Deficiencias y exclusión del transporte público en las Provincias de Talagante y Melipilla, Por Francisco Caamaño

Description

Quienes habitamos en las provincias de Talagante y Melipilla pareciera que simplemente fuéramos ciudadanos excluidos de un sistema integrado de transporte.

Actualmente, el transporte público de estas provincias se realiza como una operación netamente comercial, sin contar con exigencias vinculadas a aspectos como la calidad del servicio, recorridos, fijación de tarifas y frecuencias mínimas por parte de la autoridad de transporte.

Estamos a menos de 40 kilómetros desde Talagante y 60 km desde Melipilla (más aún si es de otras comunas de la provincia) hacia la capital, el centro político y económico del país, y el sistema público de transporte de pasajeros (aunque es totalmente privado), no está regulado y las diferentes autoridades han ignorado durante décadas el problema. Este viaje en automóvil demora alrededor de 1 hora, sin embargo, los que viajamos en transporte público, destinamos entre 4 y 5 horas diarias como mínimo en trasladarnos a la capital, lo que equivale a más de 20 horas semanales, al menos 80 al mes y unas 960 horas al año, es decir, estamos aproximadamente 40 días al año viajando arriba de una micro, en condiciones indignas (muchos viajan de pie) respecto al valor que tiene el pasaje.

Diariamente, vemos retrasos en el servicio, baja frecuencia, no llevan a los estudiantes, nos vamos de pie en micros llenas, similar a latas de sardinas, pero somos trabajadores y estudiantes que viajamos en paupérrimas condiciones, porque no tenemos otra alternativa. Cada año, sufrimos de amenazas de paralización por parte de las empresas, atemorizando a miles de usuarios, que utilizan el transporte para llegar a sus hogares, trabajos, estudios, atenciones médicas y trámites en las comunas aledañas o en la capital (excesivo centralismo). Además, son constantes los avisos de alzas en los pasajes, siendo que, por la cantidad de kilómetros recorridos, se encuentra entre los más caros del país. Todo lo anterior, sumado a que en las tardes, desde las 18:00 a 22:00, los andenes del Terminal San Borja, en Estación Central, se encuentran totalmente repletos de personas, gente haciendo filas interminables para lograr subirse a la locomoción, en algunos casos irse sentado o de pie para por fin volver a sus hogares. Inclusive, los recorridos por la Autopista del Sol dejan de transitar en cierto horario de la noche.

Por otro lado, existe un problema que afecta a los choferes de los operadores del servicio de transporte y que afecta su remuneración, esta proviene del boleto cortado, a diferencia del sistema de transporte RED, que tienen una remuneración asegurada, sin importar la cantidad de pasajeros que transporten o el valor del pasaje. Esta situación, también va en desmedro de los estudiantes, ya que generalmente reciben malos tratos o cuestionamientos por parte de los conductores, quienes prefieren (por razones obvias) llevar a pasajeros que paguen su pasaje adulto.

Reclamos:

Actualmente, se reciben los reclamos en Transportescucha , una plataforma web de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La ciudadanía puede interponer reclamos de manera digital, y el Ministerio, está obligado a proceder y ejecutar sanciones en caso de que no se cumpla efectivamente el cobro de la tarifa. Además, tiene la facultad de regular el valor del pasaje estudiantil y la distancia que recorra el estudiante, considerando que el umbral es un máximo de 50 kilómetros.

Recordemos, que los estudiantes o adultos mayores, pagan un pasaje rebajado y constantemente son objeto de discriminación o maltrato como usuarios del transporte público de pasajeros. Esto ocurre porque en la actualidad las distancias que comprenden estas rebajas no se encuentran debidamente identificadas, siendo que los 50 kilómetros se tienen que respetar, por ser parte de la reglamentación que tiene el Ministerio. Bajo los 50 kilómetros (Provincia de Talagante), lo que corresponde, es un descuento a los estudiantes de un tercio de la tarifa de adulto, y sobre eso los descuentos, pueden ser 50% o 75%, dependiendo del tipo recorrido, pero tiene que estar claramente establecido. Y, en caso de que eso no ocurra, el ministerio puede imponer sanciones a los operadores.

Por otro lado, estos hechos son los más denunciados por estudiantes, debido a que ellos consideran, que no se aplica el radio de 50 kilómetros en las rebajas de sus pasajes, principalmente por parte de las empresas Bupesa y Flota

Talagante, donde la tarifa actual supera lo establecido por el ministerio, siendo bastante elevada para un estudiante que viaja constantemente a Santiago.

Lamentablemente, para choferes y quienes pagan una tarifa diferenciada -como los estudiantes-, este problema no es corregido por el perímetro de exclusión propuesto en el nuevo acuerdo del transporte para las provincias de Talagante y Melipilla, siendo uno de los puntos más débiles de este.

Actual Regulación:

En virtud del artículo 12 del DS 212/92 , sólo los servicios urbanos de locomoción colectiva deben ofrecer las frecuencias mínimas, pero en la misma norma se establece sin perjuicio, que respecto de los servicios rurales se faculte a los secretarios regionales ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones para que en determinados casos pueda establecer frecuencias máximas y mínimas en las condiciones definidas en el artículo 12 bis, de establecer frecuencias mínimas y máximas a los servicios rurales que ingresen al interior del Perímetro de Exclusión, facultad que aún no ha sido ejercida por el secretario regional ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

Por otro lado, de acuerdo al artículo 8, letra D del DS 212/92, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los servicios rurales solo tienen la exigencia de informar a la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones la respectiva la tarifa a cobrar por el servicio, sin que exista un mecanismo de cálculo para fijar o reajustar el pasaje de estos servicios.

Finalmente, la mejora del transporte público, en algunos casos, depende de una mera decisión política, que no pasa por una ley, ni menos por el congreso, sino por el gobierno de turno, que lamentablemente, en cada periodo, no le ha dado una solución definitiva a la precariedad del transporte rural de las provincias de Talagante y Melipilla.

Medidas Actuales:

El actual Gobierno anunció la implementación, por primera vez, de un perímetro de exclusión para siete servicios de transporte público en las provincias de Talagante y Melipilla, en la Región Metropolitana, como parte de los compromisos para evitar la pasada paralización y alza en los servicios de pasajeros de los transportistas en noviembre de 2022, donde las coordinadoras comunales por el transporte, se manifestaron en el terminal San Borja, para solicitar mejores tarifas, frecuencias y calidad del servicio.
El perímetro de exclusión es una zona que incluye las comunas de Melipilla, Padre Hurtado, Isla de Maipo, Talagante, Peñaflor y El Monte, con sus más de 300 mil habitantes- donde operan, de forma exclusiva y sin licitación, siete conocidas empresas: Bupesa, Tasacoop, Líder, Islaval, Ruta Bus 78, Autobuses Melipilla-Santiago y Transber.

Se espera que la mejora en el servicio, pueda comenzar en los meses de junio, julio o agosto de 2023, una nueva etapa que contempla mayor regulación y disponibilidad de recursos para exigir, por parte de los usuarios y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, un mejor nivel de servicio.

A cambio, estas compañías deberán responder a parámetros técnicos como número de buses, calidad de servicio, frecuencia y tarifa, pudiendo ser sancionadas si no lo hacen. Además, contará con regulación de GPS, medidas para supervisar la frecuencia y control de la tarifa a través de un polinomio.

Lo que significará un gran avance para las miles de personas que utilizan este servicio, ya que, al estar regulado, será el Ministerio de Transporte quien deberá velar por el buen uso de los más de 4 mil 500 millones de pesos anuales que invertirá en esta regulación, gracias a una ley específica de compensación que otorga un subsidio a los operadores, pero establece nuevas reglas de funcionamiento. Es decir, las nuevas condiciones las establece el Ministerio, y en caso de que las empresas de transporte de pasajeros no cumplan, este tiene atribuciones de hacer descuentos en la entrega de estas subvenciones. Por ejemplo, si no sacan los buses o no cumplen con el programa de operación, disminuye la entrega de los recursos, y en caso extremo de incumplimiento, se pueden reemplazar a los operadores por otros nuevos.

Existen distintos tipos de sanciones, siendo la más básica el descuento por servicio no prestado o falta de frecuencia, pero, hay otra más drástica que se adopta a partir de lo que se llama “ranking de cumplimiento”. Al cabo un año se

www.elmaipo.cl

evalúan todas las líneas y aquellas, por ejemplo, que estén bajo del 70% de cumplimiento, inmediatamente quedan canceladas y eso significa que se debe buscar nuevos operadores para que puedan cumplir esas líneas, que pueden ser los mismos operadores de otras líneas o un operador externo, siendo sujeto a la regulación y permitir sacar malos operadores que no cumplan con las condiciones del contrato.

Dentro de las principales características y principales exigencias del perímetro de exclusión anunciado por las autoridades, destacan:
? Indicadores de cumplimiento: buses deberán tener y respetar la frecuencia establecida.
? Definición de un plan operacional base y mecanismo para modificaciones.
? Regulación de la tarifa por medio de polinomio.
? Incorporación de tecnología, tales como GPS, cámaras de seguridad, contador de pasajeros, letrero electrónico, etc.
? Nuevo régimen sancionatorio.
? Ranking de servicios públicos.
? Información al usuario de cuándo viene el bus por medio de la aplicación Red Regional APP Ministerial.
? Fiscalización del plan operacional por medio de información AVL (offline) con efecto en pagos, multas y desempeño, según ranking de servicios.

Este es el primer acuerdo, pensado para los próximos 5 años, y al término de estos, según lo que indica la ley, se debe realizar una nueva licitación, por lo tanto, según describió el Subsecretario de Transporte, Cristóbal Pineda: “el contrato que hoy día estamos firmando con los operadores, tiene establecida la duración de 5 años y estamos confiados que esto sí va a mejorar las condiciones y la calidad del servicio de cara a la gente” .

Además, según la autoridad, con este sistema se evita el síndrome de los paraderos atochados, pues quedan reguladas frecuencia, trazado y tarifa, mediante la incorporación de GPS en los buses por contrato. Esto permite al ministerio fiscalizar que efectivamente los buses estén funcionando donde debe ser, que es en la calle, si eso no ocurre, hay descuentos asociados. Pero esta información de los GPS también la pueden usar los usuarios mediante una aplicación, que es la aplicación de red regional de transporte público, que les permite saber en cuántos minutos va a pasar el bus. El operador es monitoreado y queda sujeto a sanciones en caso de incumplimiento de contrato.

¿Pasaje integrado con el Metro o Transantiago? ¿Que opinan las organizaciones del transporte?

Consultado sobre la demanda de grupos, la organización BIP para Talagante, Cristóbal Pineda explicó que la integración tarifaria tiene un costo “mucho mayor” y aunque concordó que es una mejora entendible, se requiere de un proyecto de ley, que el gobierno ha llamado “ley larga de subsidio” e indicó que “hay un compromiso” por parte del Ministerio de Transportes “de presentar ese proyecto de ley durante el primer semestre al Congreso” con la finalidad de contar con “un financiamiento permanente al transporte público que nos permita hacer ese tipo de mejoras” .

“Este es un primer paso para regular lo que hoy está desregulado, pero esto también es un primer paso para exigir mejoras que hoy día no existen (…). Esto también abre la puerta, por ejemplo, a incorporar buses eléctricos en un futuro, al estar en una regulación, en ese caso, el ministerio pueda implementar programas especiales de electromovilidad para operaciones bajo una regulación, como la que hoy día estamos implementando, con el fin de, incorporar mejoras en el futuro”, subrayó el Subsecretario Cristóbal Pineda.

Desde la Coordinadora de Transporte Digno Peñaflor, comentan “lo propuesto en el nuevo perímetro de exclusión es un avance en la regulación de un servicio históricamente desregulado, sin fiscalización y con una clara falta a la normativa vigente. Es un avance, entrega capacidades sancionatorias al Estado de los contratos, en el caso de que no se respeten, facultades de caducarlos y abrir nuevas licitaciones, lo cual es realmente positivo, pues en nuestra comuna ha existido por años un real monopolio en este servicio”.

“Hay empresas que no quisieron suscribirse al nuevo perímetro de exclusión, y aún no sabemos qué sucederá mientras esté perímetro no se implemente. Aún continúa la escasez de micros, y las que circulan llevan a las y los usuarios como verdaderas sardinas colgando en la micro, poniendo diariamente en riesgo sus vidas. Reconociendo este avance, creemos que es insuficiente, no se incluye adquisición de nuevas máquinas, equipamiento inclusivo para personas en situación de discapacidad, cómo también de menor impacto ambiental”, añaden.

“Creemos como coordinadora urge en la provincia de Talagante comience a ser parte de la tarifa integrada a la RED de movilidad Metropolitana, permitiendo una disminución en el costo del trayecto diario de miles de vecinos, esas medidas realmente vendrían a cambiar la vida de quienes habitamos las comunas de la periferia sur de la RM”.

“Respecto al uso de la BIP, por un lado, se piensa que es un buen sistema por la tarifa integrada y desde la perspectiva de asegurar un buen trato hacia las y los estudiantes, pero la BIP se asocia al Transantiago y a todo su mal funcionamiento que ha tenido. Se requiere la creación de un sistema nuevo, adaptado a las condiciones de nuestros territorios, en dónde todavía existen zonas rurales que deben ser preservadas, pero atendidas de sus necesidades”, finalizan.

Desde la Coordinadora por el Transporte Melipilla, comentan que “los perímetros de exclusión son un avance sustancial en materia regulatoria, puesto que históricamente el transporte público del distrito 14 se ha encontrado en manos de un inescrupuloso monopolio empresarial, siendo Melipilla la provincia más afectada por la falta de regulación estatal. Es por eso, que estaremos atentos el segundo semestre a la implementación de los perímetros de exclusión y más aún, estaremos fiscalizando como usuarios a las empresas que no respetan los acuerdos normativos, y de ser necesario, ocuparemos todas las herramientas institucionales para que se respeten los acuerdos”.

Con respecto al sistema de integración a la red movilidad metropolitana, “es una buena opción para las comunas más cercanas a Santiago, sin embargo, no es nuestro caso, por tanto, apostar a formar parte del sistema RED, sería un gran fracaso, ya que no estaríamos observando atentamente la experiencia comparada de nuestras comunas vecinas. La única alternativa real que solucionaría la competencia del transporte Público en Melipilla, es el Metrotren, el cual llegará durante el año 2027”, añade Matias Santibañez.

“El problema, es qué hacemos durante este tiempo, no podemos aguantar estar peleando el 1er y 2do lugar año a año, el pasaje más caro de la región metropolitana, es por eso que apostamos a darle una oportunidad en la práctica a los perímetros de exclusión y ver su real alcance en materia tarifaria. Es impresentable que estudiantes y trabajadores estemos gastando gran parte de nuestro sueldo para viajar a estudiar por una mejor calidad de vida o viajar a la capital, buscando mejores oportunidades laborales, el sustento económico para nuestras familias”, finalizan.

Para el Maipo, Francisco Caamaño Rojas, Ex Constituyente y Activista Ambiental.

Date Created
Abril 2023