

¿ES POSIBLE UN TREN EN EL SUR? Autopistas y Trenes, en la Provincia de Llanquihue.

Jorge Inostroza Sánchez
Ex - Presidente del Grupo EFE
Abril 2021

A continuación, hablaremos de **conectividad en la Región de Los Lagos** y muy especialmente de autopistas, carreteras y trenes para el tramo Osorno – Puerto Montt. Solo para precisar, el termino conectividad se utiliza como las opciones que se disponen para conectar un punto (nodo) con otro. Sugerimos observar el amplio corredor de transporte desde Los Lagos a Puerto Montt e incluir todos los modos en ese tramo, luego analizar los ingresos y rentabilidad de cada uno de ellos y en una mirada integral, proponer los caminos a seguir.

La **Autopista Metropolitana**, proyecto planteado en el año 2010 para la Provincia de Llanquihue, considera la construcción y operación de una doble calzada que uniría Puerto Varas, Alerce, La Vara, Puerto Montt y el Aeropuerto El Tepual, con una extensión de 32 kilómetros y una inversión de USD 397 millones. A esta fecha continua como Iniciativa Privada en el MOP de la Constructora Internacional S.A. y RyQ Ingeniería, siendo declarada de interés público por Concesiones el año 2012 y sería licitada el 2023.

Naturalmente la declaración de interés publico por parte del Estado da cuenta que los flujos estimados para este proyecto (vehículos e ingresos) son los suficientes y necesarios, a la vista la altísima rentabilidad de las autopistas concesionadas.

La **Ruta Los Lagos**, construida y operada por la Concesionaria Autostrade Holding Do Sur S.A. (concesión a 25 años: 1998-2023), también de doble calzada, que une desde Rio Bueno a Puerto Montt con una extensión de 130 kilómetros y un flujo de 22,5 millones de vehículos-año, registra utilidades acumuladas solo entre los años 2010 y 2019 de \$ 143.937 millones, equivalentes a USD 199,4 millones y una rentabilidad del 12,4% en el año 2019 (scloslagos.cl, Memorias). Esta ruta cuya inversión se estima en USD 309 millones, también debería ser licitada el 2023.

Un **Tren para Osorno – Pto. Montt** que utilice la actual faja vía, la operación de un circuito Osorno-Pto. Montt y otro para Frutillar-Pto. Montt, con 8 trenes eléctricos y llegando en túnel al centro de Pto. Montt, requiere una inversión estimada preliminarmente en alrededor de USD 450 millones. Un

tren contamina 53 veces menos que un auto y 14 veces menos que un bus (expresado en pasajero-kilómetro), con tiempos de viaje predecibles, de muy baja accidentabilidad, gran oferta de transporte, llegada al centro de las ciudades y facilita la indispensable inclusión social.

Las concesiones de autopistas y carreteras a privados, con las utilidades ya señaladas (ver caso emblemático de las Autopistas 68 y 78), han permitido al Estado asignar recursos a otras necesidades. Una actividad que se financia privadamente (con los peajes pagados por todos), los Gobiernos y las Empresas asociadas al rubro fomentan su utilización en desmedro de otros modos que requieren, dado su fin social, de subsidios del Estado. La construcción y uso de autopistas, que al inicio aumentan la rapidez de desplazamiento, genera inevitablemente más congestión (D. Braess, 1968), alta contaminación y además grados no menores de accidentabilidad.

Hasta aquí tenemos 3 modos para servir una parte o el total del corredor Los Lagos – Puerto Montt: Autopista Metropolitana, Ruta Los Lagos y Tren Osorno-Pto. Montt.

Sobre las autopistas y dada la coyuntura de licitar al 2023 la Autopista Metropolitana y también la Ruta Los Lagos, aparece como razonable efectuar un rediseño de ambas rutas y elaborar un anteproyecto único para satisfacer las demandas de conectividad y consecuentemente efectuar una sola licitación.

En consideración a lo señalado para la conectividad del corredor en análisis, la Región de Los Lagos enfrentaría 2 posibles acciones-decisiones: 1) Licitar la Ruta Los Lagos que, con cierto rediseño, incorpore parte del trazado de la Autopista. 2) Licitar una rediseñada Ruta Los Lagos junto con el Tren Osorno-Pto Montt.

Licitar solo la Ruta, y como está dicho incluyendo la autopista, será un gran negocio para los privados y un aporte transitorio para los desplazamientos con los efectos o externalidades negativas ya citadas.

Licitar la Ruta junto a un Tren, la opción más sustentable y de mayor inclusión social, permite que los ingresos y altas rentabilidades de la propia ruta ayuden a financiar, directa o indirectamente, la inversión y operación del Tren.

*Un **tren para Osorno – Puerto Montt** es viable técnicamente, solo se requiere contar con un gestor público con la voluntad, las competencias y atribuciones necesarias, observar el corredor integralmente desde algún organismo del Estado y ejecutar, en el más breve plazo, el anteproyecto respectivo. El tiempo apremia, la licitación de autopistas ya está en curso.*

¿Cuál será la decisión? ¿Habrà real información y efectiva participación ciudadana? ¿Seremos testigos de imposiciones técnicas y de un intimidante manejo comunicacional? ¿Qué organismo será el que se haga cargo de la mirada integral y diseñe y gestione una licitación Ruta-Tren? ¿Cómo influirá el nuevo Gobernador?

Al día de hoy se aprecia un intenso lobby por las rutas/autopistas y una clara ausencia de autoridades que miren la conectividad integral teniendo presente las personas, las comunidades, el medio ambiente y la inclusión social.

Las personas de la Región de Los Lagos tienen ahora la palabra...!!