



ANTIKURA
CONSTRUCTORA, INMOBILIARIA
AGRICOLA Y TRANSPORTE



Revista
CONSORCIO
icp

Edificio corporativo Consorcio ICP

Equipo Editorial Revista Consorcio ICP

Angélica Bustos

Diseñadora Gráfica

Colaboradores:

Ernesto Riquelme

Andres Navarro

Cristhian Acuña

Francisco Navarro Ruíz (Gerente general// Director)

INDICE

05

Editorial
Francisco Navarro
CEO consorcio ICP

30

**Nuevo Paso
Fronterizo Pichachen**

09

**“El transporte chileno
está cambiando:
¿Estamos preparados?”**

35

Eventos ICP

15

**Noticias de transporte
El Gran Concepción
ha sumado decenas
de buses eléctricos y
de alto estándar a su
transporte público**

43

**webinar una iniciativa
de ICP Comunica: Luis
Quiroz**

18

**Reportaje · congreso
Conabus, Chillán,
agosto 2026**

54

**webinar una iniciativa
de ICP Comunica:
Humberto Llanos**

22

**Coffee Breack con
Tecnología
las tecnologías
más importantes y
estratégicas**

59

Eventos ICP

26

**Coffee Breack con
Turismo
Transporte y turismo:
una relación inseparable
para el desarrollo de los
territorios**



**ESCUELA CONDUCTORES
PROFESIONALES**

**CONDUCCIMOS
TU FUTURO**

COMPRA TU CURSO ONLINE

Tu próxima licencia comienza aquí

Matrículte en pocos pasos. Compra 24/7 y paga de forma segura con **WebPay** y otros medios de pago.



Pago seguro



WebPay: débito / crédito / prepago



Compra rápida 100% online



Sin filas y sin caja



Cursos: Clase B, A2, A3, A4, A5 y simulador



Sedes: Concepción · Chillán · Los Ángeles · Temuco

**PROMOCIÓN ESPECIAL
DE LANZAMIENTO**

★ **BENEFICIOS EXCLUSIVOS POR COMPRA WEB**

**ESCANEA EL QR
Y COMPRA AHORA**



www.escuelaconductores.cl



**ESCUELA CONDUCTORES
PROFESIONALES**



Formación de calidad
Instructores certificados



Más oportunidades
para tu futuro



Seguridad vial,
nuestro compromiso



La matrícula queda sujeta a verificación de requisitos del curso.

Editorial



Revista Digital Consorcio ICP

DEL DIAGNÓSTICO A LA ACCIÓN: EL TRANSPORTE NO PUEDE SEGUIR ESPERANDO

El transporte atraviesa uno de esos momentos en que las decisiones que tomemos o dejemos de tomar pueden determinar el desarrollo de nuestro país durante muchos años.

Desde Consorcio ICP llevamos más de dos décadas vinculados directamente a la formación de conductores, a la seguridad vial y al desarrollo del transporte. Esta experiencia

nos ha permitido conocer la realidad del sector no solamente desde las estadísticas, sino también desde la conversación cotidiana con conductores, empresarios, trabajadores, autoridades, estudiantes y organizaciones gremiales.

Y existe una preocupación que comienza a ser transversal: Chile conoce muchos de los problemas que enfrenta el transporte, pero todavía avanzamos demasiado lentamente en sus soluciones.

La escasez de conductores profesionales es probablemente uno de los ejemplos más evidentes. Empresas de transporte de pasajeros y de carga necesitan trabajadores capacitados, mientras miles de personas

buscan nuevas oportunidades laborales. Sin embargo, todavía no logramos construir suficientemente los puentes que permitan conectar ambas necesidades.

Formar un conductor profesional tampoco puede significar únicamente cumplir los requisitos para obtener una licencia. El desafío actual requiere avanzar hacia un verdadero proceso de profesionalización que incorpore capacitación, simulación, conducción práctica, nuevas tecnologías y posteriormente experiencia guiada junto a conductores experimentados y empresas del sector.

Aquí existe una extraordinaria oportunidad para desarrollar una alianza entre el Estado, las empresas de transporte, los organismos de capacitación, los fabricantes y comercializadores de vehículos y los propios trabajadores.

El transporte enfrenta además un escenario económico particularmente exigente. El aumento de los costos de operación, combustible, financiamiento, mantenimiento y tecnología termina afectando no solamente a las empresas transportistas, sino finalmente a toda la economía.

Cuando se encarece el transporte, se encarece también producir, distribuir, exportar, trabajar y vivir.

Por ello creemos que las políticas públicas deben comenzar a observar al transporte no simplemente como un sector económico más, sino como una infraestructura esencial para el desarrollo.

Desde regiones conocemos además otra realidad.

La congestión urbana, la insuficiente infraestructura, la postergación de corredores de transporte, las dificultades de conectividad y la necesidad de desarrollar mejores vínculos logísticos entre nuestros territorios continúan siendo desafíos pendientes.

El Gran Concepción constituye un buen ejemplo. No podemos esperar que la congestión alcance niveles críticos para

recién comenzar a planificar las soluciones que necesitaremos durante las próximas décadas.

Lo mismo ocurre con nuestras posibilidades de integración territorial. Proyectos estratégicos de conectividad entre Chile y Argentina representan oportunidades extraordinarias para el turismo, el transporte, la logística y el desarrollo productivo del centro-sur del país. Pero también debemos mirar hacia adelante. Electromovilidad, inteligencia artificial, plataformas digitales, simuladores de conducción, capacitación e-learning, sistemas avanzados de seguridad y nuevas herramientas de gestión están transformando rápidamente nuestra industria.

La tecnología será indispensable, pero ninguna tecnología podrá reemplazar algo fundamental: el capital humano.

Necesitamos mejores conductores, mejor capacitados, más seguros y con mayores oportunidades de desarrollo profesional.

También necesitamos incorporar con mayor decisión a mujeres y jóvenes al transporte, derribando barreras históricas y mostrando que esta industria puede entregar empleos de calidad, estabilidad laboral y posibilidades reales de crecimiento.

Desde Consorcio ICP creemos profundamente en la colaboración.

Pero esta editorial no puede abstraerse de temas que cuestionan el verdadero interés de nuestras autoridades por esta industria por ejemplo, la postergación de infraestructura para el Gran Concepción, el déficit de conductores profesionales, las dificultades que enfrentan las empresas regionales por el costo del combustible y la necesidad de que el Estado financie programas innovadores de formación profesional. Pero también a veces es el propio sector privado en vez de apoyar a las empresas se constituyen en verdaderos jueces exigiendo en demasía y multando desproporcionadamente y demorando pagos afectando a las empresas de la industria.

Nuestra posición institucional es marcar a Consorcio ICP como actor que no solamente

capacita conductores, sino que analiza, propone y participa en la discusión sobre el futuro del transporte en Chile. Esto se refuerza con ICP Comunica, el podcast, los webinar y la propia revista, porque todos pasan a formar parte de una misma plataforma de opinión sectorial.

Pero no pretendemos solamente señalar problemas, queremos contribuir a construir soluciones.

Academia, empresas, gremios, trabajadores y Estado debemos ser capaces de sentarnos alrededor de una misma mesa y transformar nuestros diagnósticos en proyectos concretos. Chile posee el conocimiento, las empresas, los profesionales, la tecnología y las capacidades necesarias para hacerlo.

Lo que necesitamos ahora es decisión.

Porque detrás de cada bus, cada camión, cada taxi, cada vehículo y cada infraestructura de transporte existe algo mucho más importante que una actividad económica.

El futuro del transporte no se construirá solamente hablando sobre sus problemas. Se construirá trabajando juntos para resolverlos. Ese es el desafío que queremos impulsar desde estas páginas y desde cada uno de los espacios de Consorcio ICP.

Francisco Navarro Ruiz
Ingeniero Comercial UdeC
Ingeniero Civil Industrial UC
Director Revista Consorcio ICP



AHORA TODOS NUESTROS CURSOS EN FORMATO E-LEARNING Y PRESENCIAL



**TODOS LOS CURSOS
CON SIMULADOR DE
INMERSIÓN TOTAL**

**INSCRIBETE
AHORA**

**Encuentra más información
en nuestro sitio web**

 www.escuelaconductores.cl

➤ Visítanos y **busca tu sede más cercana** en Temuco, Los Ángeles, Concepción o Chillán.

➤ Sólo deberás asistir en forma **presencial durante 7 días** programados para **clases simulador y practica** y terminar tu curso.

➤ **Tú estadía está incluida** en el valor del curso, consulta tu credito (revisa términos y condiciones)





Coffee Break

con Transporte

“El transporte chileno está cambiando: ¿Estamos preparados?”

Al respecto hay 3 ejes fuertes que conectan perfecto con el posicionamiento de Consorcio ICP:

Resumen Ejecutivo

1. Electromovilidad avanza más rápido que la formación de conductores

Red Movilidad ya supera el 62% de flota eléctrica en Santiago (proyectando ~68% en 2026), y desde enero 2026 rige la Ley de Retrofit (N° 21.793) para reconvertir flotas diésel a eléctricas. Pero la conducción de buses eléctricos exige competencias distintas (frenado regenerativo, gestión energética, nuevos protocolos de seguridad) que hoy casi nadie está enseñando formalmente.

2. El déficit de conductores profesionales es crítico y estructural

Persiste un déficit estimado de ~12.000 conductores a nivel país. En regiones como Valparaíso, SENCE ni siquiera tiene presupuestado dictar cursos A3 en 2026. Es

una oportunidad editorial fuerte: mostrar que el “cuello de botella” del transporte no es solo tecnológico, es humano.

3. La profesionalización se está feminizando

Un caso destacable: 22 nuevas conductoras se sumaron a RED en 2026 vía un programa de capacitación técnica, y hay evidencia de que los buses eléctricos (más silenciosos, sin caja manual) están bajando barreras históricas de ingreso para mujeres al rubro.

Ideas de recuadros/infografías complementarias

- Línea de tiempo: hitos de electromovilidad en transporte público chileno (2017 - 2026)
- Comparativo: requisitos de licencia A3/A4/A5 vs. competencias adicionales que exige un bus eléctrico
- Cifra destacada: brecha de género en el sector (18,4% mujeres en transporte)

Infografía resumen de la electromovilidad en Chile



El transporte chileno está cambiando: ¿Estamos preparados?

La pregunta que nadie se está haciendo en voz alta

Santiago tiene hoy una de las flotas de buses eléctricos más grandes del mundo fuera de China. Más de la mitad de los buses del sistema RED ya no queman diésel, y la proyección para este año apunta a que esa cifra siga subiendo. Desde enero rige además la Ley de Retrofit, que por primera vez entrega un marco legal claro para convertir vehículos de combustión a eléctricos. En papel, Chile está a la vanguardia regional de la electromovilidad.

Pero hay una pregunta que la conversación pública casi no se hace: ¿quién va a conducir toda esta nueva flota, y quién la va a mantener en marcha?

Porque mientras el país invierte en cargadores, licitaciones y normativa, el eslabón humano del transporte —el conductor profesional— atraviesa una crisis silenciosa que ningún bus eléctrico va a resolver por sí solo.

Una modernización que avanza más rápido que la formación

El cambio tecnológico es real y medible. La capital proyecta cerrar el año con miles de buses cero emisiones operando, cerca de dos tercios de la flota de Red Movilidad. A nivel país, la meta declarada es electrificar el transporte público urbano hacia 2040, dentro de una hoja de ruta que también contempla hidrógeno, infraestructura de carga interoperable y nuevos estándares vehiculares.

El problema es que conducir un bus eléctrico no es lo mismo que conducir uno diésel. Cambia la forma de frenar, cambia la gestión de la energía en ruta, cambian los

protocolos de seguridad frente a baterías de alto voltaje. Son competencias nuevas que, hoy, prácticamente nadie está enseñando de manera formal y masiva. La infraestructura avanza; la formación de las personas que la van a operar, no al mismo ritmo.

A esto se suma un dato incómodo: un recorte presupuestario reciente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones frenó varios proyectos de electromovilidad que estaban en marcha, justo en el momento en que el país necesitaba acelerar, no pausar.

El déficit que nadie logra cerrar

Si la electromovilidad es el titular, la escasez de conductores profesionales es la noticia que debería estar en portada. Las estimaciones sitúan el déficit nacional en torno a los 12.000 conductores, considerando transporte de carga, transporte público y distribución urbana.

La situación se agrava en regiones. En el Gran Valparaíso, por ejemplo, la autoridad regional del Trabajo confirmó que este año no habrá cursos SENCE financiados para obtener la licencia profesional A3, justo en una zona donde la falta de choferes ya se traduce en menos buses disponibles en horario punta. El problema no es solo que faltan conductores: es que la oferta de formación estatal, cuando más se necesita, se contrae.

Las causas son conocidas y se repiten en cada diagnóstico del sector: exigencias cada vez mayores para obtener una licencia profesional, oferta de capacitación limitada, pocos incentivos para que los jóvenes vean la conducción como una carrera atractiva, y condiciones laborales que muchas veces no compiten con otros rubros. El resultado es una industria que envejece más rápido de lo que se renueva.



Infografía Comparativo entre requisitos de licencias vs electromovilidad

☐	☐	☐
Licencia A3	Licencia A4	Licencia A5
Pasajeros, sin límite de asientos	Carga simple, más de 3.500 kg	Carga simple o articulada
Edad 20 años	Edad 20 años	Edad 20 años
Previo A1/A2, 2 años o SIT	Previo Licencia B, 2 años	Previo A2/A3/A4, 2 años o SIT
Vigencia 4 años	Vigencia 4 años	Vigencia 4 años

Se suma a la A3

☐

Bus eléctrico

Competencias no exigidas aún por ley

- Frenado regenerativo
- Gestión de autonomía y carga
- Seguridad en alta tensión
- Emergencias en vehículos eléctricos

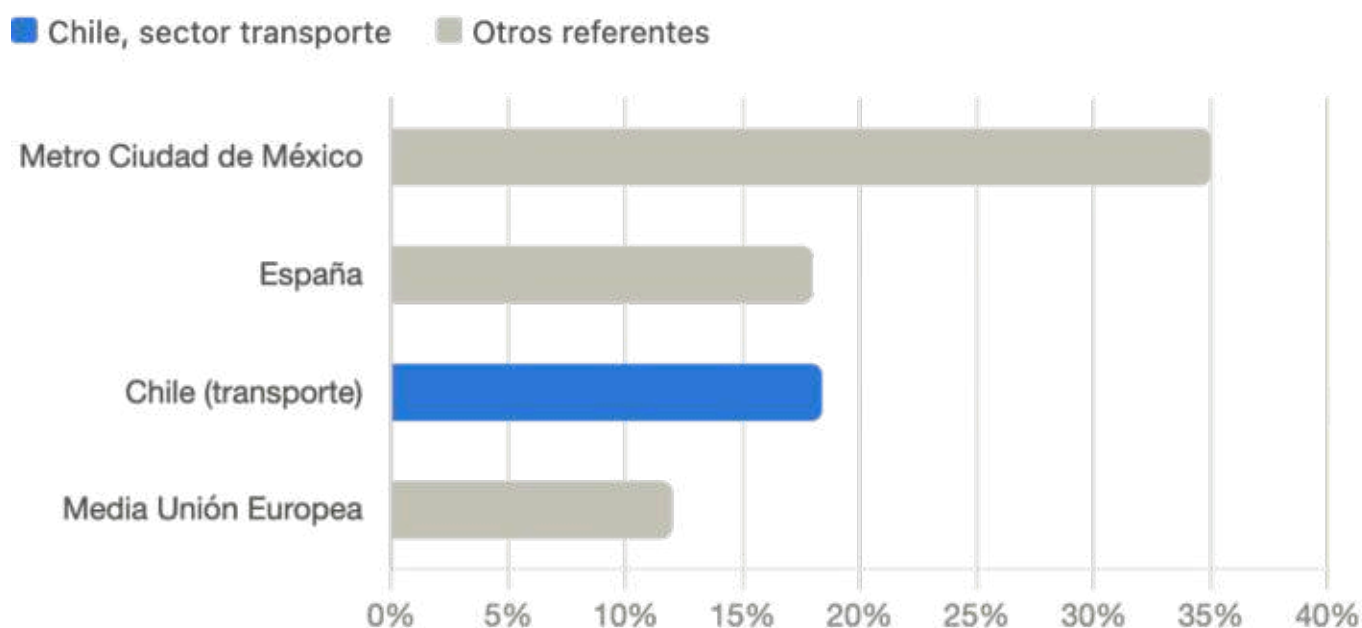
Una oportunidad donde menos se esperaba: más mujeres al volante

En medio de este panorama, hay una señal auspiciosa. Este año, un programa conjunto entre una operadora de flotas, un fabricante de buses y la autoridad de transporte de Santiago formó a 22 nuevas conductoras profesionales para el sistema RED. El dato no es menor si se considera que el rubro del transporte en Chile tiene apenas un 18,4% de participación femenina, muy por debajo de otros sectores.

Investigadoras del área de movilidad sostenible plantean una hipótesis interesante: los buses eléctricos —más silenciosos, sin caja de cambios manual, con menor vibración— estarían bajando algunas de las barreras físicas que históricamente alejaron a las mujeres de la conducción profesional. Si eso se confirma, la electromovilidad no solo cambiaría la matriz energética del transporte: podría cambiar también quién lo conduce.

Es, quizás, el ejemplo más claro de que la modernización del transporte chileno no debería leerse solo en clave de tecnología, sino también en clave de personas.

Infografía brecha de genero



Formar hoy a quienes van a mover el Chile de mañana

Aquí es donde entra la pregunta que da título a este artículo. Chile puede seguir comprando buses eléctricos, ampliando la red de carga y perfeccionando su marco regulatorio. Pero si no resuelve en paralelo el déficit de conductores calificados —y si no actualiza la formación para las nuevas exigencias técnicas de la electromovilidad—, el país corre el riesgo de tener una flota de vanguardia sin suficientes manos capacitadas para operarla con seguridad.

Es exactamente el desafío que instituciones con trayectoria en formación vial llevan enfrentando por más de dos décadas: no solo enseñar a conducir, sino profesionalizar a quienes hacen del transporte su oficio. Con 26 años de experiencia, presencia en Concepción, Chillán, Los Ángeles y Temuco, y reconocimiento como organismo acreditador de competencias laborales en conducción autorizado por SENCE, así nuestra escuela se posiciona hoy no como

un actor secundario del cambio, sino como parte de la infraestructura crítica que el país necesita para que la transición del transporte sea real y no solo un anuncio.

La tecnología ya está llegando. La pregunta que queda abierta es si Chile va a formar, a tiempo y en cantidad suficiente, a las personas que la van a poner en movimiento.

Resumen en cifras

- 62-68% de la flota de Red Movilidad en Santiago es eléctrica (proyección 2026)
- 12.000 conductores de déficit estimado a nivel nacional
- 18,4% de participación femenina en el rubro transporte en Chile
- 22 nuevas conductoras profesionales incorporadas a RED este año
- 26 años de trayectoria de las principales escuelas de formación vial del país.



¿Qué es ICP Comunica?

Es la plataforma de comunicación y vinculación de nuestra empresa, creada para generar espacios permanentes de conversación, análisis y encuentro entre los principales actores del transporte, la movilidad, el turismo, la tecnología y la educación en Chile.



Nuestro objetivo

Ser el principal espacio de conversación, análisis y propuestas del transporte y la movilidad en regiones de Chile.



¿Qué buscamos?

No es solo entrevistar es representar al sector, visibilizar problemas, conectar la academia, las empresas, las autoridades y los empresarios, y generar contenido serio y permanente.

Nuestros principales recursos

1 Podcast



Conversaciones profundas con los protagonistas del transporte y la movilidad.

2 Webinar



Encuentros en vivo para analizar temas clave y fomentar el diálogo.

3 Revista Consorcio ICP



Publicación editorial con análisis, reportajes y miradas estratégicas del sector.

4 Radio ICP



Contenido radial que informa, educa y conecta a todo Chile con sus regiones.

Pilares fundamentales



Contingencia sectorial



Liderazgo empresarial



Innovación y tecnología



Formación y capital humano



Transporte y regiones



El futuro del transporte



Un espacio para informar, conectar, analizar y proponer en beneficio del **transporte** y la **movilidad** de las regiones de Chile.



Noticias de transporte

1.- Nuevos buses eléctricos

El Gran Concepción ha sumado decenas de buses eléctricos y de alto estándar a su transporte público gracias a iniciativas de líneas locales como Ruta Las Playas, Vía Láctea entre otros y el apoyo del Gobierno Regional del Biobío, totalizando próximamente casi un centenar de máquinas modernas circulando entre Concepción, Talcahuano, Penco y Hualpén, entre sus características tenemos: piso bajo y acceso universal para sillas de ruedas, aire acondicionado frío/calor y calefacción, puertos USB individuales para carga celulares, cámaras de seguridad y pantallas informativas.



2.- Corredores de transporte público Gran Concepción

El impacto desde el punto de vista de infraestructura urbana de perder la habilitación de corredores de transporte público en el Gran Concepción, movilizó a diferentes autoridades para revertir esta decisión. De no lograrse el aumento de la congestión, con buses atrapados en tacos, disminuyendo su frecuencia, generando un descenso de la competitividad y el aumento de los costos económicos para una región como la del Bio Bio puede implicar pérdidas de eficiencia del sistema de transporte y un deterioro sustantivo de la calidad de vida urbana. La buena noticia es que el trabajo de autoridades y expertos logró que se revirtiera esta pésima decisión.

Hoy el problema es si este proyecto lo desarrolla el Estado o lo concesiona. Al

parecer esta decisión no cayó muy bien entre las empresas pertenecientes a COPSA y su Pdta. La ex Ministra de Transporte Gloria Hutt. Hay algo de razón en su análisis porque la decisión de abordar estos proyectos a través de Vialidad cambia las reglas del juego, sin embargo escuchando al Biministro de OOPP y Transporte que asegura que se pueden generar economías de escala y experiencia con otras obras estos proyectos pueden ser factibles y más rentables socialmente.



3.- Proyectos ferroviarios

El Gran Concepción impulsa una gran transformación en su red ferroviaria con proyectos clave como la Línea 3 del Biotrén hacia Penco-Lirquén, la extensión a Lota, y la modernización de flota y de infraestructura mayor ya operativa.

Extensión del Biotrén a Penco y Lirquén (Línea 3)

- Trazado de 16 a 19,5 km que reutiliza la vía férrea de carga existente desde la Estación Concepción hasta la Plaza de Lirquén.
- Considera la habilitación de 8 estaciones proyectadas (4 en Concepción y 4 en Penco/Lirquén).
- El proyecto contempla una inversión aproximada de US\$ 150 millones, con inicio de obras previsto hacia el año 2030.

Extensión hacia Lota

- Iniciativa anhelada que mantiene sus estudios de ingeniería y análisis de demanda vigentes a través de EFE Trenes de Chile para

llevar los beneficios del servicio metropolitano hacia la zona sur del Biobío.

Modernización y Obras Estratégicas

- Nuevos Trenes: Incorporación continua de nuevos convoyes de alta capacidad dentro del plan de modernización de flota para mejorar frecuencias y operar con estándares similares a un metro.
- Nuevo Puente Ferroviario: El moderno viaducto sobre el río Biobío ya se encuentra operativo con doble vía electrificada, permitiendo velocidades de hasta 100 km/h y mayor fluidez para pasajeros y carga.



4.- Logística

En el Gran Concepción se desarrollan importantes iniciativas logísticas e intermodales, destacando la nueva ruta ferroviaria y eléctrica de carga Santiago-Concepción, el proyecto del Parque Logístico y Empresarial del Biobío (PLEBB) en Penco, la expansión de centros de almacenaje y la digitalización portuaria con la Ventanilla Única Marítima (VUMAR).

Principales proyectos e iniciativas en curso

- Ruta Logística Intermodal Santiago-Concepción: Operación conjunta iniciada en julio de 2026 que combina transporte en

tren (FEPASA) y camiones eléctricos (Sotraser) para cargas de consumo masivo.

- Parque Logístico y Empresarial del Biobío (PLEBB): Iniciativa liderada por Madesal en Penco que contempla la urbanización de nuevos lotes y patios de maniobras para almacenamiento y transferencia de carga.
- Conectividad Vial Portuaria: Avances en la vinculación de la Ruta Interportuaria con el sistema logístico de Talcahuano y el futuro estudio de conexión hacia el Puente Industrial.
- Eficiencia Digital VUMAR: Implementación de la Ventanilla Única Marítima para reducir drásticamente los tiempos de recalada y gestión de naves en los terminales marítimos de la zona.



5.- Puertos

En la Región del Biobío se desarrollan iniciativas clave de modernización portuaria y logística, destacando la nueva licitación y bases de concesión por 30 años del Puerto San Vicente en Talcahuano, el plan de expansión de Puerto Coronel por US\$ 35 millones y la futura extensión vial de la Ruta Interportuaria.

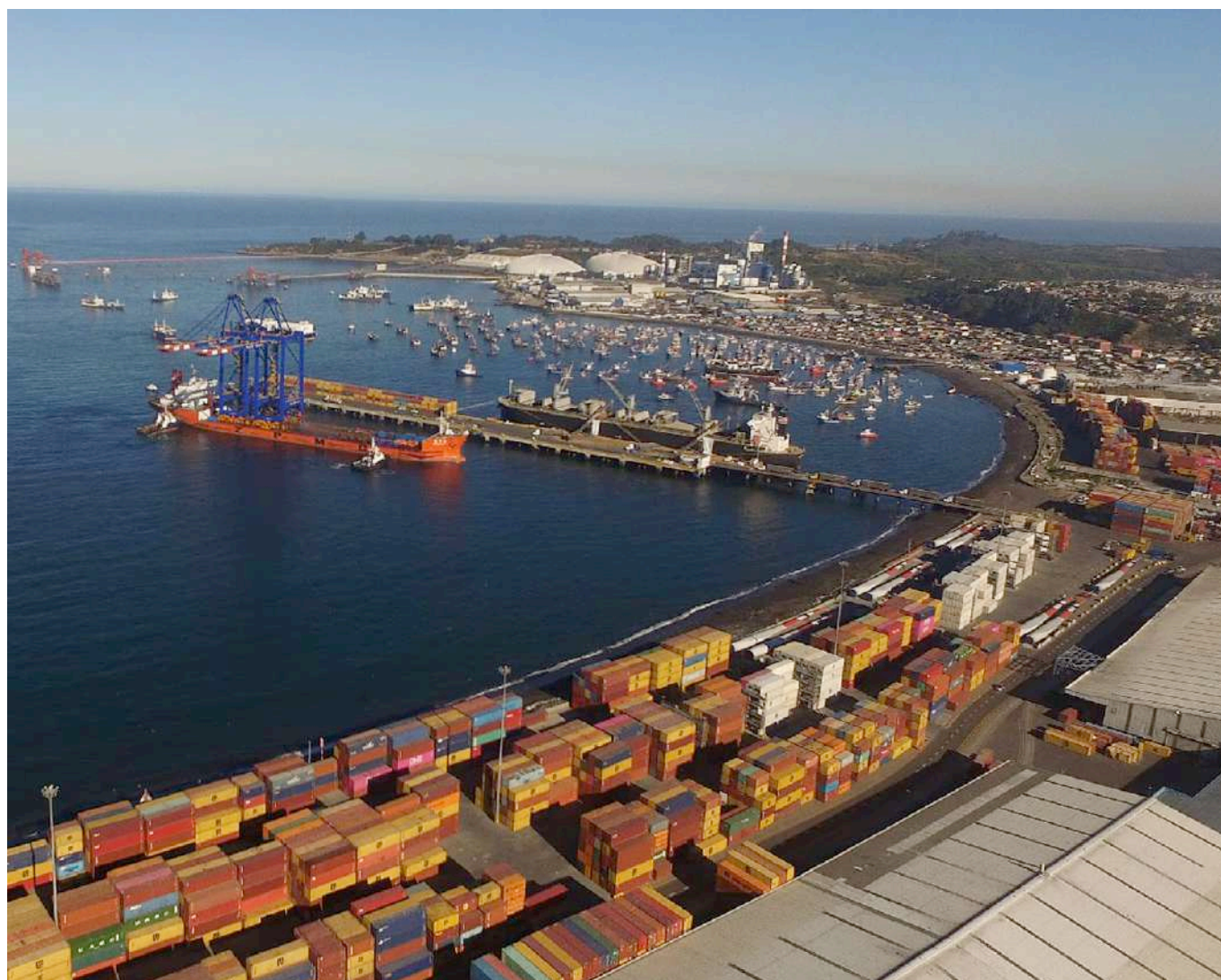
Principales proyectos en la región

- Nueva concesión de Puerto San Vicente: Las bases para el nuevo periodo de administración del terminal operado en Talcahuano ingresaron al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), apuntando a una concesión a 30 años que inicie su licitación pública proyectada hacia principios de 2028, con obras obligatorias de modernización y ampliación de superficie de almacenamiento.

- Plan de expansión de Puerto Coronel: Ingresó a evaluación ambiental un proyecto por US\$ 35 millones enfocado en el dragado de profundización y mantenimiento de los muelles norte y sur. Esto permitirá recibir naves de mayor calado y capacidad, además de actualizar los equipos de transferencia de carga y ampliar el centro logístico.

- Conectividad vial y gestión de tráfico: Destaca la obtención de recomendación favorable para la extensión de la Ruta Interportuaria hasta San Vicente, proyecto de 5 km que busca descongestionar los accesos urbanos, potenciando la competitividad logística de la “última milla”.

- Innovación tecnológica y digitalización: Se implementó la Ventanilla Única Marítima (VUMAR), reduciendo notablemente los tiempos de pre-arribo y trámites administrativos de las naves en los terminales del Biobío. En paralelo, se impulsan plataformas de integración ciudad-puerto y planes de gestión de tránsito local.





El futuro de la conducción profesional

REPORTAJE · CONGRESO CONABUS, CHILLÁN, AGOSTO 2026

Charla Francisco Navarro Ruiz CEO Consorcio ICP Agosto 2026

La bomba de tiempo que nadie quiere conducir

Desde el Congreso Conabus, en Chillán, un diagnóstico global sobre la escasez de conductores profesionales pone a Chile en un lugar inesperado: el de referente regional. En agosto de 2026, el Congreso Conabus reunió en Chillán a empresarios del transporte público de buses de todo el país. Entre las exposiciones, una en particular trazó un mapa incómodo: la escasez de conductores profesionales ya no es un problema local, es una crisis estructural que atraviesa Europa, Estados Unidos y América Latina al mismo tiempo. La presentó Francisco Navarro Ruiz, ingeniero civil industrial y CEO de Consorcio ICP, con datos actualizados a 2025-2026.

“Sin acciones concertadas, esta bomba de tiempo demográfica explotará, con serias consecuencias para el crecimiento económico y la competitividad global.”

— Umberto de Pretto, Secretario General de IRU (International Road Transport Union)

Un déficit que no reconoce fronteras

Las cifras con las que arrancó la exposición son categóricas. A nivel mundial, hay 2,9 millones de puestos de conductor de camión sin cubrir en 18 mercados —el equivalente al 11% de esa fuerza laboral— y 3,6 millones de posiciones vacantes en 36 países durante 2024, en economías que en conjunto representan el 70% del PIB mundial. El reemplazo generacional, además, no da abasto: 3,4 millones de conductores se jubilarán en los próximos cinco años, y la

edad promedio de un conductor de camión en el mundo ya llegó a los 44,5 años.

Europa: el continente que envejece al volante

En la Unión Europea el panorama es el más crítico. El conductor promedio de vehículos de carga pesada (HGV) tiene 47 años, y uno de cada tres supera los 55. Mientras en países como España y Alemania menos del 3% de los conductores tiene menos de 25 años, la proporción de mayores de 55 llega al 50% en España y 45% en Italia. Si nada cambia, las vacantes de conductores HGV en la UE podrían superar las 745.000 hacia 2028.

La participación femenina, lejos de compensar el recambio, sigue siendo marginal: apenas 4% de los conductores de camión en Europa son mujeres, y 16% en el caso de buses y coaches. Con 502.000 puestos sin cubrir, Europa exhibe la tasa de escasez más alta del mundo: 13%.

Estados unidos: reclutar 120 mil personas al año

Al otro lado del Atlántico, la American Trucking Associations estima un déficit de 82.000 conductores en 2026, con una proyección que supera los 160.000 hacia 2031. El 75% de los conductores activos tiene más de 45 años, y la industria necesitará reclutar 1,2 millones de nuevos conductores en la próxima década —120.000 cada año— solo para sostener la operación actual.

Hay, eso sí, una señal de cambio: la participación femenina y la diversidad étnica de la fuerza laboral crecen de forma sostenida. La proporción de conductores blancos bajó de 77% a 63% en la última década, mientras la de conductores afroamericanos e hispanos subió de 15% a 23% y de 19% a 23%, respectivamente.

Latinoamérica: el déficit se multiplica país a país

En la región, México lidera con cerca de 99.000 vacantes de operadores de carga —una cifra que podría superar las 106.000 hacia 2028—, seguido por Brasil, con 45.000 conductores de déficit, y Guatemala, donde la brecha proyectada pasa de 13.000 a 26.000 entre 2026 y 2028. La edad promedio del conductor de carga en la región se mantiene entre 40 y 45 años. Y la brecha de género es, en México, la más marcada de las tres regiones: solo el 1,2% de los conductores de carga son mujeres.

Chile, el país que rompe la tendencia

Es en este contraste donde la exposición dio su giro más interesante. Mientras el resto del mundo lucha por sumar mujeres a la conducción profesional, Chile exhibe la curva de crecimiento más sostenida de la región. En Red de Movilidad de Santiago, la participación femenina pasó de 1% en 2014 a 5,4% en 2022, y llegó a 12,63% en diciembre de 2025 —un incremento de 107% desde marzo de 2022—. En términos absolutos, de 44 conductoras en 2007 a 2.323 hacia fines de 2025.

La tendencia se repite en las licencias profesionales: el 14% de las licencias A3/A5 obtenidas en 2025 fueron de mujeres, versus apenas 2% en 2022, según la Asociación Chilena de Municipalidades. Con todo, persisten techos: en el sector logístico, solo el 13% de las conductoras profesionales son mujeres, y aunque un 20% de los cargos del sector están ocupados por mujeres, menos del 5% llega a puestos de liderazgo operativo. Otro dato que la charla destacó: en Chile no existe edad máxima para obtener o renovar una licencia de conducir, y la edad mínima para las licencias clase A —transporte de pasajeros y carga— es de 20 años. En 2023 se tramitaron 1.978.047 licencias, un alza de 55,7% respecto al año anterior, de las cuales el 83,4% correspondió a renovaciones. Y desde diciembre de 2025 rige la Ley Jacinta, que exige declaraciones de salud y mayores controles de aptitud física y mental para obtener o renovar la licencia, una medida que la presentación conectó directamente con el envejecimiento de la población conductora, en un país donde la esperanza de vida alcanza los 82 años para mujeres y 77 para hombres.

Tres regiones, un mismo espejo

	Europa	Estados Unidos	Latam (Chile)
Edad promedio del conductor	47 años	46 años	40-45 años
Mayores de 55 años	31,6%	75% supera los 45	Sin límite de edad
Participación femenina	4%	9,5-13,7%	12,6%
Puestos sin cubrir	502.000	82.000	México: ~99.000

Cuatro conclusiones para la industria

La exposición cerró con un mensaje dirigido directamente a los empresarios del transporte reunidos en Chillán:

1. Recambio generacional urgente

Los millones de retiros proyectados para los próximos cinco años exigen formar, desde ya, a las nuevas generaciones de conductores.

2. Las mujeres son el mayor potencial sin explotar

Con una participación que va de 4% a 13% según la región, cerrar esa brecha es hoy la palanca de crecimiento más clara y menos aprovechada del sector.

3. Chile puede ser referente regional

El crecimiento sostenido de conductoras en el país lo posiciona como un modelo de inclusión a seguir en América Latina.

4. La formación profesional es la solución estructural

Las escuelas de conductores acreditadas son, en este escenario, la puerta de entrada de jóvenes y mujeres a una industria con demanda garantizada por al menos una década.

Basado en la exposición “Escasez global de conductores” de Francisco Navarro Ruiz, CEO de Consorcio ICP, presentada en el Congreso Conabus, Chillán, agosto de 2026. Fuentes citadas en la presentación original: IRU Global Driver Shortage Report 2024-2025, American Trucking Associations, Women In Trucking Association, Instituto Nacional de Estadísticas de Chile, entre otras.



Impulsamos la capacitación, la
electromovilidad y la tecnología desde
cada región, acercando el futuro del
transporte a las personas



www.consorcioicp.cl





Coffee Break

con tecnología

Cuáles son hoy las tecnologías más importantes y estratégicas, especialmente pensando en negocios, transporte, capacitación e innovación, se pueden agrupar en 10 grandes áreas:

1. Inteligencia Artificial (IA)

Es probablemente la tecnología transversal más importante actualmente.

- IA generativa: texto, imágenes, video, voz y programación.
- Agentes de IA capaces de ejecutar tareas y procesos.
- IA predictiva para anticipar demanda, fallas, accidentes o comportamientos.
- Visión artificial.
- Copilotos para trabajadores y profesionales.
- Automatización de procesos administrativos.

En transporte: predicción de accidentes, optimización de rutas, evaluación de conductores, mantenimiento predictivo y asistentes inteligentes.

2. Datos, Big Data y analítica predictiva

La ventaja competitiva ya no está solamente en tener datos, sino en convertirlos en decisiones.

- Big Data.
- Business Intelligence.
- Dashboards en tiempo real.
- Analítica predictiva.
- Digital twins o gemelos digitales.
- Sistemas de apoyo a decisiones.

Por ejemplo, una empresa de transporte podría saber dónde, cuándo y por qué ocurrirán determinados problemas antes de que sucedan.

3. Internet de las Cosas (IoT)

Vehículos, máquinas, sensores, edificios y personas pueden estar conectados permanentemente.

En transporte:

Vehículo - sensores - nube - IA - decisión - conductor/empresa.

Permite monitorear:

- Velocidad.
- Frenadas bruscas.
- Fatiga.
- Consumo.
- Temperatura.
- Ubicación.
- Estado mecánico.
- Comportamiento del conductor.

4. Movilidad inteligente y vehículos conectados

Es especialmente importante para el sector transportes.

Incluye:

- Vehículos conectados.
- ADAS.
- Conducción autónoma.

- Sistemas inteligentes de transporte (ITS).
- Gestión inteligente del tráfico.
- Semáforos inteligentes.
- V2X: vehículo con vehículo, infraestructura y red.
- Plataformas de movilidad.

El vehículo está pasando de ser simplemente un medio de transporte a convertirse en un computador móvil conectado.

5. Electrificación y nuevas energías

La transformación energética del transporte será enorme.

- Vehículos eléctricos.
- Electrolineras.
- Gestión inteligente de carga.
- Baterías de nueva generación.
- Hidrógeno.
- Sistemas híbridos.
- Almacenamiento energético.

Aquí hay una oportunidad particularmente interesante para desarrollar hubs de movilidad, combinando capacitación + tecnología + energía + transporte.

6. Realidad virtual, aumentada y simulación

Para capacitación profesional tiene un enorme potencial.

- Simuladores de conducción.
- Realidad virtual (VR).
- Realidad aumentada (AR).
- Realidad mixta (MR).
- Entrenamiento inmersivo.
- Simulación de situaciones peligrosas.

Esto puede evolucionar desde el concepto tradicional de simulador de conducción hacia un Centro de Entrenamiento Inteligente, donde la IA analiza cómo conduce una persona.

7. Computación en la nube + Edge Computing

La información puede procesarse:

- En la nube.
- En el propio vehículo.
- En dispositivos locales.
- En centros de datos.

El Edge Computing es particularmente importante para transporte porque algunas decisiones no pueden esperar a que los datos viajen hasta un servidor.

Ejemplo: detectar una situación de riesgo y advertir inmediatamente al conductor.

8. Ciberseguridad

Mientras más conectados estén los vehículos, empresas y sistemas, mayor será la exposición. La ciberseguridad ya no es solamente proteger computadores.

Hay que proteger:

vehículos + infraestructura + datos + plataformas + identidad + comunicaciones + IA.

En transporte será un tema estratégico.



9. Robótica y automatización

Está avanzando rápidamente:

- Robots industriales.
- Robots logísticos.
- Drones.
- Automatización de bodegas.
- Vehículos autónomos.
- Robots de inspección.
- Automatización administrativa mediante IA.

La combinación IA + robótica será mucho más potente que cada tecnología por separado.

10. Biometría, wearables y tecnología humana

También está creciendo la integración entre tecnología y persona:

- Relojes inteligentes.
- Sensores biométricos.
- Monitoreo de fatiga.
- Seguimiento de variables fisiológicas.
- Eye tracking.
- Sensores de atención.
- Interfaces hombre-máquina.

En conductores profesionales puede tener aplicaciones muy interesantes en fatiga, somnolencia, estrés y seguridad vial, siempre considerando privacidad y regulación.

Las 5 que pueden priorizarse para el transporte Si lo llevamos específicamente a transporte + conductores + capacitación, mi ranking en tecnología sería:

Prioridad Tecnología Potencial

- 1 Inteligencia Artificial
- 2 IoT + telemática
- 3 Simulación + VR/AR
- 4 Movilidad inteligente / ITS
- 5 Electrificación

Pero lo realmente interesante es combinar las tecnologías.

Una visión que considero especialmente potente para el sector.
Podríamos imaginar un sistema como:

CONDUCTOR - SIMULADOR - SENSORES
- IA - EVALUACIÓN - CAPACITACIÓN
PERSONALIZADA - SEGUIMIENTO EN



VEHÍCULO - DATOS - IA PREDICTIVA

Eso permitiría pasar de:

"capacitar conductores"

a:
"gestionar digitalmente el desempeño y la seguridad del conductor durante todo su ciclo profesional".

Ese cambio de concepto puede ser mucho más importante que simplemente incorporar nuevos simuladores.

Y si lo conectamos con nuestra idea del Smart Mobility HUB, podríamos construir una arquitectura tecnológica bastante potente: IA + simuladores + IoT + telemática + electromovilidad + observatorio de datos + capacitación + intermediación laboral, convirtiéndolo en algo mucho más cercano a un laboratorio de movilidad inteligente que a una escuela tradicional de conductores.



Visita nuestras sedes

Concepción



Encuétranos en
Orompello N° 730
Concepción

Chillán



Encuétranos en
Vega de Saldías N° 1001
Chillán

Los Ángeles



Encuétranos en
Orompello N° 480
Los Ángeles

Temuco



Encuétranos en
Manuel Montt N° 381
Temuco

CURSOS PROFESIONALES
CLASE A2-A3-A4 Y A5
CON SIMULADOR

CERTIFICACIONES CORMA

SIMULADOR ITINERANTE

CURSOS E-LEARNING

CURSO CLASE B

Para más información

www.escuelaconductores.cl



Coffee Break

con turismo

Claro. Para una revista especializada en transporte, turismo e innovación, conviene abordar el tema no solo desde el punto de vista de “cómo llegar a un destino”, sino como una relación estratégica entre movilidad, experiencia turística, economía local y desarrollo territorial.

Transporte y turismo: una relación inseparable para el desarrollo de los territorios

El turismo comienza mucho antes de llegar al destino. Comienza en el momento en que una persona decide viajar, continúa durante cada uno de sus desplazamientos y termina cuando regresa a su lugar de origen. En ese recorrido, el transporte cumple un papel fundamental: conecta personas, territorios, atractivos, servicios y experiencias.

Por esta razón, transporte y turismo mantienen una relación intrínseca. No puede existir una actividad turística dinámica y competitiva sin sistemas de transporte capaces de garantizar accesibilidad, seguridad, eficiencia y calidad de servicio.

Un destino puede poseer paisajes extraordinarios, patrimonio histórico, gastronomía, cultura o importantes centros de eventos, pero si llegar hasta él es difícil, costoso, inseguro o poco eficiente, su potencial

turístico se reduce considerablemente.

El transporte como parte de la experiencia turística

Tradicionalmente, el transporte ha sido considerado simplemente como el medio necesario para trasladarse desde un punto a otro. Sin embargo, esta visión está cambiando. Actualmente, el viaje también forma parte de la experiencia turística. Un recorrido panorámico en tren, un viaje por carretera, una navegación, un sistema de transporte urbano moderno o incluso un desplazamiento en bicicleta pueden convertirse en parte del atractivo del destino.

La calidad del transporte influye directamente en la percepción que el visitante construye sobre una ciudad o territorio. Puntualidad, comodidad, información, seguridad, conectividad y facilidad para realizar combinaciones entre distintos medios de transporte son elementos que forman parte de la experiencia global.

Por ello, mejorar la movilidad turística no significa únicamente construir carreteras o aumentar la cantidad de vehículos disponibles. Significa diseñar sistemas integrados de movilidad capaces de acompañar al visitante durante toda su experiencia.

Conectividad y desarrollo territorial

La relación entre transporte y turismo adquiere todavía mayor importancia cuando analizamos el desarrollo regional.

Una buena infraestructura de conectividad permite incorporar nuevos territorios a los circuitos turísticos, distribuir los beneficios económicos y generar oportunidades para pequeñas empresas, emprendedores, restaurantes, alojamientos, operadores turísticos y comunidades locales.

Aeropuertos, terminales de buses, puertos, carreteras, ferrocarriles y sistemas de transporte público forman parte de una verdadera red turística territorial.

En este contexto, las decisiones de infraestructura y movilidad pueden determinar qué territorios se integran al desarrollo turístico y cuáles permanecen aislados.

Chile presenta en este ámbito enormes oportunidades. Su diversidad geográfica — desierto, costa, valles, montañas, bosques, lagos, archipiélagos y territorios australes— constituye una extraordinaria plataforma turística, pero también plantea grandes desafíos de conectividad.

La nueva movilidad turística

La transformación tecnológica está generando además una nueva etapa en la relación entre transporte y turismo.

Aplicaciones móviles, sistemas de información en tiempo real, inteligencia artificial, vehículos eléctricos, plataformas de reserva,

geolocalización, medios de pago digitales y sistemas inteligentes de transporte están modificando la manera en que las personas planifican y realizan sus viajes.

El turista actual espera poder conocer una ruta, reservar un servicio, pagar, recibir información y modificar su itinerario prácticamente en tiempo real.

La tecnología permite avanzar hacia un concepto de turismo inteligente, donde los datos permiten comprender los flujos de visitantes, anticipar demandas, gestionar congestiones y mejorar la distribución de los recursos.

La inteligencia artificial puede incluso contribuir a predecir la demanda turística y optimizar la operación del transporte en períodos de alta afluencia, evitando saturaciones y mejorando la experiencia de los visitantes.

Seguridad: un componente esencial

Existe además un elemento que no puede quedar fuera de esta relación: la seguridad vial.

Un destino turístico seguro debe preocuparse no solamente de sus atractivos, sino también de las condiciones en que las personas se desplazan hacia ellos y dentro del territorio.

Conductores profesionales capacitados, vehículos en buenas condiciones, infraestructura adecuada, señalización, control de velocidades y tecnologías de asistencia a la conducción son componentes



esenciales de una política turística moderna. En este punto aparece una oportunidad especialmente relevante: la formación del capital humano del transporte turístico.

Un conductor de turismo no solamente conduce un vehículo. En muchas ocasiones es el primer contacto del visitante con el territorio y puede transformarse en un verdadero embajador del destino.

Su conocimiento de las rutas, patrimonio, cultura, seguridad y atención al pasajero puede contribuir significativamente a la calidad de la experiencia turística.

Hacia una integración estratégica

El gran desafío futuro consiste en dejar de planificar transporte y turismo como actividades independientes.

Las políticas públicas y las inversiones deberían considerar conjuntamente infraestructura, movilidad, turismo, urbanismo, tecnología y sostenibilidad.

Un nuevo terminal, una carretera, un corredor de transporte, una estación ferroviaria o una infraestructura portuaria pueden generar efectos mucho más amplios cuando se integran a una estrategia turística territorial.

Asimismo, la electromovilidad abre una oportunidad para avanzar hacia destinos más sostenibles, reduciendo emisiones y ruido, mientras que la digitalización permite gestionar de mejor manera los flujos turísticos.

Una oportunidad para Chile

Chile tiene condiciones privilegiadas para desarrollar esta integración. Sin embargo, el desafío no consiste solamente en atraer

más turistas, sino en hacer que puedan desplazarse mejor, conocer más territorios y permanecer más tiempo en ellos.

La verdadera competitividad turística del futuro estará determinada, en buena medida, por la capacidad de conectar destinos de manera eficiente, segura, sostenible e inteligente.

En definitiva, transporte y turismo no son dos sectores que simplemente se relacionan: forman parte de un mismo ecosistema de desarrollo territorial.

El turismo necesita movilidad para crecer y el transporte encuentra en el turismo una fuente permanente de demanda, innovación y generación de actividad económica.

La pregunta para los próximos años no debería ser solamente "¿cómo atraer más turistas?", sino también:

¿Cómo diseñamos una movilidad capaz de transformar cada desplazamiento en parte de la experiencia turística y, al mismo tiempo, en una oportunidad de desarrollo para nuestros territorios?

Aquí se encuentra una de las grandes oportunidades para el futuro del transporte y el turismo en Chile.

Editorial Revista



Formamos Profesionales



contacto@consorcioicp.cl



Nuevo Paso Fronterizo Pichachen

La idea es darle un enfoque más estratégico y crítico que meramente descriptivo, a este importante paso fronterizo. Pichachén no debería presentarse solamente como un nuevo paso fronterizo, sino como una posible pieza estructurante de un corredor de integración económica, turística y logística entre el Pacífico y el Atlántico.

Hay además antecedentes muy recientes que hacen que el artículo tenga especial actualidad. En abril de 2026 el MOP informó que el nuevo complejo fronterizo superaba el 75% de avance y proyectaba su entrada en operación durante el segundo semestre; la inversión supera los \$22 mil millones. En junio de 2026, Biobío y Neuquén avanzaron en acuerdos para transformar Pichachén en un nodo de integración bioceánica, incluyendo obras viales, controles integrados, conectividad y cooperación energética.

Pichachén: la puerta que puede cambiar el mapa turístico, logístico y económico del Biobío

Del paso fronterizo al corredor de integración

La Región del Biobío tiene frente a sí una oportunidad que puede modificar significativamente su posición estratégica en Chile y en Sudamérica: la consolidación del Paso Internacional Pichachén como una conexión permanente entre el Pacífico y el Atlántico.

Durante décadas, Pichachén fue principalmente una alternativa fronteriza de carácter estacional. Sin embargo, la construcción del nuevo Complejo Fronterizo en Antuco abre una posibilidad mucho mayor. El proyecto contempla una infraestructura



moderna, con una inversión superior a los \$22 mil millones, y durante abril de 2026 registraba más de un 75% de avance. La proyección oficial apunta a su puesta en operación durante el segundo semestre de este año.

La importancia de esta infraestructura no radica solamente en disponer de mejores instalaciones para controlar el tránsito internacional. Su verdadero valor está en lo que puede generar alrededor del paso.

Pichachén puede convertirse en un eje de integración territorial capaz de conectar la Región del Biobío con Neuquén y porque no las provincias de La Pampa, Río Negro, Chubut entre otras y progresivamente, con otros territorios argentinos, generando nuevas oportunidades para el turismo, el comercio, la logística, la energía y los servicios.

Una nueva geografía de oportunidades

Cuando se observa el mapa desde una perspectiva regional, aparece una realidad particularmente interesante.

Al otro lado de la cordillera se encuentra la provincia de Neuquén, con una economía fuertemente vinculada a la energía, la minería, los servicios y el turismo. Más hacia el este y el sur aparecen Río Negro, La Pampa y Chubut, territorios que también poseen importantes actividades productivas y atractivos turísticos. La oportunidad para el Biobío consiste en dejar de mirar la cordillera como una frontera y comenzar a verla como un espacio de conexión.

Pichachén puede convertirse en una puerta de entrada de visitantes argentinos hacia el Biobío, pero también en una vía de salida para turistas chilenos hacia los destinos argentinos.

Y aquí aparece un elemento fundamental: el turismo puede ser uno de los primeros sectores capaces de demostrar el valor económico de una conectividad internacional eficiente.

Un corredor turístico binacional

El potencial turístico es enorme. Desde el Biobío existe la posibilidad de construir circuitos que integren montaña, nieve, naturaleza, termas, gastronomía,

patrimonio, turismo aventura, pesca, actividades náuticas y experiencias culturales. El visitante argentino que ingrese por Pichachén no debería encontrar simplemente una carretera que conduce hacia Los Ángeles o Concepción. Debería encontrar una oferta turística articulada.

Antuco, Alto Biobío, Los Ángeles, Concepción y la costa del Biobío podrían integrarse a circuitos binacionales que posteriormente se conecten con destinos de Neuquén, Río Negro, La Pampa y Chubut.

La lógica debería ser pasar de vender destinos aislados a vender experiencias territoriales integradas.

Esto permitiría aumentar la permanencia del turista, diversificar el gasto y beneficiar a una mayor cantidad de comunas y empresas.

Neuquén: un socio estratégico

Dentro de este escenario, Neuquén adquiere una importancia especial.

La provincia argentina posee una combinación extraordinaria de recursos turísticos, productivos y energéticos. La zona de Vaca Muerta, además, está transformando la dimensión económica de Neuquén y generando una creciente necesidad de infraestructura, servicios y conectividad.

En junio de 2026, autoridades de Biobío y Neuquén suscribieron acuerdos orientados precisamente a fortalecer Pichachén como nodo de integración comercial, energética y turística. Entre los compromisos se incluyen mejoras viales a ambos lados de la frontera, pavimentación de rutas estratégicas, controles integrados y mayor conectividad.

Esto cambia la escala del proyecto.

Ya no estamos hablando únicamente de conectar Antuco con Neuquén.

Estamos hablando de conectar una plataforma productiva argentina con los puertos y servicios logísticos del Biobío y, potencialmente, con el océano Pacífico.

De corredor turístico a corredor bioceánico
Esta es quizás la dimensión más importante.

Los puertos del Biobío pueden transformarse

en una alternativa logística para determinados flujos provenientes de Argentina, mientras que las provincias argentinas pueden constituir un mercado de consumidores, turistas y empresas para la Región.

La reciente agenda binacional ha planteado precisamente la posibilidad de vincular el corredor Pichachén con los puertos de la Región del Biobío y con los puertos atlánticos argentinos.

Eso significa que el proyecto puede adquirir una dimensión bioceánica.

Un corredor de esta naturaleza no se construye solamente pavimentando una carretera. Requiere infraestructura, aduanas, logística, seguridad vial, servicios, conectividad digital, áreas de descanso, estaciones de combustible y carga, operadores logísticos, hoteles, restaurantes, centros de distribución y capital humano especializado.

Es decir, requiere construir un verdadero ecosistema de movilidad internacional.

Los corredores internos del Biobío son fundamentales

Aquí aparece una advertencia que no debería ignorarse.

Pichachén por sí solo no producirá el desarrollo esperado.

Si la conexión internacional mejora pero los corredores internos presentan restricciones de capacidad, seguridad, congestión o falta de servicios, una parte importante del potencial quedará limitada.

La Ruta Q-45 es, por ello, estratégica. El programa de vialidad contempla el mejoramiento del tramo Abanico-Paso Internacional Pichachén, con término proyectado durante 2026.

Pero el desafío debe observarse más ampliamente.

Pichachén necesita conectarse eficientemente con Los Ángeles y desde allí con Concepción, Talcahuano, Coronel, los principales centros industriales y los puertos de la Región.

De esta manera, el verdadero corredor no sería solamente:

Pichachén-Neuquén

sino:

Argentina – Pichachén – Antuco – Los Ángeles – Concepción – Talcahuano – Puertos del Biobío – Pacífico.

Esa visión cambia completamente la importancia estratégica del proyecto.

La oportunidad para las pequeñas y medianas empresas

El beneficio no debería quedar concentrado exclusivamente en grandes empresas de transporte o grandes operadores logísticos.

Una conexión internacional eficiente puede generar demanda para:

- Hoteles y alojamientos.
- Restaurantes.
- Operadores turísticos.
- Transporte de pasajeros.
- Rent a car.
- Talleres y servicios automotrices.
- Estaciones de servicio.
- Centros logísticos.
- Comercio.
- Servicios tecnológicos.
- Guías turísticos.
- Empresas de turismo aventura.
- Servicios de carga.
- Capacitación de conductores.
- Servicios asociados a electromovilidad.

Por lo tanto, Pichachén puede ser una herramienta de descentralización económica, especialmente para las comunas de la Provincia de Biobío.

El desafío será lograr que el tránsito



internacional no simplemente atravesase el territorio, sino que genere valor dentro de él.

Transporte y turismo: una alianza natural

Aquí se conecta directamente con una discusión que muchas veces ha quedado separada: transporte y turismo.

Un turista necesita transporte para llegar al destino, desplazarse dentro de él y regresar. Pero además necesita seguridad, información, comodidad, conectividad y servicios.

Por eso, el desarrollo de Pichachén debería considerar desde el comienzo una estrategia de transporte turístico binacional.

No basta con aumentar el número de vehículos que cruzan la frontera. Es necesario formar conductores especializados, desarrollar servicios de transporte turístico, mejorar la información al visitante e incorporar tecnologías que permitan conocer flujos, tiempos de viaje y condiciones de las rutas.

La digitalización puede permitir incluso anticipar períodos de alta demanda, administrar congestiones y entregar información en tiempo real a turistas y transportistas.

Una oportunidad para la electromovilidad

Existe también una oportunidad adicional. Si el corredor se planifica pensando en los próximos 20 o 30 años, no debería construirse solamente para el transporte convencional.

Debería prepararse para la electromovilidad. Esto significa incorporar progresivamente infraestructura de carga, áreas de descanso, sistemas digitales y servicios adecuados para vehículos eléctricos.

La combinación entre corredor internacional + turismo + electromovilidad + tecnología podría convertir al Biobío en un laboratorio natural de movilidad sustentable entre Chile y Argentina.

El gran desafío: planificación

El mayor riesgo es que Pichachén sea concebido solamente como una obra de infraestructura.

Un paso fronterizo moderno puede aumentar el tránsito, pero no necesariamente genera desarrollo por sí mismo.

Para que exista desarrollo se necesita planificación territorial.

Biobío debería comenzar a trabajar en una estrategia que reúna al Gobierno Regional, municipios, Ministerio de Obras Públicas, Transportes, Economía, Turismo, Aduanas, empresas portuarias, operadores turísticos, universidades, gremios empresariales y actores argentinos.

La pregunta ya no debería ser “¿qué hacemos con Pichachén?”

La pregunta correcta es:

“¿Qué queremos que sea Pichachén para el Biobío durante los próximos 30 años?”

Una puerta hacia un nuevo Biobío

La construcción del nuevo complejo fronterizo representa un punto de inflexión. El antiguo paso, concebido fundamentalmente como una conexión cordillerana, puede transformarse en una infraestructura de escala regional y binacional.

Las autoridades chilenas han señalado que Pichachén constituye el único paso fronterizo terrestre oficial de la Región del Biobío, mientras que el nuevo complejo permitirá mejores condiciones operativas y controles más eficientes.

El desafío ahora es aprovechar esa infraestructura para construir algo mucho más grande.

Un corredor que conecte personas.

Un corredor que conecte turistas.

Un corredor que conecte empresas.

Un corredor que conecte energía y comercio.

Y, finalmente, un corredor que conecte dos océanos.

Pichachén puede ser mucho más que una frontera. Puede convertirse en una de las puertas de entrada del Biobío al nuevo escenario económico y turístico de Sudamérica.

La oportunidad está abierta. El desafío será que la Región tenga la visión, la planificación y la capacidad de coordinación necesarias para aprovecharla.

Francisco Navarro Ruiz
Ingeniero



PIZZA

En **Impresos Chile**, sabemos que una **buena publicidad** puede hacer la diferencia.



Si eres dueño de una PYME, tenemos las ofertas ideales para captar a tus clientes.



confeccionamos

Papelería, flyer, póster, calendarios, revistas, etc.

¡No esperes más! Visita

www.impresoschile.cl 

para cotizar y hacer crecer tu negocio hoy mismo.

EVENTOS ICP

Curso proforma Licencias A3 y A5 Profesional
Concepción



Tecnología ICP, estudia en conjunto con Universidades y empresas tecnológicas realidad aumentada para capacitar a sus alumnos.



Reunion Seremitt 8° Region Henry campos y Federacion Taxis colectivos



Incorporación Totem ICP



Reunión Seremi Transportes
Región de Ñuble



Armada de Chile y Consorcio ICP firman convenio de colaboración para capacitar a personal de la institución en capacitación de conductores profesionales y conductores B y otras maniobras logísticas



Clausura curso B Mujeres
Proforma Sence ICP



Cursos Profesionales
Proforma Camiones



Nuestro Consorcio ICP junto a todos los gremios del transporte publico del Gran Concepción entregan en un ejemplo significativo de RSE a todos los colegios especiales de la región más de 5000 pases gratuitos para que los acompañantes de estos niños accedan a pagar el pase escolar gratis y los niños se movilicen gratuitamente en el transporte publico del Gran Concepción. En magnifica Ceremonia el Gerente General del Consorcio ICP junto al gobernador de la 8° Región y los gremios de transporte de pasajeros entregaron en Salón Honor Gobernación a los 40 colegios de la zona estos pases recibidos con gran alegría por estas familias vulnerables.





Entrevista: Luis Quiroz Ross Pdte Alianza para el Transporte de Pasajeros

Buenas tardes. Bueno, la idea de este webinar-podcast hecho por ICEP Comunica es construir un medio especializado en el transporte con autoridad regional y nacional, capaz de influir, conectar a actores y generar negocios, reputación y comunidad alrededor de ICEP Comunica.

La idea es un proyecto, desarrollar un proyecto que dure 12 meses y que pueda transformarse en una plataforma de posicionamiento institucional, un generador de alianzas, de leads, un archivo histórico del sector y, eventualmente, una unidad de negocios propia con sponsorships, eventos, formación, estudios, publicidad, membresías, etcétera.

¿Qué pretendemos? Ser el principal espacio de conversación, análisis y propuestas del transporte y la movilidad en regiones de Chile. No es solo entrevistar: es representar también

al sector, es visibilizar problemas, es conectar la academia, las empresas, las autoridades, los empresarios y generar contenido serio y permanente.

¿Cuáles van a ser nuestros pilares fundamentales? Contingencia sectorial, liderazgo empresarial, innovación y tecnología, formación y capital humano, transporte y regiones, y el futuro del transporte. En entrevistas que no duren más allá de 60 minutos vamos a desarrollar hartos antecedentes.

Y hoy día contamos con el privilegio de poder entrevistar a un destacado dirigente gremial de... no quiero decir la cantidad de años, pero yo lo conozco hace 35 años por lo menos: Don Luis Quiroz Ross, presidente de la Alianza para el Transporte de Pasajeros de la Octava Región y también vicepresidente nacional... me acuerdo que tenías —no sé si todavía

tienes— ese cargo de la Confederación de Buses de Transporte de Pasajeros a nivel nacional.

La primera pregunta, Luis, es te pido, por favor, que tú mismo te me presentes como destacado dirigente gremial y por tu trayectoria y tu historia.

Luis Quiroz Ross: Bueno, primero agradecerte, Francisco, por esta invitación. Creo que da inicio a poder compartir contigo y con la comunidad una actividad del transporte que está ligada y está arraigada en el corazón de las personas, de las instituciones y de la comunidad toda, porque todo converge en el transporte. En general nuestra actividad es muy amplia.

Yo soy dirigente, como tú bien lo dices, desde hace bastante años. No voy a señalar tampoco la cantidad. He sido presidente nacional de la Red FENABUS, que se creó hace bastante años por una causa común como país, dadas las condiciones que se estaban generando en aquella época del año 2010 al 2014, donde venía un gran cambio hacia la estructura del transporte del país. Y ahí me tocó liderar con mucha posición y mucho compromiso gremial para poder soslayar estos escollos que venían y que eran difíciles para las regiones del país. Porque se nos entregaba una visión que hoy día quizás en forma voluntaria se está generando y se está dando, pero en el pasado venía con una imposición bastante fuerte y drástica, y obviamente no estábamos muy preparados para poder tener como satisfacción aquello que el Estado en aquel momento estaba generando, y pudimos revertir la situación.

Y bueno, yo soy dirigente de la comuna de Concepción, de la Alianza Gremial del Transporte, que también está vinculada a la actividad y, por lo tanto, tenemos una representación bastante importante como dirigente. Y naturalmente presido una empresa del Gran Concepción.

Tema Crisis Falta de Conductores: Efectivamente es así. Tenemos una cantidad enorme de conversaciones a nivel nacional y uno de los elementos que entre nosotros habitualmente... que son prácticamente la conversación habitual, es la falta de conductores en el transporte del país y naturalmente en nuestra región. Si bien es cierto, quizás la actividad del transporte también ha estado paulatinamente mejorando sus condiciones

económicas y sociales, entendiendo que la parte conductiva es bastante compleja por distintas razones, porque la intención es como la última alternativa para la gente poder conducir en una actividad que a veces está de alguna forma muy estereotipificada y que hace que también nosotros tengamos una deficiencia.

Y también está una política nacional como país en términos de poder lograr que más personas puedan incorporarse a esta actividad. Quizás estamos al debe como país también en esto y los ministerios no han podido sintonizar el tema, porque de verdad hay muy poco incentivo para lograr un objetivo de poder conducir. Y también el Estado no ha sido capaz de incorporar ciertas políticas para que puedan incorporarse más trabajadores a esta actividad a través de obtención de licencias profesionales, que entiendo que son de muy largo aliento y que quizás allí también hay un problema de parte de la autoridad.

Y como también he sostenido hace mucho tiempo, creo que lo he discutido contigo Francisco, es que a veces ojalá de cuarto medio —que es una cosa bastante obvia— que en los liceos, en los liceos técnicos profesionales o en general en cualquier tipo de liceos de cuarto medio, por qué no tienen la posibilidad de que todos los estudiantes puedan salir con una capacitación para la conducción y podamos sacar mucha más gente con expertise en la actividad y la conducción. Yo creo que hay mucho por hacer y que efectivamente nos falta más oportunidades para que la gente tenga una licencia profesional.

Incentivos a la Contratación: Porque hace bastante tiempo el transporte estaba en pañales era una actividad básica, pero muy artesanal aún. Yo creo que en estos cambios de modelo que se están incorporando en los últimos tiempos, donde las empresas han mejorado. Yo era partidario siempre de la protección al pequeño empresario, y quizás se aceptaba en una época bastante importante esa opción, por la defensa de aquel empresario individual que tenga un vehículo, dos vehículos, y que de alguna forma se desarrolle en forma casi individual. Pero esta actividad fue de alguna forma construyendo una especie de conversión hacia una modalidad distinta, donde las empresas puedan hoy día ser las grandes operadoras del servicio, donde puedan



contratar a su gente, ofreciéndoles distintas herramientas.

Y eso se está hoy día haciendo, paulatinamente pero se está haciendo, donde este modelo ha ido de alguna forma mutando hacia una actividad mucho más profesional, donde tú puedas incentivar a ese trabajador a trabajar dignamente con mejores estándares de buses y con una remuneración mucho más acorde también y con un contrato distinto al que hoy día estaba operando hace un tiempo. Entonces, modernizar eso significa modernizar la caja, es incentivar para que lleguen muchos más y puedan de alguna forma sentirse más importantes en una actividad que está, insisto, bastante mermada porque la gente tiene un mal concepto aún de quiénes hoy día conducen en la actividad del transporte.

Bueno, normalmente se decía que el ser conductor era como el último eslabón antes de quedar cesante. Y pero eso yo creo que se ha recuperado en forma tremendamente importante por todas las acciones y por toda la importancia que hoy día tiene el conductor, sobre todo que para los empresarios es la cara visible del negocio, de nuestra industria. Hay un tema de monetización primero, o sea, hay un tema de obviamente costo para las empresas, pero el ingreso para los conductores se tiene que de alguna manera llegar a un equilibrio relativamente adecuado,

donde ustedes puedan solventar esos costos de manera adecuada o cambiar el modelo como se está haciendo en algunas partes hoy día, donde el Estado de alguna manera interviene con el financiamiento de sueldos para conductores y cosas por el estilo, como ocurre en algunas otras partes del mundo.

De acuerdo a lo anterior :¿qué cree Usted que falta en la formación de conductores? Es importante... Fíjate que es una pregunta que hicieron alumnos de la escuela y que quieren incorporar algunas cosas adicionales.

Es esa una muy buena pregunta. Porque dada una serie de acontecimientos en los últimos tiempos derivados de siniestralidad, de accidentes, de un sinnúmero de cosas que de alguna forma el conductor no es que los fabrique, sino que lamentablemente se producen a través de su conducción, quizás allí faltan elementos que a mi juicio son súper relevantes.

Nosotros estamos un poco marcando ciertas condiciones o estamos pagando ciertas condiciones de mal uso de la actividad en términos de la conducción, porque hay mucho consumo de drogas y alcohol. Yo creo que eso lo tenemos que de alguna forma señalar. Es una constante discusión al interior de las empresas, donde tú tienes que generar condiciones de habitabilidad para que aquellos conductores buenos no se sientan

mermados por aquellos que son malos y, por lo tanto, no se desarrolle una actividad que a nuestro juicio a veces es perjudicial.

Y cuando uno ve ciertas cosas que han ocurrido en la ruta, nos damos cuenta de que falta que ese conductor profesional, para obtener una licencia de esa envergadura —porque así lo dice la palabra “profesional”—, quizás allí falta buscar que ese trabajador y esa persona que va a conducir tenga otros aspectos súper relevantes, como la atención al cliente, como la prevención de la droga, el alcohol, que tenga cierto... Hoy día nosotros como empresa estamos generando, para poder ingresar un nuevo conductor a funcionar en la empresa, se le pide primero, obviamente, su contrato de trabajo; segundo, que tenga una hoja de antecedentes intachable por la conducta que eso significa; que tenga un control de drogas y alcohol que lo muestre a través de ciertos cánones que son importantes que se vayan cumpliendo. Y quizás allí vamos a ir seleccionando a ciertos trabajadores que tienen un mayor no diré dignidad, pero sí mayor control de sus propias emociones.

Cuando eso suceda, y que al final no quede al amparo solo de la empresa... porque viene la dificultad cuando hay un problema de esta envergadura, lo único que se dice es que el responsable es la empresa y el representante legal, y parece que queda excluida la responsabilidad individual, porque al final el que contrata es la empresa. Pero yo contrato a alguien que tiene una licencia profesional, y por lo tanto, cuando yo no sé cómo adquirió la licencia profesional, qué aspectos negativos tiene, porque todos la sacan y no hay ningún patrón de quiénes van a obtener esa licencia... Porque no es lo mismo obtener una licencia profesional personal para conducir mi vehículo, una licencia B, que tener la condición de un trabajador responsable que mueve personas. Y por lo tanto, quizás allí tenemos algo que hacer mucho más profundo en la incorporación de este tipo de cosas.

Ahora, una pregunta que también la hacen muchos conductores que están egresando de estos cursos: ¿Qué pasa con el tema de la experiencia? ¿Cuál es su opinión real. Porque yo entiendo que ustedes tienen un capital: el bus eléctrico de 150 millones y en los buses más chicos de 40 millones; estamos hablando de un vehículo nuevo, con algunos más menos, pero los alumnos dicen “es que no nos contratan porque no tenemos

experiencia”. ¿Cuál crees tú que podría ser una solución y qué piensas tú de ese tema? A ver, lo que pasa es que sí, por lo general las empresas buscan que ese trabajador nuevo que se incorpora al sistema tenga alguna experiencia mínima, ¿ya? Quizás hay empresas que sí necesariamente necesitan más experiencia por la envergadura del servicio y su estructura que ellos tienen. Hay empresas que trabajan en los cerros de Talcahuano, que trabajan en los cerros de Tomé, en fin. Entonces, no tiene... una persona que no tiene cierta experiencia es un riesgo para la conducción y para sus pasajeros. Por lo tanto, cada empresa al interior también hace ciertos patrones de conducción para esa persona que de alguna forma a uno le puede tomar un examen, no de la conducción, sino del comportamiento, de si está de alguna forma logrando el objetivo para subir en un cerro, si está bien, si tiene la capacidad de funcionalidad, en fin.

Las empresas están hoy día con una cantidad de personas que que son referentes y que nosotros usamos permanentemente como un conductor de mucho prestigio, un conductor de muchos años, un conductor que está de alguna forma bien evaluado, sirve de patrón para poder darle a ese que es nuevo que llega, cierto, alguna posibilidad de acompañamiento.

O sea, como un entrenador, un coach.

Lo hemos hecho, y a veces en una semana nos damos cuenta de que ese nuevo trabajador tiene de sobra habilidad y destreza, y que tiene un buen comportamiento, que tiene buena conducción y que tiene buen trato y buena deferencia, y que efectivamente esa esa experiencia a veces se achica muy considerablemente.

Al respecto ¿cuánto tiempo cree que podría un conductor recién egresado con su licencia, cuánto tiempo podría estar el con el coach de ustedes para poder empezar a trabajar en un taxi bus o a lo mejor en otro vehículo más grande puede ser más.

Es que han habido casos de una semana, ¿ya? De hecho, hemos tenido la posibilidad también de dos conductoras que han llegado, que las hemos acompañado en muchos casos y que han tenido buen comportamiento en conducción y que a veces se han quedado y otras veces no por distinta razón, porque los

servicios son muy largos, porque a lo mejor es mucho tiempo, en fin.

Pero sí hemos tenido la posibilidad de acercarnos a ese nuevo trabajador con evidentemente un equipo técnico y humano de la propia empresa para buscar que ese nuevo conductor se sienta bien, se sienta reconfortado y se sienta protegido para que esa esa semana demuestre que tiene la experticia necesaria para poder conducir en forma solitaria e individual para el futuro, y eso se ha dado en muchas ocasiones.

Y lo segundo es que también hay que decir que la gran mayoría de estas personas que han venido a sacar sus licencias profesionales han tenido experiencia antes.

Han tenido mucho, porque a lo mejor no han tenido la licencia, han tenido a lo mejor la A2 o una B, en fin, y han sacado y han tenido quizás la experiencia de trabajar en un camión, en un vehículo menor, en fin, y y ha sido más fácil, ha sido más fácil eso. Pero tenemos equipos técnicos al interior de las empresas que están de alguna forma haciendo de monitor respecto a los nuevos conductores.

Conductoras mujeres: Se habla mucho de las conductoras mujeres. En Transantiago hay una gran cantidad, hay miles de conductoras mujeres manejando en este momento y creo que han dado excelente resultado. ¿Qué cree que potencialidades tienen las mujeres frente a un hombre respecto a la conducción, primera pregunta, y segundo, qué cree que hace falta para que más mujeres se integren al transporte?

Luis Quiroz Ross: Quizás hay que flexibilizar la jornada laboral en ellas, ¿ya?, que no es menor. Hay que apuntar que la mujer tiene quizás doble función, porque hay muchas mujeres que también tienen la necesidad de

trabajar por hacer una actividad distinta a lo que habitualmente están, a veces tienen, no sé, son amas de casa a veces y quieren desarrollar una actividad como como lo que es el transporte y generar esta condición.

Y si uno le da la flexibilidad para que ellas puedan acceder a un trabajo distinto, con una jornada intermedia, con una media jornada, con una jornada solo laboral o una jornada de fin de semana... o sea, abrirle las puertas para que esas personas se sientan incorporadas, cosa que lo estamos haciendo, porque le hemos dado esa posibilidad a las personas mujeres en este caso.

Pero también hemos notado que hay mujeres que los servicios que son más extremos, son más largos, que son más expuestos, no les gusta o tienen menos esa posibilidad de ejercer esa labor en aquella empresa. Pero sí las que atienden servicios cortos hoy día podemos ver y darnos cuenta de que hay muchas mujeres trabajando en nuestra en nuestra actividad.

Y por lo tanto hay que generarle las condiciones. En lo personal, a mí me agrada que las mujeres estén, las he buscado mucho en lo que respecta a la línea Vía Futuro.

No se han dado las condiciones, pero sí hemos abierto puertas para que puedan llegar muchas mujeres y ojalá a toda la actividad del transporte, porque es un gran aporte de las mujeres. Tienen otras condiciones: son más respetuosas, son más calmadas...

No tan conflictivas...

No tienen conflicto, en fin. Y por lo tanto la incorporación de ellas es súper relevante para hoy día una falta de conductores que existe. Correcto. ¿Qué pasará, cree, con el transporte de pasajeros en 5 años más si no se corrige la falta de conductores?

Es súper complejo pensar en qué va a pasar en 5 años. Yo creo que tenemos que hacer todo lo necesario para que en esos 5 años incorporemos mucha más gente al sistema laboral.

Y digo esto porque muy pronto viene el sistema de recaudo, ¿ya? Hemos escuchado, hemos visto y todos hemos estado por que esta este sistema tecnológico se incorpore lo más rápido posible, producto de varias razones: primero, una conducción más responsable, más segura; segundo, eliminar



la caja a bordo de los buses y tener cierto una caja más moderna; tercero, respetar la jornada laboral, y cuarto, un contrato distinto y único que establezca una condición de ingreso distinto, que no estemos peleando el pasajero en la calle. Por lo tanto, ahí hay cuatro elementos súper importantes.

Pero eso conlleva a que nos va a faltar muchos más conductores, porque la jornada laboral... estamos hablando de 40 horas muy pronto, y por tanto hay que hacer... hay que racionalizar un poco la salida de los vehículos. Entonces ahí tenemos que trabajar también con la autoridad, que le hemos pedido incansablemente que estos nuevos escenarios de cómo estamos funcionando y esta esta mirada un poco nula de parte de la autoridad en términos de que hay que sacar lo que más se pueda de buses a la calle, sin racionalizar la mañana o la tarde, hora pico o la hora baja, en fin; entonces hay que buscar equilibrio para que poder funcionar de una forma mucho más segura, quizás con no tantos vehículos en la calle, pero sí tener esa posibilidad de que un vehículo requiere más de un conductor.

Y si requiere más de un conductor y hoy día no no lo tenemos, entonces hay que buscar como de lugar cómo sacar más conductores. Y por lo tanto es tan necesario que se generen más becas, se generen más posibilidades en el caso de ustedes y de otras escuelas que están ligadas a esto, que ojalá podamos almacenar mucha más gente para que tenga su licencia. ¿Y cómo retenerlas? Bueno, con un contrato distinto, porque habitualmente salen de acá, y se van para el norte. Pasamos a otro tema...

...seguridad y delincuencia, que es un problema más bien transversal de lo que pasa. Pero, en realidad, ¿cuánto ha cambiado la seguridad para los conductores en la última década o en los últimos 5 años?

A ver, ha mejorado. Yo recuerdo que hace muchísimo tiempo había una cantidad enorme de conductores asaltados en los extremos de los recorridos. Ya. Eh, quizás todavía lo hay, pero había... era más masivo. Eso nos motivó a que hace muchos años atrás tuviésemos que generar compromisos con la Fiscalía acá en Concepción para hacer ciertos convenios de cómo funcionar en virtud a estos atentados y cómo empezar a trabajar también con la planificación de ellos versus nosotros. Porque había una constante

permanente, sobre todo en en horarios y en días que eran bastante complejos o fechas bastante significativas. Eso fue mermando de a poco. Quizás hoy día la seguridad está más ligada un poco a la conducción, ¿ya? Hemos tenido mucha más agresividad de parte de también de conductores, usuarios y de externos. Sí, porque tenemos un problema de convivencia.

Y nosotros hemos generado políticas de prevención, y de hecho las empresas han generado sus reglamentos internos. Hay un reglamento base, de prevención de alcohol y drogas, y hay una serie de otros elementos que también nosotros estamos tratando de mejorar.

Eh, la seguridad también es propia. Yo necesito que efectivamente un conductor se sienta eh trabajando con responsabilidad, pero dignamente, y para eso estamos con planes de prevención permanente de alcohol y drogas, con un sentido de responsabilidad en la cual nosotros vamos a tratar, y estamos tratando, de que a ese conductor se le hagan pruebas de de sangre, pruebas de cómo está su funcionamiento de su corazón, en fin. Entonces, estamos tratando de que la seguridad de propia de cada uno sea de alguna forma bien desarrollada.

Pero externamente es una acción que tenemos que en conjunto con Carabineros, con los municipios, con la autoridad, ir buscando y solucionando problemas para que no se produzca esta inseguridad permanente. Correcto.

Un poco para para para terminar la idea, quizás con el prepago ya la caja no va a existir. Sí. Por lo tanto, va a ir mermando eh cada vez esta tendencia No va a existir el incentivo ya. Luis Quiroz Ross: En ese momento uno puede reaccionar de forma directa o indirecta, inmediata o después de lo ocurrido, porque porque no es instantáneo. Pero cuando cuando nosotros podemos detectar que hay una anomalía que se conozca, eh evidentemente se informa a Carabineros lo más rápido posible.

El tercer tema es el transporte informal. ¿Hay transporte informal acá en la zona?

Si existen algunos elementos pero mucho menos que antes, porque estamos mucho más regulados. Quizás en modelos de vehículos más pequeños, taxis, colectivos, en Uber, puede darse, sí efectivamente es así.

Eh, pero lo que es la la actividad mayor está más regulada. Hay más compromiso de las propias empresas respecto a sus a sus flujos de máquinas eh para pedir antes un permiso era muy fácil, hoy día ya las condiciones no permiten de que uno pueda dar un permiso a una máquina para que desaparezca y haga lo que quiera. Por lo tanto, yo creo que ha ido mermando esa caso, en nuestra actividad mayor, ha ido mermando ese tipo de situaciones.

Pregunta ahora un poquito más general. ¿Cuál ha sido el mayor problema que han observado en su industria o el golpe económico que han tenido ustedes durante el último año? Obviamente la alza del combustible es un tema que me imagino complejo.

Sin duda. Eh fíjate que te comentaba hace un tiempo que por ahí me tocó liderar el año 2010 o 2014 el tema de esta de esta determinación que venía a través del Estado en Santiago de que se iban a hacer los procesos como en Santiago, el Transantiago, en regiones del país, eh donde se iban a a licitar los servicios, se iban a licitar los terminales, se iban a licitar la la operación. En aquella época donde también se estaba traspasando la carga laboral a la última, la carga eh tecnológica y todo lo que significaba un cambio estructural enorme. Y ahí fue un momento difícil porque en esa época, por lo menos a mí me tocó acompañado de algunos asesores de acá, liderar esto a través del país de Arica a Punta Arenas, en un gran evento acá en Concepción, en SurActivo me acuerdo muy bien, y nos tocó liderar eso y poder buscar una solución en el Congreso, donde se nos abrieron las puertas y estuvimos varios varias semanas eh trabajando para poder revertir esa situación, y lo logramos.

Y después se fueron presentando paulatinamente ciertos escenarios, pero hoy el combustible sí ha sido un tema muy relevante.

¿Esta última alza, digamos?

Recordemos que subió prácticamente casi el 100% de lo que significa el valor unitario del litro de combustible. Estábamos promedio, no sé, recordemos unos 800 pesos, y subimos 600, casi 700 pesos, y por lo tanto el combustible hoy día es un problema mayor que lo hemos representado a la autoridad.

Eh, nosotros estamos regulados a través de un

polinomio. El polinomio actual eh establece que el 28% más o menos de combustible es la variación que tenemos en ese polinomio. Pero ese 28% no es significativo.

Ese polinomio no representa.

...para nada respecto a lo que ha subido, que es mucho más casi 70% .

Hay un delta importante ahí entonces, ¿no? Enorme, enorme. Y no hemos tenido en este minuto... la autoridad sí, hay un compromiso de palabra y de transmisión de que efectivamente... y además que estamos eh prácticamente eh 2 meses desfasados.

Por lo tanto, nosotros recién en julio, agosto, vamos recién a ver el sufrimiento de más de abril. Y ahí nos van a entregar los recursos que de alguna forma se generaron a través del polinomio. Por lo tanto, si uno analiza en detalle es un problema complejo para nosotros.

No no tiene equivalencia, ¿no? Esas son las reglas del juego. Eh en los servicios que no están regulados en todo el país, cierto, hay un monto que se le va a entregar a cada una de las ciudades y regiones, que es trimestral por un periodo acotado seguramente, porque en algún minuto esto va a tener que de alguna forma mejorar. Y en el caso de lo que estamos regulados eh opera el polinomio a través del ajuste tarifario. Y eso todavía no ha llegado.

¿Es rentable hoy día el transporte de pasajeros?

La verdad es que la la rentabilidad... yo yo siempre he sostenido, Francisco, que los que hacemos transporte en regiones es una amor propio a la actividad, ¿ah? Eh cuando uno ve porque esto viene de familias, ¿ya? Hay muchas personas que hoy día lideran y que son hijos de empresarios antiguos.

Sí, así es. Y por lo tanto eh aún cuando tengan cifras rojas, esa persona saca su máquina porque por lo menos es su fuente laboral. Hay muchos que trabajan su propia máquina y por lo tanto a veces no tienen utilidades, pero tienen por lo por lo menos el ingreso de su trabajo realizado.

Quizás hay momentos de rentabilidad y otros no, pero la decadencia de este transporte es porque un vehículo que sale al otro día de una adquisición ya perdió el 19% del valor de la adquisición a través del IVA, y por lo tanto



la vida útil también se va achicando, y tú ya estás pensando en cómo te vas a renovar con ese vehículo. No es como un edificio en la cual a lo mejor la vida útil es mayor. Lo tienes ahí y va a rentar...

Y va subiendo el valor también.

Va a rentar siempre. A veces hay personas que les renta porque tienen una cantidad mayor de buses y por lo tanto la economía de escala les ayuda.

Y hay otros que simplemente no tanto, viven del momento y al final les cuesta renovarse, y cuando tienen la opción de renovarse no pueden hacerlo porque no han generado ahorro y no han tenido esa posibilidad. Entonces es complejo decir si es rentable. Yo creo que eh hoy día tenemos la posibilidad de que el Estado está inyectando fondos a la actividad a través de la tarifa, que no es para nosotros, es para la gente, y quizás con eso te va a ayudar, porque por lo menos sabes que tienes una un valor definido, pero tienes que trabajarlo en la ruta. Si no trabajas en la ruta no obtienes los resultados.

Es complejo.

Claro. Ahora, en el fondo yo creo que hay muchas empresas que están sobreviviendo apenas, como muchas Pymes que están en el país, sobre todo hoy día con lo que está pasando, no problemas de gobierno, sino que son problemas a nivel mundial que nos están afectando prácticamente a todos. Ahora, ¿lo importante es Chile se gobierna desde Santiago en el transporte? De todas maneras. No, es una es una lamentable noticia a esta altura, en estos

años, donde siempre se habla de que la descentralización ya no debe seguir ocurriendo, y nos damos cuenta de que hay que llegar a Santiago siempre para ir buscando alternativas de mejora.

Eh las oficinas regionales efectivamente hacen su trabajo, pero en el desarrollo final, en la determinación final, siempre hay que buscar a Stgo.

Porque ni siquiera conocen cómo funcionan las regiones o Concepción, no conocen las demandas, no conocen la infraestructura, no conocen los servicios cuánto se demora un vehículo entre un origen y un destino, cómo se cruzan, no conocen nada de aquello, entonces al final se planifica tanto y tanto, restringido es, que al final terminamos a veces discutiendo fuertemente con la autoridad local.

A ver, yo si creo que hay una una política... hoy día estamos con un perímetro de exclusión funcionando en gran parte del país, que tiene unas normas establecidas y que establece que las empresas tienen que funcionar con unos horarios establecidos hasta cierto horario nocturno, donde tienen que contribuir con frecuencia, puntualidad y regularidad. Yo creo que nuestro mayor afán es los ingresos, que esos también han sido mermados, que no ha habido una política de reajustabilidad permanente en lo que significan los montos; tenemos montos del año 2014, 2015.

Eh, no se ha reajustado en absoluto, solo el IPC regula todo eh el año. No ha habido una política consciente de que eh no se trata de sacar todos los vehículos a la calle, sino que cómo racionalizamos para que el transporte

cumpla un objetivo.

Cuando de repente convergen muchas empresas a un mismo punto destino, ¿por qué no racionalizamos más profundamente para que no colapsemos las calles? Hay una infraestructura inadecuada en nuestra ciudad que ha estado por muchos años inactiva, que no ha funcionado porque tiene colapsado el sistema, no fluye, hay externalidades que no se han subsanado, tenemos ejes que no cumplen las expectativas, la Avenida Collao no existe para el transporte.

tenemos sectores de autopista que no se visualiza un despeje, tenemos vías que están colapsadas en horarios colapsados, tenemos vías que cruzan a través de cruces ferroviarios que por años siguen siendo los mismos, nunca se ha soterrado, por ejemplo, cae en mayor el parque, en fin. Entonces, está difícil poder cumplir con la lógica de estos perímetros en términos de la frecuencia, regularidad y puntualidad.

Y no por una causa a veces nuestra. Hoy día estamos no cumpliendo porque el combustible subió, no nos han compensado los montos todavía y por lo tanto a veces hay problemas de abastecimiento de los combustibles, tenemos problemas de la frecuencia por lo mismo, tenemos servicios que duran mucho tiempo porque las calles están colapsadas, eh porque no se han subsanado, insisto, la infraestructura que ya está de muchos años antigua y que ya han colapsado otras avenidas porque son las únicas que existen eh entre un destino y otro. Entonces, tenemos bastante déficit al respecto.

Da la impresión de que en la única alternativa en esta convivencia de vías de tránsito es la pista solo buses, pero no ha sido una solución tampoco.

Eso ha mejorado mucho. Obviamente hay solo buses en ciertos sectores, pero son corredores que están eh están cortados. Llegamos al eje Paicaví y llegamos allá donde está la el corte en la subida de la Universidad , la Mutual y otros mas. ...y ahí se se acabó todo, llegamos a Paicaví con O'Higgins y se acabó todo. Eh no insisto, no existe Prat, llegamos a la a la Ruta 160 y es un colapso terrible, llegamos a la 150 y no existe nada, etc.

Colón para qué decir. Entonces, eh efectivamente el paño que hoy día opera, que es San Pedro en una proporción también, porque llegamos ahí hasta el hasta el cruce de la línea y también se colapsa todo, porque hay que esperar, cierto, que el tren tenga las prioridades. Entonces, los corredores, si bien es cierto tienen una lógica de éxito, eh mientras no exista el corredor total de tramos, igual vamos a tener problemas.

A ver, ¿Chile está preparado para la electromovilidad?

¡Uf! Eh... lo que pasa es que eh da la impresión que eh en un par de en unos dos gobiernos anteriores la gran iniciativa era modernizar el transporte como país, ¿ya? Y estos tratados de París y todo eso que establece que hasta ciertos años la electromovilidad llega para quedarse, y es cierto, llega para quedarse, había que hacer un cambio fundamental



no solo de la parte transporte nuestra, sino que en general para todos los vehículos que operan la actividad y en particular también.

Hay elementos que a mi juicio también tienen que considerarse y buscarse como solución, porque yo no sé si la energía dará para para todo. Quizás para emprender en buses de envergadura como la nuestra eh podemos lograrlo, pero hay que visualizar esto en todo, ¿ya?, y queremos prepararnos para que también haya mayor fuente de energía eh y mayor cantidad y capacidad para que abastezcan todos los sectores que están involucrados, ¿ya? Porque en algún minuto van a venir las grandes empresas también y no solo el transporte de pasajeros o la actividad de una forma particular.

Pero estamos trabajando para eso, Francisco, la electromovilidad yo la veo como positiva, creo que es muy rentable para lograr objetivos de limpieza de la atmósfera, es muy rentable porque también, cierto, la energía que se va a ocupar es de menor costo. El vehículo también tiene un mayor estándar eh y, por tanto, hay que buscar ese tipo de transporte hoy día en nuestra ciudad. Quizás los montos son reducidos a través de los gobiernos regionales; ahí uno está pidiendo que se inyecten más recursos también para poder chatarrizar de alguna forma, porque a través del Gobierno Regional se están obteniendo los recursos para para aquello o si no con costos propios. Y eso es carísimo; ya estamos hablando de 170 millones promedio un vehículo eléctrico de 9 metros, chico digamos, y estamos hablando de 100 millones de pesos en un normal de diésel. Eh y, por lo tanto, hay que hay que apuntar a poder modernizar las flotas de una forma mucho más eficiente.

Eh las empresas estamos invirtiendo en ya construir terminales eléctricos; hay muchas que ya iniciaron estos procesos y algunos bastante avanzados, eh porque también eh no solo el bus eléctrico, sino que hay que generar toda una infraestructura y una central, claro, para poder eh tener esta esta alimentación a los a los buses eléctricos. Así que yo lo veo como positivo, no no puedo decir lo contrario. Eh estamos todos esperanzados en que el transporte mejore en esa calidad, que la gente también perciba que estamos

haciendo un alto esfuerzo para lograr un objetivo paulatino, pero que en algún minuto va a masificarse y quizás este año podrán entrar unos 50, 60 buses eléctricos más. Sí.

Yo creo que con el sistema de chatarra, si es que los se inyectan los fondos rápidamente a través del proceso de postulación, deberían entrar unos 30, 35 buses eléctricos sin con sin contar los de lo que están licitados para para para Lota, que se licitan 50 ahí, y más algunos empresas que están haciendo esfuerzos propios para insertar algunos buses también sin tener esa posibilidad de chatarrización, así que yo diría que podemos tener cercano a unos 100 más los que están ya operando, eh que hay dos empresas que tienen buses eléctricos, Ruta Las Playas y Vía Lactea, en menor proporción, pero son las dos únicas empresas que tienen buses eléctricos.

Hablemos ahora un poco más eh tuyo, más más personal, digamos, porque tú tienes un liderazgo gremial importante de una cantidad de años que donde has trabajado, digamos, eh momentos humanos, momentos también técnicos y también momentos que son importantes para tu sector, digamos, de alguna manera. Entonces, después de de tanto tiempo como líder gremial, ¿qué es lo que te mantiene motivado?

Uf, eh... Yo como te decía al principio, es una opción de de vida que uno también tiene. Y al inicio de este proceso él entendí que el transporte genera vínculos permanentes, que el transporte es una actividad la cual es necesaria para toda actividad en general, que el transporte requiere también de personas que estén comprometidas con la actividad y puedan aportar en valores, eh en aspectos gremiales, en ayuda al prójimo, eh independientemente de que sea un negocio y que sea también una actividad eh remunerativa.

Pero a veces quienes lideramos esto y tenemos esta certeza eh a veces dejamos de lado nuestra propia actividad de lado, eh dejamos abandonado el negocio propio como tal para construir esta fase de compromiso gremial para poder representar a la gente y tener una voz y una opinión que se vincule con toda la eh con toda la actividad y en particularmente con el Estado en este caso.

¿Cómo comenzó tu historia en el transporte? ¿cómo fue que llegaste, digamos, a ingresar a este escenario de esta industria? Eh, ¿y qué crees tú que realmente le puedes dejar como mensaje a las nuevas generaciones, digamos, respecto a a este área?

Yo veía el transporte como una oportunidad, eh siempre lo vi con ojos de mejoras, ¿ya?, y y así llegué. Eh ahí adquirí un vehículo en esa oportunidad y me fui proyectando cada vez más. Eh por mi condición X, eh llegué a esta empresa de Transporte Vía Láctea de en esa oportunidad donde se fusionaron tres empresas que hacían lo mismo y que ya se pensaba en esa oportunidad que se iban a licitar fruto de todo lo que estaba pasando en Santiago, entonces uno se fue preparando.

Y en ese entonces, bueno, la la gente eh me vio, muchos empresarios vieron en mí eh eh quizás en esa oportunidad una un liderazgo, una posibilidad cierta de que yo podía construir algo positivo. Y ahí partí. Eh partí como dirigente y la gente me fue siguiendo eh y de alguna forma me di cuenta que también era una gran oportunidad para servir también a un rubro que era necesario, importante, con visión de largo plazo, con determinaciones que a veces no se ejecutaban y, por lo tanto, ahí partí este año y me fui construyendo, construyendo, construyendo. Y cada vez que eh visité escenarios adversos, visité el Estado, visité empresas, como que me fui ganando un espacio y la gente empezó como a confiar en este dirigente ahora.

¿Qué edad tenías tú en ese tiempo? 27 años. Si uno entiende el sector, es ordenado y tiene la calidez necesaria para que eh sigan los cánones que son importantes en nuestra actividad, yo creo que puede tener éxito. Las personas quienes buscan solo ingresos y que no necesariamente quieren contribuir con el orden establecido, con disciplina, con regulaciones permanentes, eh es mejor que estén en otra actividad. Pero yo creo que eh lo más importante es ser ordenado, súper honesto, responsable, trabajador y respetuoso.

Bueno, queremos agradecer a don Luis Quiroz Ross, presidente de la Alianza para el Transporte, destacado dirigente gremial de muchos años y que hoy día nos enorgullecemos de haberlo entrevistado en este medio especializado del transporte que queremos constituir a nivel regional y nacional.

Muchas gracias, Francisco. Estoy a tu disposición. Seguimos en trabajo de muchos temas, así que estoy a voluntad tuya en lo que tú requieras. Muchas gracias por la invitación. Gracias. Bien, buenas tardes.

2º WEBINAR

GRATA E INTERESANTE CONVERSACIÓN

ANÁLISIS Y VISIÓN DE FUTURO PARA LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE

FRANCISCO NAVARRO
GERENTE GENERAL

HUMBERTO LLANOS
PDTE. CONFEDERACIÓN NACIONAL DE BUSES CONABUS

Una conversación profunda y enriquecedora sobre los principales **desafíos y oportunidades** de nuestra industria.

REVÍSALO EN YOUTUBE
EN CANAL ICP COMUNICA

UN APOORTE DE EMPRESAS CONSORCIO ICP
ORGANIZADO POR ICP COMUNICA

www.escuelaconductores.cl

Entrevista a Humberto Llanos

Presidente de Conabus – Confederación Nacional de Buses
Presidente Asociación Provincial Taxibuses Chillan

Entrevistador:

Hoy día nos encontramos en una nueva edición de nuestro podcast Todo Transporte. La idea hoy día es conversar con un distinguido dirigente gremial, a quien conozco hace mucho tiempo, don Humberto Llanos. Él es presidente de la Asociación Gremial de Taxibuses de Chillán y además de eso es presidente nacional de CONABUS, una agrupación que agrupa a prácticamente todos los buses a nivel nacional. Bueno, Humberto, la verdad es que te agradezco muchísimo tu gentileza de conversar con nosotros, y la idea es ir a algunos temas que nos interesan. Cuéntanos ¿cómo ves tú la situación hoy día en Chillán del gremio del transporte de pasajeros?

Humberto Llanos: Sí, bien. Gracias a ustedes por el espacio. La verdad es que la realidad de Chillán es muy similar a la que vive todas las regiones. Yo siempre separo una cosa que es Santiago, donde el modelo es distinto,

pero el transporte urbano en las regiones — insisto, me gusta hablar de transporte urbano más que de transporte público, porque es una mezcla— el transporte urbano es muy similar. Tenemos las mismas problemáticas, hoy día estamos con una regulación de perímetros de exclusión, y claramente todos estamos dando señales de poder avanzar en cuanto a electromovilidad, al pago electrónico y a la incorporación de tecnología como siempre. Hoy día el Estado tiene dos maneras de modernizar el transporte en las ciudades: una, es vía licitación, que son concursos abiertos que puede venir cualquier gran operador de Chile o de Latinoamérica; y los perímetros de exclusión que fueron creados para trabajar con los actuales operadores que por años hemos hecho el trabajo en las distintas ciudades. Esto ha permitido avanzar e incorporar tecnologías. Por un lado, hay un componente de subsidio tarifario, además hay beneficios en cuanto a tarifa a estudiantes, a adultos mayores; pero por otra parte también han

habido mejoras tecnológicas de importancia. Hoy día todos los buses, yo creo, me atrevo a decir que todos los buses en regiones ya cuentan con un GPS. El GPS me permite tener alimentada la aplicación Red Regional para que la gente tenga la certeza de dónde viene el bus, la patente, la hora, a cuántos metros. También están las cámaras: las cámaras de seguridad son cuatro cámaras que poseen todos los buses y que también le dan una sensación de seguridad al conductor y a los pasajeros. Y el otro componente en que Chillán fue pionero en regiones es el pago electrónico. El pago electrónico hoy día se permite con una tarjeta cerrada: los estudiantes pagan con su TNE, los adultos mayores también tienen una tarjeta distintiva de color morado con distintas empresas de tecnología, que puede ser Bipay, puede ser Bipbus, que hoy día están cubriendo la zona urbana; y lo más llamativo que ha sido en los últimos años, que incluso ni siquiera la principal capital del país lo tiene, es el pago con tarjetas bancarias. Hoy día ustedes vienen a Chillán y no tienen para qué enrolarse, no tienen para qué ir a comprar una tarjeta del sistema, sino que básicamente pueden pagar con una CuentaRUT, una tarjeta de crédito, débito, billeteras digitales.

Eso —yo siempre lo he dicho— democratiza el acceso al transporte, no le pone límites, estamos a nivel europeo que ciudades como Madrid o Londres lo poseen, y que claramente la gente lo tomó muy bien.

Había un miedo, había un rechazo de parte de los operadores en cuanto a la evasión, pero el tipo de buses que tenemos en regiones permite controlar la evasión y la verdad es que tenemos muy buenos números. Por lo menos en la ciudad de Chillán hoy día se están moviendo 70.000 a 75.000 pasajeros diarios. Prontamente lo va a tener Concepción, que nos triplican parque y demanda, así que es un buen desafío. Hoy día se están sumando varias ciudades: Antofagasta, Temuco, Rancagua, Chillán, así que esa es una forma también de avanzar y de mejorar el estándar del transporte en las distintas regiones.

Entrevistador: Sí, la verdad es que eso lo hemos visto y con cierta envidia a veces en Concepción, porque en Concepción todavía no comienza el medio pago electrónico. Respecto, a las mismas innovaciones tecnológicas, el tema de los vehículos se ha hablado mucho de la electromovilidad a nivel nacional, pero aquí se ha hablado mucho de la modernización del sector transporte. ¿Nos puedes contar respecto al tema también?

Humberto Llanos: Sí, en cuanto a la flota, yo creo que en todas las regiones también nos estamos atreviendo a subir el estándar de los buses. Hoy día renovar un bus depende de los programas Renueva tu Micro. Nosotros como dirigentes a lo largo del país es nuestra obligación exigirle a los distintos gobiernos regionales que, dada la promulgación y



aprobación, publicación en el Diario Oficial de la Ley de Subsidios en septiembre del 2025, los gobiernos regionales tienen la obligación de gastar al menos el 50% del FAR en iniciativas de transporte. Y en ese sentido, nosotros tenemos que estar, como le digo a los dirigentes, presionando para que eso efectivamente se traduzca en recursos para el sector. Más que recursos a los propietarios de los buses, acá el gran beneficiado siempre son los usuarios. El programa Renueva tu Micro hoy día permite tener buses de alto estándar, ya sea diésel o eléctricos. En este minuto, por lo menos en lo que respecta a Chillán, este año se concretó la llegada de 13 buses estándar Red, que no tienen nada que envidiar a un bus de Santiago: con distintas características, puertos USB, Wi-Fi, entrada baja, motor trasero, caja automática que da otra sensación de viaje, cabina segregada para el conductor, y principalmente la accesibilidad universal. Por lo menos en nuestra región, ¿por qué no ha dado el paso a la electromovilidad? Porque todavía Chillán no tiene ni buenos números de subsidios ni tan buenos números de demanda. Por lo tanto, hoy día la gran traba para poder avanzar en electromovilidad son los centros de carga. Muchas veces se habla de los buses, pero acá es como el huevo y la gallina: acá primero tiene que estar el centro de carga y después hablemos de buses. Los buses van a estar, la disponibilidad de los empresarios está, el apoyo de Renueva tu Micro está, pero falta... Hoy día dos cargadores, por lo menos, estamos hablando de 400 millones de pesos, y ese es el gran desafío que tiene el gremio en todo Chile: queremos estabilidad contractual. Un proyecto de electromovilidad no se puede... no puede ser a 3 años. Uno tiene que evaluar a un horizonte de 8 a 10 años. Así que ahí están las conversaciones, tanto a nivel local como a nivel central, de



poder el gremio, los transportistas locales que hoy día hacemos el trabajo, tener una estabilidad contractual.

Entrevistador: Perfecto. Ahora, Humberto, te llevo a otro tema, un tema más de recursos humanos. El sector transporte es un sector altamente intensivo en mano de obra respecto a la necesidad de contar con conductores para poder desarrollar la actividad, además que es la imagen que presenta frente a la comunidad. Cuéntame cuál es tu opinión y cómo está la situación respecto a los conductores.

Humberto Llanos: Sí, ese también es un tema no menor. Cuando uno evalúa un proyecto, gran parte de los recursos se van a lo que es recursos humanos. Todos soñamos con ojalá poder avanzar y poder tener mínimo dos conductores por bus. Existe una escasez de conductores profesionales. El transporte de regiones también tiene un alto promedio de edad; hemos hecho estudios y es cercano a los 55 años el promedio de edad de los conductores. Otro desafío también es la incorporación de mujeres. Las mujeres son buenas conductoras. Siempre el usuario, así como agradece un buen tipo de bus con un buen estándar, también los usuarios agradecen el distinto trato: la amabilidad, la cordialidad... les da gusto ver a una mujer al volante. Y hoy día las condiciones que estamos teniendo en regiones, con buses con separación de cabina, con recaudo electrónico, con cámaras, entonces hoy día el antiguo conductor que se dedicaba a conducir, a cortar un boleto, a dar un vuelta y estar pendiente de todo, hoy día eso también ha ido mejorando, es mucho más fácil y tiene menos responsabilidades ser un conductor profesional de un bus de transporte público. Entrevistador: Importante el tema de las mujeres, sobre todo por la equidad de género como tú explicabas, y también es importante mencionarte algún tema: nosotros hemos hecho algunas incursiones respecto a capacitaciones de mujeres. ¿Tú cuál crees que es el motivo por el cual muchos empresarios no contratan mujeres después de que ellas estén capacitadas?

Humberto Llanos: No, yo creo que el mundo cambia. No podemos hablar hoy día de un machismo en el sector. Hoy día en los distintos gremios a nivel nacional existe mucha mujer propietaria de buses, hay una historia familiar, entonces la incorporación de mujeres en



el sector ya hoy día es una realidad. Hay propietarias de buses, en la administración tenemos mujeres, en los distintos terminales generalmente las despachadoras son mujeres, y los terminales deben adaptarse con baños, con condiciones, con uniformes distintos a la incorporación de mujeres. No podemos ponerle traba y yo creo que ahí también ustedes como escuela de conductores han tenido una tremenda iniciativa y han llevado la bandera de lucha en esta incorporación. Antiguamente también se han hecho trabajos con Sence, entonces es un tema que no hay que descuidar y hay que seguir manteniendo esa problemática presionada para conseguir mejoras.

Entrevistador: Te quería comentar que nosotros acabamos de tener una reunión con la Seremi de Transportes y le entregamos un proyecto junto al jefe de la División de Infraestructura del Gobierno Regional respecto a capacitar 120 mujeres: 80 para A3 y 60 para A5. Entonces la idea es que bueno, si ustedes están de acuerdo con eso, es importante de alguna manera que apoyen estas iniciativas porque yo entiendo que los dineros tienen que salir del Estado y entiendo que el Estado también tiene problemas de financiamiento de numerosos proyectos que les llegan, pero no obstante eso, hay que hacer esfuerzos, sobre todo atendiendo a la cesantía que existe en las mujeres, es importante y esto puede subsanar de alguna manera una buena cantidad de oferta laboral. Y para eso estamos desarrollando un proyecto sobre una página web de

empleo de transporte, solamente orientada al transporte. Y eso te lo vamos a comentar seguramente en el Seminario CONABUS, podemos plantearlo. Y también un proyecto de trazabilidad de cada uno de los alumnos, por ejemplo, saber qué es lo que están... las evaluaciones médicas, las evaluaciones de drogas, las evaluaciones psicotécnicas, las competencias laborales cómo han ido creciendo de esa persona y dónde ha sido su experiencia; cosas que podamos a través de un QR la persona andar con eso y decir «esta es mi experiencia». Lo colocas aquí y lo ven en el celular, lo ven en todo.

Es una manera de hacer más fácil la empleabilidad por parte de los conductores, porque hoy día el problema es ese: dónde encuentro conductores de repente, y empiezan a llamar por el diario, por aquí, por allá, y los conductores a veces no tienen esta transparencia en su hoja.

Humberto Llanos: Claro, y también es un desafío para las empresas de transporte poder generar buenas condiciones, porque tampoco sacamos nada con crear este tipo de cursos y que después mañana se nos vayan a la minería. En el caso de Ñuble, hasta hace pocos meses atrás estaba con dos dígitos de desempleo, existe también a nivel nacional un alto desempleo femenino, así que todo este tipo de iniciativas yo también les agradezco a ustedes que han estado preocupados y que nos han ayudado.

Entrevistador: Y vamos a seguir juntos. Y lo último, Humberto, porque sé que estás con tiempo y te agradecemos tu tiempo: en el país ha ocurrido una situación complicada con la guerra en Europa, con la guerra en Ucrania y posteriormente con la guerra con Irán, y esto obviamente se ha traducido en costos importantes en materia de insumos para ustedes. ¿Cómo han logrado subsanar este tema y cuál ha sido la situación? Porque en la mañana conversábamos con una persona y me decía: «¿Pero cómo lo hizo el centro de transporte por esto? Se desconoce muchas veces». ¿Nos puedes contar algo respecto de eso?

Humberto Llanos: Sí, la verdad es que fue un... así como la pandemia nos pegó fuerte, que se perdió demanda que nunca volvimos a recuperar, el tema del diésel de los 540 pesos el 26 de marzo también nos pegó muy fuerte. Uno de nuestros principales insumos es el diésel y la verdad es que siento que a lo mejor no tuvimos los resultados esperados de parte del Ministerio en cuanto a compensaciones. Siempre nosotros nos comparamos cómo tratan al transporte licitado a como nos tratan a los actuales operadores. Las diferencias son abismantes: cuando se licita una ciudad, el precio por bus mes es muy distinto al precio por bus mes que hoy día recibimos nosotros haciendo el mismo trabajo, teniendo planes de operación que cumplir, teniendo boletas de garantía, seguro de conductores... Tenemos buenos indicadores, entonces sentimos que por el mismo trabajo el trato es desigual cuando se licita. Y en ese sentido, con el tema del diésel, también: si bien hubieron ayudas, hubo un adelantamiento, un pago de congelamiento tarifario, nunca fue suficiente. Afortunadamente el clima ya se ha ido mejorando por las condiciones que han habido a nivel mundial de esto; están empezando a haber algunas bajas que nos permite sacar la cabeza debajo del agua y respirar un poco. Pero también es un tema con el transporte: nosotros permanentemente

estamos teniendo reuniones, en mi caso también como presidente de CONABUS. Por ejemplo, la incorporación de buses de alto estándar en las regiones tiene otro costo operacional. Por lo tanto, estamos pidiendo subsidios operacionales distintos cuando la flota se está transformando a buses de alto estándar, ya sean diésel o sean eléctricos. Hoy día la cilindrada de un bus estándar Red diésel es muy superior a los buses tradicionales que tenemos, por lo tanto el consumo diario es mayor y claramente esto le cambia la vida a las personas. Si quieren que sigamos en ese tipo de buses, necesitamos subsidios acordes a este tipo de buses.

Entrevistador: Correcto. Por último, tienen un congreso a fines de julio, ¿nos puedes contar algo al respecto?

Humberto Llanos: Sí, sí. Hoy día CONABUS tiene su congreso número 25, corresponde a la ciudad de Chillán que lo organicemos. Están invitadas cerca de 20 a 25 empresas proveedoras, participan dirigentes, los tomadores de decisión de distintas regiones, ciudades como Calama, Antofagasta, La Serena, Vallenar, Talca, Rancagua, Chillán, Los Ángeles, Concepción y algunos dirigentes de Temuco. Está confirmada la presencia del ministro, se va a desarrollar en el Gran Hotel Vicente Reyes los días 30 de julio, 31 y 1 de agosto. Las temáticas es básicamente lo que hemos conversado hoy día: desafíos en electromovilidad y cuáles son los lineamientos del Ministerio a mediano y corto plazo.

Entrevistador: Perfecto, nosotros también vamos a estar ahí de todas maneras. Humberto, te agradecemos muchísimo la gentileza y esperamos que nos encontremos en alguna otra oportunidad. Muchísimas gracias.

Humberto Llanos: Gracias a ti.

En reunion del Congreso Nacional de la Confederacion de Buses de Chile Conabus, nuestro Gerente General expuso el tema "Limitaciones del sector transporte de pasajeros frente a Tecnologia , electromovilidad y escasez de conductores"



Presidente Confederación Norte sur del Transporte de pasajeros



Con Ministro de OOPP y Transporte Don Louis de Grange



Con Seremi Transportes Region Ñuble



Paso Pichachen la integración chileno argentina por nuestra 8° Región

Chillán

Vega de Saldias 1001

Fono: 422316354

Temuco

Manuel Montt 381

Fono: 453261431

Concepción

Orompello 730

Fono: 413214513

Los Ángeles

Orompello N° 480

Fono: 413214513