

Fecha: 02-06-2025
 Medio: La Discusión
 Supl.: La Discusión
 Tipo: Noticia general
 Título: A cuatro años del perímetro de exclusión: ¿Cómo ha cambiado el transporte público?

Pág.: 4
 Cm2: 763,0

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

3.500
 Sin Datos
☐ No Definida

Ciudad.



No se han podido unificar todas las voluntades necesarias para poder concretar las vías exclusivas"

JAVIER ISLA
 SEREMI DE TRANSPORTES

MEDIDAS REGULATORIAS RIGEN POR CINCO AÑOS PARA LOS TAXIBUSES

A cuatro años del perímetro de exclusión: ¿Cómo ha cambiado el transporte público?

Con avances significativos y tareas aún pendientes, ha marcado un antes y un después en la locomoción urbana de la intercomuna. El recaudo electrónico, el uso de cámaras y la renovación de flota han sido transformaciones visibles, sin embargo, la movilización más rápida y la implementación de corredores exclusivos siguen siendo desafíos.

SUSANA NÚÑEZ
 snunez@ladiscusion.cl
 FOTOS: MAURICIO ULLOA GANZ

A cuatro años de la implementación del perímetro de exclusión, que rige para el transporte público de taxibuses urbanos en Chillán y Chillán Viejo, las autoridades y la comunidad reconocieron avances y desafíos.

Este modelo regulatorio, aplicado por el Ministerio de Transportes en conjunto con los operadores locales, establece exigencias en cuanto a frecuencia, puntualidad y cobertura. Su objetivo: garantizar un transporte urbano más ordenado, moderno y eficiente. La medida, que rige por cinco años prorrogables hasta por dos más, ha generado transformaciones visibles, entre ellas, la implementación del sistema de cobro electrónico, el uso de GPS, cámaras de seguridad y la ampliación de horarios.

Consultado sobre el nivel de cumplimiento, el seremi de Transportes, Javier Isla, destacó los principales avances alcanzados, como la implementación del recaudo electrónico y la aplicación Red regional.

A eso se suman otras mejoras relevadas como el funcionamiento de los taxibuses en horario ampliado y la incorporación de nuevas máquinas.

"Antes, las micros dejaban de funcionar a las 6 de la tarde, aquí a las 8 todavía tenemos operatividad. El hecho que la frecuencia haya mejorado, para el Ministerio, es un avance que nos permite tener locomoción en días que antes no teníamos. Por ejemplo, para las mismas elecciones podemos armar un plan de operación que nos permite tener un buen sistema de locomoción en esos días, una operación más regulada y de esa manera, ofrecer un mejor servicio", detalló.

Transporte en renovación

Si bien se ha avanzado en la renovación de las micros, aún hay antiguas que alcanzan el límite de su vida útil. Sin embargo, con el programa Renueva tu micro, varias deberían ser recambiadas.

"Todavía hay máquinas que están en su último año de vida, o sea, 20 años. Pero son las menos. Tenemos



Todas las micros tienen GPS y cámaras de seguridad que permiten verificar el cumplimiento de los recorridos.



Fecha: 02-06-2025
Medio: La Discusión
Supl.: La Discusión
Tipo: Noticia general
Título: A cuatro años del perímetro de exclusión: ¿Cómo ha cambiado el transporte público?

Pág.: 5
Cm2: 737,8

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

3.500
Sin Datos
☐ No Definida

una línea, por ejemplo, cuyo promedio de antigüedad es de 5 años, lo que es bastante bueno. (...) Una vez que una micro cumple 20 años no puede seguir transitando como tal. Ahora, con el programa de renovación de flota, varias de estas serán renovadas. Desde que somos región, la mejora ha sido extremadamente considerable. Estamos hablando de una renovación de entre 10 y 15 micros por año a 70 y 100 por año, ahora", destacó Isla.

Para estos efectos, el Gobierno Regional ha destinado recursos para que empresarios puedan postular al beneficio.

"El Gore apostó por mejorar la calidad del servicio de transporte público. Por lo tanto, hizo una inyección cercana a los \$3.500 millones este año, lo cual nos va a permitir que todas las personas que postulen y cumplan con los requisitos puedan acceder al beneficio. Estamos tratando de que no sea por falta de plata", dijo.

En ese contexto, el presidente de la Asociación Gremial de Taxibuses Urbanos, Humberto Llanos, precisó que este "2025 llegaron cerca de 25 buses nuevos con calefacción. La Ley Espejo del Transantiago permite disponer de fondos y hoy los Gore van a tener la obligación, a raíz de la publicación de la ley de subsidios, de gastar al menos el 50% del FAR en transporte, ahí aparecen los recursos para la renovación. Este año desde Sotrapa vamos a evaluar si es posible que lleguen algunos buses eléctricos".

El promedio de antigüedad de los buses Sotrapa -líneas 1, 2, 3, 4, 6 y 7- es de 10 años, es decir, son buses de 2015, en promedio. En el caso de las líneas 2 y 4, son de 2020.

Actualmente, todos los buses cuentan con cámara de seguridad en su interior como medio de prueba ante la ocurrencia de algún delito. A eso se sumará, en los próximos meses, una cámara trasera que permitirá monitorear la bajada de los pasajeros.

"Todos los buses están equipados con GPS, lo que permite que todas las personas, puedan ver en línea, a través de la Aplicación Red Regional, dónde viene el bus. Todos los buses están equipados con cámara. Como Sotrapa, en los próximos dos meses vamos a tener cámara online con un monitor para el conductor. Somos la primera capital regional, fuera de Santiago, con recaudo electrónico, existe poca evasión. En enero partimos con estándar Visa, la gente puede pagar con tarjeta bancaria o cuenta Rut, cuyo medio de pago se usa en cerca del 10%", comentó.

Rapidez y vías únicas

Uno de los puntos cuestionados por los usuarios de la locomoción, es el tiempo de viaje. Los vecinos quisieran un transporte más rápido y eficiente. Desde la óptica de la autoridad, esto se logrará mejorando la infraestructura vial para un desplazamiento más eficiente de la locomoción. La incorporación de vías exclusivas en algunas calles céntricas, es una medida clave, que aún no se ha implementado por discrepancias entre autoridades.

"No se han podido unificar todas las voluntades necesarias para poder concretar las vías exclusivas. Sin embargo, ahora ya estamos más avanzados en ese tema y ya tenemos un criterio más o menos común. Creemos que la primera calle podría ser Maipón y Libertad. Por Libertad pasan las 10 líneas de

micro, por lo tanto, sería una buena idea donde establecer una pista exclusiva. Maipón, también, es una calle donde el transporte público circula bastante, por lo tanto, es un lugar que resultaría bueno para generar pistas exclusivas", comentó el seremi.

Sin embargo, la autoridad aclaró que antes de implementar los corredores exclusivos, se realizará un estudio para determinar la arteria céntrica más adecuada.

"Preferimos hacer un estudio que nos diga exactamente, bien detallado, cuál es la influencia que tendría y de esa manera poder tener mejores antecedentes para que esta medida tenga los resultados que esperamos. Se va licitar a través de la Delegación, pero está en proceso. El producto final de eso es detallar cuáles son las calles principales del movimiento del transporte público y las que se verían mejoradas con una pista exclusiva", dijo.

Desde el gremio de dueños de taxibuses han sido insistentes en la necesidad de incorporar una infraestructura exclusiva para los buses con el objetivo de mejorar los tiempos de viajes y ordenar el tráfico. No obstante, la propuesta no ha logrado el eco esperado en todas las autoridades.

"Hoy la velocidad promedio debe ser cercana a los 20 km/h. (...) Pero por mucho que vayamos renovando, la velocidad no depende solo de nosotros. Los buses se enfrentan a la misma congestión que los vehículos particulares y, en ese sentido, hemos insistido, pero no hemos tenido resultado. De parte del Gore existió la buena voluntad para disponer de los recursos para avanzar en vías exclusivas, pero de parte de la municipalidad está entrampado. Concepción tiene más de 30 kilómetros de corredores y nosotros ni siquiera hemos experimentado un piloto", dijo Llanos.

Persisten denuncias por trato

El trato al usuario por parte de los conductores ha sido un punto de discordia. Sin embargo, el sistema de recaudo electrónico ha sido útil para resolver estas controversias.

"Ahora, sigue habiendo denuncias de trato de conductores. (...) Una de las principales causas de reclamo, es la histórica pelea de conductores con estudiantes. Eso se remonta desde que existe el transporte público. Sin embargo, el hecho de tener el recaudo electrónico ha solucionado bastante ese problema, ya que los conductores no están haciendo la transacción directamente con las personas, porque la persona tiene su tarjeta y si esta funciona con el validador, quiere decir que está todo en orden. También había problemas antiguamente de trato al adulto mayor", sostuvo.

Si bien no fue posible acceder a cifras en torno a denuncias, desde el gremio reconocieron que siguen registrándose, pero en menor cuantía que el pasado.

"Todas las semanas llega algún tipo de denuncia, la verdad es que es un tema inevitable. La escasez de conductores es un tema que se ha ido solucionando, pero muchas veces nos gustaría incorporar personal femenino, se ha hecho un trabajo con Sence. Las denuncias han bajado muchísimo por el tema de la menor interacción", comentó Humberto Llanos.

Evaluación de la comunidad

En Chillán, la presidenta de la Unión Comunal de Adultos Mayores, María



Este año desde Sotrapa vamos a evaluar si es posible que lleguen algunos buses eléctricos".

HUMBERTO LLANOS
 PRESIDENTE AG TAXIBUSES URBANOS



Falta locomoción interna en la comuna, desde oriente a poniente, por ejemplo, entre Ríos del Sur y el casco antiguo"

JORGE DEL POZO
 ALCALDE DE CHILLÁN VIEJO



Hay varios aspectos en los que estamos al debe. Hay poca frecuencia, sobre todo, los días sábado y domingo".

MARÍA DEL CARMEN RAMÍREZ
 PDTA. UNIÓN COMUNAL DE ADULTOS MAYORES

del Carmen Ramírez, es usuaria de las líneas 14 y 13, que le permiten conectar su domicilio, en Villa Madrid, con el centro.

Según relató, el adulto mayor se inclina por este servicio, porque tiene un pasaje más económico que un colectivo, mediante el uso de la tarjeta. Sin embargo, las condiciones físicas del transporte y el comportamiento de los choferes son aspectos que levantan críticas en este grupo etario.

"Es un avance la tarjeta, que nos permite cancelar un pasaje más económico que el colectivo y de manera electrónica, pero hay varios aspectos en los que estamos al debe. El transporte no pasa seguido. Hay poca frecuencia, sobre todo, los sábado y domingo. En cuanto a la atención de los conductores, ha mejorado, pero quedan algunos que tienen carácter y les molesta cuando el adulto mayor no sube rápido y en los paraderos a veces pasan de largo. Hay choferes muy amables, sobre todo, los jóvenes, quienes son muy atentos, ha sido una grata sorpresa. Hay algunos que transitan con la música muy estridente y circulan rápido por los paraderos. Hay muchas cosas por mejorar, el adulto mayor se merece una buena atención. Hay algunos que se han caído, porque las micros son muy altas", evaluó.

En Chillán Viejo existe una evaluación satisfactoria del servicio en cuanto a su frecuencia. Sin embargo, el alcalde Jorge del Pozo advirtió que existen puntos en la comuna donde no ha sido atendida la demanda de transporte, por lo cual la Dirección de Tránsito, junto a empresarios del rubro ha sostenido reuniones para responder a esa necesidad.

"Desde nuestro punto de vista, la locomoción mayor tiene presencia en la comuna y buena frecuencia. A nuestros vecinos, que históricamente les gusta el transporte mayor, saben los lugares que tienen

que esperar, saben los tiempos que hay de frecuencia. Pero este último tiempo hemos tenido un efecto que lo mencionan los dirigentes de la comuna habitualmente, que tiene que ver con la conectividad. Sentimos que falta locomoción interna en la comuna, desde oriente a poniente, por ejemplo, entre Ríos del Sur y el Casco Antiguo, y también en las nuevas dependencias que estamos construyendo. Hasta este momento no se vislumbra una locomoción que pueda acercar, por ejemplo, al nuevo Centro de Salud Familiar Federico Puga. Es una preocupación de nuestros adultos mayores, también de nuestros vecinos", explicó la autoridad comunal.

Mejora frecuencia

Todas las máquinas tienen GPS y cámaras de seguridad que permiten verificar el cumplimiento de los recorridos. De acuerdo al seremi, los resultados han revelado niveles positivos de respuesta.

"Ha mejorado mucho en ese aspecto, precisamente, para que las micros no se salgan del recorrido, porque ahora nos salta una alerta de inmediato. Además, tienen un tiempo máximo, entre un punto y otro, para que no estén como ocurría antes, que se demoraban 20 minutos en el mercado. Ahora se siguen demorando en el mercado, pero menos de 20 minutos. Porque tienen un tiempo máximo para pasar por el siguiente punto de control. Los primeros años hubo mayor dificultad, pero ahora tenemos todas las líneas con muy buenos niveles de cumplimiento de todas las exigencias de frecuencia que exige el perímetro de exclusión", enfatizó el seremi.

Aumentan pasajeros

Actualmente, 70 mil pasajeros, en promedio, están viajando diariamente en las máquinas, cifra que fue valorada tanto por el Ministerio como los operadores.

"Lo que nos deja satisfechos es que subió un poco con respecto a cuando recién se implementó el recaudo electrónico. Cuando se inició no superábamos los 70 mil, y ahora estamos superando los 70 mil viajes diarios. O sea, ha habido un aumento. Además, es más de lo que pensamos que podía ser. Entonces, nos indica que el transporte público sigue siendo muy utilizado en Chillán, y eso nos entrega las herramientas y los datos para poder establecer políticas públicas que mejoren el servicio de transporte", valoró Isla.

Uno de los principales desafíos a futuro es iniciar la transición hacia la electromovilidad. Para ello, es clave desarrollar la infraestructura necesaria, como centros de carga para buses eléctricos.

"Esperamos poder iniciar un proceso de electromovilidad y empezar a tener un servicio eléctrico. Estamos buscando alguna fuente de financiamiento, que puede ser el Gore o el Ministerio, que logre financiar al menos una parte de lo que sería un centro de carga. Con el objetivo de generar la infraestructura habitante, necesitamos voluntad pública y privada para poder dar un salto, porque es un salto muy grande, en mucha la plata inicial que se necesita para el centro de carga y las cargas de las micros también son caras, por lo tanto, necesitamos hacer un esfuerzo tanto público como privado para restaurar el servicio. La Asociación de Taxibuses de Chillán presentó un proyecto al Gore, en el cual en este momento lo está abordando el Gore", explicó.

