

Intervención de Presidente de la República en Conoce beneficios uso gas natural en vehículos de transporte público
PALABRAS DE S.E. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA, RICARDO LAGOS,
AL CONOCER BENEFICIOS DEL USO DE GAS NATURAL COMPRIMIDO EN
VEHÍCULOS DE TRANSPORTE

SANTIAGO, 2 de Agosto de 2000

Bueno, yo quiero, en primer lugar, indicar mi satisfacción de las medidas que se han tomado. Efectivamente este Servicentro tiene las instalaciones de gas natural comprimido desde el año 96. Como aquí recordaban, en Punta Arenas prácticamente todos los taxis operan con el sistema, y el sistema significa que usted puede andar indistintamente con gasolina o con gas natural. La diferencia de precio es notable. Poner esta instalación son, como se acaba de decir, 1.800 dólares, digamos, más/menos, unos 800 mil pesos. Estos 800 mil pesos usted los recupera por la tremenda diferencia de costo. El costo del gas respecto de la gasolina es un tercio; el costo del gas respecto al diesel es la mitad. Esa es la magnitud de lo que estamos hablando. Y, en consecuencia, en un período muy breve de tiempo el taxi recupera el valor de lo que ha invertido.

Vamos a trabajar con el sistema bancario para poder facilitar a los taxistas hacer esta instalación y poder pagar con posterioridad. Primer tema. Segundo tema, como ha dicho el ministro, se va a trabajar aceleradamente por indicar cuáles son los modelos, se está partiendo con éste, después sigue el Nissan, y eso nos va a permitir tener un número importante de taxis. Este año esperamos tener 5 mil, 5 mil.

Si las cosas las hacemos bien, en un período breve podemos tener la inmensa mayoría de los taxis que estén ahora con este sistema de gas.

Dependiendo del sistema tributario, podemos también avanzar rápidamente, y no me cabe duda que los particulares también van a querer tener esta posibilidad, en donde usted resuelve si va a andar con gasolina o va a andar a gas.

Algo fundamental para hacerlo es la percepción que tienen tanto los taxistas como los taxis colectivos, y por eso yo estoy muy contento de tener acá esta mañana con nosotros a los representantes de las federaciones de taxis, que entienden que aquí está el futuro de su actividad económica y aquí está el futuro para poder tener un sistema mucho más limpio.

Yo me alegro mucho de poder volver a verlos, el único problema que tengo es que uno de ellos me cobró una cuenta de una carrera que no le pagué, me dijo, era candidato, tuvimos una reunión en Conchalí, él se ofreció a llevarme, y yo le dije ¿cuánto le debo?, "no, no, no, cómo se le ocurre". Y ahora me está cobrando la carrera. ¿Qué vamos a hacer aquí? Pero la próxima carrera la hacemos en un taxi a gas, y esa se la pago.

Lo otro que me parece muy importante es la pregunta que hacía y es cuánto cuesta tener una estación como ésta que también tenga gas. En este momento tenemos dos estaciones, ésta, de la Copec, que, nobleza obliga, tengo que hablar de la competencia, me dicen que hay una de la Shell, cerca de Maipú, que también tiene este mismo sistema. Y me alegro mucho de eso. Tengo entendido que en el sector oriente van a instalar pronto una en Vitacura, cerca de Hermanos Carrera, de Luis Carrera. Pero lo

importante es que si existe gas, entonces más/menos entre 300 y 500 mil dólares es la inversión que tiene que hacer un Servicentro como éste para poder comprimir el gas. En otras palabras, acá se trata de dos inversiones: la que hace el propietario del vehículo y la que hace el Servicentro para tener un número suficiente de estaciones de servicio donde se expende gas.

Creo que si hacemos las tareas bien, las que a nosotros compete, tenemos el tema del impuesto que queremos abordar, y el tema del impuesto lo vamos a abordar con bastante rapidez, de manera de poder resolver este tema adecuadamente. Y estoy seguro que las ventajas que tiene el uso del gas, poder tener un aire limpio en Santiago, justifican el disminuir un tanto lo que podemos obtener del punto de vista del impuesto y poder incentivar claramente esto.

Cuando se dijo en días pasados "qué ocurre con la disminución del impuesto al diesel", yo les dije "no preocuparse, viene el gas". Esta es la respuesta, porque el gas es más barato que el diesel. El gas es la mitad del diesel, en costo. Y esa es la gran ventaja. Y por eso estamos muy optimistas que esto lo vamos a poder desarrollar.

Yo quiero felicitar a Copec por haber sido una empresa pionera en esto, y estoy seguro que si las cosas las hacemos bien, tendremos un gran número, de aquí a un par de años, de estaciones de servicio que igual que ésta van a tener geogas, y eso quiere decir "aquí hay una estación de servicio donde se entrega gas y se combate el smog.

Mis felicitaciones a Copec, mis felicitaciones a los taxistas y taxis colectivos, porque van a ser los primeros que van a abordar este tema y van a hacer una contribución concreta para limpiar Santiago, o contribuir a limpiar Santiago del smog.

Creo que de esta manera vamos a estar en condiciones de poder avanzar más rápidamente de lo que suponíamos, para lo que les señalé el día lunes, en donde tenemos un esfuerzo de cómo hacer un tráfico fluido en Santiago, y esto que nos permite dar un paso muy importante.

Muchas gracias.

Declaraciones de S.E.

Periodista: Respecto del gas natural, se está trabajando con el tema de los taxis, pero sin duda la mayor preocupación es la locomoción colectiva. ¿De qué manera se está trabajando ese tema?

S.E.: El tema respecto a los buses es el siguiente: normalmente un bus que venga equipado para gas va a tener un costo del orden de los 10 a 20 mil dólares superior a un bus en diesel. Y lo que hemos conversado es la posibilidad de explorar algún tipo de apoyo del punto de vista nuestro para esa diferencia, porque la otra diferencia, claro está, para ellos es la diferencia en el precio del combustible.

Y, en consecuencia, lo que quisiéramos hacer es, en la próxima licitación, que es el 2003, incorporar los buses a gas. Y ahí lo que tenemos que hacer es estudiar, si no ha habido un adelanto tecnológico, porque acá la gran gracia de esto es que tecnológicamente es un costo relativamente escaso y que usted lo paga con el menor

costo. No ocurre lo mismo en los buses. Y si es necesario tener que dar un apoyo, lo vamos a estudiar.

Periodista:respuesta a la rebaja al impuesto al petróleo significa que la rebaja que se haya registrado....

S.E.: No, no, no. Usted puede hacer... la rebaja tiene otra razón. La rebaja tiene que ver con el planteamiento que hacen los transportistas del transporte interurbano, los camiones entre ciudades que usan diesel. Y muy bien que usen diesel, entre ciudades. Y, en consecuencia, lo que ellos sostienen es que al entrar ahora a pagar peajes, en consecuencia contribuir por las nuevas carreteras, ellos lo que quieren, entonces, es disminuir el impuesto que en este momento existe. Eso no tiene nada que ver con el tema de la descontaminación. La respuesta que di fui que la rebaja al diesel no es una medida contradictoria con los esfuerzos de descontaminar, porque la descontaminación la hacemos a través del gas en las ciudades. El efecto que va a tener la disminución del impuesto al diesel no es para la ciudad, es para el transporte interurbano. En la ciudad queremos que ahora los taxis y los taxis colectivos, y mañana también los buses, anden a gas.

Periodista: ¿Qué pasa con las cajas de cambio automáticas....?

S.E.: A ver, es una medida transitoria, porque los buses nuevos tienen que venir con los sistemas modernos. Si vamos a trabajar con gas, también vamos a trabajar con cambio automático.

Periodista: El libro dice que no, que sirve para la caja de cambio mecánica.

S.E.: Es una medida transitoria en este momento.

Periodista: Volviendo al tema del impuesto al diesel,....que esta rebaja al impuesto.... es contradictoria con.... la rebaja al impuesto a un combustible mucho más contaminante, pero...

S.E.: A ver, quiero clarificar la situación. Los combustibles en sí no son contaminantes. Lo contaminante es el tipo de motor que se utiliza. Sin embargo, vuelvo a reiterar lo que para mí es importante. Lo que para mí es importante es que el transporte colectivo sea precisamente a gas. Y eso es lo que estamos haciendo acá, y eso es lo importante.

Escuchaste también al ministro referirse a vehículos de transporte liviano, de carga liviano, que también deben ser a gas para el transporte dentro de la ciudad de Santiago. La clave es que los camiones que usan el diesel para el transporte inter-urbano, no deben entrar a ciudades, deben quedarse fuera de las ciudades. Y hacer el transporte con vehículos livianos dentro de la ciudad. Esa es la forma moderna de actuar hoy día.