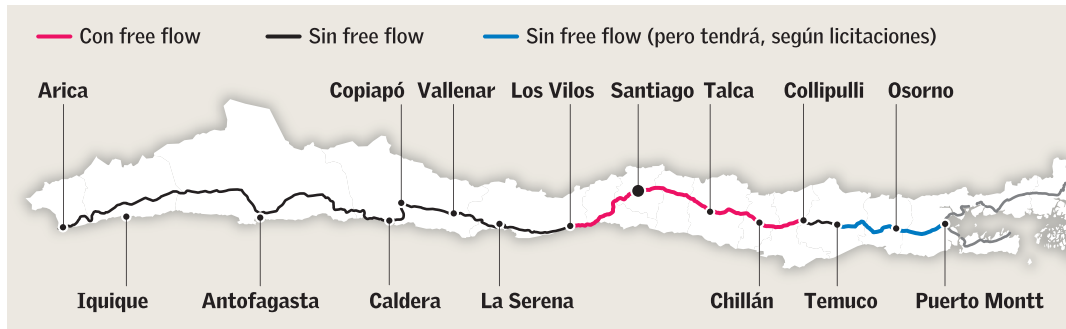




## Detalle de los cobros en autopistas



### Autopistas urbanas dentro del Gran Santiago (todas con free flow):

Autopista Central	Costanera Norte	Costanera Sur	Radial Nororiental	Túnel El Melón	AVO I	Santiago Lampa	Vespucio Sur
-------------------	-----------------	---------------	--------------------	----------------	-------	----------------	--------------

Fuente Concesionarias

EL MERCURIO

### DESDE LA ARAUCANÍA HACIA EL SUR, LA RUTA 5 AÚN FUNCIONA CON COBRO MANUAL:

# Gremios del sur exigen modernización de peajes por seguridad y evitar tacos

HÉCTOR BURGOS O.

Desde Púa, al sur de Victoria, en La Araucanía, hasta Pargua, al sur de Puerto Montt, las concesionarias de la Ruta 5 Sur operan autopistas solo con peajes manuales. Son más de 500 kilómetros que, además de su geografía, se diferencian de Santiago debido a que en la capital todos sus accesos funcionan hace un mes sin barreras de peaje, o *free flow*.

En total, entre La Araucanía y Los Lagos, son cuatro concesiones y ocho peajes sin ningún pórtico electrónico activo.

Entre Gorbea y Río Bueno (Los Ríos), la nueva concesión iniciada el 31 de marzo por el Grupo Costanera promete la instalación de pórticos de cobro automático y manual en la ruta dentro de un

año, de manera gradual. Más al sur, entre Río Bueno y Puerto Montt, la concesión considera *free flow*, pero a partir de 2028.

La situación más crítica de Santiago al sur es el tramo entre Collipulli y Gorbea, operado por ISA Vías, a través de Ruta de La Araucanía. En los dos peajes que contempla ese tramo de 144 km, el conductor debe detener el vehículo en las plazas de peaje, generando tacos que se amplifican en temporada alta o fines de semana largos.

"La Araucanía es la tercera región con mayor cantidad de turistas que la visitan, y este peaje (Quepe, en la comuna de Freire) genera una lentitud de entre 45 minutos hasta una hora y media", critica Carlos Gutiérrez Olguín, presidente de CorpAraucanía,

quien pone el foco en el turismo y pide que se avance hacia el *free flow*.

El presidente de la Federación de Trabajadores, Conductores y Operadores Forestales, Alejandro Jara, lo secunda y añade que "un camión de alto tonelaje tiene que estar gastando fácilmente unos 5 o 7 litros la hora, entonces estamos hablando de casi \$10 mil con el precio del combustible hoy en día, debido a la espera que se produce en los peajes, por cada hora".

Más allá del impacto logístico, el gerente de Seguridad Vial de la Mutual de Seguridad Luis Stiven, señala que el *free flow* tienen un efecto directo en la siniestralidad. "El conductor, al no verse enfrentado a un puesto de peaje, puede focalizar toda su atención en mantener el control del vehículo".