

ELIEGER GONZÁLEZ, PRESIDENTE DE FETRAM:

“Todo el país se mueve alrededor de Santiago y las regiones son el patio trasero”

POR MARÍA FRANCISCA GARCÍA BASCUÑÁN

FOTO EDUARDO CORVALÁN MUÑOZ / CARLOS ALARCÓN DUARTE



Eliecer González reveló que nos les fue bien en la última reunión con subsecretario, pues propuesta no alcanza a cubrir ni el 20% de los costos, aunque plantea que siguen llanos a seguir trabajando para obtener soluciones.

TALCA. Con 50 años de trayectoria en el rubro del Transporte y estando a cargo hace algunos años de la Federación de Transporte del Maule (FETRAM) y otros tantos administrando los buses rurales “Interbus”, Eliecer González, manifiesta que el rubro jamás había vivido un escenario tan complejo, el cual se ha ido acrecentando en el tiempo a raíz de malas políticas realizadas por los distintos gobiernos, que han hecho que vaya desapareciendo el transporte urbano en varias comunas y que cada vez haya menos máquinas funcionando en el mundo rural.

A raíz de las alzas de los combustibles, en donde el diésel subió 580 pesos y seguirá aumentando hasta que el conflicto internacional no termine, Diario La Prensa, decidió conversar en profundidad con él, para conocer la situación que vive el rubro en la región, conocer qué esperan y entender el motivo de sus decisiones.

¿Cómo ha sido estar en el rubro de transporte estos 50 años?

“Hasta cierto punto y en estos momentos es excepcional como era antes el transporte. Era otra forma de trabajar, más en confianza. El personal que uno tenía, eran verdaderos conductores. Ahora sólo hay choferes. Ahora, dicen quiero irme a la casa luego. Nosotros en cambio, trabajamos, como se dice, de sol a sol. Salíamos muy temprano, terminando a las nueve de la noche, todos los días. Yo partí trabajando aquí (capital regional) en la línea urbana, entonces a mí no me cuentan cómo se trabaja en el servicio rural, interurbano, porque yo lo conozco bastante y desde hace muchos años”.

¿Cómo funciona el transporte hoy en la Región del Maule?

“Aquí el transporte urbano, en este momento, está con perímetro de exclusión, o sea dos líneas, falta una que está pendiente, porque tiene que completar una documentación, a la cual vamos a tratar de ayudar para que pueda salir del problema e incorporarse como corresponde y en el aspecto rural, atendemos todos los sectores que llegan a las grandes ciudades. Hay algunas líneas, como nosotros, que atienden varios sectores y hay quienes lo hacen en sectores más alejados, que son pequeños empresarios, que tienen una o dos maquinillas. Y todos se han visto deteriorados en el último tiempo”.

Mencionó el perímetro de exclusión ¿Cree que funciona?

“A ver, si hablamos de zona de exclusión, aquí en Talca o en la Región del Maule, no hay una prácticamente, lo que hay son sectores que son distintos unos de otros, pero tratamos de servir a todos lados. Creo que hay que volver a analizarlo. Si no estudian de nuevo los perímetros con los valores que sean adecuados, va pasar que Talca se va a quedar sin locomoción como en otras ciudades”.

Abordemos la actualidad. Hace unos días, el transporte rural subió sus tarifas. ¿Por qué ocurrió esto?

“Bueno, el alza de la tarifa no es algo que nosotros hayamos proyectado o quisiéramos hacerlo porque queremos beneficiarnos. Esto ocurrió, por un problema internacional del precio de los combustibles y hasta cierto punto, el gobierno tampoco tiene culpa en esto, porque el precio viene de afuera. A lo mejor hay que afinar algunas cosas para ir mejorando, pero lo que encuentro yo, es que fue desmesurado el alza del petróleo, porque subió casi el doble de la bencina, entonces ¿qué es lo que mueve más todo el país? el diésel, porque los camiones trabajan con esto. Con bencina, prácticamente sólo lo hace el particular, entonces, aquí la norma se hizo al revés. Se favorece al particular, en desmedro del grueso de la población, que no es el ciudadano a pie o en auto, sino el que anda en transporte”.

Si hablamos de costos. ¿En cuánto les aumentaron con esta alza en el valor del diésel?

"Nosotros tuvimos un alza de costos del 40-50% y depende del kilometraje que ande la máquina, porque un servicio más largo con vehículos más grandes tiene uno mayor. Por ejemplo, en servicios que son más cortos, como, Talca-San Clemente, Talca-Maule, nosotros hacemos recorrido con minibuses de 22 pasajeros, que son un poco menos gastadores, pero si vamos a San Javier, lo hacemos con taxibuses, que son más grandes, porque no pueden ser máquinas chicas, sobre todo en el horario peak, que la máquina se llena además con estudiantes".

Ustedes tienen distintos tipos de usuarios, pero muchos de ellos son subsidiados. ¿Qué pasa con ese apoyo?

"En el asunto del estudiante, a nosotros no nos pagan prácticamente nada y nos bajaron la tarifa. Ellos nos dan un subsidio que solamente financia el 7%, o sea, más del 60% lo asumimos nosotros como costo. Ahora, en el adulto mayor se sacó una norma que es muy buena para los políticos, ya que es muy atractiva para obtener voto y tiene simpatía en la gente, donde dijeron, que al adulto mayor, lo vamos a llevar al 50%, pero no nos consultaron cuánto cuesta, no tenían un estudio, no tenían nada. Nosotros tenemos pérdidas entre 30 y 40 mil pesos diarios por máquina en el transporte de adulto mayor, porque a nosotros nos dan 2.700 pesos, en este momento, por el adulto mayor, por máquina diario y resulta que llevamos entre 20 y 30 pasajeros. Yo siempre digo ¿por qué las políticas públicas las hacen con el bolsillo de los demás, de los privados? ¿De quién es la responsabilidad de la educación? Del Estado de Chile, pero por qué tenemos que financiarlo en gran parte nosotros. Por qué nos cargan esa mochila a los privados, sin embargo, en Santiago no es así. Porque en Santiago a ellos les pagan, todos los pasajeros que lleguen. Se les paga el total, porque a través de los traspasos que les hacen, les pagan todo, pero a nosotros, no, nosotros tenemos que asumir".

¿Qué le parecen las medidas planteadas por el gobierno por el alza de los combustibles?

"Que las medidas a nosotros no nos tocan para nada. En el caso de los rurales no tenemos nada, nada, estamos en tierra de nadie. No hay ninguna medida específica para ellos. Incluso cuando aprobaron esas siete medidas, el ministro de Hacienda en el Parlamento, fijó darle 100.000 pesos a los colectivos, a los taxis y a los escolares. Ahí le hicieron la consulta: ¿qué pasa con las regiones? él respondió, no hay plata para financiar regiones, entonces, con eso nos está diciendo todo. Lo que pasa es que aquí, todo el país se mueve alrededor de Santiago y las regiones son el patio trasero. A nosotros no nos consideran para nada. Todas las políticas públicas se hacen en Santiago y nosotros tenemos que acatarlas. Todo se hace en una oficina y es gente que no conoce ni el lugar, ni el sector, ni cómo se trabaja y muchos que ni siquiera han andado en un camión, porque es re fácil hacer políticas públicas andando en un tremendo auto a disposición, que se lo pone el Estado y no tiene ningún costo".

Hace unos días tuvieron una reunión en el Gobierno Regional. ¿Qué le parece que el gobernador quiera apoyarlos?

"El gobernador venía trabajando un poco el tema y quiso seguir formando parte, porque quiere tratar de gestionar recursos, pero vamos a esperar que le dice Hacienda. Vamos a esperar a ver qué resulta de eso. Bueno, primero, tuvimos reuniones con el gobernador y anteriormente habíamos tenido con el delegado presidencial, pero están con las manos atadas. Ellos están conscientes del problema e hicieron los mismos planteamientos. El gobernador no tiene los medios para poder tomar medidas, ni tampoco tiene las normas que le permitan a él hacer estas cosas, entonces, él dice que tiene algo de plata, pero nosotros le pusimos en la mesa, cuántos son los valores que nosotros tenemos de gasto diario para poder, por ejemplo, revertir el asunto".

¿Y cuánto necesitan para revertir la situación?

"A nosotros nos significa en combustible, un millón de pesos por máquina mensual. Diga usted, va a estar un Gobierno Regional posibilitado a poner ese monto, si sólo los rurales aquí en la región hay 1750 máquinas. Vea usted la proporción. Es imposible para un Gobierno Regional... porque no está dentro de su margen".

Se dice que los recursos de la Ley Espejo llegarán directamente y no a través del Gobierno Regional. ¿Qué les parece eso?

"En este momento no pasará porque es un proyecto. No hay



Tarifas de los buses rurales subieron debido al alza de los combustibles, sobre todo el diésel, que el rubro considera que fue desmedido, aunque está dispuesto a rebajar en la medida que el Estado les dé un incentivo.

● **Respecto a las 7 medidas planteadas para apoyar al rubro, el dirigente dijo que no son suficientes, recalando que todas las decisiones se toman en el nivel central y no se consideran las realidades de todo el país.**

nada claro, pero está la intención de sacar esos recursos del Gobierno Regional y yo le voy a decir una cosa, que el gran perjudicado va a ser el Gobierno Regional, porque en este momento, según la norma, ellos tenían la obligación de gastar mínimo, porque podría haber sido más, el 50% en transporte. Podría haber sido el 70% o el 80%, porque aquí en la Región del Maule, llegan 23.000 millones este año, entonces la mitad mínimo, era obligatorio de gastarlo en nosotros, aunque podrían aumentar y gastarse el 100%. Esto no está claro y eso es lo que iba consultar el gobernador en Santiago. Ahora, nosotros le dijimos muy claro, que lo que haga él y nos pueda aportar a nosotros, en la misma proporción de los aportes, podríamos ajustar las tarifas. Ajustar, no es volver al mismo porcentaje anterior. Es muy difícil, porque resulta que nosotros estamos sacando la cuenta de cuánto nos cuesta el insumo que es combustible, pero no estamos hablando de neumáticos que ya subieron, aceites y todos los insumos o repuestos".

¿Cuál es su sentir con todo esto?

"Esta actividad está muy deteriorada y ha ido desapareciendo de a poco. Por ejemplo, había servicios urbanos en Constitución Cauquenes, Parral, Linares y San Javier, que ahora han desaparecido. Queda una parte de Curicó y Talca, que de las 400 máquinas que había, sólo quedan 200. Vamos a la desaparición de los servicios por las políticas públicas que hay en este momento, que es imposible seguir manteniéndose. También, si las máquinas no andan en las condiciones nos notifican que hay que pararla, no dejarla salir a trabajar porque tienen un piquete en un vidrio. Nos hablan de chatarrizar, pero nos dan 40 millones y una máquina nueva vale 150 millones, en el caso de los servicios rurales y si uno pide un crédito de 110 millones en 5 años, pasa a los 150 y si se divide por 60 meses, se paga mucho más".

¿Cómo cree que se puede revertir esta situación?

"Con una política pública adecuada, porque mire aquí en Talca

tenemos la exclusión ¿Sabe cómo se firmó? con una pistola en el pecho, así se ve en las declaraciones del día la firma. Se trató de desmentir y era la triste realidad, porque las amenazas eran muy grandes, aquí todos nosotros vivimos en constante amenaza".

¿Cuáles serían estas amenazas?

"Que si no firmaban no podían trabajar, que les iban a quitar los cartones de recorrido y llamarían a licitación. Todo eso, entonces sobre esas amenazas, la gente se obliga a entrar porque si no tienden a desaparecer y ya están desapareciendo".

Hace unos días, tuvieron una reunión con el subsecretario y no llegaron a acuerdo. ¿Qué esperan de esto?

"Al final no hay nada, porque cuando lleguemos a los valores, lo vamos a estudiar y no vamos a firmar nada que no nos sirva, porque yo conozco mucho y he estado en muchas reuniones en el ministerio y he firmado varios acuerdos y todo el asunto, pero después no se cumplen".

La gente se queja de que no hay transporte público en la noche y que el flujo es poco. ¿Por qué pasa esto?

"No es rentable estar en la micro, porque usted no va estar con una o dos personas, con un gasto tremendo y resulta que al entrar a una población, no se sabe cómo uno va a salir y ese es el mayor problema, la seguridad. Lo mismo pasa con las tiendas comerciales, a qué hora empieza a cerrar el centro. A las siete está todo cerrado y ahora con las 40 horas será una hora antes y los supermercados antes cerraban a las 10 de la noche, ahora todo máximo a las nueve, entonces después de la pandemia, el hábito cambió, ahora es totalmente diferente. La gente no anda tarde en la noche, las calles andan vacías, entonces ahora con el valor del combustible es peor. En la línea urbana, hay máquinas que están paradas y prefieren tenerlas así en vez de estar haciendo gastos. Ahora mismo, tienen incertidumbre porque no pueden subir las tarifas y no saben cómo les van a retribuir la diferencia. Estaba conversando con ellos y me dicen que en tres semanas más, ya no tendrían financiamiento para moverse con los combustibles, sino se les paga la diferencia en el asunto del perímetro".

¿Algún mensaje que quiera entregar?

"Al gremio, solamente decirles que mientras permanezcamos lo más unidos posibles, podemos tener alguna solución, de lo contrario si nos empezian a dividir para reinar, vamos a empezar a desaparecer de a poco. Al gobierno que mejore las políticas públicas y trabaje con los gremios, porque conocen la forma y llevamos tantos años en esto y a la comunidad, decirle que nosotros estamos disponibles, que no queremos que salgan perjudicados, pero estas cosas nos han obligado. Nosotros estamos disponibles a hacer ajustes en las tarifas si el Estado nos da un incentivo claro y que se cumpla".