

Crítica a opiniones académicas sobre licitación de transporte público

Frente a la reciente presentación de las bases de licitación del transporte público en Valparaíso, diversas voces académicas y sociales han valorado el proceso como un avance, especialmente a la luz de episodios críticos ocurridos en la vía pública. Si bien el gremio de transporte comparte la necesidad de avanzar hacia un modelo que ponga al usuario en el centro, con mejores estándares de servicio, seguridad y frecuencia, es importante también aterrizar el diagnóstico a partir de lo que ya existe y de los verdaderos desafíos que enfrenta el sistema. Valoramos que el diseño del nuevo modelo reconozca la experiencia del usuario como un eje estructural, pues la satisfacción del pasajero es —y siempre ha sido— una prioridad compartida por los operadores. Sin embargo, la orientación al cliente no se construye exclusivamente desde el diseño normativo, sino también desde la comprensión del funcionamiento actual del sistema, del compromiso operativo real y de las condiciones territoriales que afectan su implementación.

La cobertura mediática reciente, entre ellas las opiniones de las académicas Marcela Soto (UVM) y Alejandra Valencia (PUCV), refleja un enfoque que, si bien puede tener buenas intenciones, resulta

profundamente desconectado de la realidad técnica y operativa del sistema, así como de los esfuerzos que los operadores han venido realizando por modernizarlo y sostenerlo.

Marcela Soto y la supuesta “falta” de GPS y control tecnológico, sostiene que uno de los aportes de la nueva licitación sería la integración de esta tecnología que permitiría mejorar la fiscalización. Esta afirmación ignora un hecho esencial: todos los buses que operan bajo perímetro de exclusión en la quinta región cuentan hace más de tres años con dispositivos GPS e incluso cámaras de seguridad en interiores y exteriores, herramientas que fueron implementadas hace años por exigencia del propio Ministerio de Transportes.

Estos equipos no solo están en funcionamiento, sino que alimentan plataformas de monitoreo en tiempo real, como el sistema SONDA, que permiten controlar rutas, velocidades y frecuencia de los servicios.

Tanto Soto como Alejandra Valencia desarrollan sus análisis desde una perspectiva académica que no ha sido contrastada con la experiencia concreta de quienes gestionan el sistema día a día. Esta distancia se traduce en diagnósticos teóricos que invisibilizan el cumplimiento normativo de

los operadores, omiten las complejidades de la relación con los conductores y su déficit, y construyen una imagen del sistema que no se corresponde con la realidad técnica ni territorial de la región.

En conclusión, si se busca avanzar hacia un sistema de transporte público moderno, justo y eficiente, es imprescindible escuchar a todos los actores involucrados, especialmente a quienes hoy lo sostienen financieramente, enfrentan la operación diaria y conocen en detalle la geografía y particularidades del territorio. El gremio regional se mantiene expectante frente a las nuevas bases de licitación, pero observa con preocupación cómo se ha ignorado la realidad operativa actual: quiénes son los actuales operadores, cómo funciona la dinámica interna de los servicios, y cuáles son los incentivos y obstáculos concretos que enfrenta el sistema. Desconocer esa dimensión técnica no solo distorsiona el diagnóstico: impide construir soluciones viables, sostenibles y acordes a las verdaderas necesidades del transporte público en la región.

Reinaldo Sánchez Olivares
Empresario microbusero