



## Un Paso pavimentado que se abre solo en Verano, versus un Túnel abierto todo el año...

Esto que pareciera incomparable, hoy cobra mucho sentido, con las cifras emanadas desde el MOP y Vialidad, ya que se publicó un costo estimado de 330 millones de dólares, para los 44 kms. faltantes, a pavimentar del lado chileno, del Paso de Agua Negra; ello, por considerarse que los trabajos en alta Cordillera, encarecen, sustantivamente, la necesaria pavimentación y ensanchamientos para el tránsito de camiones, hasta llegar a tan onerosa suma.

Ahora bien, si hacemos memoria y vamos al presupuesto oficial y realmente sustentado por los respectivos estudios, de las mayores consultoras de túneles del mundo, que lo situaban en 1500 millones de dólares al 2018, como costo total, porque todo lo que se ha hablado posteriormente, es sólo «chimuchina» sin estudios «serios y acabados» que muestren costos mayores, y que dada la menor porción del Túnel que estaría en Chile, el costo real de dicha megaobra, para nuestro país, sería tan solo el 28% del total, o sea

420 millones de dólares, cifra muy cercana a lo que costaría, la pavimentación total del Paso.

Eso nos viene a colocar en la disyuntiva, de que si además se llegase a considerar el financiamiento vía concesión para construir el Túnel, que creemos es hoy la mejor opción, para ambas naciones, podría llegar a ser un total despropósito, gastar 330 M de dólares del erario nacional, para pavimentar 44 kms., versus construir el Túnel de Agua Negra, con sus 13,9 kms., de longitud., por 420 Millones de dólares, sin tocar recursos fiscales, que tanto escasean.

Por ello será muy importante, ver que la pavimentación de los próximos 16 kms., informada para ejecución en los próximos años, por el Seremi del MOP, tuviese en consideración dicho factor necesario de abordar, y que, nuevamente, nos lleva a tener la mayor y urgente necesidad, de que se convoque a la EBITAN (Entidad binacional Túnel de Agua Negra), ya que dicho órgano colegiado y sustentado por el Tratado de Maipú, tiene todos

los poderes para resolver lo técnico y financiero, y justamente, la pavimentación del Paso vs la construcción del túnel que bajaría la altura del mismo, desde los 4780 msnm actuales, a 3600 msnm del lado chileno, y que pasaría de apertura solo en verano, afecto a condiciones climáticas adversas, mayor altura, efectos adversos para la conducción, etc., que limitan su funcionamiento, y dificultan su tránsito, a tener un Túnel que operaría durante todo el año, con evidentes facilidades, por tan solo 90 Millones de dólares de diferencia, da para pensar y evaluar seriamente, máxime, si dejamos de gastar 330 millones verdes, de las arcas fiscales, ¿no le parece?

Esta semana, apareció la noticia del tren de las estrellas, conocido en su tiempo como el tren Elquino, algo que ya tratamos y publicamos acá y en Argentina entre 2016 - 2017, donde indicamos que había en la Provincia de Elqui y en la Región, traza ferroviaria posible de recuperar, y que podría abrir la posibilidad al tránsito



*Carlos Eduardo Ruiz Benítez  
Director de Asuntos  
Internacionales Corpan*

multimodal vial, vía Túnel y tren al puerto de Coquimbo, desde el futuro Túnel, claro está, hay que aclarar, que el tren elquino tiene una importante, interrupción en el sector del Embalse Puclaro, dado que la vía férrea, pasaba por Gualliguaica, donde había una estación de dicho tren y que quedó, con la construcción del Embalse Puclaro, bajo sus aguas, mirando las estrellas...