

GREMIO DE COLECTIVEROS SOBRE LA ELECTROMOVILIDAD

«Pedimos que las inversiones sean equitativas y justas»

El 2024 se convirtió sin dudas en uno de los años más importantes para la implementación de la electromovilidad en la región de Coquimbo, teniendo como hecho principal el comienzo de las operaciones del primer servicio de transporte público de la conurbación, compuesto por una flota de 42 buses eléctricos para unir a la comuna de La Serena, con Coquimbo.

A su vez, de manera más discreta, pero no menos importante, se consagró la llegada de los primeros dos colectivos eléctricos a la región, uno para La Serena y otro para Ovalle, esto por medio de un financiamiento colaborativo entre los dueños de vehículos y el subsidio «Renueva tu colectivo».

Cerca de 3 meses después, el balance realizado desde los gremios de colectivos y taxistas es positivo, aunque creen necesario aumentar los esfuerzos desde el estado para nivelar la balanza frente al transporte mayor.

■ LAS GANAS NO BASTAN

Al respecto, Manuel Correa, presidente de la Asociación Gremial de Taxi Colectivo de la región de Coquimbo,

Lejos de criticar el avance de los buses eléctricos en la región, desde las dirigencias gremiales esperan un aumento en los aportes del estado para el recambio al transporte sustentable, lo que eventualmente podría traducirse en una rebaja en la tarifa de sus servicios



vilidad». Específicamente uno en la línea 36 de La Serena y otro en la línea 69 de Ovalle, frente a los cerca de 5.000 vehículos colectivos que, asegura, hay en la región.

Si bien los primeros móviles se lograron en el marco del programa «Renueva tu colectivo», asegura que este no ha trascendido más allá, en comparación al programa «Mi Taxi Eléctrico», que apoyó a solo 5 regiones

porte público, se traduzcan en acciones concretas que impulsen el paso a la electromovilidad en sus servicios.

«La traba de parte de los interesados, los dueños de los vehículos, es el precio y el costo del vehículo; sin un subsidio, difícilmente la gente se va a atrever a hacer ese cambio, porque significa endeudarse en demasía».

Y es que, según explica

Cristian Pinto, presidente del sindicato de colectivos de la línea 69 de Ovalle, donde cuenta con uno de los vehículos eléctricos mencionados, da cuenta de que los cerca de 9 millones de pesos subsidiados en la adquisición de dicho automóvil mantienen la conveniencia en los tradicionales. «Los eléctricos cuestan hasta 30 millones, y con subsidio quedan en 22 millones, una diferencia abismal frente a los 13 millones que puede costar uno de combustión».

Al respecto es enfático en consagrar que «no nos podemos llenar de buenas intenciones si no las logramos concretar, porque, así como se ha gastado una energía enorme en que lleguen los buses eléctricos a la región de Coquimbo y próximamente a Ovalle, lo que se pide por parte del gremio es que las inversiones sean equitativas y justas».

APRENDIZAJES

► El potencial de los vehículos eléctricos es un hecho en lo teórico que cada día se comprueba en la práctica. Por parte de los usuarios, «lo recibieron de una manera espectacular, y claro, siempre los cambios son buenos, son bien mirados, se entiende, les gusta viajar en él, a pesar de que hay uno solo acá», comenta Cristian Pinto.

Además, agrega que el tiempo que lleva el automóvil en sus filas ha sido de constantes aprendizajes sobre la duración y métodos de carga con relación a la jornada de trabajo. En lo positivo expresa que cargarlo durante el día es más barato por un tema de consumo, mientras que, en el lado negativo, el problema que significa usar el cargador domiciliario integrado en el vehículo.

«Para cargar un 30% demora unas 14 horas, mientras que en la Copec de La Serena solo toma 30 minutos. Teniendo en cuenta que con el 40% puede funcionar todo el día, el problema es que ese porcentaje no lo recupera en la noche por la velocidad que tiene el cargador domiciliario».