

DF Regiones

POR MATÍAS CARRASCOSA

Desde la Región del Biobío hasta Aysén, el patrón se viene repitiendo con preocupante frecuencia desde hace un par de meses. Las empresas de transporte se adjudican tratos directos para operar rutas críticas hacia zonas aisladas o extremas del país, altamente dependientes de estos servicios para su abastecimiento y conectividad.

Las empresas comienzan a cubrir los recorridos, pero la burocracia para oficializar los contratos se prolonga por más de seis meses. El resultado es la imposibilidad de facturar, cero flujo de caja y, finalmente, la suspensión de los servicios que deja a miles de personas en riesgo de aislamiento.

Isla Mocha enciende las alertas

La primera alerta roja sonó el 31 de diciembre. Aerocord, operadora de la ruta aérea entre Lebu e Isla Mocha, suspendió indefinidamente sus 14 vuelos semanales. La razón: el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) adeudaba \$ 293,3 millones por servicios prestados entre junio y noviembre.

Aunque la empresa había ganado el trato directo a mitad de año, el contrato no estaba oficializado. "La situación legal impide la emisión de facturas y bloquea el cumplimiento de la Ley de Pago a 30 Días", explicaron desde la firma.

El conflicto dejó a 800 habitantes aislados en vísperas de Año Nuevo, obligando a Carabineros a realizar puentes aéreos de emergencia. Solo la presión mediática aceleró los trámites: el 2 de enero, Contraloría tomó razón del contrato express, permitiendo desatar los pagos y retomar los vuelos 48 horas después. Sin embargo, el precedente ya estaba instalado.

Dalcahue: deuda por \$ 1.700 millones

Mientras en el Biobío se apagaba el incendio, en la Región de Los Lagos el fuego sigue activo. En el Canal Dalcahue, ruta estructurante para el archipiélago de Chiloé, la Naviera Puelche mantiene la operación bajo una presión financiera crítica.

Según confirmó el gerente general de la naviera, César Hechenleitner, el MTT arrastra una deuda de \$ 1.700 millones. El contrato, vigente teóricamente desde el 8 de junio de 2025, entró y salió de Contraloría por observaciones administrativas, obligando a reiniciar el proceso.

A pesar de no recibir pagos, la empresa ha mantenido el servicio -incluso operando con tres naves a petición de los alcaldes- por tratarse de una prestación de continuidad. Sin embargo, la incertidumbre persiste a la espera de que el contrato sea reingresado y visado este mes.



Seguidilla de tropiezos en contratos del Ministerio de Transporte para zonas extremas marca los últimos meses del Gobierno

División de Transporte Público Regional (DTPR), Cristóbal Pineda, explicó que se utiliza el mecanismo de "inicio anticipado", una herramienta legal aceptada por contrato donde se establece que "el pago de la operación se producirá solo una vez que el contrato esté tramitado en su totalidad".

Sobre los nudos críticos actuales, Pineda atribuyó el retraso en Aysén a que "la documentación entregada por el operador (Naviera Austral) no cuenta con todos los requisitos exigidos", impidiendo el visto bueno.

En tanto, sobre la deuda en Dalcahue, aseguró que las observaciones ya fueron subsanadas y el contrato está hoy "en revisión por la Contraloría".

Un problema de diseño

Más allá de las explicaciones puntuales, la simultaneidad de los casos expone la tensión del modelo de subsidios. Este fenómeno no es inédito: ya en agosto de 2025, la conectividad entre Niebla y Corral, en la Región de Los Ríos, sufrió un colapso similar. En esa ocasión, los trabajadores paralizaron el servicio denunciando cuatro meses de sueldos impagos debido a que el ministerio no había transferido los fondos. Aunque el conflicto se desató tras la presión social, el caso sentó un precedente que hoy se replica a mayor escala.

La dependencia de la "Toma de Razón" de Contraloría para liberar fondos y la burocracia estatal han convertido a los operadores en financieras forzadas del sistema. Una carga que, como demostraron Isla Mocha y Aysén, ya no están dispuestos a soportar.

■ **Retrasos administrativos, contratos sin toma de razón en Contraloría y una acumulación de deuda estatal han llevado a los operadores privados de servicios a una asfixia financiera.**

Aysén: colapso en temporada alta

El escenario más complejo se vive hoy en la Región de Aysén, donde la crisis golpeó por tierra y por agua en plena temporada turística.

El 6 de enero de 2026, Naviera Austral anunció la suspensión de la conectividad en el Lago General Carrera (barcaza Tehuelche) tras seis meses de operar sin contrato y sin pagos desde el 3 de julio de 2025. "Existe el riesgo de enfrentar hasta un año sin posibilidad de facturación", advirtió la empresa,

condicionando el retorno a la firma de los documentos.

El impacto es inmediato para localidades como Chile Chico y Puerto Ibáñez, que dependen de esta ruta para abastecimiento y turismo. Aunque tras una mesa técnica de emergencia el Gobierno se comprometió a ingresar el contrato a Contraloría antes de que termine enero, la confianza está quebrada.

"Este Gobierno está terminando de la peor manera posible, con servicios básicos interrumpidos y una disipación con las zonas

extremas", disparó el gobernador regional, Marcelo Santana.

A esto se suma el "apagón" terrestre: la empresa Buses Interlagos, que conecta zonas rurales como Nirehuao y El Gato, también suspendió sus recorridos a fines de diciembre. La causa es idéntica: una deuda de subsidios de seis meses por observaciones administrativas centralizadas en Santiago. "Las personas mayores no pueden quedar aisladas por falta de gestión del Estado", denunció el concejal de Coyhaique, Sebastián Vera.

Respuesta del Ministerio

Frente a los emplazamientos, desde el Ejecutivo defendieron el modelo de operación. Consultado por **DF Regiones**, el jefe de la