LITORALPRESS

Fecha: 19-04-2026
Medio: El Llanquihue
Supl. : El Llanquihue
Tipo: Noticia general
Título: "Hay que apuntar a servicios con alta demanda que hagan viable la inversión"

Pág. : 5
Cm2: 580,3

Tiraje: 6.200
Lectoría: 18.600
Favorabilidad: No Definida

Erwin Schnaidt
erwin.schnaidt@diariollanquihue.cl

ENTREVISTA. GLORIA HUTT, presidenta de COPSA y ex ministra de Transportes, sobre el futuro del tren de cercanía:

"Hay que apuntar a servicios con alta demanda que hagan viable la inversión"

La apertura de las ofertas económicas para la segunda concesión del tramo Río Bueno - Puerto Montt de la Ruta 5 Sur, trajo a Puerto Montt a la ex ministra de Transportes, Gloria Hutt, hoy presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA). Tras conocerse esas ofertas, la ingeniera evaluó la licitación, que atrajo tres carpetas, siendo la de Isa Vías la mejor propuesta económica. Asimismo, abordó la evaluación de temas como la rentabilidad social del tren de cercanía y la viabilidad técnica de los buses eléctricos.

Sobre la licitación Río Bueno - Puerto Montt, la autoridad comentó que "el proceso fue muy riguroso y marcadamente institucional, algo que siempre debemos proteger. Es una noticia muy positiva que se presentaran tres ofertas de empresas grandes, superando el récord anterior de una o dos ofertas en procesos recientes. Que tres competidores hicieran un esfuerzo por ganar, es una señal importante para el sistema".

RUDY MUÑOZ / UNO NOTICIAS

GLORIA HUTT DIO SU "RECETA" PARA HACER RENTABLE EL TREN DE CERCANÍA LLANQUIHUE - PUERTO MONTT.

OBRAS VIALES

–¿Considera que la oferta de Isa Vías es suficiente para cumplir con las obras comprometidas?

–Sí. En este sistema no se trata simplemente de proponer un número; esa cifra debe estar validada por organismos financieros y accionistas. Representa una decisión corporativa de gran rigor. Nadie realiza ofertas temerarias que no pueda sustentar. Hay empresas con economías de escala o conocimiento previo de la zona que pueden ser más agresivas en sus propuestas. Históricamente, las ofertas en el sistema chileno de concesiones han contado con un sólido respaldo financiero.

–¿Qué mejoras percibirá el usuario con esta nueva concesión?

–Traerá la ampliación de carreteras, el mejoramiento de puentes (como Rahue y Maullín), nuevos accesos y caleteras. Son obras que elevarán el estándar de la concesión, especialmente en zonas cercanas a ciudades donde el impacto diario es mayor. Además, incorporará el sistema "free flow". Esto se enlaza con otros proyectos de infraestructura previstos, como la Red Aeroportuaria Sur, el sistema penitenciario y la ruta Chonchi-Quellón, que es la siguiente; también ya está adjudicada Chacao-Chonchi después del otro tramo. A esto se suma el puente Chacao, que esperamos esté pronto disponible.

CONECTIVIDAD REGIONAL

–Ante la futura puesta en marcha del puente Chacao, ¿cómo se garantizará la continuidad del flujo vehicular hacia y desde Pargua?

–Es indispensable que la futura concesión asegure esa conexión. Debe ser un proceso transparente y continuo para las personas. De nada sirve una inversión enorme si existen tramos de menor capacidad en los extremos que debilitan la obra principal. Tanto el ingreso como la salida del puente deben tener el mismo estándar para evitar interrupciones. Es un trabajo prioritario para el Ministerio de Obras Públicas. Además, existen obras que es importante anticipar. Si el puente está listo en un plazo de 2 o 3 años, hay que asegurarse antes que los enlaces de entrada y salida estén en buenas condiciones y con buena capacidad.

–¿Existe flexibilidad en los concesionarios para adelantar obras urbanas, como las del enlace a la Ruta El Tepual en Puerto Montt?

–Todo se puede gestionar, dependiendo del proceso de adjudicación, la ingeniería de detalle y los permisos locales. Los alcaldes pueden ayudar mucho agilizando dichos permisos, pero la decisión final es del MOP junto a la concesionaria. Las concesionarias ejecutan un contrato y no tienen autonomía para realizar alteraciones por cuenta propia; cualquier cambio en las especificaciones requiere aprobación ministerial.

MODELO TARIFARIO

–¿Cómo se equilibra la rentabilidad de la empresa con el costo para el usuario, considerando el sistema "free flow"?

–Las tarifas las define el MOP, y el concesionario las toma como un dato establecido en las bases de licitación. Si hay cambios en las tarifas, es una decisión política y técnica del MOP que debe conversarse con el privado, ya que todo el modelo financiero se basa en esas proyecciones de tarifas y flujo vehicular. La ley de concesiones permite adaptar los proyectos en el tiempo, aunque hoy necesitamos más tecnología para que estos cambios sean más rápidos en beneficio del usuario.

–Pasando a su área de experiencia como ex ministra, ¿considera financieramente viable el tren de cercanía entre Puerto Montt y Llanquihue?

–Estos servicios de cercanía tienen mucha rotación de pasajeros, lo que llamamos "corte de boleto", permitiendo una recaudación que hace que el subsidio estatal sea más abordable. El plan en el que trabajamos contemplaba tramos de alta carga, como Puerto Montt-Osorno. El procedimiento consiste en tomar esos tramos más cargados, desarrollar el proyecto de tren de cercanía y después agregar otros tramos. Al juntar esos tramos se completa la vía. Esa es la estrategia.

TRANSPORTE PÚBLICO

–¿Cree que el desarrollo de este proyecto apuntará en esa dirección?

–Es lo que yo trataría de hacer. Consiste en consolidar un tren de cercanía con la vía rehabilitada en tramos con buena carga de pasajeros durante todo el día. No son rentables los servicios con mucha carga en la mañana y en la tarde, pero que en el día no registran movimiento. Hay que apuntar a servicios con alta demanda que hagan viable la inversión y que generen rentabilidad social para que el Estado pueda aportar el subsidio. El desafío actual es rehabilitar la infraestructura de Biobío al sur para operar con material rodante nuevo y de alto estándar, volviéndolo atractivo para las personas.

–En la Región Metropolitana se implementó la electromovilidad en el sistema Red. ¿Es factible incorporar buses eléctricos en ciudades con climas y topografías complejas como Puerto Montt?

–Absolutamente. Las pendientes y el clima no son un problema. Los buses eléctricos tienen mucha potencia y lo comprobamos con pruebas en los cerros de Valparaíso. Ya existen licitaciones exitosas en Antofagasta, Copiapó y La Serena. El tema central es la priorización de recursos y el uso de los fondos "Espejo" del Transantiago para subsidiar y licitar zonas bajo perímetros de exclusión que incorporen tecnologías de pago automático.

> "Si el puente (Chacao) está listo de aquí a unos 2 o 3 años, hay que asegurarse antes que los enlaces de entrada y salida estén en buenas condiciones y con buena capacidad"

> "Al ser prioridad nacional otro tipo de temas como la sequía, los recursos no quedan disponibles para obras como colectores de aguas lluvia"

FONDOS Y COMBUSTIBLES

–A propósito de las medidas del gobierno ante el alza de las tarifas de combustible, ¿por qué no se ha replicado en regiones el congelamiento de tarifas de transporte que se aplica en Santiago?

–No es un proceso automático. El Fondo Espejo entra al Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) y su uso debe ser aprobado por los consejos regionales (Core). Además, en regiones hay muchos operadores pequeños y servicios no licitados, donde el propio operador fija la tarifa según sus costos. Sin una zona licitada con tarifa única, como en el Transantiago, es muy difícil calcular y aplicar una compensación directa.

–¿Le pareció adecuado elevar los precios de los combustibles?

–Prefiero abstenerme de calificar esa decisión. Indudablemente, un alza de combustible nos afecta a todos. Pero, a medida que haya un paquete de medidas de mitigación, tal vez sea llevadero, considerando que existe un origen externo importante. Cuando son tan complejas las decisiones, si uno no tiene toda la información, es mejor abstenerse de emitir un juicio.

CITACIÓN A JUNTA ORDINARIA DE ACCIONISTAS DE SOCIEDAD DE INVERSIONES, TRANSPORTES Y SERVICIOS ANGELMÓ S.A.

De conformidad con lo previsto en los artículos 34, 55 y 58 N° 1 de la ley N° 18.046 sobre Sociedades Anónimas y los Estatutos respectivos, el Directorio de Inversiones, Transportes y Servicios Angelmó S.A. cita y convoca a los accionistas a Junta Ordinaria de Accionistas, la que se celebrará en salón Isla las Guaitecas del Gran Hotel Vicente Costanera, ubicado en calle Diego Portales N° 450, Puerto Montt, el día Jueves 23 de abril de 2026 a las 18:30 horas. Las materias a tratar son las siguientes:

- Aprobación de la Memoria y Balance Anual
- Distribución de dividendos
- Elección de Inspectores de Cuenta
- Remuneración de Directorio e Inspectores de Cuenta
- Diario para publicaciones

Se informa a los accionistas que los documentos relativos a la Memoria y Balance Anual se encuentran a disponibles para su examen en Benavente 315, Oficina 103, Puerto Montt.

El Directorio
Inversiones Angelmó S.A.