

Fecha: 12-06-2025
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: **Polémica por amenaza argentina de cobro de peaje a camioneros nacionales reflota demanda de ruta "Chile por Chile"**

Pág.: 4
Cm2: 314,6

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

Transitan por la Ruta 40 hacia el sur austral chileno:

Polémica por amenaza argentina de cobro de peaje a camioneros nacionales reflota demanda de ruta "Chile por Chile"

SOLEDAD NEIRA FARIAS

La controversia por la decisión del gobernador de la provincia argentina de Chubut, Ignacio Torres, de cobrar a los camioneros que vayan desde Chile y usen la Ruta U40, reflató la permanente demanda del sur austral por una ruta "Chile por Chile".

El 42% del territorio nacional está desde Puerto Montt al sur, y no está conectado, coinciden los gobernadores de Los Lagos, Alejandro Santana (RN), de Aysén, Marcelo Santana (UDI), y de Magallanes, Jorge Flies (ind.-PR).

Las autoridades comparan el desarrollo vial de la zona central, particularmente de la Región Metropolitana —con autopistas, líneas de metro—, respecto del panorama en materia de conectividad.

"Estamos 50 años atrasados, con caminos de tierra, comu-

Gobernadores regionales de Los Lagos, Aysén y Magallanes abogan por una mayor preocupación del Estado por la conectividad del 42% del territorio nacional.

nas que quedan aisladas parte del año. Se ha generado un desarrollo de infraestructura demasiado inequitativo y que tiene al sur de Chile postergado en materia de conectividad, afectando nuestra soberanía, porque no podemos transportarnos libremente dentro del territorio nacional", dice el gobernador de Aysén, cuya región ostenta aún el récord de tener una provincia completa, Capitán Prat, sin ningún kilómetro de asfalto terminado, mientras tiene cinco en construcción.

Su par de Los Lagos cuestiona que "no ha habido un compromiso del Estado. Chile no termina en La Junta (el límite

entre Los Lagos y Aysén), Chile termina mucho más allá, en Magallanes. No hay más tiempo y hoy día esta controversia que se genera con el gobernador argentino demuestra que dependemos de un país vecino para conectar Chile".

Con un problema común que, aseguran, complica el desarrollo del sur austral, reconocen que pensar en una alternativa ciento por ciento terrestre no es factible, pero una combinación de tramos terrestres con barcazas es la más cercana.

El gobernador Flies apunta a que "a mediano plazo, el Puente Chacao, sea el refuerzo de la ruta en Chiloé. Y a futuro, con un refuerzo al puerto de Quellón, nos acercamos 300 km hacia el sur. Y si se refuerzan los puentes de Chacabuco y de Punta Arenas, uno dice que probablemente una ruta de Chile por Chile, bimodal entre camión y ferry, podría mitigar la dependencia de Argentina".

Mientras, añade, hay que "mantener buenas relaciones y reglas claras con Argentina. Es muy difícil que a corto plazo tengamos una alternativa práctica de Chile por Chile".

La autoridad calcula que son cerca de 800 mil ingresos por Monte Aymond y la mayor parte son argentinos, porque unas 200 mil personas de esa nación dependen de las carreteras chilenas para abastecerse en Tierra del Fuego, que depende 100% del abastecimiento por ruta bimodal, por sus rutas, "pero tienen que usar nuestras rutas en Tierra del Fuego, chilenas, las cuales están, entre paréntesis, en excelente estado", según defiende, porque Chile ha hecho inversiones cuantiosas para tener carreteras de buen estándar, remarca.



TRANSPORTE.— En el sur se ha apostado por la bimodalidad, combinando vehículos terrestres con el transporte ferroviario, como ocurre entre Puerto Montt y Chaitén, donde la Carretera Austral tiene tramos sin terminar.

zo tengamos una alternativa práctica de Chile por Chile".

La autoridad calcula que son cerca de 800 mil ingresos por Monte Aymond y la mayor parte son argentinos, porque unas 200 mil personas de esa nación dependen de las carreteras chilenas para abastecerse en Tierra del Fuego, que depende 100% del abastecimiento por ruta bimodal, por sus rutas, "pero tienen que usar nuestras rutas en Tierra del Fuego, chilenas, las cuales están, entre paréntesis, en excelente estado", según defiende, porque Chile ha hecho inversiones cuantiosas para tener carreteras de buen estándar, remarca.

Flies recuerda que hay una propuesta de un privado, ingresada al Ministerio de Obras Públicas (MOP) como iniciativa privada, que espera que sea reconocida como de interés público.

La Dirección General de Concesiones del MOP confirma el ingreso de esa propuesta, la que plantea el mejoramiento de la conectividad de la Carretera Austral mediante el desarrollo de infraestructura vial entre Ralún y Chaitén, en la Región de Los Lagos. Aquello considera la rehabilitación de tramos existentes y la construcción de nuevos sectores, totalizando 281 km, lo que está en evaluación.