

UF: 16.02.26: \$39.722,61	DÓLAR COMPRADOR: \$863,40	DÓLAR VENDEDOR: \$863,70	IPC ENERO: +0,4%	IPSA: -0,70%	Registró la Bolsa de Comercio en su índice principal, el IPSA, que cerró el viernes en 10.897,74 puntos.	Por su parte, el Índice General de Precios de Acciones (IGPA) presentó una variación de -0,70% y cerró en 54.822,77 puntos.
---------------------------	---------------------------	--------------------------	------------------	--------------	--	---

En entrevista con Diario

El Día, el secretario de Estado sostuvo que un tranvía por la Ruta 5 tendría escaso impacto, ya que el flujo de viajes entre La Serena y Coquimbo no es tan alto como en otros ejes de la conurbación.

REBECA LUENGO P. / Región de Coquimbo

La movilidad se ha transformado en uno de los principales desafíos para las ciudades intermedias del país, como lo es el Área Metropolitana La Serena-Coquimbo. Congestión permanente, crecimiento urbano acelerado y una histórica brecha entre Santiago y regiones marcan la agenda.

En entrevista con Diario El Día, el secretario de Estado detalló los avances en la conurbación Coquimbo-La Serena, el proyecto de buses eléctri-

cos en Ovalle, las limitaciones legales para enfrentar la congestión y los compromisos que el Gobierno busca dejar instalados antes del fin del mandato.

- ¿Cuál es hoy la principal prioridad del Ministerio de Transportes en regiones?

"Uno de los esfuerzos más importantes de este período de Gobierno ha sido sentar las bases para una distribución más equitativa de los recursos entre Santiago y el resto del país. En 2024 se aprobó la ley de subsidio al transporte público, que permite llevar recursos tanto desde el ministerio y, en el futuro muy próximo —finales de este año ya—, desde los gobiernos regionales para mejorar el transporte público en todo Chile. Con esos recursos hemos impulsado proyectos emblemáticos en la Región de Coquimbo. Un ejemplo

JUAN CARLOS MUÑOZ, MINISTRO DE TRANSPORTES

“Hoy día, un tranvía que pase por la Ruta 5 tiene menos sentido”



CEDIDA

El ministro Juan Carlos Muñoz abordó en la Región de Coquimbo los desafíos de movilidad, la expansión de la electromovilidad y la posibilidad de avanzar hacia sistemas de transporte masivo.

son los más de 40 buses eléctricos que hoy circulan entre Las Compañías, Sindempart y El Llano, con regulación de horarios de operación, frecuencia y regularidad, y que han tenido un muy buen desempeño por parte de la empresa y una muy buena acogida por parte de los usuarios.

Además, estamos llevando adelante una renovación completa del transporte público mayor en Ovalle. Los 41 buses eléctricos ya vienen navegando desde Asia y entregamos el terreno donde Copec-Voltex instalará el centro de carga. Esperamos iniciar operaciones hacia fines de este semestre, con siete servicios de buses que van a renovar el transporte de manera muy importante en Ovalle".

- ¿Qué diferencia a estos proyectos respecto de experiencias anteriores?

"Dos cosas muy relevantes. Primero, la calidad. Los buses que llegan a regiones son exactamente los mismos que circulan en Santiago. Son buses equivalentes a los de Providencia, Maipú o La Florida, con aire acondicionado, Wi-Fi, cargadores USB, piso plano para personas con discapacidad, cámaras de seguridad y cabina protegida para los conductores.

Lo segundo que quiero destacar en el caso de Ovalle es que el centro de carga se está instalando muy cerca de nuevos proyectos de viviendas sociales del Ministerio de Vivienda. Eso genera una muy buena sinergia porque la gente que llegue a habitar

Este: 278.802,60 m



en esas residencias tendrá transporte colectivo y, al mismo tiempo, se crean oportunidades laborales próximas a sus hogares".

- ¿Se proyecta ampliar la flota eléctrica en la Región de Coquimbo?

"Hay muchas oportunidades para expandir una política que ha sido muy, muy exitosa y que ha demostrado tremendo valor. Aquí es clave entender cómo funciona el financiamiento: los Fondos Espejo del sistema de transporte público de Santiago se dividen en partes iguales entre el Ministerio y los gobiernos regionales.

Lo que administramos desde el ministerio permitió traer los primeros buses eléctricos a Coquimbo-La Serena y concretar el proyecto completo en Ovalle. El paso siguiente es que el Gobierno Regional tome los recursos que le llegan e invierta en transporte público. Eso abre una conversación que se tiene que dar en el Consejo Regional respecto en qué se van a gastar".

- Los alcaldes de Coquimbo y de La Serena han planteado la idea de un tren de pasajeros entre ambas ciudades. ¿Es una alternativa realista?

"Estuvimos en la gobernación entregándoles una visión del ministerio respecto de hacia dónde debería avanzar la movilidad de transporte tanto de pasajeros como de carga en la conurbación Coquimbo-La Serena y el transporte público tiene que fortalecerse. Actualmente operan cerca de 350 buses en un buen día, pero una ciudad de este tamaño debiera tener al menos el doble para que el transporte público sea realmente una alternativa atractiva y que cumpla el rol relevante. Eso abre espacio para otros modos de transporte masivo. Cuando se analizan los patrones de movilidad, se observa un flujo muy importante entre Tierras Blancas, La Florida, el centro de La Serena, Las Compañías y ahí uno podría pensar en un eje de transporte masivo de mayor envergadura.

Pero también está el servicio ferroviario que ya opera con carga desde el centro de La Serena, pasando por Jardín Japonés hasta Guayacán, y ahí hay una oportunidad que pocas ciudades tienen de tener una faja ferroviaria que cruza la conurbación y amerita una conversación entre los municipios, el Gobierno Regional y la empresa que es propietaria de esa faja ferroviaria. Está concesionada a

una empresa privada, por lo que se requiere diálogo respecto de qué tipo de servicio ferroviario de pasajeros podríamos tener que coexista con el transporte de carga, que yo creo que es factible. Desde un punto económico es una oportunidad atractiva que se debiera explorar y se está trabajando en estudios en esa dirección".

- ¿Qué rol podría cumplir el transporte en la reactivación económica y turística de la región?

"La movilidad es clave para el turismo. Parte del desafío es mejorar las conexiones de transporte público para los visitantes, pero también avanzar en políticas más activas de restringir vehículos estacionados en centros turísticos en La Serena y Coquimbo.

La cantidad de vehículos que uno ve estacionados ocupando espacios públicos que deberían embellecer la ciudad genera lo contrario, con muchos vehículos estacionados que interrumpen la caminata y que hacen más difícil el transitar. Es importante avanzar en esas políticas y dejar los autos en zonas habilitadas. Liberar los espacios centrales permite que la ciudad se vea y se viva mejor".

- ¿Y qué pasa específicamente con el tranvía?

"Si uno mira la conurbación de Coquimbo-La Serena y piensa que posee un poco más de medio millón de habitantes y se realizan en el día alrededor de un millón doscientos mil viajes, uno quisiera para que sea sustentable que el transporte público mueva el 30% de esos viajes y eso no se resuelve con los 300 buses que están operando. Necesitamos una flota mucho mayor o también la incorporación de algún otro modo de transporte masivo que permita atraer parte de los viajes que se realizan.

Hoy día el pensar en un modo de transporte más allá del bus hay que verlo bien. Sin embargo, aquí hay que ser poco voluntarista y pensar bien en dónde se realizan los viajes. Hoy es desde el sector de Tierras Blancas, pasando el centro de La Serena, Las Compañías y La Florida, que es donde se realizan más viajes en transporte público. Ese eje que está un poco más al oriente aparece como interesante. Hoy día un tranvía que pase por la Ruta 5 tiene menos sentido, porque son pocos los viajes entre Coquimbo-La Serena y viceversa. Además, esta es una zona en la Ruta 5 con una densificación escasa. Tenemos que pensar dos alternativas: el eje entre

Tierras Blancas y Las Compañías o un desarrollo urbano en torno a la Ruta 5 para pensar en una mayor densificación en torno a ese eje y acompañarlo de transporte masivo, pero tendría que ser una conversación conjunta respecto del uso del suelo y el transporte público. Ahí tenemos también la faja ferroviaria, que es una alternativa con servicios desde Guayacán hacia el Jardín Japonés en La Serena".

- En materia de movilidad sostenible, se demanda una mejor red de ciclovías. Hay un plan maestro que no avanza. ¿Es importante fortalecer este medio de transporte?

"Una ciudad como esta tiene un enorme potencial para los viajes en bicicleta. Las ciclovías ocupan un espacio vial reducido y, cuando son de buen estándar, los usuarios aparecen. Por eso, un plan maestro de ciclovías sería muy positivo para La Serena y Coquimbo.

La clave es pensar en redes que respondan al viaje completo de las personas. Una red de ciclovías que brinde esa conectividad que el ciclista requiere".

- ¿Cómo se aborda el conflicto generado por los scooters eléctricos y la seguridad vial?

"Los scooters pueden ser un modo atractivo, pero deben cumplir reglas claras. Es fundamental que estén limitados a una velocidad máxima de 25 km/h; sobre eso, ya no califican como ciclos según la legislación chilena. También se requiere responsabilidad de los usuarios y del buen uso tanto en la convivencia con peatones y con otros vehículos de mayor envergadura como en el estacionamiento de estos

vehículos, para que no se transformen en obstáculos para el transitar. La empresa también tiene su rol para que las personas sigan usando estos vehículos con responsabilidad respecto de su seguridad, la seguridad de los demás y el impacto urbano que tienen sus movimientos y la forma en que dejan estacionados los scooters".

- La congestión en la Ruta 5 y los accesos a la conurbación es un problema permanente. ¿Qué soluciones estructurales se proyectan?

"El foco principal ha estado en fortalecer el transporte público: mejor flota, aplicaciones que informan en tiempo real dónde viene el bus, sistemas de pago electrónico y mayor eficiencia operativa. Debemos tener una buena alternativa de transporte público para dejar el automóvil y eso requiere también contar con pistas exclusivas para buses, de modo que no queden atrapados en la congestión y puedan aumentar su productividad. Una vez que existe una alternativa atractiva al automóvil, se pueden aplicar medidas para desincentivar su uso, como la limitación de estacionamientos".

- ¿Es posible aplicar restricción vehicular o vías exclusivas de forma más inmediata?

"La restricción vehicular por congestión hoy no es posible, porque la ley solo la permite por razones de contaminación. Por eso estamos impulsando un proyecto que faculte al ministerio a implementar sistemas de tarificación vial, un sistema que, como se hace en Londres, los vehículos paguen por ingresar a zonas congestionadas y esos recursos se reinvertan en transporte público".