

Acta de la Sesión N° 102 de noviembre 2022
Consejo Nacional de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes

Fecha: 08/11/2022	Hora inicio: 15:00	Hora término: 17:30
Sesión de noviembre del Consejo de la Sociedad Civil Subtrans	Lugar: Google Meet Enlace: meet.google.com/mvp-xsfr-dyy	Dirección: Web
Total asistentes: 20	Mujeres: 7	Hombres: 13

Participante	Institución
Alberto Escobar	Automóvil Club Chile
Amarilis Horta	Bicicultura
Axel Rimbaud	Fundación Mel
Carolina Figueroa	Fundación Emilia
Carolina Acuña	CUS - MTT
Claudia Rodríguez	ONG No Chat
"El libertador limitada"	Asociación PRT
Enrique Olivares	AIPSEV
Fernando González	CUS - MTT
Florencia Benítez	Colectivo Muévete

Participante	Institución
Héctor Olivo	Ciudad Viva
Jaime Valenzuela	SOCHITRAN
Jorge Fuenzalida	MTT
Luis Arellano	Asociación PRT
Maira Nieto	CUS - MTT
Marcos Castro	AMPROCH
Manuel Ocares	Mov. Furiosos ciclistas
Norman Partarrieu	Colegio de Ingenieros
Tomas Echiburu	MTT
"Veronica"	Asociación PRT

1. Discusión y aprobación de la Tabla N° 102.

Se aprueba tabla.

2. Aprobación del Acta N° 101.

Se aprueba acta.

3. Compromisos

• Comentar avances sobre próxima reunión del Pacto Nacional de Seguridad Vial (27 de octubre)

Alberto Escobar: No pude asistir. Tengo la impresión de que se está moviendo poco. Los participantes buscan beneficios de carácter empresarial, por lo que le tengo pocas fichas a este acuerdo, los acompañaré, pero esa es mi impresión.

Claudia Rodríguez: Esperemos que se alineen. Debe haber una mancomunación. Lamentable poner los intereses particulares por sobre los colectivos.

• Enviar tercera PPT: Consejo asesor DTPM.

Claudia Rodríguez: Aún no la recibe. A penas la tenga la enviará.

- **Día conmemoración víctimas: abordar temas y actividades a trabajar, grabar video.**

Enrique Olivares: Entre abril y mayo se plantarán árboles por el parque Mapocho. Hay espacio para hacer murales. Tenemos que aprovechar de tomarnos ese espacio. Extraoficialmente se dice que el Ministro tiene otras actividades, posiblemente no llegue o lo haga a medio día. Bienvenido sea.

Se harán actividades en diferentes lugares de Santiago y a nivel nacional. Debemos recordar que el día 20 es el mundial de futbol, por lo que los medios estarán en otra, pero es lo que nos toca.

Claudia Rodríguez: Haremos un video como Cosoc, pero debemos saber que está haciendo el MTT. Es un día importante que debemos tomar muy en serio. En representación de todos hacer llegar, y que quede en acta, que solicitamos la presencia del Ministro. Debe estar presente conmemorando los dolores que tenemos y trabajamos mucho acá de manera voluntaria, por una causa que pueda beneficiar a todas y todos.

Enrique Olivares: Propongo escribir una carta solicitando incluso el apoyo del gobernador o del presidente.

Marcos Castro: El Ministro es el protagonista, en ese caso puede perder relevancia.

Claudia Rodríguez: Hagamos las gestiones y propongamos invitados relevantes en conjunto con Conaset.

Amarilis Horta: Sugiero pedir a las autoridades que hagan algo similar a lo del Día Nacional SinAuto. Que todos publiquen en sus RRSS algo respecto a este día.

Claudia Rodríguez: Pongámoslo como un tema a gestionar rápido.

- **Organizar reunión con plantas de revisión técnicas. Asociación gremial que une las plantas.**

Organizada para la sesión actual.

- **Trabajar plan de implementación Ley de carreras clandestinas.**

Axel Rimbaud: Después de la última sesión, le mandé un mail al Subsecretario a cargo del proyecto de ley y me mandó el plan de implementación. Es un plan bastante sencillo. Se los compartí después de la reunión pasada. No hay mayor avance. Sabemos que hay un plan, no es muy grande, pero existe y lo están trabajando.

- **Oficiar a municipios sobre implementación Ley de carreras clandestinas.**

Axel Rimbaud: Tengo entendido que Fundación Emilia quiere hablar con fiscales y mandar una carta a municipios porque no hay espacio en corrales. No sé qué se hizo al respecto.

- **Enviar enlace de postulación para Olga Segovia al premio Nacional de Urbanismo.**

Amarilis Horta: Era para apoyar. No sabía que Lake también es candidata. Hay que ver que pasa, pero ambas son muy buenas opciones.

- **Evidenciar problemática de movilidad activa: con MOP.**

Jaime: Lo comenté con el directorio Sochitran. No causo gran interés mi tema. Les pareció que el hecho de que “apareciera algo” en un plan de inversiones del MOP ya era suficiente. Que no es el órgano ejecutor donde tienen que aparecer estas inversiones futuras. Esa fue mi acción con respecto a este tema.

Amarilis Horta: Yo difiero de esa evaluación, porque en regiones el MOP tiene una importancia grande en todo lo que es unir pequeños pueblos o ciudades. En muchos lugares fuera de carreteras para autos no hay nada, ni siquiera contemplan berma para caminar o trasladarse en caballo o bicicleta. Hay que insistir en que el MOP debe cambiar su forma de ver la movilidad y enfrentarla. Yo insistiría.

4. Asociación de Concesiones de plantas de revisión Técnica.

Verónica: Nosotros con Eduardo trabajamos con las plantas de revisión técnica. El propósito de la asociación fue agruparse frente a una política para establecer formas y modos de trabajo de cara al usuario. Nosotras hemos trabajado en la asesoría, y la idea es que Luis el presidente de la asociación nos haga una introducción de este mundo de las revisiones técnicas.

Luis Arellano: Gracias por la invitación. Es importante para nosotros esta instancia y poder a conocer nuestra labor.

La política pública de revisiones técnicas vehiculares y control de emisiones se implementó en Chile hace más de 40 años. Nuestros procesos son comparables con los desarrollados en Francia, Alemania o Estados Unidos. Somos un referente acá en la región latinoamericana.

2021: parque automotor Chile supera 5 millones vehículos.

Tenemos 139 plantas de revisión técnica a nivel nacional. El precio de la revisión es de los más bajos del mundo.

El objetivo de la revisión técnica, es el de garantizar que los vehículos que circulan por las rutas y calles del país cumplan con los estándares de seguridad y niveles de contaminación establecidos por la autoridad.

Esto, no debiese ser un trámite obligatorio sino una responsabilidad social. También desde el punto de vista del cuidado de medio ambiente. Un ciudadano responsable no se lo debería ni cuestionar, es una responsabilidad moral.

En Chile no hay estudios formales y bien desarrollados con seguimiento en cifras del impacto que genera la revisión técnica. Pero nuestra labor silenciosa genera un impacto positivo sobre los siniestros viales.

En términos generales el proceso consta de 3 etapas:

1. Estación 1: Alineación, suspensión y frenos.
2. Estación 2: Inspección visual y luces.
3. Estación 3: Control de emisiones.

Es un proceso totalmente estandarizado y debe ser aplicado siguiendo los Manuales de Procedimiento e interpretación de resultados publicados por el MTT. Ningún concesionario puede realizar un procedimiento distinto al establecido.

En promedio, un 25% a 30% de los vehículos son rechazados. Dentro de los rechazos más comunes, están los denominados visuales (luces en mal estado, parabrisas defectuoso, etc).

Actualmente 500.000 vehículos no están realizando su revisión técnica y deben estar circulando con algún problema. No es problema hoy en día, pero lo va a ser el día que aumente la siniestralidad.

Estamos disponibles para aportar con nuestra experiencia y así, mejorar los procesos de revisión que son responsabilidad del MTT. Es bien estructurado y limitado lo que podemos hacer: no tenemos herramientas potentes en términos de poder certificar cambios o modificaciones que se producen en los vehículos. Las personas irresponsables hacen la declaración. Hay que avanzar en fiscalizar los cambios de cilindrada o

cambios estructurales que en teoría no se deberían hacer, salvo bajo parámetros controlados. Hoy es un tema bastante libre.

Debe ser un aporte en término de movilidad segura, responsabilidad, entorno y seguridad. Eso nos mueve y hemos venido promoviéndolo este último tiempo.

Claudia Rodríguez: ¿Tienen identificado cuales son los elementos necesarios para mejorar estos procesos de revisión?: ¿Tienen ciertas luces de por dónde abordar este proceso de mejora, y cómo estos procesos se pueden vincular o traspasar a las autoridades del MTT para generar planes de mejora?

Luis Arellano: Si bien son procesos estandarizados, es algo también un poco internacional. Hoy efectivamente una de las cosas que nos preocupa es precisamente el desarrollo tecnológico de los vehículos. Tenemos identificados elementos a mejorar, pero debemos avanzar a la par de la industria automotriz y lo que se ve en la contingencia diaria. La condición en que transitan algunos vehículos es pésima. A veces la propia burocracia del estado hace que sea más lento. Dejamos planteada la posibilidad de trabajar temas juntos.

Carolina Figueroa: Sobre la modificación de los autos que participan en carreras clandestinas. Tenía la idea que ustedes participaban con la Subsecretaría de Prevención de Delito y la Fiscalía Nacional. Me queda una duda, tú dices que no podemos determinar si hay cambio de motor. Pero pueden determinar los autos que usan el concepto de “tuneado”, modificados en función a las carreras clandestinas. Se debe dar aviso porque eso es un delito. ¿Han visto cómo enfrentar eso?

Luis Arellano: Estamos en proceso de análisis con el MTT por solicitud del Ministerio del Interior: ver de qué manera las plantas pueden ser una herramienta efectiva para mejorar el control. Hoy lamentablemente necesitamos apoyo más fuerte en el sentido operativo. Si detectamos que un vehículo está adulterado o tiene modificaciones, un funcionario nuestro tiene que levantar la alerta, lo que puede poner en riesgo su propia seguridad. Estas modificaciones son realizadas por personas al límite de lo legal, sin conductas correctas. En general delincuentes. Hay que saber cómo tratarlo. Estamos viéndolo con el ministerio. Cómo podemos aportar para que, en lugar de ver después el delito, prevenir que se cometa. Hoy tenemos algunas medidas ya implementadas, precisamente a raíz de todo esto, no solo por las carreras clandestinas sino la delincuencia en general.

Amarilis Horta: Mencionó que el 25% de vehículos era rechazado y que, de esos sólo la mitad volvía. ¿Qué pasa con los otros?

Luis Arellano: Me exprese mal. La mayor parte vuelve.

Amarilis Horta: Que pasa con los que no. ¿Hay alguna forma de cruzar la información y ver cuales están sin revisión técnica? Notificarlos y obligarlos a ir. Emitir una alerta. Entiendo que puede ser un proceso complejo, pero hoy la tecnología y capacidades están, se pueden cruzar esos datos.

Luis Arellano: Tenemos el mecanismo del permiso de circulación. La revisión técnica es un elemento fundamental para sacarlo. Hoy enfrentamos otro problema que es la falsificación. Tenemos que buscar la forma de que exista mayor fiscalización respecto a la documentación de vehículos, muchos evaden la revisión, el permiso circulación y todo. Se puede hacer cruce de información, lamentablemente no tengo

acceso al parque vehicular con todos los registros de las patentes. Hay que buscar la forma de cual debiese ser el organismo que agrupe esta información.

Amarilis Horta: Existe una instancia llamada Alianza para el Gobierno Abierto, coordinada por la Comisión de Integridad Pública y Transparencia del Ministerio de Secretaría General de la Presidencia, que impulsa compromisos a desarrollar en 2 años, con participación de los 3 sectores; público, privado y académico-ciudadano, programas y proyectos que fortalezcan y fomenten la transparencia, la rendición de cuentas, la participación ciudadana y la tecnología e innovación para avanzar hacia la apertura de los gobiernos en todo el mundo. Pienso que ahí calzaría perfecto el desafío que ustedes tienen por delante. Si te parece toma mi contacto para que nos coordinemos y te explique más en detalle para que puedas ver si te sirviera trabajar por esa vía este tema.

5. Presentación de Jorge Fuenzalida asesor del Ministro: modificación del DS 102.

Presentación Jorge Fuenzalida.

Principales temas abordados en el cambio:

1. **Emplazamiento:** Punto no se alcanza a profundizar en acta. Por solicitud municipal y de contraloría: que diseños dejen progresivamente de estar en la OGUC - Ordenanza de Urbanismo y Construcciones, y pasen a encontrarse en ordenanzas del MTT.
2. **Anchos de facilidades.** Esto, fue levantado por el comité especialista citado por el Cosoc. Se había elevado la exigencia mínima de ancho respecto a los manuales ya existentes. Acogimos la solicitud y se propone cambiar el ancho mínimo para pistas unidireccionales (de 1.2 a 1mt). Compartimos hartos con las críticas que llegaron al decreto. El esfuerzo está en tratar de poner exigencia a otras cosas que permitan garantizar la seguridad, y ver en qué otros elementos es posible flexibilizar. Una de las cosas más importantes es tener más infraestructura.
3. **Segregación:** Tabla física muy rígida. Y la tabla de segregación anteriormente era más adecuada y fácil de interpretar. Acogimos sugerencia y cambiamos la tabla.

Entendiendo que el espacio de la calle es estrecho y hay que ceder para tener facilidad, sobretodo en contextos urbanos más consolidados.
4. **Velocidad de operación:** Los manuales, no sólo de Chile, sugieren trabajar el ancho de segregación en función a la velocidad con la que los vehículos andan. Una mayor velocidad requiere un mayor espacio para estar seguro. Hubo muchas sugerencias, se optó por un término medio que reconozca el escenario actual.
5. **Otras alternativas de diseño:** Otras que no se daba por hecho que estaban entendidas. Posibilidad de tener ciclovías donde la segregación sea el estacionamiento de autos.

Se agregan parámetros físicos y elementos de seguridad recomendados por Conaset.

En esto nos podemos ayudar mutuamente:

Se propone establecer los procedimientos por resolución, y comenzar a estudiar con mayor detalle el procedimiento.

Existen especialistas que conocen esto desde dentro y tienen experiencias valiosas. Hay varias personas entre esos especialistas que tienen experiencia trabajando con el decreto. Nosotros hemos levantado temas, pero queremos trabajar y saber qué pasa desde el otro lado: de quienes presentan proyectos. Esto nos permitirá lograr un procedimiento con mejores y más rápidos resultados.

Amarilis Horta: Agradecer la presentación, estábamos esperando recibir información sobre este tema hace mucho tiempo. En representación del COSOC me acabo de comunicar con todos los especialistas que trabajaron voluntariamente y por todo un año en la propuesta que se elaboró participativamente en las mesas de trabajo con el ministerio y otras entidades. Trabajo del que el MTT aprovechó bien poco.

Sobre lo que has presentado, si bien hay cambios y una bajada en cuanto a exigencias, veo que los criterios detrás siguen siendo los mismos. Como ciudadanía organizada impulsamos la Ley de Convivencia Vial con el declarado propósito de integrar formalmente al vehículo bicicleta al sistema de tránsito desde una perspectiva de fomento, buscando su masificación a través de crear facilidades, de regular su relación con los demás modos desde una perspectiva de protección y reconocimiento explícito de derechos. Nosotros sentimos que este decreto traiciona ese espíritu. El problema basal es que insisten en partir de la velocidad operacional y no de la velocidad normada, lo que implica exigencias de seguridad tales que hace inviable la construcción de ciclovías. Ese criterio base es el responsable del frenazo en la construcción de ciclovías. Eso es lo que pasó en estos casi dos años, desde su entrada en vigencia y va a continuar pasando, porque en lugar de controlar y lograr que los conductores respeten las velocidades máximas establecidas por ley, renuncian a ello y le traspasan a los proyectos de construcción de ciclovías la responsabilidad y los costos de medir velocidades operacionales, constatar lo que es secreto a voces, que la operacional sobrepasa a la normada, y que por tanto, si quiere construir ciclovía, debe hacerse cargo y asumir paralelamente un proyecto de calmado de tránsito, o bien, ensanchar la calle, expropiar fajas o quién sabe qué para construir ciclovías tan anchas, con separadores de ancho y materialidad tales, que son impracticables en ciudades construidas. En aras de la seguridad, de ofrecer ciclovías altamente seguras, las vuelven inviables y abandonan a los ciclos a compartir pista con los motorizados sin ninguna protección. Por eso decimos que los principios y visión del Decreto 102 antiguo y de su nueva reforma en desarrollo no son coherentes con la Ley de Convivencia Vial.

Tomas Echiburu: De cierta forma les encuentro razón. Importante decir que no está definido en ninguna parte el que tengamos que hacer exigible la medición de cuál es la velocidad. Podemos verlo y aún está abierto a discusión.

Lo que se intentó integrar en la redacción, es que para estos efectos no sea ni la velocidad operacional, ni la normada, sino que una tercera. La velocidad de diseño para el nuevo proyecto.

Jorge Fuenzalida: Si bien hay temas de número y exigencia que pueden ser considerados complicados, lo importante es definir criterios sobre el que uno aprueba o rechaza ciclovías. Nos ha tocado ver que al final uno prefiere tener una situación menos optima, pero que los principios importantes se respeten.

Fernando González se presenta.

Amarilis Horta: Como comenté, me comuniqué con los especialistas de las mesas originales. Me temía que por los resultados anteriores se iban a desanimar, pero todos aceptaron continuar. Les pediría que no se preocupen si son muchas personas, porque entiendo que ustedes van a incorporar a más especialistas que los que participaron en las mesas originales. En los grupos grandes y en procesos sostenidos en el tiempo, habitualmente no son muchos los que realmente hacen aportes y se mantienen activos, pero todos son parte, están integrados e informados y mantener un grupo grande le da legitimidad al proceso.

6. Ley de Carreras Clandestinas.

No se trabaja tema.

7. Estado de Ley CATI.

No se trabaja tema.

8. Etiquetado de Automóviles.

No se trabaja tema.

9. Decreto 102 y Pilotos de Ciclovías.

Trabajado en punto anterior.

10. Solicitud política pública de bicimotos mosquitos

Amarilis Horta: Nos ha ido extraordinariamente bien. Nos contestaron de todas partes. Desde el MTT nos dijeron que estaba en análisis. La respuesta recibida de parte del Ministerio de Medio Ambiente señalaba que crearon una mesa de trabajo con el MTT y el Ministerio de Energía, para evaluar posibilidades de hacer un piloto de eléctricas como alternativa a los “mosquito”. Creo que podríamos solicitar que incorporen a entidades como el SERNAC, Carabineros y Aduana.

11. Análisis de audiencia COSOC- autoridades de Transportes

Tema queda pendiente. Se revisa durante sesión extraordinaria el día lunes 14/11.

12. Plan de trabajo COSOC 2022.

No se trabaja tema.

13. Acuerdos de procedimientos

No se trabaja tema.

14. Varios

Sin varios

15. Acuerdos

Compromisos	Responsable	Estado
Comentar posibles avances sobre próxima reunión del Pacto Nacional de Seguridad Vial	Alberto Escobar/ Luis Stiven	Pendiente

Solicitar presencia de autoridades en día de conmemoración víctimas de siniestros de tránsito.	COSOC	Realizado
Día conmemoración víctimas: abordar temas y actividades a trabajar, grabar video.	COSOC	Pendiente
Pedir que autoridades publiquen en sus RRSS algo respecto a este día.	COSOC	Pendiente
Manifestarse respecto a respuestas recibidas a carta sobre motos mosquito.	Amarilis Horta - COSOC	Pendiente
Enviar tercera PPT: Consejo asesor DTPM.	Claudia Rodríguez	Pendiente
Seguir trabajando en torno a modificación del DS 102 con asesores y consejo asesor Cosoc	COSOC- Amarilis Horta	Pendiente
Solicitar/gestionar reunión con Karina Muñoz y equipo Conaset, respecto a Guía para ciclistas en Chile	COSOC/CUS MTT	Realizado

16. Fotos sesión:

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main window displays a presentation slide titled "1. Presentación AES PRT". The slide content includes:

- AES PRT : Asociación Chilena de Empresas de Servicio de Revisión Técnica Vehicular constituida en 2016
- Objetivo: Promover el desarrollo sustentable de la actividad de la revisión técnica de vehículos motorizados y el control de las emisiones contaminantes de los mismos con un aporte relevante y fundamental a la Seguridad Vial y al control de la contaminación ambiental por fuentes móviles.
- Integrada por 8 Empresas, a las que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgó una concesión a través de proceso de licitación pública para operar plantas revisoras. Del total de empresas, 4 son de capitales nacionales y 4 internacionales correspondientes a compañías Multinacionales, líderes de la industria a nivel mundial.
- Las Empresas Asociadas representan más del 50% de las plantas de revisión técnica operativas a nivel nacional (desde Arica a Puerto Natales) con 74 PRT a nivel nacional. En RM, con 27 PRT AES PRT agrupa cerca del 70% de las PRT instaladas.
- Nuestra visión de la RT: Trabajamos por una movilidad segura de las personas, así como también por el cuidado del medioambiente. Queremos ser un aporte fundamental y sustentable para la sociedad en que estamos insertos.

On the right side of the Zoom window, there is a grid of participant video feeds. Visible participants include: Luis Valenzuela, Verónica, Jairo Valenzuela, and Norman Partearieu (represented by an orange circle with the letter 'N').

The screenshot shows a Zoom meeting interface. The main window displays a presentation slide titled "Decreto 102/2019, MTT Aspectos generales". The slide content includes:

- Promulgado en noviembre de 2019 y publicado en julio de 2021
- Contiene Reglamento de la Ley de Convivencia Vial.
- Tiene dos partes:
 - Regula las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deben cumplir las ciclovías
 - Define las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos.
- Se han levantado problemas desde municipios y formuladores.
- Los problemas se dividen en dos aspectos
 - Parámetros
 - Procedimiento de aprobación de ciclovías

On the right side of the Zoom window, there is a grid of participant video feeds. Visible participants include: Jairo Valenzuela, Verónica, Jairo Valenzuela, and Carolina Figueroa (represented by a red circle with the letter 'C').

ANEXO: Acta sesión extraordinaria
Consejo Nacional de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes

Fecha: 14/11/2022	Hora inicio: 13:00	Hora término: 14:00
Sesión de noviembre del Consejo de la Sociedad Civil Subtrans	Lugar: Google Meet Enlace: meet.google.com/tpq-mysy-czg	Dirección: Web
Total asistentes: 13	Mujeres: 6	Hombres: 7

Participante	Institución
Alberto Escobar	Automóvil Club Chile
Amarilis Horta	Bicicultura
Axel Rimbaud	Fundación Mel
Carolina Figueroa	Fundación Emilia
Carolina Oyarzun	Mov. Furiosos ciclistas
Claudia Rodríguez	ONG No Chat
Enrique Olivares	AIPSEV

Participante	Institución
Florencia Benítez	Colectivo Muévete
Héctor Olivo	Ciudad Viva
Jaime Valenzuela	SOCHITRAN
Luis Stuvén	Mutual
Maira Nieto	CUS - MTT
Norman Partarrieu	Colegio de Ingenieros

1. Carta Bicis mosquito

Amarilis Horta: Hay que responder al Ministerio de Medioambiente felicitándoles por la creación de esa mesa de trabajo con Transporte y Energía para ver lo de las “mosquito” y también los pilotos de bicis eléctricas.

Probablemente mañana les enviaré como siempre una propuesta de respuesta para el MMA, agradeciendo la rapidez de la gestión. También agradecer que le hayan dado la importancia que se requería, y pedir que en la mesa se incorpore a las otras instituciones hacia las que estaba dirigida nuestra carta solicitud: Salud, Carabineros y SERNAC. Sería importante integrar también a Aduanas. Esa sería mi propuesta de contenidos para la respuesta.

Jaime Valenzuela: Creo que además debemos solicitar que nuestro COSOC tenga representante en esa mesa, y lo lógico sería que sea Bicicultura quien nos represente, como la entidad que ha impulsado este tema por tanto tiempo.

Se acuerda solicitar la incorporación de Bicicultura y de las entidades públicas propuestas. Amarilis redactará propuesta de carta respuesta y enviará a los consejeros para observaciones y aprobación de firmas.

2. Guía para Ciclistas en Chile

Florencia Benítez: Hubo una instancia en la que nos mandaron la guía para revisarla. Hasta el 18 de noviembre existe un plazo hacer comentarios. Como colectivo, nos molestaba el tono defensivo de cómo

esta se presentaba. Nos pone en una situación en la que no dan ganas de moverse en bici. Debemos manifestar o enfatizar en aspectos más positivos. Simplificarla y acortarla.

Debemos velar por una educación vial dirigida más a los automovilistas que a los ciclistas.

Queremos hacer una carta, compartirla con ustedes y hacerla llegar como complemento de este link que se pueden hacer comentarios. Quizás, si nos sumamos más podemos hacer más presión y peso.

Hay que dejar de victimizar el ciclo.

Amarilis Horta: Nosotros, desde Bicicultura tenemos muchas observaciones, no solo al tono general que objeta Muévete y que también compartimos. Se habla bastante de “bicicletas eléctricas”, así a secas, sin precisar que sólo las de potencia asistida eléctrica no mayor de 250 W y velocidad máxima 25Km/h son consideradas CICLOS, asimiladas a “vehículos no motorizados” y que todas las demás son MOTOCICLETAS, y que por ende sus conductores deben tener licencia clase C, sacar patente, permiso de circulación, etc. Y no pueden circular por ciclovías. Hay hartos problemas de ese tipo en la guía.

El formulario que ofrecen para dejar observaciones parte por obligarte a calificar la guía completa, desde distintos aspectos. No es posible saltarse esa parte para dejar observaciones y nuestra intención no es para nada calificar mal un trabajo valioso, pero tampoco podríamos calificar bien. Podríamos pedirle una reunión de trabajo a Karina Muñoz y traer nuestros apuntes.

Claudia Rodríguez: No se aborda el tema de salud, movilidad activa y saludable. Sólo se trabaja sobre la seguridad vial. La idea es tener una muy buena guía digital, que también estará impresa.

Enrique Olivares: Me quedo con lo señalado por Florencia, es importante considerar que los vehículos a motor son los que matan a los ciclistas. Independiente de esta guía, debiese hacerse otra para conductores.

Claudia Rodríguez: Solicitemos una reunión con Karina Muñoz y equipo Conaset. Van a solicitar reunión.

3. Retroalimentación de audiencia con autoridades

Enrique Olivares: Se perdió el eje de la reunión.

Luis Stiven: Estoy de acuerdo, percibí e insisto que fuimos a perder el tiempo y le hicimos perder el tiempo a la autoridad. Eran muchos puntos y estas instancias deben ser más ejecutivas. No preparamos bien la reunión. Es una lección.

Jaime Valenzuela: Estoy parcialmente de acuerdo. Hubo un problema de procedimiento. La reunión fue solicitada para presentar ese documento. Habíamos acordado en la sesión pasada y quedó en acta, que la directiva iba a definir la forma de presentar el tema, y su propuesta fue -por mayoría- la de leer sistemáticamente los puntos, y, consecuentemente, Amarilis preparó la presentación y organizó una forma de exponer la materia, que consistió en la distribución de los puntos entre ella, Claudia y yo.

Claudia Rodríguez: Yo estaba en desacuerdo. Expresé que consideraba que era una lista muy grande y debía ser de máximo 5 puntos.

Jaime Valenzuela: Ese cambio último, a la hora de los “quiubos” puede haber sido para bien o para mal, imposible saberlo. Me da la sensación de que fue para mal. Aquí hay un problema reglamentario. Si en el

reglamento se estableciera que cuando no existe un acuerdo registrado en acta, y se presenta alguna situación ambigua que hay que resolver rápido, la presidencia puede decidir según su criterio, podría ser; pero actualmente no es así, y menos aún si existe tal acuerdo.

Norman Partarrieu: Yo no pude ir. Peor reitero, el MTT tiene un grave problema con la institucionalidad. Sigue siendo subsecretaria, no tiene el poder suficiente en un montón de áreas. Porque no tiene ley. Sobre el listado, levantamos un escopetazo y se dispersó.

Carolina Figueroa: Tengo una impresión similar a lo señalado. No fue lo que pensé que sería. Sí, fue desordenado. Reconozco la voluntad de escucharnos, pero no sé qué sacamos de eso en concreto.

Alberto Escobar: Yo creo que ha sido la peor reunión del Cosoc. La más mala a la que he asistido. No podemos llegar con 43 puntos con un Ministro. Aunque creamos que estamos a la misma altura de la autoridad, sigue siendo una autoridad. Debemos llegar con cierta claridad. Había un equipo importante del ministerio que tenía interés por escucharnos. No se nos hizo ni el más mínimo desprecio, pero creo que faltó precisión. En este caso, es la presidenta quien tiene que liderar estas reuniones. Pasó lo mismo que pasa con las tablas, llenamos de cosas, pero deberíamos concentrarnos en 4 o 5 puntos.

La audiencia me pareció desordenada, y actuamos de una manera casi que compitiendo con nosotros mismos.

Florencia Benítez: Viéndolo desde afuera, me imagino la tensión que había en ese minuto. Claudia zafó súper bien. Creo que, aun cuando no se concretaron muchas cosas, fue una manera de manifestar ciertos puntos. Fue una buena improvisación que se pudo llevar bien a cabo a pesar del estrés. No vi tan mal este cambio de rumbo, fue fluido a pesar del escaso tiempo.

Enrique Olivares: Que podemos hacer ahora, lo que paso pasó. Es una buena lección, saquémosle provecho a esos segundos con la autoridad. Sólo queda tratar de hacerlo mejor para la otra.

Claudia Rodríguez: Efectivamente, debemos definir qué se viene.

Amarilis Horta: Nos comprometimos con el Ministro a que todas las organizaciones escribirían una carta a comisión hacienda para destrabar el tema del Cati.

4. Fotos sesión extraordinaria:

Consejo de la Sociedad Civil de la Subsecretaría de Transportes (CSCSST)

