

Subsidio a la tarifa y su perverso rol en crisis del transporte público del Gran Valparaíso: "Se paga a todo evento y es el más importante"



Licitación que rige en el perímetro de exclusión compuesto por Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana establece un régimen que podría explicar el problema: y es que no importa si la micro sale a la calle o no, total el empresario recibe este subsidio igual.

El transporte público del Gran Valparaíso atraviesa una profunda crisis, la que se encuentra principalmente asociada a la escasa frecuencia de microbuses y nulos recorridos en algunos tramos de las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Concón, Quilpué y Villa Alemana, en ciertos horarios vespertinos y nocturnos.

Justamente el origen de este problema fue abordado en profundidad por el **diputado Tomás Lagomarsino**, uno de los que más ha estudiado e intervenido para solucionar el problema. En conversación con PuraNoticia.cl, el parlamentario del Partido Radical por el Distrito 7 analizó por qué se registran estos problemas y cómo se pueden resolver.

Para comprender el conflicto, hay que tener presente que en Chile hay tres tipos de transporte público: en **sectores rurales**, con mínimas exigencias; en **sectores urbanos**, con mayores exigencias; y en **perímetros de exclusión**, que son las zonas donde el Estado de Chile puede realizar subvenciones y licitaciones para ofertar, con sus respectivos cálculo de subsidio y cálculo de subsidio para la operación.

En ese sentido, la región de Val-

paraíso cuenta actualmente con tres perímetros de exclusión: el primero, en **Quintero - Puchuncaví**; el segundo, en **Limache - Olmué**; y el tercero, en el **Gran Valparaíso**, es decir, la zona metropolitana de la región, que comprende las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón.

Aquí es donde surge una de las grandes interrogantes: **¿Por qué la**

provincia de Quillota queda fuera? Esto, entendiendo que es una zona con alta densidad poblacional y que tiene a un número importante de trabajadores y estudiantes viajando diariamente al Gran Valparaíso, como se logra apreciar en el uso del servicio Tren + Metro que conecta la provincia con la estación Limache del servicio de transportes.

Al respecto, el diputado Tomás

Lagomarsino explicó que **"para establecer un perímetro de exclusión se debe hacer un estudio de Sectra (Programa de Vialidad y Transporte Urbano)**, que es un estudio base muy relevante y el único lugar donde se ha hecho y aún no hay perímetro de exclusión es en la comuna de San Antonio (...) Este estudio de Sectra habla del comportamiento de la población para estimar los subsidios".

SUBSIDIOS

Dicho perímetro de exclusión, **más que permitir que el pasaje sea más barato, permite que los operadores de micros tengan ciertas condiciones para mantener el precio y el valor del transporte**. Por ejemplo, en zonas urbanas que no son perímetro de exclusión, el operador puede arbitrariamente tomar la decisión de subir el precio de la micro, como ya ocurrió hace algunos años en La Calera, donde subieron el costo del pasaje de micro. No obstante, esto no ocurre en el Gran Valparaíso porque en esta zona hay una fórmula que permite mantener el costo de la tarifa de los microbuses.

Dicha fórmula, entre otras aristas, contempla una subvención que recibe el empresario de microbuses



del Gran Valparaíso, que es cercano a \$1 millón por máquina. Y aquí es donde nacen los problemas, pues Lagomarsino indicó que **"esto es muy intrincado. Las bases de licitación son un verdadero laberinto y las firma el Ministro de Transportes, pero las resoluciones que establecen la operación y las obligaciones más concretas las establece la Seremi de Transporte"**.

De esta manera, son las bases de licitación las que establecen los tres subsidios que se aplican: **el subsi-**

dio de tarifa; el subsidio de tarifa de verano, en febrero y marzo; y el subsidio de operación, donde está establecido el monto, que se reajusta con el IPC y que llega a la unidad de negocio que comprende una o más líneas. Sobre este último, bien

EL GRAN PROBLEMA

Es justamente en este punto donde radica el gran problema del transporte público del Gran Valparaíso, pues **aquí no importa si la micro sale o no sale a la calle, ya que el empresario microbusero recibe de igual manera el dinero**

subsidio de operacion que, a su vez, tiene tres indicadores: **indicador de frecuencia**, cuyo origen está en la Seremi, que es quien realiza esas resoluciones; el **indicador de regularidad**, que ve la distancia entre cada micro donde –por ejemplo– en hora peak a las 6 o 7 de la tarde puede exigir cinco micros en camino y que pasen en ese horario con su respectiva distancia equitativa; y el **indicador de puntualidad**, que establece los puntos de control donde deben pasar a determinada hora.

BASES ANTIGUAS

A juicio del diputado Tomás Lagomarsino, el problema surge justamente en las antiguas bases de licitación del sistema de transporte del Gran Valparaíso. En ese sentido, sostuvo que "para ser sincero, **dado que esta era la primera iniciativa de perímetro de exclusión en la región y el Gran Valparaíso, sus bases de licitación iniciales respondían a la realidad de ese momento, 2011 me parece que fue la licitación**".

"Para ese momento inicial, las bases de licitación podrían haber sido aceptables, pero el problema es que ha sido prorrogado en reiteradas ocasiones y uno entiende que en la medida que si se vuelve a licitar, se aumentan las exigencias y eso no ha pasado". Así es como sugiere que hoy ya se deberían haber incorporado los validadores, el sistema GPS y contar con un mejor estándar de transporte.

Y es que sumado al hecho de que no habrá microbuses nuevos circulando en las calles del Gran Valparaíso durante este 2025 y que recién podrían haber durante el próximo año –si es que hay interés de empresarios de participar en la licitación– hay otra gran interrogante, que dice relación con el contenido de las bases, pues **éstas sólo la conocen en el Ministerio de Transportes y la Contraloría, que hoy las analiza**.

Entonces, ¿qué pasa si la licitación se cae? A juicio de Lagomarsino, **"sería el peor de los mundos porque tenemos que subir las exigencias tanto por cómo se entega el subsidio, de cómo se penaliza, pero también cómo se establecen los indicadores de cumplimiento** porque su laxitud ante un servicio de transporte que es tan crítico en el Gran Valparaíso es lo que permite que el operador no entregue un buen servicio".



del subsidio.

del subsidio.

"El subsidio de tarifa se paga a todo evento y es el más importante", expuso el legislador.

Y es que la penalización por incumplimiento a los indicadores de cumplimiento se realiza sobre el

