

Fecha: 01-03-2026

Medio: El Mercurio de Valparaíso

Supl.: El Mercurio de Valparaíso

Tipo: Noticia general

Título: "Los fondos de la Ley Espejo jamás se han usado para mejorar el transporte urbano regional"

Pág.: 6

Cm2: 572,2

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

11.000

33.000

■ No Definida

Equipo de Crónica
ciudades@mercuriovalpo.cl

E ENTREVISTA. ANDRÉS SÁNCHEZ, director de Viña Bus S.A., aborda la actual situación del transporte público en el Gran Valparaíso:

“Los fondos de la Ley Espejo jamás se han usado para mejorar el transporte urbano regional”

En un año marcado por el esperado proceso de licitación que modernizará el Plan de Transporte Metropolitano de Valparaíso (TMV), que permitirá renovar el sistema de transporte público en las principales comuna de la región, incorporando buses eléctricos, mejorando las frecuencias y coberturas en sectores que actualmente tienen una escasa o casi nula presencia de micros, el gremio autobusero local enfrenta una serie de desafíos para estar a la altura de tales exigencias.

A ello se suman los problemas planteados por los choferes de microbuses, respecto al retraso por parte del Gobierno en el pago de las subvenciones y el alza de las tarifas en 20 pesos que se comenzó a aplicar desde ayer. Un escenario complejo para un sector que cumple un rol clave para la movilidad regional.

Sobre esta problemática, Andrés Sánchez, director de Viña Bus S.A., una de las principales empresas en la zona, da cuenta de los desafíos, modernización y avances que se esperan concretar en el corto plazo.



ANDRÉS SÁNCHEZ, HIJO DEL HISTÓRICO EMPRESARIO REINALDO SÁNCHEZ, ABORDA LA CRISIS DEL TRANSPORTE.

- ¿Qué opinión tienen en el gremio respecto del alza de tarifas?

- Este aumento responde a una definición técnica y política que es facultad exclusiva de la autoridad ministerial. Es importante que la ciudadanía sepa que esta medida no genera ningún beneficio económico para los operadores, dado que los subsidios estatales asociados al congelamiento tarifario disminuyen en la misma proporción en que sube el pasaje. Al final de la cadena, el único que pierde es el usuario, quien debe desembolsar más dinero de su presupuesto mensual, sin que ello se traduzca en una mayor inyección de recursos para mejorar la operación del sistema.

- ¿Por qué existen cuestionamientos a la labor del transporte en la región? ¿Están las condiciones dadas para una modernización?

- Los cuestionamientos existen porque el servicio se ve degradado por factores externos que superan nuestra gestión, principalmente la falta de infraestructura vial adecuada. Para que los nuevos sistemas operen con fluidez, se requiere una inversión real por parte del Gobierno Regional y las instituciones relacionadas, algo

“Los cuestionamientos existen porque el servicio se ve degradado por factores externos que superan nuestra gestión, principalmente la falta de infraestructura vial adecuada”.

que hoy es insuficiente. Actualmente vivimos una situación crítica: los recursos de la Ley Espejo (Ley N° 20.378), diseñados para equilibrar la balanza con Santiago, no se están traduciendo en obras de conectividad. Se solicitan inversiones constantemente, pero vemos con amargura cómo esos fondos jamás se han utilizado de forma efectiva en mejorar el transporte urbano regional.

VALIDADORES ELECTRÓNICOS

- ¿Es verdad que como empresarios se oponen a usar medios tecnológicos como validadores?

- Esa es una percepción equivocada; estamos totalmente de acuerdo y comprometidos con la modernización del recaudo electrónico. De hecho, el gremio viene impulsando el

cambio en los medios de pago desde el año 2019, motivado principalmente por la seguridad que otorga eliminar el efectivo de las máquinas tanto para conductores como para pasajeros. Recibimos el anuncio ministerial sobre la licitación de recaudo con altas expectativas; no obstante, la imposibilidad de implementar estas soluciones por parte del gremio de forma previa respondió a la profunda inestabilidad financiera arrastrada desde el 18 de octubre y agudizada durante la pandemia. A este complejo escenario económico se sumó la falta de facilidades administrativas por parte de las autoridades, quienes no generaron las condiciones ni los procesos necesarios para viabilizar dicha transición tecnológica oportuna.

- ¿Qué puede decir respecto al supuesto no cumplimiento de las frecuencias? ¿Andan menos buses y más autos particulares en las calles?

- El análisis técnico apunta directamente al colapso vial: las calles han quedado chicas frente a un parque automotriz que no para de crecer, a lo que se suma un pavimento en pési-

“La inseguridad actual provoca que pocos conductores quieran operar en servicios nocturnos, un problema sistemático que afecta la oferta al final del día”.

mo estado que daña nuestras unidades. En Valparaíso estamos profundamente al debe; mientras Santiago luce su flota eléctrica, nosotros apenas contamos con 44 buses de este tipo, menos del 3% del total regional. No es que anden menos buses por voluntad nuestra, sino que la caída en la velocidad comercial hace que las mismas máquinas den menos vueltas por jornada. Además, la inseguridad actual provoca que pocos conductores quieran operar en servicios nocturnos, un problema sistemático que afecta la oferta al final del día. Estamos a sólo 100 kilómetros de Santiago, pero con 20 años de retraso en infraestructura segregada.

RECLAMOS POR SUBSIDIO

- ¿Por qué los conductores reclaman el pago del subsidio si

“Esperamos (de las nuevas autoridades que asumirán) que dejen de ser meros ‘tramitadores de papeles’ y asuman un compromiso real con el sistema de transporte”.

este llega a los empresarios? ¿El subsidio finalmente a quién beneficia?

- Es fundamental aclarar el flujo de estos fondos para evitar confusiones: el dinero que el Estado transfiere es el remolaje de lo que el pasajero deja de pagar gracias a las rebajas tarifarias de hasta un 40%. Cuando el Estado se demora meses en pagar, se tensiona toda la cadena operativa, afectando desde el mantenimiento preventivo hasta la relación con nuestro personal. Las cifras son alarmantes: sólo a Viña Bus se le adeudan más de \$2.700 millones en compensaciones pendientes desde agosto de 2025. A esto se suma la deuda de \$1.500 millones por la operación de las nuevas unidades UN14 a UN18 que comenzaron el 1 de septiembre y aún no reciben pago alguno. La reflexión es simple: el beneficiario final debe ser el pasajero, y esta asfixia administrativa termina perjudicando directamente la calidad del servicio que él recibe.

- ¿Qué esperan como gremio de las nuevas autoridades?

- Esperamos que dejen de ser meros “tramitadores de papeles” y asuman un compromiso real con el sistema de transporte. La administración pública debe actuar con la celeridad que la ley le exige para resolver los nudos críticos de pago, operación y gestión. Necesitamos autoridades proactivas que entiendan que detrás de cada trámite administrativo hay miles de ciudadanos que necesitan un transporte digno, moderno y eficiente.