

EDITORIAL

Tarifas en regiones: gestión, no excusas

En regiones como Ñuble, donde amplios sectores dependen del transporte rural para acceder a servicios básicos, educación o trabajo, un aumento de esa magnitud tiene efectos directos en la calidad de vida. No se trata solo de cifras, sino de acceso, de oportunidades y de cohesión territorial. Por ello, el congelamiento tarifario no puede ser entendido como un beneficio accesorio, sino como una herramienta concreta de equidad.

La incertidumbre instalada en torno al congelamiento de las tarifas del transporte público en regiones no es un asunto menor. Lo que comenzó como un anuncio claro, en el marco de medidas para enfrentar el alza de los combustibles, hoy aparece relativizado por las propias autoridades económicas. Las palabras del ministro de Hacienda, Jorge Quiroz, al admitir que no puede garantizar que los pasajes no suban fuera de la capital, tensionan no solo una política pública, sino también la confianza ciudadana.

El contraste es evidente. Mientras en Santiago el sistema integrado permite asegurar el congelamiento tarifario, en regiones se argumenta la atomización del transporte como un obstáculo estructural. Sin embargo, esa realidad no es nueva. Ha sido precisamente esa fragmentación la que históricamente ha justificado la implementación del denominado "fondo espejo", concebido como un mecanismo de equidad territorial para compensar las ventajas del sistema capitalino. Por lo mismo, resulta difícil de comprender que hoy ese mismo instrumento no sea capaz de garantizar una medida que fue anunciada como transversal.

El escenario se complejiza con señales contradictorias desde el propio Ejecutivo. Mientras desde la Subsecretaría de Transportes se aseguró que el congelamiento regiría en todo el país, desde Hacienda se instala la duda. Esta disonancia no solo debilita la comunicación pública, sino que abre espacio para decisiones unilaterales, como las ya anunciadas por gremios de transporte rural que proyectan alzas de entre 40% y 50%, presionados por el incremento de sus costos operacionales.

En regiones como Ñuble, donde amplios sectores dependen

del transporte rural para acceder a servicios básicos, educación o trabajo, un aumento de esa magnitud tiene efectos directos en la calidad de vida. No se trata solo de cifras, sino de acceso, de oportunidades y de cohesión territorial. Por ello, el congelamiento tarifario no puede ser entendido como un beneficio accesorio, sino como una herramienta concreta de equidad.

En este contexto, la reciente definición de los gobernadores regionales de no asumir la administración de estos recursos, devolviendo esa responsabilidad al Ministerio de Transportes, despeja una discusión institucional que amenazaba con diluir responsabilidades. La negativa de los gobiernos regionales apunta a una limitación real en capacidades y atribuciones. La política de subsidios al transporte, más aún en una coyuntura excepcional, según los gobernadores, requiere conducción, coordinación técnica y respaldo financiero que solo el nivel central puede asegurar.

El desafío hoy recae en el Ministerio de Transportes. No basta con reconocer las dificultades del sistema regional; es indispensable diseñar e implementar mecanismos que permitan cumplir con la promesa realizada. Ya sea a través de subsidios directos, compensaciones a operadores o ajustes en la distribución del fondo espejo, lo esencial es evitar que el peso de esta crisis recaiga, una vez más, en los usuarios de regiones.

Cuando una política pública se anuncia con alcance nacional, no puede terminar siendo efectiva solo en la capital. Cumplir esa promesa no es solo una cuestión técnica o presupuestaria: es, ante todo, una señal de coherencia y de compromiso con un país que exige, con razón, un trato más justo.