EL MERCURIO DE VALPARAÍSO

Fecha: 29/06/2025 Audiencia: 33.000 Sección: ACTUALIDAD
Vpe: $1.012.872 Tirada: 11.000 Frecuencia: 0
Vpe pág: $2.224.625 Difusión: 2.405
Vpe portada: $2.224.625 Ocupación: 45,53%

Expertos: los nuevos buses no estarán en el actual Gobierno

TRANSPORTES. *Coinciden en que el tiempo no alcanzará para lograr implementar la nueva licitación y los 2.000 buses considerados, ni siquiera los primeros 600.*

Cristián Rojas M.
cristian.rojas@mercuriovalpo.cl

MIGUEL CAMPOS

LAS BASES DE LICITACIÓN PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO DLE GRAN VALPARAÍSO LAS VISPO CONTRALORÍA.

Luego de que el Ministerio de Transportes reingresara el viernes a Contraloría las bases de licitación para el nuevo sistema de transporte colectivo del Gran Valparaíso, y que el ente fiscalizador tomara razón de ellas en tiempo récord, en los próximos días podría abrirse el proceso licitatorio, adelantó el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz. Sin embargo, el empresario microbusero Reinaldo Sánchez advirtió que los 2.000 nuevos buses que se contemplan no alcanzarán a estar operativos durante este gobierno, ni siquiera los 600 de la primera etapa, opinión que comparten expertos en la materia.

Para la académica de la Escuela de Construcción y Transporte de la PUCV Alejandra Valencia, "sería muy difícil en realidad que estén los nuevos buses. Dos mil, imposible, y 600, tampoco, porque estamos ad portas de que termine este Gobierno, quedan poco más de 6 meses, y hay que hacer una licitación para estos nuevos buses, los buses tienen que encargarse, tienen que llegar, y por lo tanto, hacer todos los trámites necesarios para que estuviesen operativos. Así que durante este periodo no, no van a estar operativos".

"EXTREMADAMENTE LENTO"

En tanto, para el experto en transporte Franco Basso, académico de Ingeniería Industrial de la PUCV, "lamentablemente, este Gobierno, al igual que los anteriores, ha sido extremadamente lento en poder avanzar con los procesos de licitación, y finalmente el último intento terminó siendo apurado y con unas bases que han levantado distintas alertas y que no tienen certeza de que puedan finalmente ser competitivas".

En ese contexto, advirtió que "no es claro que siquiera se pueda adjudicar durante este Gobierno y, por lo tanto, que haya buses nuevos operando con un estándar relevante parece muy improbable".

Por otro lado, Valencia advirtió que "hay que hacer estudios bastante detallados para ver cómo va a ser finalmente la operación en cuanto a una tarifa única o una tarifa diferenciada para el transporte público del Gran Valparaíso. Y esto básicamente porque tenemos un sistema de pago que es con distintas tarifas y, por lo tanto, hay que ver bien quiénes podrían verse perjudicados con una tarifa plana, y cuál sería la tarifa plana, sobre todo porque hay que ver bien cómo se está moviendo la gente a través de la matriz origen-destino de los viajes del Gran Valparaíso".

> **"No es claro que se pueda adjudicar en este gobierno, y por lo tanto, que haya buses nuevos operando parece improbable".**
> **Franco Basso**
> Académico Ing. Industrial PUCV

> **"Sería muy difícil en realidad que estén los nuevos buses. 2.000, imposible, y 600, tampoco".**
> **Alejandra Valencia**
> Académica Escuela de Conctrucción y Transportre PUCV

En tal sentido, puso como ejemplo que "mucha gente que puede que realice muchos viajes locales y se vea perjudicada por una tarifa única. Entonces hay que hacer muy bien los estudios de tarificación. La idea es que no sea superior a lo que tenemos hoy, que sí permita la intermodalidad entre los troles, el Metro de Valparaíso y los buses".

"Pero independiente de eso, hay que ver de qué manera se puede implementar una tarifa integrada sin boleto cortado a través de validadores, como se suponía que tenían que estar operativos hace ya más de dos años", remarcó Valencia.

Para Basso, "es relevante la licitación en términos de, por una parte, la eficiencia operacional, poder mejorar regularidades y frecuencias, pero también particularmente en términos de la seguridad vial. Con este nuevo proceso licitatorio debería avanzarse a un pago fijo para los conductores, que no dependa de la cantidad de pasajes que compren las personas, y por lo tanto, puede ayudar a que los conductores tengan un modo de conducir más seguro".

COSTOS DEL SISTEMA

"Debiese poder avanzarse, por tanto, a equiparar, a lo menos en términos de seguridad, con lo que es Santiago, pero hay que poner mucho ojo con los costos del sistema para que no se escape, como ocurre con Santiago, con un subsidio de mil millones de dólares, en gran parte debido a la evasión", puntualizó Basso.

El experto en transporte Louis de Grange, decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Diego Portales, advirtió que "tú puedes agregar validadores, pero sin torniquete puede generarse algún tipo de evasión, y en el fondo, los conductores de Valparaíso, los que no son dueños de su propia micro, pueden empezar a exigir condiciones equivalentes a las que tienen los conductores de Santiago, y eso te multiplica por cuatro los costos, o sea, hoy en día un pasajero en Santiago le cuesta al sistema dos mil pesos, y en regiones le cuesta 500, 600 pesos". "Se está abriendo esa puerta a mayores subsidios, pero subsidios no por calidad de servicio, sino por evasión", acotó.

Si bien podría generarse el problema de la evasión, lo que plantean los conductores es que con los validadores se va a reducir prácticamente a cero la posibilidad de que los asalten a ellos por la recaudación y que, de paso asalten a los pasajeros también. Frente a lo cual, De Grange sostuvo que "es una por otra".

Desde el lado de los pasajeros, el presidente de la Fundación Pro Transporte, Waldo Pizarro, cree que "es imposible que implementen algo en seis meses". Asimismo, planteó que "ni el subsidio ni el pasaje caro es la solución. Creo que aquí el costo debe asumirlo el empresario, como debe ser. Si yo tengo una empresa, no debo pasarle todos los costos al consumidor". CB