

MINISTRO DE TRANSPORTE Y OPCIÓN DE UN TREN DE PASAJEROS PARA LA CONURBACIÓN POR LÍNEA FÉRREA CMP:

«Es factible pensar que esa faja ferroviaria que ya está pueda compatibilizar algún servicio»

Secretario de Estado Juan Carlos Muñoz no descarta la idea, aunque advierte que disponer de una prestación ahí exige «una conversación» con la empresa que está utilizando esa infraestructura, además de contrastar algunos elementos: cuánto es lo que cuesta la construcción, la operación y cuál es la demanda que ese servicio atendería.

Por René Martínez Rojas

Con 41 buses todo el tramo urbano de transporte mayor será eléctrico. Con ello, la comuna de Ovalle se pone a la fila de las ciudades que van avanzando hacia su electrolinía de manera completa.

«Estamos muy contentos de lo que significa en términos de calidad de servicio

y de modernidad», reconoce el ministro de Transporte y Telecomunicaciones Juan Carlos Muñoz, que además sostuvo que se está implementando un electroterminal de manera distinta.

Esto, porque tradicionalmente se le pide al propio operador que lo construya, «y en este caso estamos siguiendo una modalidad distinta, que es a través de De-

sarrollo País», empresa del Estado destinada a desarrollar infraestructura crítica, y que está llevando adelante una licitación para la construcción del centro de carga.

La idea es que el terminal esté disponible para funcionar en marzo del próximo año «y de esa manera tanto el operador y el terminal puedan iniciar juntos el servicio», agrega.

Luego queda el trabajo que deberá hacer el municipio junto con la seremía y el Gobierno Regional «para ir identificando y definiendo pistas especiales para buses o aplicar más allá de la justa semaforización que nosotros vamos a estar haciendo para darle prioridad a las máquinas».

■ EN MANOS PRIVADAS

Para ambos alcaldes, un paso clave para que el tren entre Coquimbo y La Serena sea una realidad. Por eso, los ediles Ali Manouchehri y Daniela Norambuena se han mostrado dispuestos a levantar esta idea, incluso con reuniones con Transporte y EFE (Empresa de Ferrocarriles del

Estado) para avanzar en estudios y compromisos concretos para reflotar la línea férrea entre ambas ciudades.

«Efectivamente hay un tren que lo mueve la empresa CMP, servicio que opera en forma exclusiva para el transporte de carga, y como ministerio hemos transmitido que nos parece que es factible pensar que esa misma faja ferroviaria que ya está podría compatibilizar también algún servicio ferroviario y por eso hemos instruido que EFE (Empresa de los Ferrocarriles del Estado) pueda empezar a conversar con esta empresa para ver si eso es posible».

¿Un problema? En Chile toda la faja ferroviaria desde el norte de La Calera, a excepción de Arica, está en manos privadas «y por eso disponer de un servicio ferroviario allí exige una conversación con la empresa que está utilizando esa infraestructura».

■ SE ENCUENTRA OPERATIVA

El dinero que el Estado debe involucrar sería considerable, además de contrastar

dos elementos: cuánto es lo que cuesta la construcción, la operación y cuál es la demanda que ese servicio va a atender.

«Eso significa que hay ciertos servicios ferroviarios que pueden ser muy atractivos y otros que no. Y ese es justamente el rol que tiene uno como autoridad, en cuanto a ir levantando proyectos que permitan la tranquilidad de que los recursos del Estado se usen de buena manera. No me puedo hacer cargo de lo que hayan dicho otras autoridades, porque no tengo todos los antecedentes, pero sí puedo decir que, a diferencia del otro servicio ferroviario, este tiene la gracia de que la faja está y se encuentra operativa, y por lo tanto está un poquito más adelante. La pregunta es ¿cuáles son las inversiones que hay que hacer para que un servicio ferroviario pasajero ahí opere? Se debe hacer esa evaluación y al mismo tiempo una estimación: ¿cuánto sería la demanda que este servicio ferroviario captaría? Y en base a eso tomar esa determinación».



Desde San Juan, Argentina, el interés por contar por un paso para uso minero es real, que bien podría ser La Chapetona, que cruza por la comuna de Monte Patria.

El alcalde Cristian Herrera no quiere camiones pasando con carga por su comuna, pero sí ha advertido que no puede negarse a la integración, por cuanto existen alternativas distintas al paso de camiones. «Qué pasa si exploramos la alternativa de un tren binacional que permita no solo traer el mineral, sino que además sea un tren multipropósito para carga y pasajeros», dijo hace unos días al Semanario Tiempo.

Al respecto, el secretario de Estado sostuvo que «hoy estamos avanzando en un proyecto de corredor bioceá-

nico que hemos dado prioridad, pero es el que pasa por los pasos Sico y Jama en la región de Antofagasta. Pero es natural que alguna de esas cargas que pudiese llegar desde el sur de Brasil, desde Paraguay y desde el norte de Argentina, pudiese bajar también hacia Coquimbo y La Serena».

Respecto de otros pasos fronterizos que se pudiesen alimentar con ese carácter de corredor bioceánico, «habrá que analizarlos».

Argumenta que «casi todas las regiones tienen su propuesta de corredor bioceánico y nosotros estamos muy atentos a los estudios que pudiesen avalar uno u otro esfuerzo, aunque cada una de estas decisiones requieren de recursos para poder equipar esos pasos fronterizos...».