

Transporte Público y Adultos Mayores: Un Derecho en Movimiento

En el corazón del debate sobre el transporte público debe situarse el ser humano, especialmente aquel que más ha aportado a la construcción de nuestra sociedad: el adulto mayor. No basta con que existan micros o trenes en funcionamiento; es indispensable garantizar el acceso libre, digno y seguro al transporte como una extensión real del derecho a la movilidad y a la participación social.

Desde una óptica jurídica, el punto de partida es el artículo 1 de la Constitución chilena, que reconoce la dignidad de la persona humana y su derecho a

participar activamente en la vida nacional. Esto no puede entenderse de forma abstracta: requiere que el Estado asegure condiciones materiales que permitan dicha participación. Y una de esas condiciones es, sin duda, el acceso efectivo al transporte público.

Además, el envejecimiento de la población no es solo una estadística demográfica: es un desafío institucional. La Ley N° 19.828, que crea el Servicio Nacional del Adulto Mayor (SENAMA), impone al Estado el deber de promover la integración social y la calidad de vida de las

personas mayores. ¿Puede hablarse de integración si un adulto mayor no puede subir a una micro por falta de infraestructura, por temor a caerse, o porque no puede costear el pasaje completo?

El derecho a trasladarse seguro y libre de violencia tampoco es una exageración. El artículo 2° de la Ley 20.609 (Ley Zamudio) establece el principio de no discriminación arbitraria, lo que incluye también la omisión de políticas inclusivas. La falta de vehículos adaptados, conductores capacitados o medidas diferenciadas puede constituir una forma pasi-

va —pero efectiva— de exclusión.

Tampoco podemos olvidar la jurisprudencia comparada: países como Colombia y España han reconocido, a través de sus Cortes Constitucionales, que el transporte es un derecho instrumental, necesario para ejercer otros derechos como el acceso a la salud, la educación o la vida familiar. ¿Cuántas veces un adulto mayor en Chile debe elegir entre ir al consultorio o comprar el pasaje?

En suma, el transporte público debe ser diseñado también con el adulto mayor en el centro. No se



Por Luis Olivos Zerené.
Abogado, Magister en Dirección y Planificación Tributaria.

trata de caridad ni de concesiones políticas: es un asunto de justicia y de legalidad. Cuando un bus no se detiene, una escalera no tiene pasamanos, o un pasaje resulta impagable, lo que se niega no es solo un viaje, sino una parte esencial de la ciudadanía.

Por ello, se requiere avanzar hacia un sistema nacional de movilidad inclusiva, con tres medidas concretas: 1) la creación de una tarjeta de gratuidad universal para personas mayores a partir de los 65 años; 2) la obligatoriedad legal de contar con un porcentaje mínimo de buses

adaptados en cada región; y 3) la capacitación obligatoria de conductores en trato digno y asistencia a usuarios con movilidad reducida. Estas medidas no solo son viables desde el punto de vista legislativo, sino también necesarias si queremos construir un país que honre a quienes hoy nos miran desde la tercera edad y nos recuerdan que el derecho a moverse es, en definitiva, el derecho a seguir viviendo plenamente, no solo es un deber, es una OBLIGACIÓN, preocuparnos y por supuesto ocuparnos a la brevedad.



Santiago: Calle Valentín Letelier 20 oficina 201, Santiago Centro.
 Curicó: Calle Carmen 775 oficina 1004, Décimo Piso, Región del Maule.
 Tel-Fax: 75 2 318205. www.gpoasesorias.cl