

«Los buses de Ovalle van a estar llegando entre el 26 de mayo y el 9 de junio»

Por Joaquín López Barraza

En medio de las críticas por largas esperas y paraderos colapsados en horarios punta en La Serena y Coquimbo, el subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, visitó Ovalle para supervisar los avances del futuro electroterminal y participar en la campaña de enrolamiento para adultos mayores que accederán a tarifa rebajada mediante pago electrónico cuando comiencen a operar los nuevos buses eléctricos.

En conversación con Diario La Región, la autoridad abordó el impacto que ha tenido el alza de combustibles sobre el transporte público regional, las críticas por saturación y las diferencias históricas entre Santiago y regiones.

¿Qué tan cerca está realmente la puesta en marcha de los buses eléctricos para Ovalle?

Los buses van a estar llegando a fines de este mes, entre el 26 de mayo y el 9 de junio. Paralelamente estamos terminando las obras del electroterminal y haciendo todas las pruebas operacionales para implementar el sistema durante el tercer trimestre de este año.

¿Cómo se evita que esta modernización termine dejando atrás justamente a personas que tienen más dificultades tecnológicas?

Estamos desplegando campañas de acompañamiento para que las personas mayores entiendan el

El subsecretario de Transportes, Martín Mackenna, defendió el fortalecimiento del transporte público tras el alza de combustibles, respondió a las críticas por saturación en La Serena y Coquimbo y abordó la continuidad de proyectos de electromovilidad impulsados inicialmente durante gobiernos anteriores.

funcionamiento de la tarjeta y puedan acceder a la tarifa rebajada. La idea es que nadie quede fuera del sistema por una barrera tecnológica.

En La Serena y Coquimbo hoy hay paraderos llenos y filas enormes en horarios punta. Tras el alza sostenida de combustibles, ¿el sistema regional estaba preparado para absorber ese aumento de pasajeros?

Las decisiones respecto al MEPCO tienen que ver con una situación internacional que tuvo efectos muy fuertes en nuestro país. El Gobierno decidió priorizar y focalizar recursos precisamente en políticas que apoyen el transporte público porque entendemos el impacto que esto tiene en la vida diaria de las personas.

Pero hoy la sensación en la calle es que el sistema funciona al límite.

Hemos visto que la elasticidad respecto al uso del automóvil es relativamente baja. En Santiago, por ejemplo, el aumento en las transacciones del transporte público fue cercano al 1,9%, aunque sabemos que existe presión sobre el sistema y por eso justamente estamos trabajando para fortalecerlo.

¿No existe el riesgo de que la modernización quede solo en lo tecnológico mientras el problema real siga siendo frecuencia y cobertura?

Lo que buscamos justamente con estas regulaciones es mejorar frecuencias, regularidad y estándar de servicio. La electromovilidad no apunta solo a cambiar buses antiguos, sino también a dar más confianza a los usuarios y mejorar la operación completa del sistema.

Las bases de esta licitación y el perímetro de exclusión quedaron aprobados durante el gobierno anterior. Este Gobierno criticó duramente muchas de esas políticas públicas y hoy las mantiene e incluso las muestra como ejemplo de modernización regional. ¿Cómo conviven con esa contradicción política?

Las políticas de transporte público son políticas de Estado, necesariamente atraviesan distintas administraciones. El foco que se le dio a la electromovilidad durante el gobierno del presidente Sebastián Piñera fue uno de los principales ejemplos de política pública de transporte de los últimos años.



Pero hoy el Gobierno no solo mantiene esos proyectos, sino que además los impulsa con fuerza.

Uno puede tener diferencias respecto a ciertas decisiones o prioridades, pero aquí hay proyectos que son positivos para las personas y que tenemos que sacar adelante. Nosotros buscamos recuperar atrasos y acelerar la implementación.

En Santiago existe Metro y una red mucho más robusta. En regiones muchas veces la gente depende de una sola línea de micro o colectivos. ¿Sigue existiendo una desigualdad importante en transporte entre Santiago y regiones?

Sí, hay una brecha objetiva entre el transporte público de Santiago y regiones, pero justamente estamos trabajando para reducirla con proyectos como este, que permiten elevar el estándar del transporte regional.

Pero mientras llegan buses eléctricos y sistemas digitales, hoy mucha gente sigue esperando micros llenas durante media hora.

Sabemos que todavía existen muchas brechas, pero creemos que estos proyectos son pasos concretos para avanzar hacia un sistema más digno, más confiable y con mejor calidad de servicio para las personas.