

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

Pág.: 7
Cm2: 594,7
VPE: \$ 517.407

Tiraje: 4.500
Lectoría: 13.500
Favorabilidad: ☐ No Definida

Erwin Schnaidt
erwin.schnaidt@diariollanquihue.cl

E 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 esos resultados, la ingeniera destacó el éxito de la licitación, que atrajo tres ofertas, con la de Isa Vías con la mejor propuesta. Pero, además abordó otros temas como la rentabilidad social del tren de cercanía y la viabilidad de buses eléctricos.

Sobre la licitación Río Bueno-Puerto Montt, 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".

-¿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. Es 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, mejoramiento de puentes (Rahue y Maullín), nuevos accesos y caletas. 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 que están previstos, como la Red Aeroportuaria Sur, un sistema penitenciario, la ruta Chonchi-Quellón, que es la siguiente; también ya está adjudicada Chacao-Chonchi después del otro tramo. Y bueno, el puente Chacao que también esperamos que esté pronto



GLORIA HUTT DIO SU "RECETA" PARA HACER RENTABLE EL TREN DE CERCANÍA QUE FUNCIONA EN LA REGIÓN DE LOS LAGOS.

to disponible.

PUENTE CHACAO

-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, hay algunas obras que es importante anticipar, porque si el puente 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.

-¿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.

-¿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.

VIABILIDAD DEL TREN

-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 abor-

de. El plan en el que trabajamos contemplaba tramos de alta carga, como Puerto Montt-Osorno. Lo que uno hace es que toma esos tramos más cargados, desarrolla ese proyecto de tren de cercanía y después va agregando otros tramos. Y juntando esos después se completa la vía. Esa es la estrategia.

-¿Usted cree que va a apuntar hacia esa dirección el desarrollo de este proyecto?

-Es lo que yo por lo menos trataría de hacer. Que sería afirmar muy bien un tren de cercanía, pero con vía rehabilitada, en tramos con buena carga de pasajeros durante todo el día. Porque tampoco son rentables los servicios con mucha carga en la mañana y en la tarde, pero que en el día no se mueve nadie. Hay que apuntar a servicios con alta demanda que

hagan viable la inversión y que genere rentabilidad social para que el Estado pueda poner el subsidio. El desafío actual es rehabilitar la infraestructura de Biobío al sur para operar con material rodante nuevo y de alto estándar, para que sea atractivo para las personas.

-En la Región Metropolitana se ha implementado la electromovilidad en el sistema Red. ¿Es factible incorporar buses eléctricos en ciudades con climas y topografías complejas?

-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 fon-

dos "Espejo" del Transantiago para subsidiar y licitar zonas bajo perímetros de exclusión que incorporen tecnologías de pago automático.

-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.

