

CRONICA

Autoridades informaron que estación Aramco en avenida Frei volverá a cargar gas

Hasta tres horas al día en filas: la crisis del GNC en Punta Arenas que golpea a taxistas y colectiveros

» Conductores, colectiveros y taxistas esperan hasta tres horas diarias para cargar gas. La demanda se disparó por el alza de los combustibles líquidos, pero la oferta no creció. La estación Aramco de Avenida Frei lleva días cerrada por problemas técnicos y no hay proyectos privados a firme para ampliar la infraestructura.

LUCAS ULLOA INTVERN
 LUCAS.ULLOA@LAPRENSA.AUSTRAL.CL

Antonio Zúñiga lleva una hora y quince minutos en la fila. Es colectivero de la línea 15 y tiene que cargar gas dos veces al día para completar sus recorridos. Mario Vega, taxista particular, vino la noche anterior a intentarlo y la espera lo hizo desistir; esta mañana volvió. Paulina Canto tiene su camioneta convertida a GNC desde hace cuatro años y asegura que la inversión valió la pena -sale unos 12 a 15 mil pesos y rinde cerca de 170 kilómetros-, pero hoy también espera en la fila. Los tres coinciden en algo: esto está peor que antes y cada día que pasa es peor que el anterior.

La crisis del Gas Natural Comprimido (GNC) en Punta Arenas no es un colapso súbito. Es el resultado acumulado de una demanda que creció más rápido de lo que el sistema fue capaz de absorber, en una ciudad donde la infraestructura de carga depende enteramente de decisiones privadas de inversión y donde la autoridad reconoce no tener herramientas para exigir más puntos de servicio.

Tres estaciones para una demanda desbordada

En Punta Arenas operan actualmente tres distribuidoras de GNC: dos estaciones Copec y una Aramco, ubicada en Avenida Presidente Frei. Esta última lleva días sin operar: según informó la seremi de Energía, tenía programado reiniciar sus operaciones el pasado lunes, pero debió postergar su reapertura por problemas técnicos. La autoridad señala que la reactivación debería ocurrir en las próximas horas, aunque no entregó una fecha precisa. En Puerto Natales existe además un servicio Shell.

La ausencia de Aramco es siente. Los conductores entrevistados en las filas de las estaciones activas atribuyen directamente a ese cierre parte del colapso de los últimos días. "Estará asociado también a esta bencinera de Frei que ya no está echando gas, estos largos tiempos de espera", señaló uno



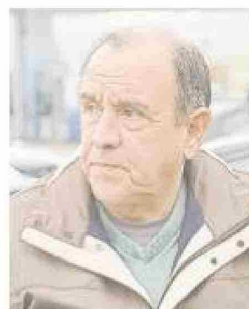
Estas son imágenes que se repiten todos los días en las bencineras de Avenida Allende (foto a la izquierda) y de Avenida Bulnes (a la derecha). Usuarios reportaron un tiempo promedio de 1 hora y 15 minutos para cargar gas.



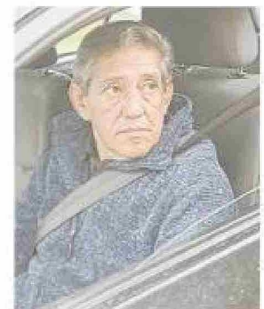
Foto: Giovanni Loretz



El fenómeno afecta también la operación de los talleres de instalación de equipos GNC, que atraviesan su momento de mayor demanda.



Mario Vega plantea que pierde hasta 5 carreras cada vez que toca ir a cargar gas.



Antonio Zúñiga, colectivero de la línea 15, habló con el medio.

de los colectiveros consultados. El diagnóstico es compartido por quienes trabajan en los talleres de conversión, cuya demanda ha explotado en el último mes. Según indicaron desde Tecso, uno de los principales talleres, desde el cierre de Aramco, han tenido complicaciones en otras estaciones de servicio.

El tiempo perdido tiene un costo

Para los conductores que dependen del GNC como herramienta de trabajo, las filas no son solo una incomodidad: son ingresos que no se generan. Un colectivero que carga dos veces al día y espera en promedio una hora por carga pierde entre dos y tres horas diarias de recorrido. "Estás perdiendo dos horas, tres horas diarias casi", resume Antonio Zúñiga, de la línea 15, después de esperar una hora y quince minutos esta mañana. Mario Vega, taxista, lo grafica en términos más concretos: son dos o tres carreras que no se hacen,

todos los días. El fenómeno afecta también la operación de los talleres de instalación de equipos GNC, que atraviesan su momento de mayor demanda. Uno de ellos está instalando entre 10 y 12 vehículos por semana -el doble de su ritmo habitual- y tiene agenda llena hasta junio. Pero la falta de capacidad de carga genera un problema operacional concreto: los autos recién convertidos necesitan ser cargados para hacer las pruebas finales antes de la entrega, y algunas estaciones se niegan a cargar vehículos sin revisión técnica vigente, aunque el equipo aún esté en proceso de certificación.

Una demanda que se autoalimenta

Parte del problema tiene una explicación estructural que los propios conductores han identificado con claridad. El alza sostenida de los precios de la bencina y el diésel llevó a un número creciente de conductores a con-

vertir sus vehículos a GNC en los últimos años. Esa conversión masiva tiene un efecto físico directo sobre las plantas de compresión: al aumentar la cantidad de vehículos que cargan simultáneamente, la presión disponible en el sistema cae, y lo que el dispensador marca como carga completa puede no serlo realmente.

"Antes eran 50 vehículos y la planta tenía una presión de 3.000 libras. Ahora tienes muchos más vehículos y la planta no te da el rendimiento. Te dicen 'le puse 15 metros cúbicos' pero en el fondo estás cargando 8, porque la planta no da para más", explicó uno de los mecánicos con conocimiento técnico del sistema, José Olivares, quien planteó abiertamente la pregunta que nadie parece estar respondiendo: ¿Quién fiscaliza eso?

Sin proyectos ni competencias claras

La seremi de Energía reconoció en su comunicado que a

la fecha no existen proyectos privados a firme para ampliar la oferta de puntos de carga en la región. La Superintendencia de Electricidad y Combustibles (Sec), por su parte, precisó que no tiene competencia para exigir nuevos puntos de venta, ya que esa decisión corresponde al sector privado.

El Ministerio de Transportes anunció un bono de 100 mil pesos para conductores afectados, que algunos colectiveros ya están tramitando a través de los dueños de los vehículos. Sin embargo, en las filas la evaluación del beneficio es escéptica: "Aún estamos esperando que se habilite y funcione bien la plataforma", señaló uno de los consultados.

Desde la secretaría de Energía indicaron que seguirán trabajando en la coordinación interinstitucional para evaluar alternativas de mejora, sin precisar plazos ni medidas concretas. Mientras tanto, los conductores siguen haciendo fila. **LPA**