El Rancagüino
El Diario de la Región de O'Higgins

Fecha: 09/07/2025 Audiencia: 15.000 Sección: OPINION
Vpe: $1.049.784 Tirada: 5.000 Frecuencia: DIARIO
Vpe pág: $1.606.745 Difusión: 5.000
Vpe portada: $1.606.745 Ocupación: 65,34%

Editorial

Pagos digitales en micros que no pasan

La reciente confirmación de que Rancagua adoptará un sistema de pago 100% electrónico en sus microbuses a partir del 29 de agosto es, en muchos sentidos, una señal bienvenida de progreso. Nuestra ciudad se suma así a Colina, Chillán, Temuco y Punta Arenas en la implementación de la movilidad sin contacto a través de la plataforma Bipay. Esta iniciativa promete un viaje más rápido, simple y seguro. La posibilidad de pagar acercando una tarjeta de crédito, débito o prepago sin contacto (EMV) de cualquier banco, utilizar la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE), tarjetas Bipay (normal o para persona mayor), o incluso un código QR desde la aplicación BipayWallet, elimina la necesidad de portar efectivo o buscar cambio. Se ha señalado que uno de los objetivos es la universalización del sistema, con miras a una futura interoperabilidad no solo con Santiago, sino con cualquier parte del mundo, dado que Visa es una compañía global.

Sin embargo, más allá del entusiasmo que genera esta modernización, surgen dudas legítimas. Uno de los puntos críticos es la transición para ciertos grupos de usuarios, especialmente los adultos mayores. Si bien se ha argumentado que muchos adultos mayores ya usan tarjetas bancarias a diario y que el proceso de pago es tan simple como "comprar un café", lo cierto es que la aplicación BipayWallet está disponible solo para usuarios de tarifa completa. Estudiantes y adultos mayores deben utilizar sus respectivas tarjetas (TNE o Tarjeta Persona Mayor), y esta última debe obtenerse de forma presencial en el Centro de Atención al Usuario. Aunque se han realizado operativos en conjunto con clubes de adultos mayores para facilitar el acceso, la brecha digital y la necesidad de desplazarse para hacer trámites o recargas sigue siendo una barrera importante.

En este punto, la claridad y accesibilidad de los puntos de recarga es también un desafío. Aunque se ofrecen modalidades presenciales y digitales, muchos usuarios se preguntan dónde podrán recargar específicamente fuera del centro de la ciudad. Es una inquietud válida, sobre todo considerando que para muchos aún es habitual reunir monedas para pagar el pasaje, y que las recargas online exigen un monto mínimo de $2.000. Y cuando se juntan monedas, estas son físicas, no digitales.

Pero más allá de las tarjetas y aplicaciones, la pregunta más urgente es: ¿de qué sirve tener un sistema de pago moderno si no se cuenta con un servicio de transporte público eficiente? Es bien conocida la falta de frecuencia de los microbuses en la capital regional, situación que se agrava después de las 19 horas, cuando es prácticamente imposible encontrar uno. Este problema no solo afecta la movilidad, sino que también genera una sensación de inseguridad y abandono, dejando la impresión de que muchas decisiones se toman sin considerar las necesidades reales de los ciudadanos.

A pesar de que las empresas operadoras reciben millonarios subsidios del Gobierno Regional, en muchos casos no cumplen ni con el 50% de los servicios comprometidos. La fiscalización sobre la frecuencia de los recorridos, además, es escasa o poco efectiva. Esta situación ha llevado a muchos rancagüinos a optar por la compra de vehículos particulares o por el uso intensivo de aplicaciones de transporte, generando más congestión y, paradójicamente, afectando aún más la frecuencia de los buses. Se configura así un verdadero círculo vicioso: el Estado subsidia a empresas que no cumplen, y los pasajeros pagan cada vez más por un servicio deficiente.

En este contexto, la implementación del pago electrónico (que en un principio no tendría subsidios estatales) , aunque valiosa en sí misma, parece "poner la carreta delante de los bueyes". La prioridad debiese ser garantizar la disponibilidad y frecuencia del servicio antes de realizar cambios tan profundos en el mecanismo de pago, especialmente si estos pueden dificultar aún más el acceso para segmentos vulnerables como los adultos mayores.

También cabe preguntarse quién asumirá el costo financiero de la operación y administración de este nuevo sistema. Es legítimo temer que, a la larga, estos costos se traspasen al usuario, encareciendo aún más el valor del pasaje, que ya ha experimentado aumentos. Además, no se ha explicado claramente cómo se abordará el problema de la evasión en un sistema de pago completamente digital, un aspecto no menor y que merece atención.

En conclusión, la modernización del sistema de pago en los microbuses rancagüinos es una buena noticia que trae beneficios concretos en términos de eficiencia y seguridad. Sin embargo, para que esta innovación tenga un impacto realmente positivo en la calidad de vida de los habitantes de Rancagua, es fundamental resolver antes los problemas estructurales del transporte público, particularmente la falta de frecuencia y cobertura. Un sistema de pago de vanguardia solo es útil si hay buses donde utilizarlo, y si su acceso es equitativo y confiable para todos. La verdadera mejora llegará cuando Rancagua cuente con un transporte público no solo digitalizado, sino también digno, frecuente y accesible para todos.

LUIS FERNANDO GONZÁLEZ V
SUB DIRECTOR.