



El no poder subir las tarifas por orden ministerial ha complicado al rubro de taxibuses. Ya hubo un paro.



FELIPE AHUMADA JEGÓ
 fahumada@ladiscusion.cl
 FOTOS: MAURICIO ULLOA

EMPRESARIOS Y CONDUCTORES ANTICIPAN COMPLEJO FUTURO EN LA REGIÓN

A un mes del incremento de tarifas: Gremios del transporte advierten posibles alzas, recortes y eventuales paralizaciones en Ñuble

Transporte público rural y los colectiveros ya avisaron sobre inevitable aumento en valor de pasajes. Camioneros acusan que ya se han perdido contratos y una fuga de conductores.

El pasado 26 de marzo se concretó el alza histórica de los combustibles en Chile, debido al incremento explosivo en el precio internacional del petróleo. Este incremento, que vivió un nuevo ajuste en abril, dejó de ser una variable más dentro de la economía doméstica para transformarse en un factor estructural que tensiona a todo el sistema económico, sobre todo el transporte.

En Ñuble, la reacción ya no es sectorial ni aislada: colectivos, taxibuses, transporte rural, escolar y camioneros coinciden en un diagnóstico común: los costos superaron la capacidad de absorción, aunque divergen en sus márgenes de maniobra. Mientras algunos ya traspasaron el impacto a tarifas, otros advierten paralizaciones parciales, pérdida de empleos y una creciente incertidumbre que comienza a permear toda la cadena.

A nivel político, la presión también empieza a ordenarse. La senadora Loreto Carvajal confirmó gestiones directas con el Ejecutivo tras reunirse con dirigentes del transporte mayor en Santiago, en un intento por destrabar medidas de corto plazo que permitan enfrentar la contingencia. "Sostuvimos una reunión con los representantes de taxibuses de Chillán, con el ministro de Transportes, Louis de Grange, y también el subsecretario Mackenna. Se lo planteamos al ministro y quedamos en compromisos bien

claros. Lo primero es que, a propósito de los subsidios que reciben, ellos puedan tener adelantado el pago. En principio se había dicho que aquellas remesas declaradas en marzo iban a llegar en julio, pero el compromiso es que todo se adelante

para que tengan liquidez, recursos y fondos para compensar el alza de los combustibles, y que se pague el día 8 de mayo", detalló.

La parlamentaria insistió en que el problema no es solo el monto, sino también la oportunidad de

los recursos. "Hay que generar un compromiso claro y concreto de que los pagos y las devoluciones se hagan en tiempo óptimo y oportuno, porque aquí lo que está en juego es la continuidad de los servicios".

Desde el oficialismo, el senador



Gustavo Sanhueza puso el acento en el contexto macroeconómico. “El alza de los combustibles está afectando a todos los chilenos y a todos los rubros, como consecuencia de una situación fiscal vulnerable y un contexto internacional complejo. No ha sido una decisión fácil para el Gobierno. Desde el Congreso no tenemos la facultad para introducir mociones que impliquen gasto público, pero estamos en permanente diálogo con el Ejecutivo para introducir mejoras focalizadas para la clase media”, sostuvo.

Agregó: “ya hemos apoyado medidas como el subsidio a los taxistas y la rebaja en el precio de la parafina, y hoy nuestra orientación es seguir respaldando decisiones que, aunque difíciles, buscan contener este escenario con la expectativa de que el alza sea transitoria”.

Liquidez o paralizaciones

El transporte público mayor ya dio señales concretas de tensión en Chillán, con paralizaciones parciales y advertencias de nuevas suspensiones si no hay respuestas más profundas. El foco inmediato está en la liquidez, pero el problema estructural sigue abierto.

El adelanto de subsidios comprometido por el Ministerio de Transportes aparece como un alivio temporal, aunque insuficiente frente a un escenario donde el costo del diésel continúa presionando los márgenes.

Dirigentes del sector han sido claros en que, si bien valoran la gestión que permitió anticipar pagos, el desfase entre ingresos y costos operacionales no se resuelve con una sola medida. La preocupación apunta a la sostenibilidad del sistema en el corto plazo, especialmente si continúan las alzas.

En ese contexto, no se descarta retomar movilizaciones como la de esta semana en Chillán, incluso en horarios de mayor demanda, una medida que hasta ahora han evitado para no afectar directamente a los usuarios.

Hasta el momento, solo los compromisos logrados por la senadora Carvajal con el Gobierno, en la reunión sostenida junto a los representantes del rubro en Chillán, estaría anticipando un escenario sin mayores sobresaltos.

El 8 de mayo será el día clave, ya que es cuando quedaron de entregar el primer apoyo económico.

Colectivos: “los cálculos no dan”

En el transporte menor, el impacto se traduce en decisiones concretas. Los gremios de taxis colectivos ya analizan un alza de hasta \$100 en las tarifas, medida que podría implementarse dentro de las próximas semanas si no hay cambios en el escenario.

Juan Campos, presidente de la Federación de Taxis Colectivos de Chillán, expone con crudeza la situación. “Las matemáticas son claras y el alza fue tan grande que, en realidad, los 100 mil pesos que nos entregó el Gobierno, pese a que los agradecemos, son insuficientes para poder solventar el esfuerzo. Tras el alza de la bencina, cada vehículo está pagando entre 200 y 300 mil pesos extra al mes, y eso no hay cómo absorberlo”, dice.

El dirigente advierte que el problema ya comenzó a impactar la operación diaria. “Entendemos que el Gobierno quizás no tendrá más recursos y que el alza no es su culpa, pero hay gente que me dice



Solo en el rubro forestal ya dejaron de trabajar el 15% de los camiones y eso significa choferes sin trabajo”

PATRICIO FIGUEROA
 PDTE. CONFEDERACIÓN DUEÑOS DE CAMIONES



Directamente, tenemos que plantearnos un alza en los pasajes, porque con las condiciones actuales, las cosas no dan”

RAÚL SAN MARTÍN
 PRESIDENTE LÍNEA DE COLECTIVOS 29



Conseguimos un compromiso con el ministro Louis de Grange y el primer pago para los taxibuses llegará el 8 de mayo”

LORETO CARVAJAL
 SENADORA POR ÑUBLE



1.050

colectivos llegaron a circular por Chillán, antes de la pandemia. Luego, la cantidad se redujo a 800 y se estima que las condiciones actuales marcada por el alza de combustibles, pueda contraer la cantidad total a cerca de 500.

que muchas personas simplemente no van a poder seguir. El conductor empieza a buscar otro trabajo, deja el auto al dueño y queda parado. Entonces, el negocio deja de ser negocio”.

En la misma línea, Raúl San Martín, representante de la Línea 29, sostiene que el escenario obliga a tomar decisiones que antes eran evitables. “Directamente tenemos que plantearnos un alza de los pasajes y también replantearnos una conversación con la autoridad para ver qué es lo que se puede hacer. Hay varias alternativas, como mejorar la gestión vial para reducir tiempos y consumo, pero eso requiere coordinación”.

El dirigente también cuestiona la falta de instancias formales de diálogo a nivel regional. “No se ha agendado una reunión aquí en Chillán para poder plantear nuestras necesidades reales y nuestros costos. Esa conversación aún no se ha dado, y eso también complica encontrar soluciones”.

El contexto de fondo agrava el escenario. Tras la pandemia, la flota cayó de más de mil vehículos a poco más de 800, y el propio gremio proyecta que podría reducirse a 500 si no hay medidas adicionales.

Rurales: tarifa es la única defensa

El transporte rural enfrenta el problema desde otra lógica. Sin



Como federación, con varias regiones, hemos tenido reuniones con el Gobierno, pero no sabemos qué va a pasar”

ÁLVARO MATAMALA
 ASOCIACIÓN TRANSPORTE RURAL DE CHILLÁN



Para tener claro cómo se nos vienen los próximos 18 meses, necesitamos ver cómo llegamos el segundo semestre”

VERÓNICA CONTRERAS
 PDTA. NACIONAL TRANSPORTE ESCOLAR



Nuestra orientación es apoyar al Gobierno en sus decisiones, por más difíciles que algunas de ellas puedan parecer”

GUSTAVO SANHUEZA
 SENADOR POR ÑUBLE



15%

de los transportistas privados que trabajan en el rubro forestal de Ñuble ya han dejado de operar debido a que los mandantes declararon no poder asumir los costos que significa el alza de los servicios, como consecuencia del aumento del precio del diésel.

regulación tarifaria, el ajuste ha sido inmediato, pero no suficiente.

Álvaro Matamala, tesorero de la Asociación Gremial de Transporte Rural de Chillán, explica que “a nosotros nos ayudó un poco la libertad tarifaria, porque no tenemos contrato ni licitación. Entonces, usando lo que nos permite la ley, subimos las tarifas para ajustarnos a la realidad que se nos venía encima. Eso nos ayudó inicialmente, pero hoy el problema es mayor”.

El dirigente detalla que la presión no proviene solo del combustible. “La semana pasada tuvimos una nueva alza de cerca de 40 pesos por litro de diésel. Entonces, claro, probablemente tenemos que volver a reajustar tarifas para poder seguir trabajando. Y lamentablemente eso significa traspasar los costos a los usuarios”.

Las cifras son contundentes. “Estamos hablando de recorridos de

entre 400 y 450 kilómetros diarios, con máquinas que consumen cerca de cuatro kilómetros por litro. Eso nos significa más de un millón de pesos de diferencia mensual, mientras el Ministerio de Transportes nos está ofreciendo cerca de 350 mil pesos. Es decir, cubre solo un tercio del gasto”.

Transporte escolar con cautela

En el transporte escolar, la reacción es más cauta, pero no menos preocupante. La presidenta de Confetetch, Verónica Contreras, advierte que el escenario aún es incierto.

“Hay que esperar a ver cómo estará el panorama de aquí al segundo semestre para tener claridad. Ese plazo también nos va a decir si el bono que nos entregó el Gobierno es o no suficiente, y recién ahí podemos evaluar si habrá alzas de tarifas”, explica.

Sin embargo, reconoce que el impacto no es homogéneo. “Hay regiones donde el bono está alcanzando, pero en otros sectores, donde los recorridos son más largos, claramente no ha sido suficiente”.

A esto se suma un problema recurrente en contextos de crisis. “Siempre que enfrentamos situaciones fuera de lo normal, como la pandemia, el transporte ilegal aumenta mucho. Personas que tienen vehículo comienzan a ofrecer traslados. Confiamos en que haya fiscalización, pero muchas veces es una batalla difícil”, precisa.

Camioneros: cada vez menos

El escenario más crítico se vive en el transporte de carga. Patricio Figueroa, presidente de la Confederación de Dueños de Camiones de Ñuble, describe un proceso de paralización progresiva que ya está en marcha.

“Nosotros somos cerca de 350 dueños de camiones y sumamos más de mil vehículos. Tenemos un 42% trabajando en el rubro forestal, un 15% en el agropecuario y el resto en transporte de carretera. El problema es que quien ha pagado el costo de esta alza es el mandante. Y si el mandante no paga, nosotros vamos a tener que parar”, afirma.

El dirigente advierte que la detención de actividades ya es visible. “Calculamos que solo en el rubro forestal ya paró un 15% de los camioneros. Hay gente que guardó los camiones y está esperando mejores condiciones. El problema es que eso implica choferes sin trabajo”.

El impacto social es directo. “Si se detienen 80 camiones, son 80 choferes que quedan sin ingresos. Y además, muchos conductores ya están buscando otros trabajos porque ven que el escenario no mejora”.

Frente a esto, el gremio también impulsa cambios estructurales. “Estamos planteando revisar el rol de ENAP y el impuesto específico. Creemos que hay espacio para corregir distorsiones que hoy están encareciendo artificialmente el combustible”, detalla.

DUEÑO VENDE TERRENO COMERCIAL

2.250 m²

Parque Lantaño Circunvalación
UF 5.000. Fono 994410469