



Usuarios muestran preocupación por tarifas del tren Llanquihue-La Paloma

RECLAMO. Asociación cuestionó que los valores sean similares a los que tiene la locomoción colectiva. EFE Sur dijo que en ello se incluye servicio intermodal.

Catalina Álvarez
cronica@diariollanquihue.cl

A fines de diciembre llegaría el primer tren a la Región de Los Lagos que operará entre Puerto Montt y Llanquihue. Unos diez días después lo haría el segundo convoy. Ambas máquinas están siendo refaccionadas por Asmar en Talcahuano y contarán con el diseño estándar de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

Junto a ese esperado anuncio, se reveló las tarifas para sus diferentes servicios, las que despertaron inquietud en la Agrupación de Usuarios del Transporte Público de la Provincia de Llanquihue, que si bien se ha mostrado a favor del regreso del tren, realizó una comparación entre los valores de los pasajes ya confirmados, con los actuales valores de minibuses/micros, y además, de otros trenes regionales.

“La tarifa general en el servicio de Tren Temuco-Pitrufquén es de \$800, en un tramo de 31 kilómetros, mientras que para los 27 kilómetros del tramo Llanquihue-La Paloma, el valor queda en \$1.500; es de-

\$1.200

será la tarifa para viajar entre Puerto Montt y Puerto Varas, \$200 más barato que usar el servicio de minibuses.

\$900

es el actual valor del pasaje en micro, para el tramo Puerto Montt-Alerce, mismo precio que tendrá el futuro viaje en tren.

cir, un 87,5% más caro para un servicio altamente similar, lo que nos parece a todas luces un exceso que, lamentablemente, puede desincentivar el uso del tren”, sostuvo Jordi Valenzuela, presidente de esa organización.

Añadió que, pese a que para él y la agrupación el tren es por lejos una de las mejores opciones de transporte para la región, “aquí lo que se asoma es que no se quiso hacer una competencia real a los minibuses intercomunales y las micros de Puerto Montt, pese al pésimo y caro servicio que es-



EL PASAJE DEL FUTURO TREN DE LLANQUIHUE A PUERTO MONTT, TENDRÁ UN VALOR DE \$1.500.

tán prestando. Todo lo contrario, probablemente se usaron sus valores como referencia, e incluso en el caso del tramo Puerto Montt-Alerce, que parece que no se quiso poner una tarifa menor, para que los micreros no se enojaran”.

POSIBLE MODIFICACIÓN

En respuesta a esta inquietud, Pablo Joost, seremi de Transportes, señaló que el tren “sin duda es un beneficio, porque aporta un nuevo modo de transporte que muchas personas van a usar, el cual cuenta con tarifas que responden a la realidad local. Cada sistema de transporte se analiza y evalúa

en su propio mérito. En este caso, el servicio de tren cuenta con ventajas indiscutidas frente a otros modos de transporte, como mayor certeza en el cumplimiento de los horarios y la exclusividad de transitar una vía única”.

La autoridad regional agregó que “estamos abocados a las últimas etapas que permitan iniciar el servicio en los términos que se han planteado. El proyecto piloto va a permitir ir determinando todas las modificaciones que sean necesarias y también poder hacer un análisis cuantitativo de la demanda real que va a tener el servicio, con el objetivo de introdu-

cir las mejoras o cambios que sean requeridos”.

INTERMODALIDAD

Desde EFE Sur informaron que “las tarifas se definen en razón de las condiciones de los servicios que se implementan. En el caso particular del proyecto Llanquihue-La Paloma, se consideran diversos aspectos, entre los que se puede destacar que es una operación nueva de servicio ferroviario; por lo tanto, se habilita personal nuevo, tanto para apoyo administrativo como para la movilización de los servicios. Esta situación no es comparable con Temuco-Pitrufquén, donde ya exis-

te una operación en el sector”.

Enfatizaron que “el servicio Llanquihue-La Paloma considera un sistema de intermodalidad, con una tarifa integrada, que permitirá a los usuarios usar bus y tren para llegar a su destino, que tampoco existe en otro servicio 30/30”.

MÁQUINAS ANTIGUAS

En tanto, Valenzuela pidió “poner en la mira a los minibuses intercomunales y micros, que llevan años usando máquinas antiguas, con poca mantención y con altos pasajes, pero con pocas o nulas críticas de parte de la autoridad”.

En respuesta a esto, el seremi Joost explicó que las máquinas en servicios rurales funcionan bajo el decreto DS212, por lo que las tarifas son establecidas por el responsable del servicio, y sus modificaciones son en base al Artículo 41bis del mismo decreto.

Especificó que “las máquinas de servicios rurales pueden operar hasta los 22 años y las urbanas hasta los 20, y son fiscalizadas en las plantas de revisión técnica (PRT) dos veces al año y en la calle casi cuatro veces al año”.

La autoridad hizo un llamado a que los usuarios ingresen todas las denuncias que estimen necesarias para activar los protocolos de fiscalización y sanción en www.transporteinforma.cl. CS