

El Gobierno impulsa plan para llevar más buses eléctricos fuera de Santiago

El ministro Muñoz dijo que este año esperan disponer de este tipo de micros en las regiones de Coquimbo y Valparaíso y sumar a otras en 2025.

Matías Gatica Lindsay
 Medios Regionales

Ante la necesidad de reducir una gran parte de las emisiones de carbono derivadas de los combustibles fósiles, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está implementando un plan para integrar cerca de 400 buses eléctricos en diferentes regiones del país, además de otras micros con diésel de alto estándar y mejoras en los sistemas de pago y planificación de viajes del transporte público.

Según detalló a este medio el ministro de la cartera, Juan Carlos Muñoz, "estamos avanzando para ir sumando nueva flota en todo el país, tanto eléctrica como diésel de baja emisión. En este sentido, es importante mencionar que hoy por hoy ya contamos con 8.152 buses del sistema renovados, entre los años 2011 y 2023, a través del programa de renovación de flota, lo cual ya habla de un trabajo sostenido".

En esa línea contó que en diciembre del año pasado se implementaron 40 buses eléctricos en Antofagasta y que "para este año

se espera la puesta en marcha de un servicio eléctrico en Coquimbo-La Serena y otro en Valparaíso. Para el 2025, hay proyectos que ya han sido anunciados por la autoridad y que comenzarán operación en Copiapó, Ovalle, Osorno, entre otros".

El secretario de Estado dijo además que "también estamos trabajando por aportar al bus herramientas que complementan esta experiencia, como la app RED Regional, que permite a los usuarios planificar sus viajes, y que ya está presente en 17 ciudades (Arica, Iquique, Antofagasta, Calama, Tocopilla, Gran Valparaíso, Buin, Linares, Chillán, Gran Concepción, Temuco, Villarrica, Valdivia, Osorno, Castro, Quellón y Punta Arenas)", esto además de un recaudo electrónico en nuestros sistemas regulados. Temuco y Punta Arenas están en proceso de licitación para contar con este servicio, que tiene beneficios en seguridad tanto para los conductores como los usuarios del sistema público".

En cuanto a las características de estos buses, Muñoz dijo que se planea que tengan "puertos USB, aire

acondicionado y pisos bajos, que permite una mayor comodidad para adultos mayores y personas con movilidad reducida".

"Solo como ejemplo, y gracias al cambio de flota en la capital, los episodios críticos ambientales se han reducido más de un 40%, durante los últimos años", agregó.

DESAFÍOS A FUTURO

Según señaló a este medio el académico del Instituto de Ciencias de la Ingeniería de la Universidad de O'Higgins, Diego Muñoz, "se espera que solo por el hecho de la transición a la electromovilidad se reduzcan las emisiones entorno a un 20% de todas las emisiones de efecto invernadero en el país".

Agregó que "se estima que el valor de la energía eléctrica versus el de la gasolina es de un entorno a cinco a siete veces más barato. Si bien los vehículos eléctricos son más caros, el balance es positivo cuando los vehículos se usan bastante, lo que se cumple a cabalidad con los buses eléctricos". Los costos de mantenimiento debieran reducirse en un 75%, "porque un motor



EL MINISTRO MUÑOZ DIJO QUE ACTUALMENTE EN EL PAÍS HAY UNA FLOTA DE 8.152 BUSES ELÉCTRICOS.

eléctrico es más sencillo", justificó.

En cuanto a las proyecciones a futuro señaló que "algunas referencias dicen que al 2045 todo vehículo nuevo que se venda en Chile debe ser eléctrico, pero ya al 2035 el 100% de las incorporaciones de transporte público y vehículos livianos ya van a tener que ser eléctricos. La transición está súper cerca".

A su vez Muñoz indicó que "uno de los factores muy relevantes para la elec-

tromovilidad es la presencia de estaciones de carga. En ese sentido en regiones el proceso está bastante lento. El 66,4% de los cargadores públicos están en la RM, y es sumamente importante porque necesitamos dónde cargar y es importante también que eso provenga de energías limpias. Va a ser necesario generar mucha más energía".

Por su parte, el decano de ingeniería de la UDP (Universidad Diego Portales), Louis de Grange, anali-

zó que la principal desventaja de los vehículos eléctricos es la menor autonomía y mayores tiempos de carga de energía (varias horas versus los 3 minutos que tardan en cargarse los buses diésel)".

Adjuntó que "también es fundamental impulsar la renovación de la flota y transición energética de los taxicolectivos, porque cumplen un rol fundamental en muchas ciudades, incluso más importante que los buses".