

Vecinos y autoridades debaten nueva licitación del transporte público fijada para el año 2025

GRAN VALPARAÍSO. Mientras el seremi Piqué explica los plazos y características del futuro modelo, personeros temen que el proceso no solucione problemas. Experta desglosa necesidades.

Vicente Paredes Cofré
 ciudades@mercuriovalpo.cl

Tal como señaló el último informe de la Contraloría Regional, evacuado el pasado 27 de marzo, la falta de recorridos, baja frecuencia, excesos de velocidad y malas condiciones laborales son sólo algunas de las deficiencias que presenta el Transporte Metropolitano de Valparaíso (TMV), sistema licitado hace más de 15 años y que hoy enfrenta una grave crisis y constantes quejas de los usuarios.

“Hoy los vecinos tienen que destinar muchas horas en el mes para esperar locomoción y eso provoca también un problema de seguridad. Es la calidad de vida de los vecinos la que se está viendo afectada”, relata el presidente de la Unión Comunal de Junta de Vecinos (UNCO) de Valparaíso, Isaac Alterman, cuyo diagnóstico es compartido no sólo por pobladores de la conurbación, sino también por expertos en la materia.

“Tenemos un sistema que, más que anticuado, es obsoleto”, sentencia Alejandra Valencia, académica de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), quien precisa que el actual modelo “no está cumpliendo con los objetivos que uno espera de un sistema eficiente: que sea moderno, seguro y con frecuencia”.

Por lo mismo, desde hace tiempo que el Ejecutivo apuesta sus fichas al futuro proceso de licitación del TMV, fechado para 2025, que promete renovar las líneas de operadores y moderni-

“El próximo sistema va con recaudo electrónico, mejores frecuencias y mejores condiciones laborales para los conductores. Esa es la línea base”.

Edgardo Piqué
 Seremi de Transportes

zar significativamente la red de buses en el Gran Valparaíso. Sin embargo, aunque el propio seremi de Transportes, Edgardo Piqué, explicó a este Diario las características que incluirá el nuevo proceso, personeros temen que la adjudicación no cumpla con las expectativas y falle, eventualmente, en reparar los problemas que hoy aquejan a miles de vecinos.

FINES DE 2025

Respecto a la implementación del proceso, el seremi detalló que las bases de la licitación continúan siendo revisadas en el Ministerio de Transportes (MTT) para ser ingresadas este semestre a la Contraloría, confirmando que, en el caso de que no haya observaciones, “estaríamos iniciando el proceso el año 2025 para poder implementarlo a fines de ese mismo año”.

Piqué agregó que “aunque Contraloría se demore todo el 2024 (en aprobar las bases), nosotros podemos hacer el llamado a licitación el próximo año y tendremos todo el 2025 para hacer el proceso de forma tranquila. (...) Con ello, el primer semestre de 2026 ya estaríamos con la licitación andando”.

“Si queremos hacer cambios radicales, hay que hacer cambios en toda la estructura de cómo debería funcionar el sistema del TMV”.

Alejandra Valencia
 Experta en Transporte PUCV

Sobre las características del nuevo modelo, la autoridad remarcó que aunque estas se siguen analizando en la cartera, mejoras como el pago electrónico del pasaje y remuneraciones fijas de conductores son elementos de consenso para modernizar el servicio. “El próximo sistema va con recaudo electrónico, mejores frecuencias y mejores condiciones laborales para los conductores y conductoras. Esa es la línea base”, aseguró.

Sin embargo, consultado por la entrada de un ente estatal como operador, señaló que “hoy no existe la ley” que habilite esa posibilidad, manifestando que es “un tema que hoy no está dentro de las definiciones del Gobierno como prioridad. (...) No están las condiciones dadas para poder establecer que haya una empresa (estatal) que se dedique al transporte público en general”.

Por tanto, ante el escenario de que sean las mismas empresas quienes se adjudiquen el futuro proceso, el abogado sostuvo “que nosotros tenemos que asegurar la igual participación de todos los oferentes. (...) No podemos establecer vetos, no nos interesa hacerlo, pero sí son las bases las que van a definir el marco



LA BAJA FRECUENCIA LUEGO DE LAS 20.00 HORAS ES UNO DE LOS MAYORES PROBLEMAS QUE AQUEJAN A VECINOS.

bajo el cual se van a tener que encuadrar, sean los actuales operadores que estén interesados, que van a tener que mejorar el estándar, y todos los otros oferentes”.

CAMBIO ESTRUCTURAL

Respecto a los alcances de esta licitación, la ingeniera en transporte Alejandra Valencia contrastó la realidad afirmando que “si queremos hacer cambios radicales, hay que hacer cambios en toda la estructura de cómo debería funcionar el sistema del TMV”.

Sibien la experta destaca que la modernización del sistema y las mejoras en remuneraciones serían avances importantes, indicó que “la flota y la frecuencia de buses debe estar asociada a la demanda. Porque si vamos a tener buses eléctricos, pero eso va a generar que igual tengamos gente esperando en los paraderos, tampoco está solucionando el problema”.

En la misma sintonía, el dirigente Isaac Alterman criticó que el diagnóstico del proyecto “no ataca el problema de fondo, que

2025-2026

es el periodo en que la nueva licitación se adjudicará y, posteriormente, entrará en funcionamiento.

es el monopolio que tienen los privados en la región respecto al tema del transporte”.

“Hoy el temor que hay en los vecinos es que la licitación se haga y tengamos que esperar de nuevo 20 años más para poder cambiar el modelo. (...) Cualquiera bonita intención, si no cambia el modelo económico, no va a servir de nada”, alegó el representante vecinal.

Asimismo, el presidente de la Confederación Nacional de Conductores de la Región de Valparaíso, Óscar Cantero, se mostró escéptico de que la licitación pueda solucionar la larga crisis que afecta a los trabajadores del TMV, resaltando que es urgente adaptar ciertas mejoras lo antes posible.

“Ningún proceso que venga va a funcionar si no hay conductores. Y hay cambios, como el verificador eléctrico, que se deben

hacer ahora. (...) Mejor reparémoslo que tenemos hoy para llegar a una licitación como correspondía el año que sea”, recalzó.

¿NUEVOS OPERADORES?

Ante la posibilidad de que las mismas firmas operantes se adjudiquen el servicio por los próximos años, el diputado Luis Cuello (PC) mencionó que sería “impresionante que se presenten las mismas empresas que han incumplido todas sus obligaciones con el Estado y han afectado la calidad de vida de las personas”.

“Yo tengo la convicción -añade el parlamentario- de que esas empresas deben quedar excluidas de la licitación, puesto que los grandes perjudicados van a ser los usuarios del transporte”.

Por otro lado, su par Andrés Celis (RN) subrayó que aunque “no podemos establecer quién postula o no”, es necesario “promover la participación de nuevas empresas que puedan aportar nuevas soluciones, y es fundamental que esta competencia se lleve a cabo en un marco de transparencia y justicia”. 