



Ciudad

El directivo de Línea Playa Blanca, Dagoberto Toledo

detalló que las alzas proyectadas podrían alcanzar el 35 %, lo que llevaría el pasaje a valores cercanos a \$1.500 entre Lota y Concepción y \$1.300 en tramos hacia Coronel.

Hugo Ramos Lagos
 contacto@diarioconcepcion.cl

TRAS AJUSTES AL MEPCO

Incremento del diésel presiona tarifas de transporte no licitado en Lota y Coronel con aumentos de hasta 35%

Empresas no licitadas, sin acceso a subsidios ni fondos espejo, advierten traspaso de alzas a usuarios ante el encarecimiento operacional.

El fuerte aumento en el precio de los combustibles registrado este jueves —de hasta \$370 por litro para la gasolina de 93 octanos y entre \$570 y \$580 para el diésel— comenzó a impactar directamente en el transporte público del Gran Concepción, particularmente en recorridos rurales y servicios no licitados del eje Lota–Coronel, donde los operadores ya evalúan alzas en las tarifas. El ajuste, asociado al incremento de los costos operacionales, abre además un flanco institucional ante la falta de medidas claras desde el nivel central y regional.

Las empresas que operan servicios rurales y recorridos no licitados —es decir, fuera de los esquemas con subsidio estatal— advierten que el alza del diésel, su principal insumo, obliga a traspasar los costos a los usuarios. A diferencia del transporte regulado, estas líneas no cuentan con mecanismos de contención tarifaria ni con subsidios asociados al denominado Fondo Espejo, por lo que cada variación en el precio de los combustibles impacta de forma directa en el valor del pasaje.

Impacto en el eje Lota–Coronel

Uno de los casos más representativos se da en el eje Lota–Coro-

nel–Concepción. Desde la empresa Sotral S.A., su representante legal, Daniel Rivera, explicó que el impacto del alza es inmediato y de alta magnitud. “Estamos analizando los costos de mantención de la empresa para ver cuánto va a ser el alza de las tarifas, porque

ya tenemos claro que el combustible va a subir en más de un 50 %”, señaló.

Actualmente, el pasaje de Sotral entre Lota y Concepción se sitúa en \$1.100, pero podría incrementarse entre un 25 % y un 30 %, según los análisis internos

de la compañía. Rivera sostuvo que la definición aún está en evaluación, aunque proyectó que el ajuste podría acercarse al tramo superior de ese rango, dependiendo del comportamiento de los costos operacionales en los próximos días.

El reajuste, además, no se limitaría al recorrido completo hacia Concepción. Según explicó, el alza abarcaría la totalidad de los servicios no regulados de la empresa, incluyendo los tramos urbanos dentro del eje Lota–Coronel. “Varía toda la tarifa completa, las urbanas y las rurales”, indicó, anticipando un impacto extendido en la movilidad cotidiana de las tres comunas.

Junto con el aumento de tarifas, desde la compañía advierten un efecto adicional: una eventual contracción en la demanda. Rivera señaló que el encarecimiento del pasaje podría llevar a que parte de los usuarios reduzcan sus desplazamientos, particularmente en sectores de menores ingresos, donde el gasto en transporte representa una proporción significativa del presupuesto mensual.

Desde otras líneas de la zona, el diagnóstico es coincidente, e incluso más crítico. En conversación con Diario Concepción, el directivo de Línea Playa Blanca, Dagoberto Toledo, indicó que las alzas proyectadas podrían alcanzar el

FOTO: RAPHAEL SIERRA P.



FOTO: ARCHIVO



35 %, lo que llevaría el pasaje a valores cercanos a \$1.500 entre Lota y Concepción y \$1.300 en tramos hacia Coronel.

“El Gobierno se acuerda sólo de los servicios licitados, pero olvida a los que no lo están”, cuestionó, apuntando a una brecha estructural entre el transporte regulado —que recibe subsidios— y el no regulado, que debe absorber integralmente las variaciones de costos. A su juicio, esta diferencia se traduce en una desventaja competitiva que se ha profundizado con cada alza del combustible.

En esa línea, el dirigente calificó el escenario como una “competencia totalmente desleal”, señalando que mientras las tarifas del sistema regulado se mantienen estables gracias a aportes estatales, las líneas no licitadas deben ajustar precios para sostener su operación.

A ello se suma la falta de interlocución con las autoridades. Toledo afirmó que no ha existido ninguna instancia de diálogo con el Ejecutivo para abordar el impacto, y advirtió además dificultades para canalizar sus inquietudes hacia el nivel central. En ese contexto, sostuvo que la articulación institucional a nivel regional también se ve debilitada, señalando que

actualmente no existe una autoridad sectorial activa en la Seremi de Transportes que permita canalizar estas demandas.

En paralelo, el fenómeno no se limita al eje Lota-Coronel. En recorridos hacia sectores rurales como Florida, líneas como Transportes Trinidad —que opera entre Concepción y Copiulemu— y Nueva Libertadores ya anticiparon en las últimas horas alzas, con incrementos cercanos al 25 % y ajustes en torno a los \$300 por pasaje, reflejando una tendencia transversal en el transporte no regulado de la provincia.

Consultada la línea Expresos del Carbón sobre estas mismas materias, hasta el cierre de esta edición no se obtuvo respuesta.

Advertencias desde los territorios

En paralelo, el debate se instaló a nivel de los gobiernos regionales. En ese plano, la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi) advirtió que las modificaciones al mecanismo de estabilización de combustibles tendrán un impacto negativo en la calidad de vida, especialmente en regiones donde las distancias son mayores, la conectividad es limitada y la economía local de-

pende fuertemente del transporte terrestre.

En esa línea, y a través de una declaración pública, la entidad planteó que el alza de los combustibles “no solo encarece el transporte y la distribución de bienes esenciales”, sino que también “golpea con especial dureza a las regiones”, generando un efecto en cadena que presiona el costo de vida en los territorios.

Bajo ese diagnóstico, los gobernadores enfatizaron que no cuentan con capacidad para asumir este escenario, advirtiendo que “no es competencia, ni hay capacidad funcionaria en los gobiernos regionales para entregar subsidios”, en un contexto marcado por restricciones presupuestarias y recortes a los fondos de inversión regional.

A partir de ello, emplazaron al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a asumir tanto el diseño como el financiamiento de medidas que permitan contener el alza de tarifas, señalando que debe ser esa cartera la que “asuma administrativa y financieramente los costos de un subsidio”.

En paralelo a estas definiciones, el ente planteó la necesidad de avanzar en soluciones estructurales, indicando que buscan impul-

sar la implementación de la electromovilidad en todas las regiones del país, como una forma de reducir la dependencia del sistema respecto a las variaciones en el precio de los combustibles.

Gore espera definiciones

En este escenario, y consultados por el impacto del alza en el transporte no regulado y la eventual articulación de medidas a nivel regional, desde el Gobierno Regional del Biobío indicaron que no cuentan con mayores detalles respecto al funcionamiento de los denominados fondos espejo, manteniéndose la duda sobre su aplicación en este contexto.

En esa línea, señalaron que se encuentran a la espera de que el Ejecutivo entregue definiciones más claras sobre las medidas a implementar, agregando que, como administración regional, se mantienen disponibles para gestionar y articular iniciativas en beneficio de los habitantes del Biobío, aunque sin anuncios concretos en materia de transporte, en un escenario donde el alza de costos ya comenzó a trasladarse directamente a los usuarios.

OPINIONES

X @MediosUdeC
contacto@diarioconcepcion.cl