

Fecha: 26-05-2025
Medio: Diario Financiero
Supl.: Diario Financiero
Tipo: Noticia general
Título: "Cualquier país quisiera que su aeropuerto tenga una de primer nivel como la que se esta planificando"

Pág.: 4
Cm2: 688,4

Tiraje: 16.150
Lectoría: 48.450
Favorabilidad: ☐ No Definida



■ El secretario de Estado dice que este proyecto tiene rentabilidad social, pero que el Presidente Boric es quien define si avanza.

POR VALERIA IBARRA
DESDE LEIPZIG, ALEMANIA

El ministro Juan Carlos Muñoz se despidió en lo alto del International Transport Forum (ITF): por primera vez desde que estallara la guerra en Ucrania, la instancia logró unanimidad para impulsar dos directrices públicas a los 69 estados miembros de la entidad, una referida a la seguridad vial y la otra relativa a la integración de la IA en el transporte.

El titular de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, en su rol de presidente de esta organización, fue quien promovió estos dos lineamientos y por eso no ocultó su orgullo en esta conversación con DF. "Chile se mueve bien, porque tenemos mucho progreso, mucho avance y eso genera mucha admiración a nivel internacional", dijo.

En los tres días de la cumbre, este ingeniero con pasado académico rompió el molde al bailar cueca en la sesión inaugural; y dio una recepción en el hall del Zoo de Leipzig con bailes típicos chilenos, entre ellos de Rapa Nui, ante la mirada atenta y a veces, incómoda, de dignatarios árabes, europeos y asiáticos. Pero a nivel político, también hizo gala de su desenvoltura técnica, negociando con distintas autoridades hasta alcanzar el consenso para un acuerdo final.

Con todo, lo que más hizo Muñoz fue promocionar a Chile: el impulso a la electromovilidad en el transporte público, la expansión del Metro o el plan de crecimiento del Puerto Exterior de San Antonio. Y, por supuesto, la extensión del tren metropolitano al Aeropuerto de Santiago.

— ¿Cómo va el Metro al Aeropuerto?

— Es una de las líneas que hemos estado estudiando y el Presidente Boric tendrá que ver si decide que avance. Yo sé que hay un montón de informaciones, pero todo se resuelve con anuncios presidenciales, no antes.

— ¿Cuál es su opinión técnica de esta línea?

— Tenemos varias líneas que tienen rentabilidad social, esa es una. Y todas dependen también de los recursos que tengamos como país. Pero claro, evidentemente cualquier país quisiera que su aeropuerto tenga una conexión de primer nivel como la que se está planificando en este caso.

— Usted dijo que el 75% de los buses de Santiago serían eléctricos a fin de este año. ¿Cuándo es posible llegar al 100%?

— El compromiso que tomó el gobierno anterior para la COP que iba a ser en Santiago en el año 2019 era que en 2040 todos los buses tenían que ser eléctricos o cero



"Con Melipilla y Batuco vamos a lograr triplicar los pasajeros de tren y llegar a 150 millones de pasajeros en cuatro años más, al 2029."

emisión en Chile.

— ¿Se puede adelantar esa meta?

— Yo creo que la electromovilidad tiene la gracia de ir mostrando que a los operadores de buses les empieza a convenir el cambio, ven que tienen costos de operación y mantención mucho más económicos (...) es muy virtuosa la transformación del bus diésel al bus eléctrico y creemos que el impulso que le hemos dado va a tener un efecto multiplicador que debería permitir que antes de 2040 se pueda cumplir ese compromiso.

— ¿Cuánto antes?

— Todos los buses nuevos van a ser eléctricos bastante antes que el 2040, pero hay buses operativos que son de diésel (Euro 6) que aún les queda bastante vida útil.

Aquí el ministro hace un alto para hablar de regiones. "Hoy tenemos buses eléctricos operando en Antofagasta, Coquimbo, La Serena, Valparaíso, Rancagua, Machalí, y Puerto Montt. Vamos a tener este año una serie de ciudades que también van a permitir ir sumando electromovilidad en regiones, que es una de las principales deudas que tiene el transporte público".

Trenes en Chile

— ¿Cómo avanzan los planes de EFE?

— Primero, déjame decirte que al tren en Chile lo dejamos morir. Nosotros lo que estamos haciendo es recuperar servicios que alguna vez tuvimos, estaciones que están

desmanteladas, vías férreas que por años no operaron y hay una convicción, que yo creo que es transversal políticamente, de que el tren tiene un lugar muy importante en nuestro país.

No solo hay proyectos, también hay rutas como Santiago-Rancagua y Santiago-Nos que generan muchos pasajeros, de hecho, son de los pocos servicios que tienen una demanda por encima al previo de la pandemia.

— Y los proyectos, ¿están dentro de plazo?

— Los trenes Santiago-Melipilla y Santiago-Batuco están entrando

a fase de construcción (...) En Chile, Ferrocarriles mueve como 60 millones de pasajeros al año y con Melipilla y Batuco vamos a lograr triplicar los pasajeros de tren y llegar a 150 millones de pasajeros en cuatro años más, a 2029.

Van a llegar nuevos trenes a Valparaíso, a Concepción; esperamos poder ya tener avanzado en Araucanía el servicio a Gorbea, se va a estudiar el de Temuco a Labranza, empezaron a llegar ya los dos trenes para el ramal Talca-Constitución. Y también debíamos tener el servicio Santiago-Valparaíso con estudio integral, que ya se adjudicó a una empresa, y en vías de poder adjudicarse a la empresa que lo pueda llevar a cabo.