

Fecha: 12-08-2025
 Medio: El Austral de Osorno
 Supl.: El Austral de Osorno
 Tipo: Noticia general
 Título: La ganancia por recaudación de peaje en el tramo de la Ruta 5 Río Bueno-Puerto Montt llega a 400 millones de dólares en 15 años

Pág.: 6
 Cm2: 597,5
 VPE: \$ 519.849

Tiraje: 4.500
 Lectoría: 13.500
 Favorabilidad: ☐ No Definida

La ganancia por recaudación de peaje en el tramo de la Ruta 5 Río Bueno-Puerto Montt llega a 400 millones de dólares en 15 años

ECONOMÍA. Corresponde a la suma del ingreso por el cobro de tarifas al flujo vehicular en las 16 plazas de peaje. La actual concesión termina en julio de 2026 y partirá una nueva por 50 años.

Verónica Salgado
 veronica.salgado@australosorno.cl

El total de ingresos por recaudación de las 16 plazas de peaje ubicadas en el tramo Río Bueno-Puerto Montt de la Ruta 5 llegó a cerca de 400 millones de dólares (380 mil millones de pesos) en 15 años (de 2010 a 2024).

Una cifra que evidencia que la inversión realizada por la Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A. de \$249 millones de dólares, realizada desde el inicio de la concesión en septiembre de 1998, se recuperó con creces considerando sólo los últimos 15 años.

La cifra, públicamente disponible en las memorias anuales de la empresa a través de la página web de la concesionaria, da cuenta del aumento del flujo de vehículos de todo tipo que circulan por el tramo, que pasaron de 11 millones en 2010 a 26 millones en 2024. Una realidad que permitió que la concesionaria también incrementara sus ganancias por el concepto de peajes.

La autopista de doble calzada de 133 kilómetros de longitud, que cruza 9 comunas de las provincias del Ranco, Osorno y Llanquihue, tiene vigente una concesión de 25 años (300 meses) que comenzó en septiembre de 1998 y finaliza en junio de 2026 a cargo de la em-



LA CONCESIÓN DEL TRAMO RÍO BUENO-PUERTO MONTT COMENZÓ EN 1998 Y TERMINA EN JULIO DE 2026. EL NUEVO PROCESO SERÁ POR 50 AÑOS.

presa Sociedad Concesionaria de Los Lagos S.A.

En estos primeros 25 años de concesión la empresa se encargó de realizar la modernización completa de la entonces carretera, construyendo 79 kilómetros de calles de servicio, 21 enlaces de conexión con la Ruta 5, 26 pasarelas peatonales, 14 atraviesos de ganado, 9 cruces de maquinaria, 266 alcantarillas, 81 paraderos de buses y rehabilitó otras tres estructuras.

También se realizaron obras de mejoramiento y cons-

trucción de 147 kilómetros de calles de servicio, 79 kilómetros de terceras pistas, 33 kilómetros de ciclovías, la reconfiguración de paraderos y aceras peatonales, el mejoramiento de sistemas de saneamiento y drenajes, mejoramiento del sistema de iluminación, entre otros.

GANANCIAS

El total de ingresos por recaudación de peajes en todas las categorías de vehículos es de \$380 mil millones, lo que equivale a cerca de 400 millones de dólares en un periodo de 15 años. El desglose es que en 2010 obtuvo \$11.811 millones; 2011 \$12.981 millones; en 2012 fueron \$14.450 millones; 2013 \$15.881 millones; en 2014 la suma fue de \$17.157 millones; 2015 \$20.854 millones; 2016 \$22.669 millones; en 2017 ascendió a \$24.672 millones; 2018 \$27.173 millones; 2019 \$28.060 millones; en 2020 fueron \$24.846 millones; en 2021 \$34.161 millones; en 2022 \$38.852 millones; en 2023 \$41.159 millones; y en 2024 el monto percibido fue de \$44.014 millones.

Jaime Bertin, alcalde de Osorno, precisó que la cifra evidencia que durante todos los

años de concesión la empresa recuperó ampliamente la inversión inicial, ya que el flujo vehicular que circula es determinante y creciente con el paso de los años.

"Es una realidad que gracias al sistema de concesiones podemos tener rutas de primer nivel como el caso de la Ruta 5, porque el Estado no podría hacerse cargo de construir tantos kilómetros y mantenerlo con los altos estándares. Eso lo hemos visto en tramos mucho más pequeños, como el caso de la Ruta 215, donde pasan décadas para poder realizar un mejoramiento y ni siquiera hablamos de una doble vía", explicó el ex intendente regional.

Agregó que también existen desventajas que apuntan más que nada a la empresa privada. "Con estos márgenes enormes de ingreso que tiene el concesionario, en este caso en el tramo que nos involucra a nosotros, debería existir una mayor proactividad desde la empresa y no sólo cumplir con lo establecido en un contrato que además data de hace 25 años. Por ejemplo, la mantención de las áreas de ingreso a las comunas donde no existe una preocupación por la estética, que es importante, ni por

las áreas verdes; y si llevamos el problema a la justicia, como ya lo hemos realizado, las multas son bajas. Por eso es clave que el Estado asegure esos detalles en la nueva concesión, porque además viene a 50 años. Se debe asegurar el presente, pero también es necesario tener muy clara la proyección", argumentó el jefe comunal de Osorno.

Marco Carrillo, alcalde de San Pablo, aseguró que las cifras por ingreso por concepto de peajes evidencian la importancia que tiene la Ruta 5 en la zona y en la misma descentralización del país.

"Son cifras muy altas que se generan porque el flujo de vehículos que circula también es alto y eso demuestra la utilidad que tiene. Ahora, sin este sistema probablemente el país aún estaría con carreteras de una vía, con tramos en mal estado. Además, al liberar el costo por mantención puede el mismo Estado hacerse cargo de rutas paralelas y eso ha sido una realidad. Lo que sí es importante es que la empresa privada tenga una mayor responsabilidad empresarial y no realice sólo la inversión mínima establecida por contrato, que tenga un mejor manejo. Es lo

870

millones de dólares

es la inversión que considerará la segunda concesión para el tramo Río Bueno-Puerto Montt, que será por un periodo de 50 años.

que esperamos quede mucho más establecido en la concesión futura que parte del 2026, porque será clave", explicó el alcalde.

FUTURA CONCESIÓN

En junio, la Dirección General de Concesiones abrió la licitación internacional para entregar por segunda vez en concesión el tramo de la Ruta 5 comprendido entre Río Bueno y Puerto Montt, siendo los últimos 130 kilómetros de la vía estructural del país.

El llamado considera una inversión de 870 millones de dólares para un plazo de 50 años (600 meses), lo que considera nuevos enlaces, atraviesos, entornos y mejoramiento de los ya existentes, así como la construcción de al menos 8 puentes nuevos, el reemplazo de 10 puentes existentes y la ampliación de otros 9 puentes. A ello se suma la construcción de 24 pasarelas nuevas, el reemplazo de 23 que ya existen, la construcción de nuevas rampas peatonales en 22 estructuras de enlace y atraviesos.

Igualmente, se construirán dos nuevas áreas exclusivas para transportistas y dos nuevas áreas de atención de emergencia, serán readecuadas dos áreas de emergencia existentes, se construirán 4 enlaces nuevos, cuatro enlaces existentes deberán ser reemplazados; también considera la ampliación y rediseño de 11 enlaces existentes y el cambio de dos atraviesos que pasarán a ser enlaces.

El plazo para que las empresas o consorcios presenten sus propuestas técnicas y ofertas económicas vence el próximo 20 de noviembre y la apertura de las ofertas económicas será el 19 de diciembre. 



EN LOS 123 KILÓMETROS DEL TRAMO OPERAN 16 PEAJES.