

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

Camport pone urgencia a tren de carga y pide separar decisión del de pasajeros

Daniel Fernández aboga además por un rol más activo del Estado, porque es fundamental para el desarrollo portuario.

Por: Magdalena Arce L. | Publicado: Viernes 3 de mayo de 2019 a las 04:00 hrs.



Consternado se mostró el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport), Daniel Fernández, ante el ingreso de dos proyectos ferroviarios vía concesiones.

Ambos contemplan una vía de pasajeros a Valparaíso y otra de carga, la que dependiendo de la iniciativa, conecta con la capital de la Región de Valparaíso (el consorcio compuesto por Agunsa, FCC y Talgo) o San Antonio (Sigdo Koppers y China Railways Group Limited).



Falta que se le dé la prioridad que requiere desde hace muchos años y décadas”.

Según Fernández, los pasajeros y la carga son requerimientos “completamente distintos” y tal como se presentan estas iniciativas, no son una solución real para el problema que enfrenta actualmente el sistema logístico portuario de Chile.

“El foco está puesto en el análisis de este proyecto de pasajeros Santiago-Valparaíso con alguna ventana posible para trenes de carga. Y esa no es la forma”, dice.

- **¿Cómo ve las propuestas ferroviarias?**

- Creo que persiste una cierta confusión. Hay dos necesidades que son bastante diferentes. Una es movilizar la carga de los principales puertos de Chile, que tienen algún grado de acceso ferroviario, pero que tienen un déficit de inversión muy fuerte, cercano a los

US\$ 2.400 millones. Pero esto no tiene mucho que ver con el tren de pasajeros. Estos proyectos que parecieran mezclar ambas cosas, al final son para pasajeros que dejan ventanas a la carga. No soluciona el problema.

- **¿Pero le parece que sean rentables?**

- Si entramos al tema pasajeros, todos los proyectos que hemos visto necesitan subsidio para la inversión y para la operación. Como necesitan subsidios, lo que se debiera analizar es si esos proyectos tienen rentabilidad social o no.

De lo que he escuchado al presidente de la Empresas Ferrocarriles del Estado (EFE), es que no serían rentables socialmente. Y si es así, ¿por qué habrían de hacerse? Como requiere de subsidios, esa discusión va a tomar tiempo.

- **¿Y qué ocurre en el caso de la carga?**

- Las conexiones de carga sí son rentables privadamente, porque se pagan con la carga. Condicionar el desarrollo de los proyectos ferroviarios de carga que son necesarios y urgentes, a si un proyecto de concesión pasa o no por San Antonio, si tiene o no ventana para la carga o si es rentable socialmente del punto de vista de los pasajeros, me parece que es lapidar la oportunidad que tenemos ahora.

-¿Y qué debería hacer el gobierno para darle solución y mayor celeridad al tema?

-Para el desarrollo del tren de carga es necesario que se inicien ya estudios técnicos de ingeniería para el desarrollo de un tren de gran escala entre San Antonio y Santiago, con un ramal a Valparaíso y potenciar la línea ferroviaria de San Vicente.

En la discusión que actualmente está en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia por las bases de licitación del Puerto a Gran Escala, la Fiscalía Nacional Económica hizo una presentación donde dice que aún no está resuelto el tema integral de transporte ferroviario entre el puerto y los centros de demanda y que debe definirse antes de la licitación. Y si uno ve que la Fiscalía está diciendo algo, creo que será suficiente para que la autoridad enfocara el análisis en qué se tiene que hacer, más que esperar los proyectos que presentan privados de ferrocarriles de pasajeros y que entremedio tienen algunas ventanas para el tren de carga. Eso es quitarle importancia al estándar de discusión del tren de carga.

- ¿Cree que falta mayor acción del gobierno?

- Falta que se le dé la prioridad que requiere desde hace muchos años y décadas. Yo entiendo que hubo problemas de manejo de fondos y que fue muy cuestionada EFE. Nosotros no nos metemos en el tema institucional, pero no puede ser que se condene el modo técnico ferroviario y se lo estigmatice.

- ¿Y qué solución ve?

- EFE podría entregar un mandato a Obras Públicas para que llame a concesión sobre la base de un proyecto de carga que ya tiene. Pero, ¿qué pasa? Todas estas iniciativas que empiezan a aparecer hacen ruido y se espera esa decisión para tomar esta otra, que es muy clara, limpia, transparente y que se financia. Hay que separar las decisiones.

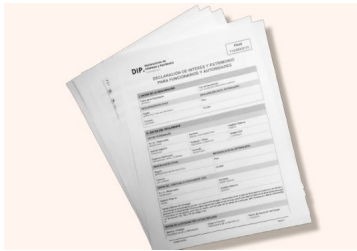
- ¿Qué podría asegurar que funcione esto?, Porque no han llegado propuestas de concesiones solo para carga.

- Sí, es una falencia. El rol de un gobierno en ámbito de planificación no es esperar que le presenten proyectos, sino que tomas la iniciativa y decides sobre el lugar que es estratégico.

Además, probablemente los privados no tienen claras las señales de que se va a privilegiar el desarrollo de un modo ferroviario de carga. Hay que dar esas señales. Eso significa que el Estado

toma ciertas decisiones previas, no necesariamente de ejecutar, pero por lo menos dar señales claras que de toma la iniciativa consistente con el PGE.

Te Recomendamos



¿Cómo le fue a los fideicomisos del Presidente Piñera en su primer año de mandato?



AES Gener registra avance de 77% de Alto Maipo y Daniel Fernández se suma a directorio



Un nuevo interesado se suma al proyecto del tren Santiago-Valparaíso



Desempleo en EEUU sorprende y llega a su menor nivel en casi 50 años



Minera retoma despachos internacionales desde el Huasco



Dólar en Chile sigue al alza ante positivo dato laboral en Estados Unidos