LITORALPRESS

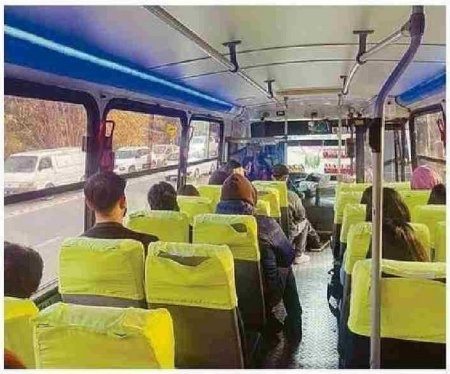
Fecha: 16-06-2025
Medio: La Estrella de Valparaíso
Supl. : La Estrella de Valparaíso
Tipo: Noticia general
Título: ¿Qué sucede con la "Ley Espejo" y sus mejoras en transportes?

Pág. : 2
Cm2: 667,4

Tiraje: 16.000
Lectoría: 82.502
Favorabilidad: No Definida

¿Qué sucede con la "Ley Espejo" y sus mejoras en transportes?

Tras aprobación de la Ley N° 21.692 -que modifica la 20.278-, aún falta publicación de reglamento. Expertos, Gore y parlamentarios advierten riesgos en implementación de la norma de subsidio más relevante en los últimos 16 años.



LEY AVALA PROYECTOS DE TRANSPORTE EN ZONAS AISLADAS.

AGENCIA UNO Y ARCHIVO

CREA NUEVO MARCO DE FINANCIAMIENTO TRANSPORTE PÚBLICO: PARA METROPOLITANO (RED) Y SERVICIOS DE MOVILIDAD EN REGIONES.

Guillermo Ávila Nieves
La Estrella de Valparaíso

"Han pasado nueve meses de esta nueva ley: nadie sabe en qué se están gastando estos recursos que son exclusivos para mejoras al transporte público. Esta caja negra sigue igual", afirma a La Estrella Óscar Cantero, presidente de la Confederación del Transporte Terrestre, quien alega "preocupación" por saber "qué se está haciendo con esta plata: aún no vemos nada, por ejemplo, en avanzar con la renovación de buses, mejores terminales, paraderos, vías y calles".

Si hay un tema que ha pasado sin ruido y "casi colado" de la agenda nacional en estos meses ha sido la aprobación de la Ley N° 21.692, el 12 de septiembre del 2024, publicada en el Diario Oficial, que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce en teoría mejoras en las condiciones de calidad y seguridad al transporte público de pasajeros.

En concreto, la ley modifica el artículo 1 de la ley N° 20.378 (de 2009) o la llamada "Ley Espejo" que hace referencia a un mecanismo dentro de esta ley que busca equiparar los subsidios para el transporte público en regiones con los otorgados al sistema Transantiago. Es decir, mantiene y aumenta el subsidio que el Estado entrega a este ítem en el país.

"Eso se logró en septiembre 2024 con la ley 20.378; pero lamentablemente aún no se tiene el reglamento de la ley que está poniendo en riesgo la implementación de ella", advierte la senadora (DC) Yasna Provoste, entendida en el tema, para quien "no puede ser que una norma legal que favorece a las regiones aún no se pueda implementar por esta falta de reglamento. Lamentable la lentitud del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones".

Situación que también critica el diputado (IND-DC) Felipe Camaño como presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara Baja, "es algo que hemos hecho saber al Ministerio. También varios gremios de conductores expusieron en esta comisión: esperamos que se solucione a la brevedad posible".

Y suma: "Este Gobierno ha acumulado una serie de reglamentos sin dictar, y está sucediendo ahora con la Ley Espejo del Transantiago, que tramitamos muy rápido, sabiendo lo urgente para las regiones que existan recursos para financiar el transporte, más con la modificación que hicimos para que los Gobiernos Regionales deban gastarse, como mínimo, el 50% de los recursos que perciben por este concepto, en transportes", subraya Camaño.

Pues bien, además de incrementar el monto destinado tanto a la Región Metropolitana para la operación del Transantiago, como en el resto de las regiones, la nueva norma deja resuelto el tema del financiamiento que hace el Estado al transporte público hasta el año 2032.

MODIFICACIONES CLAVE EN LEY ESPEJO

La ley exige que el 100% de recursos del nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público Regional se destinen a mejorar la conectividad en regiones, y no el 18% de antes. Financiamiento de buses cero emisiones y favorece la construcción de infraestructura. Otorgan estabilidad a los sistemas subsidiados y extiende asignación de fondos públicos a regiones hasta 2032. "Podría financiar la renovación de flotas de buses y taxis colectivos, nuevas tecnologías y electromovilidad, mejoras en paraderos, vías y pavimentación", agrega la senadora Provoste. "En la Región Metropolitana la tasa de uso sólo llega al 40%: preocupante que Subsecretaría de Transporte demore aprobación del reglamento, postergando modernización del transporte público en regiones", manifiesta.

APOYO REGIONAL

En retrospectiva, hace casi un año, por 32 votos a favor y cuatro abstenciones, el Senado aprobó aquella nueva ley de subsidio para el transporte público. Hablamos que supone la modificación más relevante en financiamiento al sistema en los últimos 16 años (con foco para regiones).

En este marco legal, se reestructura el Fondo de Apoyo Regional (FAR), conocidos como "Fondos Espejo": un 50% de estos recursos deberán destinarse únicamente a la renovación de flota o subsidio de operación. Mientras que el 50% restante se invertirá en financiar mejoras de paraderos, implementación de servicios en zonas aisladas y también áreas con poca conectividad.

Sin embargo, el presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara Alta, el senador (IND-RN) Alejandro Kusanovic, explica: "Al Gobierno aún le quedan algunos meses para publicar el reglamento dentro de los plazos comprometidos". Aclara que según el reglamento -elaborado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en conjunto con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública- "deberá definir las categorías bajo las cuales los Gobiernos Regionales deben reportar los proyectos. Este reglamento tiene un plazo de doce meses, contados desde la publicación de la ley en el Diario Oficial. Vence este 12 de septiembre", anticipa.

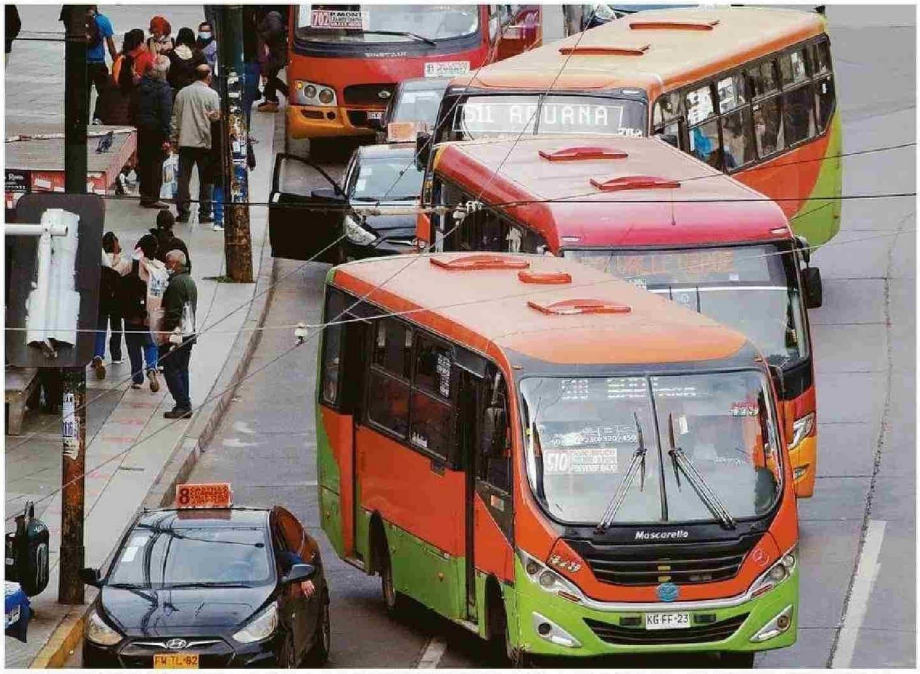
Según Kusanovic, para las regiones, "esta ley es de vital importancia: permitirá fortalecer el transporte público, especialmente en zonas rurales y aisladas". Así, en "la 'Ley de Mejora

LITORALPRESS

Fecha: 16-06-2025
Medio: La Estrella de Valparaíso
Supl. : La Estrella de Valparaíso
Tipo: Noticia general
Título: ¿Qué sucede con la "Ley Espejo" y sus mejoras en transportes?

Pág. : 3
Cm2: 664,0

Tiraje: 16.000
Lectoría: 82.502
Favorabilidad: No Definida



NUEVA LEY REDEFINE MÍNIMO DE INVERSIÓN AL FONDO DE APOYO REGIONAL (FAR) -"FONDOS ESPEJO"- ADMINISTRADO POR LOS GORES.

330

mil millones de pesos es el nuevo fondo del Transporte Público Regional en ley de presupuesto 2025, según senadora Yasna Provoste.

del Transporte Público en Regiones', deben destinarse exclusivamente a mejoras en el transporte público de cada región, ya que se utilizaban en otros sectores y solo el 18% en transporte", precisa.

En tanto, el parlamentario Camaño califica como "prioritario" para los transportistas del país "el tener certezas sobre los recursos que existen para renovar el transporte regional, de flotas, infraestructura y otros temas tan importantes para las regiones". Algo en lo que su colega de coalición, Yasna Provoste, ha sido enfática: "Hace años el transporte público regional es malo, caro, anticuado e inseguro. Familias que viven en regiones no se merecen tan mala conectividad".

Y desglosa: "En la ley de presupuesto 2025 el nuevo Fondo del Transporte Público Regional suma $330.000 millones que deben destinarse a financiar proyectos para mejorar transporte público mayor y menor que deben elaborarse en coordinación entre GORE, MTT y los actores regionales del sistema de transporte".

Para la legisladora nortina, "así se mejora la calidad de vida de las regiones: la población que en las capitales regionales utiliza el transporte público alcanza al 70,3%", por tanto, Provoste reitera que la ley 20.378 se convierte en pieza clave del mejoramiento de la calidad de vida en las regiones.

Franco Basso, experto en Transportes y académico de Ingeniería Industrial de la PUCV, argumenta: "El problema ha sido que históricamente estos fondos espejos han sido muchas veces gastados en cualquier otro ítem aparte del transporte, incluyendo varias políticas públicas y proyectos de un dudoso impacto público".

A su juicio, lo relevante, "si es que esto se va a formalizar justamente a través de esta ley y posteriormente de un reglamento, se indique para qué se pueden utilizar estos proyectos", desliza el académico con acento en la fiscalización y lo que "pueda hacer la Contraloría para verificar que eso se esté gastando de manera correcta".

TRANSPORTES Y GORE

Consultado por el tema, Benigno Retamal, seremi de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso, señala: "Para las regiones, en particular para Valparaíso, la reciente aprobación de la nueva ley de subsidios para el transporte público es una excelente noticia: otorga mayor eficiencia y eficacia a la inversión pública destinada al transporte en regiones".

Pondera que será "un legado importante del Gobierno: va a fortalecer y modernizar servicios en regiones como la nuestra, con sistemas eficientes, seguros y más sustentables".

En la Quinta Región, a través de la ley de subsidio al transporte público, según la autoridad regional, "se otorgan recursos para la operación de buses en nueve comunas, considerando las cinco del Gran Valparaíso (Viña del Mar, Valparaíso, Concón, Quilpué y Villa Alemana), además de Limache, Olmué, Quintero, Puchuncaví y el servicio de tren Limache-Puerto de EFE".

También puntualiza que se subsidia "la tarifa rebajada para estudiantes y adultos mayores en toda la región, así como servicios para zonas rurales y aisladas en todas las provincias, incluyendo servicio marítimo para Juan Fernández. Implementación de transporte público en localidades rurales es prioridad".

Acerca de aspectos interesantes, el seremi de Transportes dice que "reconoce a las bicicletas públicas y otros ciclos como transporte público, lo que permite invertir recursos públicos en ellos". También al transporte público menor, "como los taxis colectivos, que les va a permitir ser receptores de subsidios". Retamal resalta que esta nueva herramienta normativa "fortalece la descentralización, otorgando a los Gobiernos Regionales el rol de gestionar sus inversiones en transporte público".

Precisamente en este punto, Francisco Romero, jefe de la División de Infraestructura y Transporte del Gobierno Regional de Valparaíso, plantea críticas "ante la colocación de cortapisas en las nuevas definiciones: este no es un fondo adicional, sino un re-etiquetado del FNDR".

Y detalla que los recursos del fondo "se presentan como un 'extra' para el transporte, pero se trata de recursos que ya estaban dentro del presupuesto regional". Es decir, "se pinta de transporte lo que ya formaba parte del FNDR, o sea del presupuesto de los GOREs, trasladando la presión desde el MTT a los Gobiernos Regionales".

Sumado a ello, "nos parece que no se hace cargo del crecimiento del Fondo en los años, es decir, su proyección en el tiempo. Como tampoco de la gobernanza de los sistemas de transporte en regiones y la destinación de recursos profesionales".

Asimismo, añade que "creemos que es una ley inconsulta y, es de esperar que durante el plazo que estableció el propio texto (un año) para contar con los reglamentos que operativizarán la ley, el MTT tenga la voluntad de incorporar en la discusión a los GOREs, reflejado en resultados con pertinencia regional".

Sobre cifras, Francisco Romero aclara que entre el 2021 y marzo del 2025, el Gobierno Regional ha destinado "más de 95.000 millones de pesos para el ámbito de Transportes y Movilidad". Significa que, en promedio, "cada año han sido invertidos más de 23.000 millones de pesos. Monto bastante superior al que ha recibido la región por concepto del FAR, hoy fondo de Apoyo al Transporte Público y Conectividad Regional".

Y apunta: "El último año destinamos más de 29.000 millones en movilidad de la región como son la infraestructura y equipamiento vial, vehículos y equipamientos municipales, estudios y planes de transporte y programas de renovación de flota. Destinando para estos últimos un total 2.370 millones, en su llamado 2024".

Respecto a la distribución provincial de los recursos para la renovación de flotas, están "distribuidos en base a la propuesta técnica que desarrolla el MTT. Hablamos de 924 colectivos renovados, durante el periodo 2021-2024, destacando las provincias de Valparaíso, Marga-Marga, y Los Andes; mientras que las micros, han sido renovadas un total de 185, destacándose las provincias de San Antonio y Quillota, en mismo periodo".

En este 2025, Romero del GORE asegura harán lo propio con los llamados en segundo semestre. "Además de aportar a la renovación de flotas Diesel, reforzaremos la electromovilidad: esperamos que crezca sostenida en la región".

No obstante, la visión del transportista Oscar Cantero difiere: "Esas platas nunca se ocuparon para mejoras en transporte público de pasajeros". Reflexiona con interrogante: "Nos sentimos defraudados: nadie fiscaliza el tema y no sabemos por qué".

QUE PLATAS NO VAYAN A FUNDACIONES

Para el experto en Transportes de la PUCV, Franco Basso: "Hemos visto, por ejemplo, en caso de los Convenios, que Gobiernos Regionales han ocupado dineros para objetivos distintos: lo relevante, que esto vaya en mejora de un sistema de transporte público más moderno y sustentable y no a fundaciones de papel". Rafael Delpiano, académico de la Facultad de Ingeniería UANDES, explica: "El problema era que ese subsidio a las regiones o Fondo Espejo, no se estaba ejecutando bien: solo el 18% se terminaba invirtiendo en transporte, algunas platas incluso se usaban para otras cosas". Y suma: "La nueva ley cambia mecanismos de ejecución de esas platas que faculta al MTT: 50% para zonas aisladas o mal cubiertas y el otro 50% para infraestructura y servicios de transporte existentes". A juicio de Delpiano, "es una buena oportunidad para regiones, comunas rurales, si tienen la capacidad técnica de aprovecharla, de mejorar el transporte", sentencia Delpiano.