

Fecha: 20-05-2026
Medio: Diario Concepción
Supl.: Diario Concepción
Tipo: Noticia general
Título: "Son iniciativas muy necesarias": nuevo ministro de Transportes sobre Biotren a Lota y Penco

Pág.: 4
Cm2: 852,1

Tiraje: 8.100
Lectoría: 24.300
Favorabilidad: ☐ No Definida

4

Diario Concepción Miércoles 20 de mayo de 2026

Política

“ Las ciudades tienen que estar preparadas para poder cargar rápidamente a los vehículos eléctricos. ”

Louis de Grange, ministro de Transportes.

Anibal Torres Durán
contacto@diarioconcepcion.cl

PROYECTOS EMBLEMÁTICOS EN LA ZONA

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange, arribó a la Región del BíoBío en el marco de distintas actividades que entran en marcha en la zona.

Los avances en el proceso de implementación del pago electrónico en el transporte del Gran Concepción; el inicio del plan de retiro y ordenamiento de cables en desuso en Biotren; el proyecto de Biotren a Lota y Penco; electromovilidad; y el recorte presupuestario en el MTT, fueron algunos temas que abordó el secretario de Estado en conversación con Medios UdeC.

-El tema de recaudo electrónico ha sido bastante esperado en el Gran Concepción, ¿en qué está el proceso?

-Esta visita tiene como una de las principales motivaciones dar el inicio oficial al pago del transporte público con tarjeta bancaria. Recordemos que Santiago ya opera de esa manera hace bastantes años. En el Gran Valparaíso también está funcionando en algunos servicios. Fuimos a Antofagasta hace un mes atrás también, por lo tanto, dentro de la zona sur, este es como el primer kick off oficial que estamos dando.

-¿Cuándo se espera poner en marcha?

-Las tarjetas bancarias, en general, las personas ya disponen de esos dispositivos. Las tarjetas tipo BIP, por decirlo de alguna forma, opera de forma tradicional, que uno va a adquirir el plástico y después lo va recargando, que puede ser en forma presencial o en forma remota. Pero acá lo importante es que la tarjeta bancaria, la tarjeta de crédito, la tarjeta de débito que usamos en el día a día para muchas cosas, también sirva para pagar el transporte público.

-Sobre el Biotren, ¿qué planes tienen en el Ministerio para este servicio de transporte?

-Los trenes suburbanos cumplen un rol fundamental en las regiones. De hecho, yo creo que hay muchas otras localidades, no

“Son iniciativas muy necesarias”: nuevo ministro de Transportes sobre Biotren a Lota y Penco

FOTO: ISIDORO VALENZUELA M.



Louis de Grange conversó con Medios UdeC donde abordó la movilidad ferroviaria, eléctrica y pública de la Región.

sólo en la Región del BíoBío o en el Gran Valparaíso, también hay otras regiones que tienen esa vocación de ruralidad, donde se mezcla la parte urbana con la suburbana, y esa yo creo que es la principal ventaja que tienen los servicios tipo metrotren.

El Biotren yo creo que es un muy buen ejemplo, el metro regional de Valparaíso

también, en Santiago se está avanzando en el Melitren. (...) Mejorando las frecuencias, mejorando la ocupación al interior de los trenes, mejorando el estándar con el aire acondicionado, con WiFi, con muchos otros aspectos asociados a la seguridad, con cámaras, yo creo que la experiencia del viajero va a ser mucho mejor y tenemos que

seguir empujando eso para el Biotren.

-En base a las exigencias que han surgido en distintas comunas, ¿cómo se fortalece el sistema de transporte ferroviario?

-La clave es la infraestructura. Este tipo de servicio enfrenta desafíos en materias de operación, de mantenimiento, no sólo de los trenes, que son los vehículos, sino también de las vías. Y muchas de estas vías también interactúan con otros actores en la superficie, y yo creo que la forma más segura y más efectiva de mejorar, tanto la calidad de servicio como los estándares de seguridad, es, por una parte, mejorar la parte de infraestructura, los dispositivos viales, y también usar mucha tecnología.

Yo creo que en el uso de la tecnología estamos avanzando, estamos en medio de una revolución digital. Creo que el uso de los datos, de la inteligencia artificial, del monitoreo permanente, también te va a ayudar a proveer, no sólo un mejor servicio, sino también darle más seguridad a los pasajeros y a los pasajeros de los trenes también.

-De acuerdo a las proyecciones del ministerio, ¿el Biotren llegará a Lota en el 2030?

-Por supuesto que vamos a evaluar todas esas opciones. Son muchos los proyectos que tienen mérito, lo mismo que el Biotren llegue a Penco. Son iniciativas que tienen mucho mérito, yo creo que son muy necesarias, muy esperadas por las comunidades. Eso es fundamental, y ver en función de los presupuestos disponibles, desde cómo vamos avanzando con el crecimiento del país.

-¿Existe algún proyecto concreto?

-Hay estudios a nivel de perfil, que significa que tú conoces más o menos el trazado, tienes una idea preliminar de dónde podrían estar eventualmente las estaciones, cuál, eventualmente, podría ser la frecuencia y cuáles son los costos agregados del sistema, y los niveles de demanda. Ahí tú tienes que pasar a la ingeniería conceptual, a la ingeniería básica y finalmente a la ingeniería de detalle para iniciar la obra. Esos son periodos que pueden tardar 2 o 3 años.

Además tienes que avanzar paralelamente en todo lo que son los permisos, y, complementariamente, está el tema presupuestario, es decir, que el accionista de la empresa, que es el Estado de Chile, es finalmente el que hace la inyección de capital para poder construir las obras, comprar los trenes, los sistemas de conducción y de alimentación eléctrica.

-En materia de buses, ¿seguirán adelante con el proceso de electromovilidad en el transporte público?

-La electromovilidad es un fenómeno que llegó para quedarse, no sólo en Chile, sino a nivel mundial, y cada vez más son los vehículos eléctricos que se incorporan, no sólo a los sistemas de transporte público. Los sistemas de trenes muchas veces son eléctricos. El Metro en Santiago es desde hace 50 años eléctrico, pero ahora estamos avanzando en la cotidianidad, es decir, en los servicios eléctricos de buses, esperamos avanzar también en taxis colectivos, taxis básicos, en autos particulares, en las aplicaciones. Es decir, la electromovilidad está penetrando, está inyectándose

Fecha: 20-05-2026
Medio: Diario Concepción
Supl.: Diario Concepción
Tipo: Noticia general

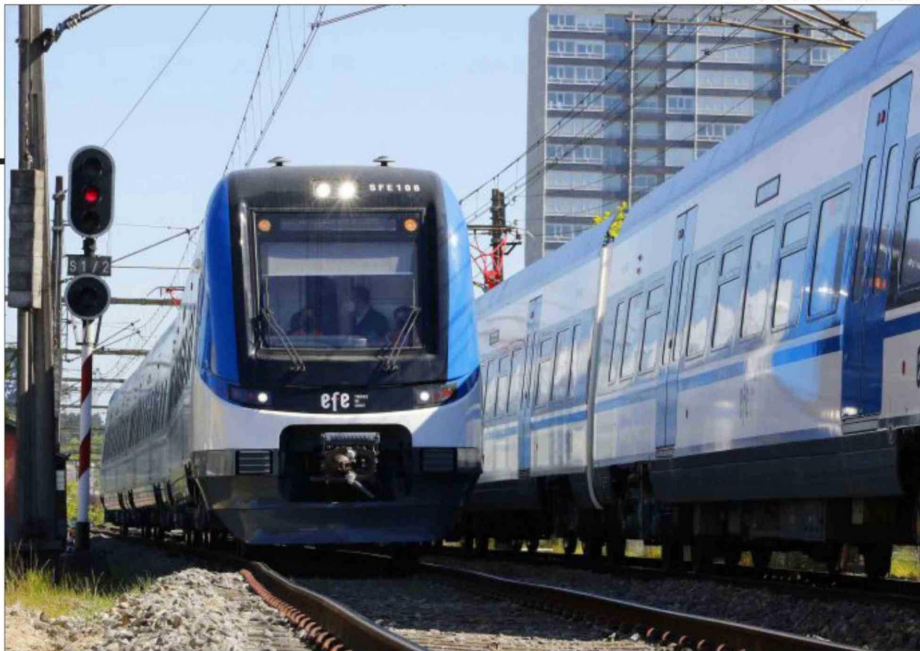
Pág.: 5
Cm2: 822,5

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

8.100
24.300
■ No Definida

Título: "Son iniciativas muy necesarias": nuevo ministro de Transportes sobre Biotren a Lota y Penco

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.



en todas las modalidades de transporte. Y yo creo que esa es una tremenda oportunidad.

Acá hay un desafío, eso sí, a nivel de ciudad. Las ciudades tienen que estar preparadas para poder cargar rápidamente a los vehículos eléctricos. He tenido reuniones con proveedores de energía y me han contado, por ejemplo, que los cargadores más rápidos se están demorando entre 10 a 15 minutos en cargar completamente un vehículo. Efectivamente, tienen un precio que por el momento vale lo mismo que el auto, por decirlo de alguna forma, pero estamos avanzando en electromovilidad y el transporte público va a tener, por supuesto, la prioridad.

-Una de las problemáticas que ha denunciado la ciudadanía es la frecuencia de taxibuses durante la noche, ¿han monitoreado esa situación?

-Efectivamente, la operación de los servicios nocturnos existe, existe, de hecho, hoy en la mañana estuve con los equipos del Ministerio de Transportes en la Seremi, y estuvimos viendo todos los software, las pantallas donde se monitorea la frecuencia, y yo creo que hay un muy buen equipo liderado por el por Seremi Henry Campos.

Por lo tanto, en ese contexto, yo tengo la confianza de que los servicios se están respetando, se están ofreciendo adecuadamente. Uno siempre a veces tiene la expectativa de que haya un poquito más de frecuencia y ahí está el "trade off" respecto a lo que realmente se necesita, los horarios quizás.

Entonces, a lo mejor en vez de movernos a un tema de frecuencia, nos podemos mover a un tema de horario, es decir, que con las herramientas digitales, con el celular, sepamos exactamente los horarios de pasada. Entonces, eso te puede ayudar a reducir los tiempos de espera, reducir la sensación de espera y aprovechar la oferta de buses que ya existe.

-Pero también hay que sumar que, con el alza de los combustibles, ha aumentado la demanda...

-Eso lo hemos medido en varias ciudades de Chile, y el resultado es bien parejo. Al automovilista, en general, no le gusta dejar usar el auto. Yo creo que este aumento en el precio del petróleo, si bien implica un aumento de costo, es una proporción baja del costo que experimenta el automovilista. Para tener una idea, un automovilista gasta diariamente, en el largo plazo, de \$30 mil a \$50 mil diarios. Por lo tanto, que tenga que gastar \$500 más al día o \$1.000 más al día, no mueve tanto la aguja.

Nuestras estimaciones, en distintas ciudades de Chile, muestran que la reducción del uso del auto fue inferior al 1% y el aumento en el uso del transporte público, buses, trenes, también no alcanza a llegar al 1%.

-En telecomunicaciones, ¿cómo ha sido la puesta en marcha del proceso de retiro de cables en desuso?, en Concepción se presencia chatarra aérea.

-La chatarra aérea a nadie le gusta y tiene un impacto no sólo visual o paisajístico, también tiene un impacto de seguridad. ¿Por qué? Porque muchas veces, por ejemplo, algunos camiones o algunos buses con mucha altura pasan a llevar estos cables que están en desuso y se empiezan a caer o se empiezan a soltar.

Por lo tanto, hay un plan que empezamos a implementar ya desde la semana pasada (...). La meta es llegar a 66 mil puntos a lo largo de todo Chile. Las 16 regiones

del país están consideradas, son 319 comunas, del total de 346, es prácticamente cerca de un 90%. Concepción es una de las primeras en las que estamos partiendo.

-¿Esto va a tener costo para los clientes?

-Eso no tiene costo para los clientes, al revés, es puro beneficio, no significa que los cables vayan a desaparecer, eso no va a ocurrir. Pero sí hay mucho cable en desuso, que están colgando, que tienen problemas de riesgo, que se ven horribles, y eso va a mejorar muchísimo.

-En el transporte de carga y logística, ¿qué planes tienen como Ministerio en Biobío?

-Biobío es una región históricamente industrializada. Décadas atrás el carbón era muy importante, el acero también, y por diferentes razones son industrias que han ido desapareciendo, pero han ido surgiendo otras.

Acá, en Penco, hay una oportunidad de proyectos de tierras raras que implican varios cientos de millones de dólares de inversión, y toda esa vocación industrial que tiene la Región del Biobío, con temas portuarios, con temas pesqueros, con temas de forestales, de celulosa, hay que optimizarla y aprovecharla al máximo.

En ese sentido, los puertos de la Región son un actor relevante, y ahí tenemos que ir potenciando el desarrollo industrial, que al final apoya al crecimiento, genera más

empleo, se traduce en mejor calidad de vida, en mayores ingresos para las familias y, por lo tanto, hay que ver de qué forma esta mayor desarrollo y crecimiento industrial tiene una contrapartida en materia de transportes.

En materias de logística urbana, el interior de las ciudades, cómo se relaciona el desarrollo del puerto con el flujo de camiones, con el flujo de ferrocarriles de carga (comercio...).

-En las últimas semanas se han encendido las alarmas por los recortes presupuestarios en ministerios, ¿esto afectará, de alguna forma, al transporte público?

-Hay varias opciones de ir mejorando, ir puliendo un poquito. No es que ese 3% lo vayamos a sacar todo de un

solo lugar, eso no ocurre. Lo que ocurre es que hay distintas perillas con las que se puede ir ajustando la reducción para llegar a ese 3%, que a lo mejor no es 3%, a lo mejor es 2,8%. Esa es una meta que es alcanzable, eso sí.

Por ejemplo, en el caso de Santiago, que por volumen es más grande, por lo tanto tú ajustas estas perillas en Santiago y mueves más la aguja que haciendo un ajuste, por ejemplo, en la Región de Aysén.

Entonces, en Santiago, más que regiones, tienes la posibilidad de mover esas perillas y generar el objetivo.

-A raíz de su ejemplo, ¿cómo se ajusta el presupuesto en una región como la del Biobío?

-Por ejemplo, tienes que ver cuáles son los recursos que se están usando bien y cuáles no se están usando. Nosotros tenemos un monitoreo permanente de cuáles son los subsidios, por ejemplo, que tienen una contrapartida, una contraprestación, y ahí yo creo que se puede mover alguna perilla.

Pero recordemos que 3% no es no es tanto, yo creo que desde el presupuesto familiar que tenemos todos, si tú haces un ajuste de 3% te das cuenta que puedes llegar sin un dolor relevante.

OPINIONES

X @MediosUdeC
contacto@diarioconcepcion.cl



DECRETO N°35-CT-2026

1. Dispónese la suspensión del tránsito vehicular en calle Plaza Perú entre calles Diagonal Pedro Aguirre Cerda y Paicavi de esta Comuna, con el objeto de finalizar las obras del Proyecto "MEJORAMIENTO PLAZA PERÚ CONCEPCIÓN", que ejecuta la empresa CONSTRUCTORA TROMEN SPA, RUT: 76.356.644-7, por mandato de la Municipalidad de Concepción, hasta el día Martes 30 de Junio de 2026.
2. Dispónese el cierre de la Avenida Diagonal Pedro Aguirre Cerda entre Plaza Perú y Pasaje Cochrane, todos los días sábados, hasta el término del Proyecto de mejoramiento, con el objeto que desarrolle sus actividades el Sindicato de Anticuarios y Artesanos de Plaza Perú
3. Establézcase que la empresa CONSTRUCTORA TROMEN SPA, deberá confeccionar, instalar y mantener durante el desarrollo de las obras, toda la señalización que dispone el capítulo V del Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes, lo que debe incluir elementos destellantes del tipo "baliza". FVP
4. Se deberán habilitar áreas para la circulación y cruce de peatones debidamente segregados de la obra, de modo de garantizar su seguridad. Por otra parte, deberá brindar condiciones de acceso de residentes vehículos policiales de emergencia y comercio existente.
5. Se deja establecido que la calle Plaza Perú, no forma parte de la Red Vial Básica y la calle Diagonal Pedro Aguirre Cerda forma parte de dicha Red, sin embargo por tratarse de una obra de interés municipal no corresponde en este caso efectuar el pago de los derechos establecidos en el artículo 6° numeral 5 de la Ordenanza N° 3 del 24 de octubre de 2024, sobre Derechos Municipales.
6. Dispónese que el presente decreto se deberá publicar en un diario de circulación regional antes del inicio de las faenas, conforme lo establecido en el artículo 172 de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito.
7. Encomiéndese el control a lo dispuesto en el presente Decreto a Carabineros de Chile, Inspectores Fiscales Municipales.

POR ORDEN DEL ALCALDE ANÓTESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y ARCHÍVESE,

