

Copiapó: Estudio del Sectra estableció que el transporte público mayor opera con apenas el 9% de su flota en tiempos de pandemia

DIAGNÓSTICO. En su visita por Atacama, la ministra de Transportes lamentó que los resultados de los controles fuesen “muy malos”. La empresa “Sol de Atacama” argumentó, entre otros problemas, que existe una importante deuda por la cual muchos conductores han migrado al transporte de trabajadores.

Rodrigo Caballero Pizarro

Un estudio de demanda desarrollado por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano, Sectra, de la Subsecretaría de Transportes, entregó un lapidario diagnóstico respecto del transporte público mayor en la comuna de Copiapó. Algo que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) busca solucionar con la modernización del sistema a nivel local con buses eléctricos a contar del primer semestre de 2022, cuyas bases de licitación ya fueron entregadas a Contraloría para su toma de razón.

La empresa aludida en el estudio, buses “Sol de Atacama”, realizó sus descargos y puso sobre la mesa el esfuerzo que realizaron para modernizar la flota en 2018, lo cual dejó endeudados a los operadores quienes además se vieron golpeados por el estallido social y la pandemia, a esto se suma las ofertas de trabajo que han recibido por parte de las empresas mineras y fotovoltaicas, lo cual ha gatillado un éxodo de conductores. Si bien quieren participar del llamado a licitación anunciado por el MTT, acusan que no han sido considerados por la autoridad y piden hacerlo en igualdad de condiciones.

ESTUDIO

A modo de diagnóstico, desde el MTT informaron sobre el transporte público mayor que

“actualmente sólo opera la empresa ‘Sol de Atacama’, que tiene registrado ocho trazados distintos. La antigüedad promedio de sus buses es de 10 años. La operación se realiza en función de cuatro servicios troncales y otros cuatro anidados a éstos”.

Además, recalcaron que del último estudio de demanda, desarrollado por Sectra, se obtienen importantes resultados en relación al diagnóstico del sistema: “Para un día laboral normal, el 40% de la flota inscrita no está prestando sus servicios de manera regular. (Hoy en situación de pandemia solo operan con un 9% de la flota); Existencia de servicios anidados; Abandono de servicios a muy temprana hora y que la estructura actual no es consistente con los polos principales de generación y atracción de viajes”.

El estudio de demanda del Sectra indicó también que “de los reclamos y sugerencias ingresados a través de OIRS, más las fiscalizaciones realizadas por el MTT, es posible obtener la siguiente información: Múltiples denuncias en relación a no cumplir con los trazados establecidos; Servicios con frecuencia irregular; Buses no se detienen en paraderos; Vehículos de transporte público prestando servicios privados y Poco respeto de las tarifas rebajadas”.

Sobre el resultado de este estudio, la ministra de Transportes, Gloria Hutt, partió por explicar que “nosotros por obligación tenemos que fiscalizar el funcionamiento de los sistemas de transporte público



LA BAJA FRECUENCIA FUE UNO DE LOS MOTIVOS QUE JUSTIFICARON EL ANUNCIO DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN.

que están autorizados”, en ese contexto declaró que “lamentamos mucho que los resultados de estos controles, en el caso de la línea que opera en Copiapó, son muy malos”.

A juicio de la titular de Transportes “hay poco cumplimiento, la flota no opera como debería operar, una parte muy importante de la flota no está disponible en la calle, la frecuencia y la regularidad no se cumple, también tenemos grandes porcentajes de reclamos por no cumplimiento el cobro de tarifas (rebajadas)”.

“Y todo eso acumula una evidencia que a nosotros nos obliga a reformular el sistema por el beneficio de los pasajeros. Nuestra responsabilidad es proteger el interés de los pasajeros”, añadió la ministra Hutt, quien finalizó su intervención afirmando que en

su paso por la capital regional de Atacama “francamente tengo que decir que no vi ningún bus operando en la calle”.

SOL DE ATACAMA

Desde la Asociación Gremial de Buses “Sol de Atacama”, el presidente de la entidad, Rodrigo Tamblay, salió al paso de este estudio y replicó que posee “inconsistencias”, debido a que este “es un estudio que no está hecho en condiciones normales” y agregó que en período normal “nosotros trabajamos con un 90% de la flota, pero aquí estamos siendo evaluados en período de pandemia”.

Y es que el presidente de “Sol de Atacama” afirmó que hubo un “éxodo de conductores”, dado que “tenemos un listado de todos los choferes que se llevó la fotovoltaica (también

mineras), se llevó hasta socios, porque vinieron a la puerta a llevárselos, entonces después que te evalúan porque no tienes servicios, siendo que hasta un familiar de una autoridad regional vino a contratar y llevarse a la gente, es rarísimo”.

Entre otros antecedentes que explican la baja frecuencia de microbuses, está el hecho que “el 60% de los conductores son mayores de 60 años”, señaló Tamblay y que 34 socios padecen enfermedades crónicas, todos ellos entran en grupo de riesgo y no están trabajando las máquinas.

Además, el dirigente gremial sacó a colación una importante inversión que hizo la empresa en 2018, cuando renovaron parte de su flota con un coste que superó los mil millones de pesos. “Nosotros adquiri-

mos una deuda de \$1.096 millones como comunidad, en renovación de vehículos en 2018” y agregó que la mayoría de los socios se endeudó a “60 meses”.

Razón por la cual afirman desde “Sol de Atacama” esperar participar en la licitación, pero en “igualdad de condiciones”. “Nosotros no estamos en contra de la modernización, pero que sea en igualdad de condiciones, no contra mega empresas, después de años que nosotros hemos hecho el trabajo sucio y levantar terminales”, remató Tamblay.

“Sol de Atacama” recibió el respaldo de un dirigente gremial del transporte público menor, se trata de Raúl Morgado, presidente de la Fedetach, quien junto con expresar que han sido igual de golpeados que sus pares microbuseros, empatizó con ellos y dijo que “cuando la locomoción colectiva mayor baja la frecuencia y los viejos con suerte se hacen 10 lucas diarias, y tiene que pagar una letra superior a los 900 mil pesos, como empresario, tiene que buscar dónde me hago las 900 lucas, y para hacerme las 900 lucas, yo prefiero que mi micro se vaya a trabajar al valle, se vaya a trabajar a una minera, se vaya a trabajar a una planta solar, donde me den las lucas que necesito”.

Morgado también tuvo palabras sobre la licitación anunciada por el MTT y dijo que “creemos que este tema de las micros es un tema cocinado para los grandes empresarios que ni siquiera son de la región”. 