

JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR, MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

“Esperamos en octubre el inicio de la operación de buses eléctricos”

ÓSCAR ROSALES CID | La Serena

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz Abogabir, en entrevista telefónica con Diario El Día, afirmó que los buses eléctricos destinados a La Serena y Coquimbo comenzarán a circular a mediados del mes de octubre y no en septiembre como se anunció en un principio, por las autoridades locales.

Lo anterior, debido a algunos problemas en la implementación del electroterminal que ya están en vías de solución.

En ese sentido, el ministro destacó las condiciones de servicio de las nuevas máquinas, entre ellas, aire acondicionado, wifi y acceso seguro para personas con movilidad reducida, entre otros.

¿Cómo asume la responsabilidad que le dio el Presidente de avanzar en la conectividad del país? ¿Cómo avanza en esa línea?

“El Presidente me pidió que ayude a cerrar la brecha de calidad en Santiago y regiones, tema que le parecía muy importante y para eso hemos trabajado en distintos frentes. Quizás lo más emblemático y que va a quedar como legado y cuyo impacto vamos a ver en los años que vienen, es que hemos cambiado la ley de subsidio del transporte público, que se promulga la semana que viene, y que cambia la forma en cómo se subsidia el transporte público en Chile. Hasta aquí, la ley que pretendía poner un peso en Santiago y otro en regiones tenía un problema importante: una parte de lo que iba a regiones lo administraba el gobierno regional que podía gastar esos recursos en proyectos que no fueran del transporte público. De hecho, recursos que les llegaban del espejo de Santiago (Ley Espejo), de cada peso que llegaba, solo el 18%, o sea, 18 centavos de cada peso, se gastaban en transporte público. Eso hacía muy difícil que pudiésemos ir cerrando esa brecha de calidad. Lo otro que tenía de problemático es que el gobierno regional cerraba las oportunidades para invertir en transporte público, porque podía invertir en renovación de flota y también en infraestructura, pero no le permitían gastar en costos operacionales, por ejemplo, invertir en nuevos servicios. O exigirle a un servicio que ofrezca mayor frecuencia o mayores horarios de operación, porque todo tiene un costo operacional que la ley impedía. La nueva ley, en cambio, no solo exige que los recursos vayan al

El secretario de Estado explicó que, si bien, hubo un retraso en la implementación del electroterminal, ya estaría en vías de solución para iniciar el servicio de electromovilidad entre La Serena y Coquimbo. Sorprendió, además, señalando que su cartera estaba priorizando un corredor bioceánico en el extremo norte del país y no en esta región.



CEDIDA

transporte público y que, al menos, el 50% en renovación de flota y el resto en infraestructura, lo que permitirá abrir una batería de proyectos que no se podían financiar”.

TRANSPORTE FERROVIARIO

–El Presidente Gabriel Boric es partidario de aumentar el transporte terrestre mediante trenes. ¿Cuál es la mayor dificultad que enfrenta para crecer en dicha área?

“Estamos avanzando fuerte. Hay un consenso a nivel de país que queremos ver mejores trenes en Chile. Hemos tomado la posta de lo que venía de gobiernos anteriores, pero al mismo tiempo, le hemos dado un impulso adicional con más trenes de cercanía. Todo esto requiere de inversión social para que se puedan brindar, de la misma manera en que estamos llegando a las ciudades con buses eléctricos. En materia ferroviaria no solo tenemos el servicio Santiago-Chillán, hemos extendido muy fuerte el servicio de cercanías en Temuco. Cuando llegamos, el sistema llegaba solo hasta Victoria y Lautaro,

hoy día tiene paradas en Cajones, Padre Las Casas, hacia Pitrufquén y también hacia Freire y anunciamos que vamos a avanzar a Gorbea prontamente. En el caso del Gran Concepción tenemos el servicio ferroviario en la línea 1 y 2; lo mismo el servicio de Limache al puerto en Valparaíso. Pero también anunciamos que de aquí a fin de año vamos a tener operando el servicio entre Puerto Montt y Llanquihue. El foco que tiene este gobierno es impulsar trenes de cercanía, de modo de salir a ofrecer servicios donde la demanda existe. En el caso de Santiago estamos avanzando hacia Melipilla y Batuco”.

–¿Esa demanda no existe para el norte del país? Porque todo lo que me señala es desde el centro hacia el sur.

“Efectivamente, el foco ha estado puesto desde Valparaíso hacia la Región de Los Lagos por dos razones. Uno, porque hace algunas décadas atrás se decidió entregarle la red ferroviaria a privados desde La Calera hacia el Norte. A excepción de Arica, la red ferroviaria se entregó a empresas privadas, por lo tanto, tenemos menos músculo desde la empresa del Estado para ofrecer

servicios con la flexibilidad que nos da ser dueños de las vías. Lo segundo, es que las ciudades en el norte del país están mucho más lejos unas de otras, por tanto, el servicio interurbano hace un poco más difícil garantizar que va a tener una buena demanda. El alcalde de Coquimbo nos ha planteado, por ejemplo, el poder levantar algún servicio ferroviario dentro de la ciudad de Coquimbo. Lo estamos mirando todavía en una fase extraordinariamente preliminar. En Antofagasta nos han pedido también, y en Copiapó. Hay varias ciudades las cuales aspiran a poder recuperar un servicio ferroviario y estamos buscando los mecanismos para estudiar, al menos, la bondad de esos proyectos”.

–El proyecto de instalar un tranvía entre Coquimbo y La Serena, ¿ya no es de interés del gobierno o continúa en proceso?

“Ese es un proyecto que lo tiene el Ministerio de Obras Públicas y nosotros estamos impulsando un servicio de buses eléctricos por el momento, que va desde Las Compañías, en La Serena, hasta El Llano y Sindempart en Coquimbo. También el Ministerio de Obras Públicas lleva adelante un proyecto de circunvalación que abriría un espacio en torno a la ruta 5 que permitiría tener un sistema de transporte público un poco más grande”.

ELECTROMOVILIDAD

–¿Cuál es el impacto que tendrá en el país la electromovilidad?

“Como país hay un compromiso que heredamos del gobierno anterior y que lo hacemos propio, y es que de aquí al 2040 todos los buses tienen que ser sin emisiones. Por eso estamos impulsando con tanta fuerza todos los proyectos que permitan ir avanzando hacia la electromovilidad en el transporte colectivo. Nuestra idea es que todas las capitales regionales y provinciales pronto puedan avanzar hacia servicios eléctricos, pero no solo en materia de carbono neutralidad sino también por el impacto que tiene en términos de mejorar la calidad del servicio. Los usuarios perciben un servicio de mucho mejor estándar al tiempo que genera menos ruido hacia la ciudad”.

–¿Cuáles son las ventajas, más allá de lo ambiental, que representa este tipo de transporte?

“Como mencionaba, hace poco fui a Antofagasta. Me subí a uno de estos

buses y si fuera solo un tema ambiental el usuario sería indiferente, pero la gente que iba dentro del bus iba contenta. Una señora me decía 'este es mi avioncito', porque la sensación que ella tenía era que al subirse a un bus eléctrico era de un estándar distinto a todas las otras alternativas y eso tiene que ver con la vibración que tiene, con el ruido que genera y una serie de elementos de estos buses que estamos trayendo, como el aire acondicionado, cargadores USB, wifi, cámaras interiores y exteriores para identificar cualquier tipo de incivildad o delincuencia, cabina protegida para el conductor, y como son de piso plano están habilitados para recibir personas con movilidad reducida. Estamos llevando el transporte público a un plano mejor y eso lo que la gente valora".

-Según anunciaron autoridades locales en la conurbación La Serena -Coquimbo los buses eléctricos deberían comenzar a transitar en el mes de septiembre. ¿Ya se ha fijado una fecha para ello?

"Entiendo que tenemos un tema con la instalación eléctrica en el terminal que estamos resolviendo y esperamos llegar a mediados de octubre con el inicio de la operación. Esta es una licitación que llevamos el año pasado y que ganó una empresa local y el proceso apuntaba a que en estas fechas ya pudiésemos tener el inicio de la operación de los



Hay un compromiso que heredamos del gobierno anterior y que lo hacemos propio, y es que de aquí al 2040 todos los buses tienen que ser sin emisiones"

buses, que son cerca de 40".

-¿Por qué continuar en electromovilidad con los mismos operadores que no han prestado un servicio de calidad con el transporte tradicional?

"El Estado se preocupa de abrir concursos que permitan a cualquier operador interesado y con experiencia en ofrecer servicios, poder acercarse y ofrecerlos. La licitación se llevó adelante en forma competitiva, abierta y finalmente ofrece el servicio la empresa que tiene la mejor oferta económica y en este caso se lo adjudicó una empresa local, que fue el mismo caso de Antofagasta que se lo adjudicó una empresa local.

Se abrió licitación ahora en Copiapó y aparentemente una empresa local habría presentado la mejor oferta".

-¿Qué control tendrán ustedes sobre este transporte eléctrico que comienza en la zona?

"Hay un control muy intenso, porque hay un subsidio para el que ofrece el servicio y está asociado a la frecuencia, la regularidad, puntualidad, y a que la calidad de las máquinas del servicio sea acorde a las exigencias de la licitación. Si el servicio no se presta de acuerdo a eso el ingreso que va a recibir la empresa va a ser mucho menor que si ofrece un buen servicio".

CORREDOR BIOCEÁNICO EN EL NORTE

-¿Qué piensa del histórico proyecto del túnel de Agua Negra para unir a Coquimbo con San Juan, en Argentina?

"Si bien es un proyecto del Ministerio de Obras Públicas, nosotros estamos como ministerio empujando los corredores bioceánicos y hay un foco, primero que todo, en los pasos de Sico y Jama, que están justo al sur de la frontera con Bolivia y que permite conectar el norte de Argentina con todo el Paraguay y el Mato Grosso en la zona sur de Brasil, ofreciendo una salida a todas las exportaciones de toda esta zona que es la que genera mayor productividad en

términos de alimentos hacia los puertos del norte del país. Los que quedan más aspectados son Iquique, Antofagasta y Mejillones, pero uno podría imaginarse que esa carga podría llegar hasta Coquimbo. Estamos abiertos a estudiar otros pasos fronterizos estructurantes para el desarrollo de nuevos corredores bioceánicos, pero por el momento el foco está puesto en este corredor de la zona norte del país".

-En el ámbito personal, ¿qué siente cuando la Fundación Mujer Impacta destaca a su madre por la causa del adulto mayor?

"Es mi inspiración. Ella es una mujer que ha trabajado fuerte en los distintos ámbitos a los que se ha dedicado. Al principio fue la publicidad, después fueron iniciativas ambientales y hoy está dedicada al adulto mayor con una energía y una fuerza que para uno como hijo es una tremenda inspiración respecto a la convicción que uno está en el mundo y trabajando para dar bienestar y mejorar las condiciones de los demás. Que ella tome ese tipo de banderas genera un contagio en uno de pensar cómo mi trabajo también puede estar dedicado a generar un mejor país. Ella es motivo de alegría y no es raro que reciba este tipo de galardones. Muy contentos como familia por el reconocimiento que mi mamá recibió esta semana".