

# Alto precio, poca frecuencia y falta de paraderos son principales críticas al transporte urbano

**REGIÓN.** Encuesta de Fundación Piensa detalla problemas del sistema actual. Expertos plantean sus visiones sobre el tema que aqueja a miles de pasajeros.

**Cristián Rojas M.**  
 cristian.rojas@mercuriovalpo.cl

De acuerdo a la décima Encuesta de Calidad de Vida de Fundación Piensa, realizada de forma presencial a 1.651 personas de la Región de Valparaíso, entre distintos aspectos —tales como educación, salud, acceso a servicios de vivienda— el transporte público es el ítem peor evaluado entre los habitantes de la zona. En una escala de 0 a 1000 puntos, el índice para este ámbito resultó en solo 194 puntos.

Para el cálculo del índice se consultó por la calidad del transporte público interurbano y urbano, la frecuencia de este mismo, la relación entre el precio del pasaje y la calidad del servicio para viajar entre ciudades y dentro de éstas, la frecuencia del transporte urbano diurno y nocturno, y por la presencia de paraderos.

Las comunas con peores índices fueron Villa Alemana, San Felipe y Valparaíso con 110, 151 y 161 puntos, respectivamente. Del otro lado, las comunas con mejor evaluación fueron San Antonio, La Ligua y Quillota con 348, 285 y 263 puntos.

## FRECUENCIA EN LA NOCHE

Por cada pregunta del estudio se pidió a los encuestados evaluar con notas de 1 a 7 los ítems y con una fórmula aplicada consideraron que los peores son frecuencia del transporte público urbano nocturno, precio del pasaje en relación a la calidad del transporte público urbano y su frecuencia resultó ser de los puntos con mejor evaluación.

Otro aspecto evaluado fue la congestión vehicular. Respecto de este punto, a nivel regional, un 51% de los encuestados dijo que la congestión era un problema que afectaba “bastante” o “mucho” su vida cotidiana, mientras que solo un 26% planteó que “casi nada” o “nada”.

Sobre esto, las comunas en las que más afecta la congestión vehicular son Villa Alemana, Quilpué y Viña del Mar. Del lado

contrario, destaca positivamente Quillota, en que solo el 29% de los encuestados respondió que le afectaba “bastante” o “mucho” y un 42% que “nada” o “casi nada”.

Al respecto, el académico e investigador de la Fundación Piensa, Pedro Fierro, comentó que “una de las cosas que se puede desprender es el sentido de urgencia del problema. Movilidad es un asunto que, por momentos, suena más lejano o menos urgente, pero lo cierto es que la urgencia en la calidad de vida es bastante más directa que otros indicadores”.

## “UN DRAMA PERMANENTE”

La frecuencia del transporte urbano nocturno sigue siendo el ítem peor evaluado, respecto de lo cual planteó que “es un drama permanente en la región. Acá, por cierto, hay un asunto de voluntad de nuestras autoridades, pero también de liderazgo. El drama requiere una solución que sea compartida por los distintos actores involucrados, y ese ha sido el desafío insoslayable en los últimos años. Creo que eso queda en evidencia con el reciente anuncio de la autoridad, a propósito del acuerdo alcanzado que permitirá nuevos recorridos nocturnos. Esto, por, cierto es una buena noticia y es la forma en como se deben hacer las cosas, sabiendo interpretar las distintas visiones en pos del bien de la ciudadanía. El problema es que, al parecer, hemos tardado demasiado en darnos cuenta”.

Consultado sobre qué políticas públicas cree que debieran adoptarse para mejorar la situación del transporte urbano en general, Fierro señaló que “uno de los desafíos importantes de nuestro sistema tiene que ver con la integración, y allí es donde más esfuerzos de diálogo se necesita. Por otro lado, también está el asunto de la seguridad. Y acá no solo hablamos de delincuencia común (los encuestados declaran sentirse inseguros en la misma locomoción pública, pero también en estaciones, paraderos y terminales de buses), sino que de seguridad vial. En nuestras zonas urbanas contamos



LA FALTA DE PARADEROS ES UN PROBLEMA GRAVE PARA LOS PASAJEROS, SEGÚN EL SONDEO DE PIENSA.

**“Hay un asunto de voluntad de nuestras autoridades, pero también de liderazgo. El drama requiere una solución que sea compartida”.**

**Pedro Fierro**  
 Investigador Fundación Piensa

con avenidas peligrosas y con un servicio que por momento exige una actitud temeraria por parte de sus usuarios. Todos estos asuntos son distintas aristas de un mismo gran problema, el drama es que el agobio nos ha sumido en la inercia”.

## FUTURA LICITACIÓN

La licitación del transporte urbano en el Gran Valparaíso está contemplada para 2025, y ahí recién se exigiría en las bases un sueldo fijo para los conductores y validadores de pago electrónico, sobre lo cual el investigador sostuvo que “es una lástima que debamos esperar hasta 2025 para estas medidas (y otras), pero es comprensible que así sea. Hoy, frente al clima político y social que vivimos, las señales del ejecutivo deben ir en función de dar certezas, por lo que parece de-

**“El estándar del Gran Valparaíso debería ser similar al que tiene la Región Metropolitana, (...) buses eléctricos, mayores frecuencias”**

**Alejandra Valencia**  
 Ingeniera en transporte PUCV

seable que las condiciones de este tipo de contratos se respeten. Eso, por cierto, implica trabajar en mejores diseños para evitar los parches y soluciones a medidas que hemos venido observando desde hace bastante tiempo”.

Por su parte, la ingeniera en transporte Alejandra Valencia, académica e la PUCV, destacó que el reciente anuncio de reforzar 12 recorridos extendiendo su horario en la noche “va en línea desde lo que la gente espera como servicio de transporte”.

Consultada sobre qué políticas públicas cree que debieran adoptarse va a ir mejorando la situación, planteó que “el estándar del transporte público del Gran Valparaíso debería ser similar al que tiene la Región Metropolitana, es decir, buses de piso bajo, puertas más amplias, buses eléctricos, mayores frecuencias, pa-

**51%**

**de los encuestados** respondió que la congestión vehicular es un problema que les “afecta bastante”.

clusivas de transporte público, pero no en todos los lugares puede haber porque no todas las vías están aptas”.

Sobre esto último, puso como ejemplo, “la que está en Quilpué, que desde su inicio estaba mal diseñada y no iba a dar la los resultados esperados, porque una pista sólo bus, una, es para flujos menores a 60 buses por hora, 50, 45 buses por hora para que funcione bien el sistema, y ahí en Quilpué y Villa Alemana tenemos más de 100, 150 buses que circulan por una pista, entonces el sistema no iba a funcionar de manera adecuada en ese periodo de tiempo. Cuando tú tienes más de 150 buses por hora, tú necesitas dos pistas sólo bus para que funcione bien”.

En cuanto a la futura licitación para el Gran Valparaíso, cuyas bases contemplarían sueldo fijo para los conductores y validadores de pago electrónico, Valencia sostuvo que “eso se podría implementar antes, sobre todo el tema de los validadores”.

## “HACIÉNDONOS CARGO”

El seremi de Transportes, Edgardo Piqué, dijo que “estamos haciéndonos cargo en la Región de Valparaíso de los grandes desafíos que tenemos para mejorar la calidad del transporte público y de la movilidad en general. Prueba de ello son las gestiones que ya estamos llevando adelante para fortalecer los recorridos, frecuencias y horarios en los sectores urbanos con mayor demanda, incluyendo servicios nocturnos y otros que incorporan electromovilidad con buses nuevos de alto estándar”, como los anunciados a inicios de este mes.

“Al mismo tiempo, hemos ido aumentando de manera significativa la cobertura territorial y la cantidad de personas beneficiadas con transporte subsidiado para zonas aisladas y rurales, algo que queremos seguir fortaleciendo en conjunto con los municipios y donde también queremos sumar un trabajo colaborativo con otros actores importantes, como el Gobierno Regional”, destacó Piqué.

CS