LITORALPRESS

Fecha: 03-08-2025
Medio: Diario la Región
Supl. : Diario la Región
Tipo: Noticia general
Título: Usuarios del transporte responden a colectiveros y acusan fallas estructurales del sistema

Pág. : 11
Cm2: 667,0
VPE: $ 940.496

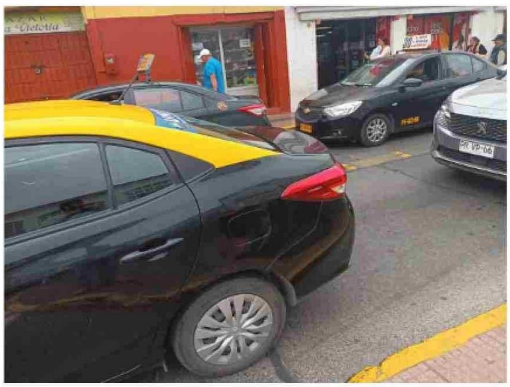
Tiraje: 4.000
Lectoría: 12.000
Favorabilidad: No Definida

Usuarios del transporte responden a colectiveros y acusan fallas estructurales del sistema

Por Joaquín López Barraza

La jornada de movilización anunciada por el gremio Aitacol no solo generó expectativa por su carácter regional y por el trasfondo de demandas acumuladas, sino que también despertó reacciones desde quienes rara vez son protagonistas en el debate sobre transporte público: los usuarios. Para Felipe Barraza, presidente de la Organización de Usuarios del Transporte Público, los colectiveros «no pueden venir a reclamar como si fueran víctimas cuando han dejado de cumplir con lo más básico: circular».

«Hoy día (ayer) fallaron. No todos, pero la gran mayoría no estuvo en la calle. Y cuando eso ocurre, ¿qué hace el usuario? Usa Uber, usa aplicaciones. ¿Qué esperan? Si ellos no prestan el servicio, no pueden venir a reclamar que otros lo hagan», sostuvo.



El presidente de la Organización de Usuarios del Transporte Público, Felipe Barraza, cuestionó duramente el anuncio de paro por parte de algunas líneas de colectivos en la Región de Coquimbo, señalando que los propios operadores no están cumpliendo con su servicio y que sus reclamos carecen de autocrítica. También pidió una reforma profunda al sistema y la inclusión efectiva de las y los usuarios en las decisiones.

EL DÍA EN QUE FALLÓ EL SISTEMA

El miércoles 31, día en que estaba programada la manifestación de colectiveros —y que fue suspendida por la alerta de tsunami—, el servicio de transporte menor ya enfrentaba críticas por su escasa presencia en las calles. Según Barraza, la excusa del mal tiempo no basta para justificar la ausencia.

«La lluvia decantó temprano. A las 11 o 12 del día todavía no había locomoción colectiva. Hasta las 2 de la tarde, cuando llegué a mi casa, las micros eran pocas. Lo único que funcionó bien fueron los buses eléctricos», comentó. «Eso es lo que más destaco hoy, que al menos esos vehículos sí prestaron un servicio mínimo».

¿FISCALIZACIÓN EXCESIVA O INSUFICIENTE?

Uno de los puntos más insistentes en la declaración del dirigente Javier Plaza fue la «dura fiscalización» que, según él, sufren los conductores formales, en contraste con la supuesta impunidad del transporte informal o por aplicación. Para Barraza, ese argumento no resiste análisis.

«Claro que hay fiscalización, y tiene que haberla. Si no existiera, muchos no circularían nunca. Hoy se rigen por el Decreto 212 de 1992, que fija horarios y obligaciones mínimas. Y hoy, por ejemplo, no prestaron el servicio como corresponde. Entonces el reclamo pierde fuerza».

Reconoce, sin embargo, que la normativa está desfasada. «El Decreto 212 está obsoleto. Fue hecho en otra época, con otra realidad urbana. Necesitamos uno nuevo que incluya a todos: autoridades, gremios y, por supuesto, usuarios».

LOS USUARIOS QUIEREN VOZ

Más allá de la contingencia, Barraza aprovechó para plantear una crítica de fondo: las decisiones sobre transporte se siguen tomando sin escuchar a quienes lo usan. «Durante años se sentaban el seremi y los gremios. Y nadie más. Eso tiene que cambiar», recalcó.

Llamó a incluir a organizaciones de usuarios, juntas de vecinos y representantes ciudadanos en cualquier reforma del sistema. «Nosotros también tenemos opinión. Y la expresamos en los paraderos, en redes sociales, en la calle. Ya no pueden seguir ignorándonos».

PRECIOS ALTOS, SERVICIO DÉBIL

El dirigente también apuntó al costo del pasaje como otro elemento que resta legitimidad a los reclamos del gremio. «Un viaje de Coquimbo a Tierra Blanca puede costar hasta 1.800 pesos. A veces uno paga un poco más y llega en Uber, más rápido, en la puerta de su casa. ¿Qué incentivo real hay para esperar media hora en un paradero?», planteó.

Un sistema obsoleto, una solución pendiente

Barraza propuso avanzar hacia una reforma estructural del sistema de transporte público, tanto en la conurbación como en las zonas rurales. Y volvió a poner sobre la mesa una vieja demanda: un tranvía o tren urbano que actúe como columna vertebral del sistema.

«Nosotros pedimos esto desde 2012. Se estudió, se propuso que pasara por Balmaceda, se hicieron los estudios. Hoy los buses eléctricos ocupan esa vía, pero se necesita algo mayor. Algo que permita ordenar el sistema, donde los colectivos sean un complemento, no la única opción».

También recordó que en las zonas rurales la situación es más crítica: «Hay sectores donde el transporte pasa solo dos veces por semana. Así no hay cómo hablar de equidad territorial. Las desigualdades se profundizan».

LA PRIORIDAD NO SON LOS GREMIOS, SON LAS PERSONAS

Para Felipe Barraza, la discusión de fondo no es entre colectivos y aplicaciones, ni entre usuarios y conductores. Es entre un sistema estancado y una ciudadanía que exige cambios.

«El centro del transporte no puede ser el gremio. Son las personas. Sin usuarios, no hay sistema. Y ahí es donde se pierde el foco. No pueden verse al ombligo», concluyó.

APLICACIONES COMO UBER O DIDI: ¿ENEMIGAS O RESPUESTA A UN VACÍO?

Otra de las críticas del gremio es la supuesta competencia desleal de las aplicaciones de transporte. Para el representante de los usuarios, ese conflicto no puede analizarse sin considerar por qué las personas optan por estas plataformas.

«Hoy esperé 40 minutos un colectivo a Tierra Blanca. No pasó. Terminé tomando un Uber. Pagué más, sí, pero llegué. El problema es que ellos dejaron el espacio vacío, y alguien más lo llenó. No puedes reclamarle al usuario por buscar soluciones cuando tú no se las das», sostuvo.

También criticó la falta de crecimiento del parque vehicular: «Se congeló por años. Las ciudades crecieron, las poblaciones se duplicaron, y la cobertura no. Así no hay cómo competir con las plataformas».