción una ciudad más “vivable”.*



*La radicación y la regularización de todos los campamentos y asentamientos irregulares requiere de la dotación de servicios de educación, salud y transporte, indispensables para su calidad de vida.*

men de vehículos particulares, porque no existe y a posibilidad en el casco central de seguir ampliando las calles. No es posible pensar en construir 4 pistas en San Martín, porque significaría botar una cantidad muy significativa de edificios. Lo mismo sucede con gran parte de las otras calles del centro de la ciudad. De ahí, entonces, que modernizar el transporte público y desarrollar una vialidad más amigable con este modo de transporte sean elementos claves para asegurar una calidad de vida mejor para nosotros en el futuro y para nuestros hijos, debiendo además acercar los servicios a la gente, propiciando el modo caminata para acceder a ellos”.

**¿Habría algún comentario suyo adicional a lo que ya hemos hablado?**

“El sistema de transporte tiene muchos elementos que lo configuran. Están los temas de infraestructura, están los temas del tipo y la calidad de los vehículos, el tema de los servicios hacia los cuales se desplaza a los usuarios, los usuarios, los operadores, las autoridades. Es decir, es un sistema integrado bastante complejo, en donde la búsqueda de soluciones tiene que ser parte de un debate lo más amplio posible, donde coexistan las distintas miradas. Las miradas de la arquitectura, las miradas de la ingeniería en el tránsito, las miradas de los ingenieros civiles, las miradas de la comunidad, las miradas de las autoridades, las miradas de los operadores del transporte. Hay que entender que la modernización del transporte es un proceso, por cuanto las sociedades tienen los sistemas de transporte que son capaces de pagar. Muchas veces nos construimos hipótesis de sistemas de transporte bastante modernos, pero que podrían costar tarifas mucho mayores. Uno tiene que desarrollar su política de transporte en función de la capacidad que tiene la sociedad de cancelar el servicio que recibe. En muchas

ciudades del mundo se cuenta con sistemas de transportes muy modernos, pero también subvencionados por el Estado. En nuestro Estado es bastante difícil subvencionarlo. Por lo tanto, tenemos que impulsar este proceso de modernización muy conectado con la realidad de la sociedad chilena, pero siempre tratando de prevenir hacia el futuro elementos tan duros como son la congestión vial”.

**Ud. presidió, por instrucción del Intendente de la Región del Biobío, la Comisión de Desarrollo de las Ciudades. ¿Cómo se integra o encaja esta Comisión con el Plan de Transporte Urbano?**

“Hoy día existe cada vez más la necesidad de contar con Gobiernos Metropolitanos, sobre todo cuando hay integración de las distintas comunas, como sucede en el Gran Concepción. Hay muchos problemas que no requieren una solución estrictamente comunal, sino que necesitan una solución un poco más amplia que va más allá de los territorios de una comuna. En esta situación están los temas como el manejo de los residuos domiciliarios; los sistemas de transporte sobre los cuales hemos hablado en mayor profundidad; y la radicación y la regularización de todos los campamentos y asentamientos irregulares, donde muchas veces se requiere trasladar gente de una comuna a otra, pero a su vez hay que dotarla de servicios de educación, salud y transporte, indispensables para su calidad de vida. Por lo tanto, se requiere cada vez más no tan solo de la integración de los distintos sectores públicos en una planificación compartida, sino que, además, de ir constituyendo facultades en el área metropolitana. Para eso el Gobierno ha estado impulsando la creación de Gobiernos Metropolitanos que aborden estas temáticas que van más allá del ámbito de una comuna, porque las decisiones de una pueden afectar a comunas vecinas. Ejemplo de lo anterior fue la discusión acerca de si el transporte público de Tomé debía pasar o no por Chacabuco. Lo que se debatía era si esta decisión la tomaba sólo la autoridad de Concepción. De haber sido así, evidentemente no tendría mayor interés en resolver el problema a los vecinos de Tomé. Pero entendimos que era un tema que debía tener solución desde el punto de vista metropolitano y en razón de ello fue que definimos el uso de calle Chacabuco para los vecinos de Tomé. Por eso es que estimamos que debe existir siempre una autoridad metropolitana, independientemente de cómo ésta se constituya, pero que sea capaz de arbitrar estos conflictos de intereses o necesidades comunes que se presentan en las comunas que conforman el área metropolitana”.