



VALPARAÍSO, 15 de junio de 2022

RESOLUCIÓN N° 168

La Cámara de Diputados, en sesión 36° de fecha de hoy, ha prestado aprobación a la siguiente

RESOLUCIÓN

**S. E. EL
PRESIDENTE DE
LA REPÚBLICA** Considerando que:

El regreso del tren a la Región de los Lagos es un anhelo histórico de la población que ha sido propuesto y estudiado por distintas administraciones. Fue materializado entre los años 2005 y 2007, por un corto periodo en el marco del restablecimiento del servicio de pasajeros entre Temuco y Puerto Montt que dió lugar al gran escándalo de corrupción de EFE.

Lamentablemente, hoy no existen iniciativas de reactivación de vías ferroviarias que consideren este tramo debido a una supuesta baja rentabilidad social y baja demanda. Sin embargo, las situación demográfica y la demanda de transportes de pasajeros y mercancías ha cambiado rápidamente entre las ciudades de la Unión, Rio Bueno, Osorno y Puerto Montt y los avances científicos respecto al cambio climático hacen necesario revisar esta conclusión y tener en consideración los siguientes elementos:

El 23 de noviembre del año 1913 partió el primer tren longitudinal que unió Chile desde Iquique hasta Puerto Montt. La finalización de la red ferroviaria longitudinal (que consistía en 8.883 kilómetros de vía férrea) además de ser una de las más grandes obras de ingeniería construidas a la fecha en Chile, fomentó significativamente el desarrollo de los pueblos y ciudades del sur. En torno a las estaciones ferroviarias se conformaron focos comerciales y sociales, dando espacio a polos de encuentro y de desarrollo urbano. El ferrocarril contribuyó, además, a la comercialización segura y eficiente de los productos agrícolas, ganaderos y forestales y a la integración económica de las regiones más alejadas del país (1).

Gracias a la inauguración de la Estación de Ferrocarriles de Puerto Montt en 1912, frente al muelle en la costanera, la pequeña ciudad



de 30.000 habitantes se convirtió rápidamente en el puerto más importante del sur.

Este auge económico, social y cultural se detuvo en seco el 22 de mayo de 1960, cuando el terremoto más fuerte nunca registrado destruyó más de la mitad de la infraestructura de la provincia de Llanquihue y se destruyeron las vías férreas y la estación.

La estación fue reconstruida en 1971 y transportó carga y pasajeros hasta que en 1990 fue trasladada al sector la Paloma. En 1994 EFE anunció que acortaría el servicio de ferrocarriles hasta Puerto Varas. La suspensión definitiva del servicio Temuco-Puerto Montt ocurrió en 1996.

Esta suspensión sólo se vio interrumpida entre los años 2005 y 2007 con un servicio de trenes entre Temuco y Puerto Montt que dejó de funcionar definitivamente en marzo del 2007 dado a los malos resultados del servicio y la crítica situación financiera de EFE, quedando trenes abandonados a lo largo de las líneas.

Si el transporte público y la electromovilidad se han convertido en la alternativa para disminuir sustancialmente las emisiones de CO2 producto del uso del automóvil y la congestión vehicular, el ferrocarril permite maximizar esas ventajas.

Según datos de la Comisión Europea, los vehículos por carretera suponen más del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte en la UE, frente al 1% del ferrocarril. Se estima que, por tonelada/km. transportada, el camión contamina 4,5 veces más.

Se trata del transporte terrestre más seguro, ya que reduce drásticamente el riesgo de pérdida de vidas humanas y económicas.

Permite disminuir los tiempos de viaje, aumentar la capacidad de transporte y descongestionar las carreteras. Su servicio es más seguro, uniforme y regular en comparación con otros modos de transporte, constatándose ganancias de más de una hora al día en tramos cortos, como por ejemplo trayecto Santiago – Nos.

El tren es el transporte terrestre con mayor capacidad de transporte con grandes ventajas de eficiencia energética y seguridad respecto de los demás.



La geografía de nuestro país es ideal para contar con una vía férrea troncal que lo recorra de norte a sur y ramales que permitan conectar el mar con la cordillera.

Actualmente existe un alto flujo de personas entre las ciudades de La Unión y Río Bueno, Osorno y Puerto Montt. Las dos primeras, se encuentran a 13 km de distancia, en el límite sur de la región de Los Ríos y en su conjunto, se estima que viven unas 70.000 personas, muchas de las cuales acuden a estudiar, trabajar y acceder a servicios públicos a la ciudad de Osorno, que se encuentra a 43 km de distancia por la Ruta 5. En la ciudad de Osorno viven aproximadamente 172.336 personas y en Puerto Montt unas 308.071. Se trata de las dos ciudades más grandes de la región de los lagos y el flujo de pasajeros entre ellas y sus 19 paradas intermedias es tal, que sale al menos un bus cada media en ambas direcciones. Además se evidencia un alto flujo de vehículos en la ruta 5 al nivel de generarse congestión vehicular en horas punta de lunes a viernes. Es relevante mencionar que la utilización del automóvil ha aumentado alrededor de un 40% en los últimos años, y se proyecta que este crecimiento se mantenga.

Existen vías férreas que conectan La Unión con Puerto Montt, están en desuso, pero se encuentran disponibles para su utilización. Si bien, para habilitar un servicio eficiente y moderno, es necesario rehabilitarlas, el trazado y las vías existentes hacen innecesario cualquier trámite expropiatorio.

En su funcionamiento original, el servicio consideraba las siguientes estaciones, de norte a sur: La Unión, Trumao, Caracol, Chacayal, Osorno, Rahue, Saglué, Caipulli, Chahuilco, Río Negro, Purranque, Corte Alto, Casma, Frutillar, Los Pellines, Llanquihue, Puerto Varas, Alerce, Puerto Montt.

Se encuentra descrito en la literatura especializada que el servicio ferroviario se hace rentable económicamente y socialmente en la medida en que, además de pasajeros se transporten mercancías. En este sentido, la rehabilitación del servicio descrito permitirá potenciar el desarrollo económico de las localidades aledañas, generando empleo y facilitando el transporte e intercambio comercial de mercancías de carácter agrícola, ganadero y forestal.

Además, permitirá reducir la desigualdad y facilitar la conectividad cómoda, segura y a bajo costo, garantizando el acceso a servicios, toda vez que para acceder a instituciones públicas, salud, educación superior y fuentes laborales, las personas de estas localidades deben desplazarse a los polos urbanos en buses con frecuencias irregulares que deben esperar en los paraderos a la intemperie, expuestos al clima hostil



de la región.

Por otra parte, la concesión de la autopista que va entre La Unión y Puerto Montt, actualmente adjudicada a la Sociedad Concesionaria Los Lagos, vence en septiembre de 2023, por lo que el proceso de relicitación debe realizarse dentro del próximo año corrido. por lo que se haría posible considerar en las nuevas bases de licitación, la renovación de las vías férreas ya existentes, la implementación y administración de un servicio de trenes entre las ciudades de La Unión y Puerto Montt.

LA CÁMARA DE DIPUTADOS RESUELVE:

Solicitar a S. E. el Presidente de la República:

1.-Que estudie, planifique y materialice la creación de un servicio regional competitivo de trenes de acercamiento entre las ciudades de La Unión y Puerto Montt, que pase por la ciudad de Osorno y considere, a lo menos, otras 9 paradas intermedias.

2.-Que incluya en las bases de licitación de la concesión de la autopista Los Lagos, entre La Unión y Puerto Montt para la concesión que empezará a regir en septiembre de 2023, la renovación de las vías férreas que unen las ciudades de La Unión y Puerto Montt, junto a la implementación y administración del servicio.

Lo que me corresponde poner en conocimiento de V.E.

Dios guarde a V.E.,

ALEXIS SEPÚLVEDA SOTO
Primer Vicepresidente de la Cámara
de Diputados



A handwritten signature in blue and red ink, consisting of several loops and strokes, positioned above the printed name.

**JUAN PABLO GALLEGUILLOS
JARA**
Prosecretario accidental de la Cámara
de Diputados

Anexo

Notas:

1)“Un camino de progreso: El Ferrocarril del Sur (1855-1913), disponible en:
<https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3384.html#undefined>