

Análisis a futura licitación de las micros del Gran Valparaíso: Lo bueno y lo malo de la propuesta que aún recibe sugerencias



Hace un par de semanas, el Ministerio de Transportes presentó los hechos esenciales que contendrán las bases de la licitación para el transporte público del Gran Valparaíso, la carta de navegación de una serie de cambios que se esperan hace años en las micros de la zona y que tal parece que por fin verán la luz el próximo año.

Hay una expectativa gigante con cómo se modernizará el sistema de transporte, principalmente porque hace años no hay cambios sustanciales luego de varias promesas del fin del collerejo, los sapos de micro, y mejoras en seguridad y aumento de frecuencias que nunca llegaron.

El anuncio de Transportes, entonces, llega como una luz de esperanza para una compleja situación con un parque automotriz que crece año a año, micros que se van quedando viejas, pocos conductores y los problemas de seguridad que se reducen día a día.

De acuerdo a lo informado por la autoridad respecto de este proceso,

Académica experta en movilidad y transporte en la Región de Valparaíso desmenuzó los pros y contras de la propuesta que presentó el ministro Juan Carlos Muñoz a la comunidad local, la que aún está recibiendo observaciones y comentarios de los vecinos de la zona.

en la primera de las tres etapas de licitación, el objetivo es implementar un sistema eficiente y sustentable en términos sociales, urbanos, ambientales y financieros, precisaron desde el Ministerio de Transportes. En detalle, como parte de los hechos esenciales presentados a las autoridades este viernes, se precisó que en esta fase se espera renovar dos unidades de servicio con más de 600 buses, 250 de los cuáles se espera sean eléctricos. Además, se darán 41 servicios en las cinco comunas del Gran Valparaíso, incorporando 4 terminales nuevos.

ALGUNAS IDEAS CLAVE

Esta licitación plantea un rediseño del sistema en diferentes dimensiones: **Recambio gradual de la flota a través de la incorporación**

paulatina de vehículos con mejores prestaciones y estándares, tanto en emisiones como en características y funcionalidad, de cara a las personas usuarias del sistema; diversificar el riesgo de la provisión de servicios; generar mayor competencia en la licitación, eliminando la carga financiera que supone la adquisición de terminales por parte de los operadores; **implementación de recaudo electrónico de tarifa en todo el Gran Valparaíso**; mejorar la seguridad del sistema de transporte público, tanto para conductores y conductoras como para las personas usuarias; fomentar la incorporación de mujeres en distintas labores; y disminuir el aporte del sistema de transporte público a la emisión de gases de efecto invernadero.

Además, se espera que los buses de esta licitación sean de alto estándar y cuenten con cabinas de seguridad, accesibilidad universal, aire acondicionado, Wifi / USB, cámaras interiores y exteriores, y detector de puntos ciegos. Asimismo, un factor clave para la operación de estos buses serán los nuevos terminales, los que serán provistos por MTT y tendrán un estándar mejorado, infraestructura adecuada para conductores y administración del servicio, e infraestructura de carga eléctrica/diésel.

Actualmente en la página web de la División de Transporte Público Regional está abierto un periodo de sugerencias y observaciones a estos hechos esenciales, a fin de que la ciudadanía pueda hacer sus observaciones y con ese insumo, finalizar las bases de la licitación para poder presentarlas a la Contraloría y poder realizar el concurso público propiamente tal el próximo año.

En vista de lo anterior, Puranoticia.cl analizó junto a la académica de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Viña del Mar, **Marcela Soto**, experta en Transportes y Movilidad, miembro del directorio de EFE y doctora en Planificación Urbana por la Delft University of Technology, de Países Bajos lo bueno y lo malo de esta propuesta: "De partida, contempla cosas que nunca habían contemplado las licitaciones. Una, es esta idea de contenido esencial, es como la licitación y preguntar, preguntar un poco de qué se trata, preguntarle al público cómo lo ven el transporte público regional, eso ya es un tema importante y es súper bueno. Se presentó el sistema de licitación en la Universidad Católica Valparaíso, en el aula, entonces también eso lo encuentro interesante. Pero si tú vas a



las cosas que han salido un poco en la prensa o las cosas que se hablaban, hay cosas que uno podría decir que son nuevas y buenas, como la idea de la renovación de flotas de buses con energías más limpias. Eso es algo que hoy en día se está haciendo en todas partes”.

Además, la docente que realizó recientemente una investigación para su grado de doctora titulada “Movilidad Diaria en Áreas Metropolitanas: El caso de los estudiantes de educación superior y el desarrollo espacial urbano en el Área Metropolitana de Valparaíso”, que investiga las complejas interrelaciones entre la movilidad diaria y la estructura espacial de esta región emergente, reconoció que “la idea de renovación de energías limpias para este llamado es importante. Otra idea que me parece esencial es que los choferes puedan tener sueldos fijos y no sueldos variables, que no estén a las correderas y compitiendo por pasajeros, porque eso hace que el sueldo cambie. Entonces hay algo ahí que es un cambio cultural importante frente al transporte público regional”.

Y hay otra cosa que también le parece interesante de destacar: el pago de pasaje con tarjeta. “Esta idea de que por primera vez se pueda aplicar tarjetas permite el transporte integrado, con buses, trolés y con ascensores. Eso nos permitiría también esta relación, por qué no, con algunos buses eléctricos a futuro poder tener el mismo proceso. Nosotros en EFE ya lo tenemos con respecto a los

buses que van hacia Olmué, entonces ¿por qué no tenerlo cuando tú activas el tema la tarjeta? Eso es mirar a la posibilidad de un transporte integrado más que un transporte competitivo”.

También Soto abordó la importancia de mejorar las garitas para los choferes y asimismo las rutas: “Hay algunas modificaciones menores a ruta que también que son buenas y también la idea de que puedan existir mejores condiciones para los choferes en los terminales o en las garitas. Muchos de los choferes no tienen ni tiempo de comer o no tienen tiempo de ir al baño. Esta idea de los buses circulares, no competitivos, que se hicieron durante un tiempo un poco para competir con colectivos, llegan a un punto en la parte baja de Valparaíso y hacen un mismo recorrido circular. Cuando la micro sube, da vuelta circularmente y la otra parte y es un recorrido circular. Ese recorrido circular no implica condiciones para los choferes, no hay en ninguna parte, entonces hay ciertas mejoras para la infraestructura de terminales en las garitas, y eso lo encuentro bueno”.

UNIDADES PEQUEÑAS DE APOYO

La idea de las unidades eléctricas “de pequeña escala para poder subir a los cerros y hacerle la competición a los taxis colectivos” lo considera una buena iniciativa, pues cree que “el concepto el concepto que hay detrás

es que nosotros deberíamos tener un transporte público de calidad, y mientras más masivo es, es mejor, mientras menos atomizado es mucho mejor. Entonces, esta idea de que existan unos más pequeños, pero más masivos que tener un taxi colectivo que tiene poco control, lo encuentro bueno. Además que entiendo que van a aplicar tecnología para los discapacitados, por lo menos en las bajadas”.

La académica, sin embargo, también cree que hay cosas que mejorar: “Si hay luces de que si empezamos a usar un medio como la tarjeta, pensaría también en ¿por qué no haber hecho integración tarifaria y física y operacional entre transportes? Podría ser algo interesante. Eso en distintas partes del mundo existe, en Latinoamérica, no es mucho más allá”.

También advierte que es necesario contar con accesibilidad universal, no sólo en el acceso al transporte, sino dentro de los buses, “que tú tengas espacio para colocar sillas de ruedas, porque vas a tener estas bajadas que son súper buenas para los adultos mayores y los niños, es como avanzar a la equidad, no somos todos iguales, no tenemos el mismo porte, los niños casi tienen que saltar los 20 centímetros para llegar arriba del bus, ¿Y los adultos mayores? Esta idea de que baje, que haya una plataforma que baje, es equitativo, habla de que las personas que usan el transporte público somos todas distintas y tenemos distintas capacidades. ¿Entonces, esa idea por qué no llevarla aden-

tro del bus? Si ya estamos haciendo eso, si tú tienes a alguien en silla rueda, adentro va a tener un problema garrafal porque el bus no está preparado, sobre todo en horas punta”.

VÍAS EXCLUSIVAS

Algo que quedó fuera en esta pasada fue la idea de contar con vías exclusivas para el transporte público, algo que venía en discusión entre los gremios hace tiempo, por la falta de tiempo para poder ejecutar estas obras mayores. Soto plantea al respecto que “Hemos crecido bajo un criterio de movilidad, de transporte privado, ¿no es cierto? Nuestras ciudades han crecido así. Por lo tanto lo que lo que hay detrás es que cada vez la tasa de motorización es mayor en todas partes y los tacos son un problema, pero si colocas esta idea de que tenemos que cambiar a un modelo donde el transporte público sea de calidad también les debes ofrecer infraestructura específica para que las personas que tomen transporte público no estén sumidas en el taco como las personas que están en transporte privado. Entonces, hay que empezar a fortalecer la idea de que hay que bajar a la gente del auto privado, porque le estás ofreciendo un transporte público que es competitivo”.

En ese sentido, aseguró que le gustaría que este tema estuviera presente en la licitación, pues “es un tema importante”.