

Gobierno calcula que déficit alcanza unos \$5.000 millones y busca renegociar convenios para reducirlo:

Subsidios al transporte en regiones superan por primera vez el presupuesto disponible

SERGIO ESPINOSA V.

Desde que en 2009 se creara la denominada "Ley Espejo", que iguala el aporte que cada año efectúa el Estado para subsidiar el Transantiago con un monto idéntico para las regiones, una serie de proyectos de infraestructura de transporte y subsidios a los servicios en zonas aisladas y/o rurales se han visto beneficiados con estos montos.

Una inversión que en la Ley de Presupuestos 2018 supera los US\$ 858 millones para el transporte regional, pero que enfrenta problemas como la falta de competencias técnicas en algunas regiones para presentar proyectos viables, o que un porcentaje de los recursos se está destinando a iniciativas que nada tienen que ver con transportes.

Ahora se sumó una nueva complejidad: por primera vez, los servicios subsidiados y comprometidos superan el presupuesto para financiarlos. Lo confirma la ministra de Transportes, Gloria Hutt, quien sostiene que trabajan soluciones para enfrentar la brecha: "Es una estimación preliminar, pero calculamos que el déficit fluctúa en torno a \$5.000 millones".

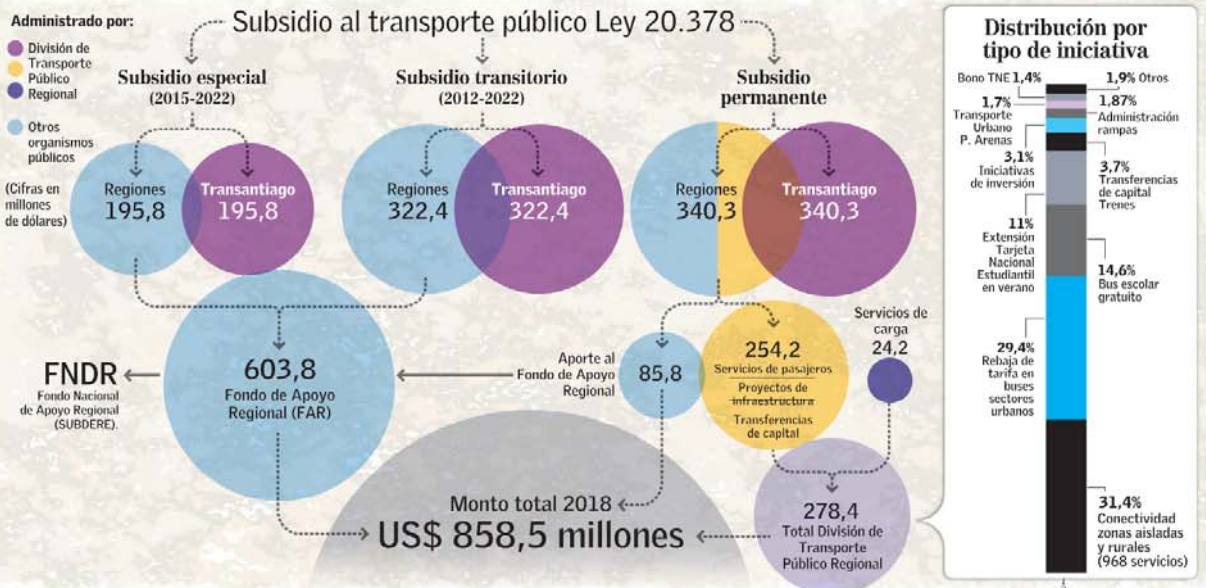
La administración de los fondos sigue un diseño enrevesado (ver infografía), pero que en términos simples se distribuye en un tercio al Ministerio de Transportes y los otros dos al Fondo de Apoyo Regional (FAR). En el primer caso la cartera le asigna a programas para mejorar la conectividad en zonas aisladas y rurales, financiar la renovación del transporte público en regiones y subsidiar pasajes. En el segundo, los gobiernos locales deciden su uso. Es en la partida de Transportes donde se produjo el déficit, que se detectó tras ordenar los contratos para este año y cuadrar las cuentas, comparados con los recursos disponibles.

Mayor fiscalización

Según la actual administración, el problema se arrastra desde fines del gobierno anterior, por la inexistencia de suficientes herramientas para controlar los más de 1.700 contratos vigentes. En algunos casos, estos comenzaron a operar sin tener los convenios formalizados. "Prefiero ser bien pensada, pero los contratos y el cuadro de cuentas no se hicieron con el rigor que se necesitaba", afirma Hutt, quien lo atribuye al frenetismo propio del término del gobierno.

El Ejecutivo busca asegurar que el déficit no afecte la continuidad de los servicios, que en localidades de Aysén y Magallanes resultan vitales. Es el caso de Villa O'Higgins, cuyo alcalde Roberto Recabal está pidiendo ampliar a tres las frecuencias semanales del subsidio aéreo: "Hoy tenemos dos, con siete pasajeros en cada viaje, que tienen que viajar casi con lo puesto, porque el avión no tiene capacidad de carga". Hutt asegura que la conectividad austral no corre

Problema se detectó luego que se ordenaran los contratos firmados por la administración anterior y se compararan con los recursos disponibles. Ministra acusa "falta de rigor" en la ejecución de estos.



Conectividad de las zonas aisladas y rurales

Algunos de los principales servicios (cifras en millones de pesos):

Yungay - Natales

Servicio marítimo subsidiado entre Puerto Yungay y Puerto Natales, que une a las regiones de Aysén y Magallanes, conectando así la zona más austral de Chile.



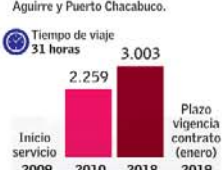
Niebla - Corral

Sistema de barcas que busca mejorar la conectividad de la zona y aumentar la oferta de transporte a través del río Valdivia.



Litoral norte de Aysén

Servicio que da conectividad a localidades como Quellón, Melinka, Raúl Marín Balmaceda, Melimoyu - Puerto Gala (Isla Toto), Puerto Cisnes, Puerto Gaviota (Caleta Amparo), Puerto Aguirre y Puerto Chacabuco.



Bimodal

La ruta Puerto Montt - Chaitén ofrece un servicio terrestre-marítimo de pasajeros y carga mediante buses y barcas para conectar la Provincia de Palena (Región de Los Lagos) con la Región de Aysén.



Balmaceda - P. Arenas

Servicio subsidiado que opera entre las regiones de Aysén y Magallanes, devolviendo la conectividad aérea tras la suspensión del vuelo comercial que operaba en la zona.



ALGUNOS PROGRAMAS BENEFICIADOS CON LOS FONDOS ESPEJO EN REGIONES

MODERNIZACIÓN DE BUSES Y TAXIS.

Entre 2011 y 2017, 4.136 buses fueron renovados, mientras que lo propio ocurrió con 6.202 taxis colectivos.

TRENES DE CERCAÑIA.

Adquisición de material rodante e infraestructura asociada para Metro Valparaíso; adquisición de

material rodante para servicio a Rancagua; ingeniería de detalle para Alameda-Mallico, y extensión del Biotrén a Coronel.

SERVICIOS AÉREOS. Cubren zonas aisladas en regiones de Valparaíso (Juan Fernández); Biobío (Isla Mocha-Tirúa e Isla Mocha-Lebu); Los Lagos-Aysén (Pto.

Montt-Palena, Coyhaique-Melinka y Melinka-Quellón); Aysén-Magallanes (Coyhaique-Villa O'Higgins, Puerto Williams-Pta. Arenas, Porvenir-Pta. Arenas y Pta. Arenas-Pampa Guanaco).

REBAJA DE TARIFA EN BUSES. Subsidios en Iquique-Alto Hospicio, Antofagasta,

Valparaíso, Rancagua y Concepción.

TRANSPORTE ESCOLAR GRATUITO.

Son 961 servicios, con 60 mil estudiantes.

EXTENSIÓN DE TARJETA NACIONAL ESTUDIANTIL EN VERANO.

Comenzó a aplicarse en 2015 y los mayores montos son para Biobío y Valparaíso.

peligro, como tampoco el transporte escolar y el rural. Aprovechando la renovación de más de 900 contratos este año, están renegociando algunos y reemplazando otros. A esto se sumarán los cambios estructurales que se ejecutarán en 2019 para superar deficiencias que han detectado.

"En el transporte en zonas aisladas tenemos el problema de que se licita un servicio en que el Estado paga a todo evento el costo operacional. Así, no hay ningún incentivo para realizar me-

joras y que la gente lo use. Elimina todo riesgo para el operador y lleva a cometer abusos", subraya, citando como ejemplo la baja unilateral de frecuencias. La limitada capacidad de fiscalizar los estándares de servicio se compensará en los nuevos contratos con la instalación de GPS para monitorear su ubicación.

El caso FAR

La mayor fiscalización también se aplicará al Fondo de

Apoyo Regional (FAR), el otro brazo por el cual se articulan los recursos. Un mecanismo que ha sido muy criticado por la opacidad de su uso y el desvío de parte de estos para otros fines. "El FAR no solo es un bolsillo de pago, sino un bolsillo roto donde nadie sabe en qué se usan los dineros", sentencia el presidente de la comisión de Transportes del Senado, Alejandro Navarro.

El senador reconoce que "fue un error del gobierno de Bachelet permitir que un 30% de los

recursos del FAR se usen para cualquier cosa" y busca eliminarlo. Argumenta que, al financiar la construcción de plazas o centros de salud, entre otros, se ha convertido en un mecanismo encubierto para ahorrar dineros sectoriales de otras carteras. "Hay molestia en la comisión porque el Gobierno no nos ha dado el detalle de los proyectos para ver cuáles se ajustan a lo que dicta la ley", agrega.

Más que eliminarlo, Hutt apunta a vincularlo con meca-

nismos de planificación de largo plazo que garanticen recursos para el cumplimiento de etapas. La Subdere, que administra el FAR, también rechaza las críticas. "Los fondos se han gastado mayoritariamente en Transportes, pero de manera responsable parte de estos se han destinado a educación y salud. Es una crítica interesada decir que en lugar de transportes los fondos se han destinado a otra cosa", sentencia el subsecretario de Desarrollo Regional, Felipe Salaverry.