

Habla el gestor de la nueva propuesta de tren a Valparaíso: “El proyecto más rentable es el de la cuesta La Dormida”

Benedicto García de Mateos asegura que los dos proyectos de trenes presentados al MOP —el propio y el de TVS— son factibles, pero por separado. “Unir dos puertos con un solo proyecto, técnicamente no nos parece tan viable”, dice. • CLAUDIA RAMÍREZ FRIDERICHSEN

Desde hace años ha rondado la idea de que haya un tren que conecte a la Región Metropolitana con la V Región en menos tiempo de lo que lo hace un auto o un bus. Pero en los últimos meses, ese anhelo ha tomado cuerpo, pues ya hay dos grupos oficialmente en carrera con la idea de llevar a cabo proyectos de trenes rápidos.

Hace unos días, un consorcio liderado por el grupo Urenda, a través de su empresa Agunsa, presentó al Ministerio de Obras Públicas (MOP) una iniciativa para construir y operar un tren de carga y de pasajeros desde Santiago a Valparaíso —en un proyecto llamado “Conexión Ferroviaria Santiago-V Región”— y que supone una inversión de cargo del consorcio gestor cercana a los US\$ 2.000 millones.

Esta obra se suma a la que en febrero pasado presentó también al MOP el consorcio TVS Concesiones Ferroviarias SpA —integrado por la compañía chilena Sigdo Koppers y China Railway Group Limited (CREC)—, cuya inversión es de US\$ 2.400 millones (ver nota relacionada).

Ahora la pelota está en el área del MOP, que deberá evaluar ambas propuestas para determinar si pueden ser calificadas de interés público y con ello desatar la competencia.

“Llevamos 10 años en este proyecto”

Oficialmente, el proponente, encargado de la oferta en la que participa Agunsa, es la firma Iniciativas Privadas, la misma que en 2009 y 2012 ya había presentado al MOP un proyecto ferroviario para unir ambas regiones. Benedicto García de Mateos, director del proyecto y socio de Iniciativas Privadas, explica que el consorcio aún no está conformado formalmente y que aún se pueden incorporar nuevos socios.

El consorcio que presentó la semana pasada su proyecto al MOP tiene una relación de 10 años con la iniciativa. En la actualidad está integrado por Agunsa, la empresa de agenciamiento, infraestructura y logística, controlada por el grupo Urenda y por la empresa chileno-española de ingeniería Euroandina, de la cual Benedicto García de Mateos es gerente general. Además, participarían la constructora Fomento de Construcciones y Contratas, FCC —cuyo controlador es el empresario mexicano Carlos Slim, a través de su brazo inversor Carso S.A. de C.V.— y como asociado, la empresa española de trenes Talgo.

Mientras FCC, en particular su filial de México, y Agunsa aportarían capital en un porcentaje aún no definido, Euroandina proveerá la ingeniería inicial del proyecto, pues la de detalle la



licitarán en etapas posteriores, explica Benedicto García de Mateos. “Aún es muy pronto para conformar el consorcio, lo que necesitábamos era un grupo importante para presentar el proyecto, pero durante el proceso podrían entrar especialistas, como alguna otra constructora local o internacional. Eso será un tema de quienes conformen el consorcio. FCC es la empresa que ha seguido todos estos años con nosotros; Agunsa es más reciente. Fue un acercamiento del año pasado”, asegura Benedicto García de Mateos, ingeniero y además presidente del Partido Popular español en Chile.

En el seno del grupo Urenda, la idea de participar en la construcción y operación de un tren a Valparaíso es de larga data. De hecho, en 2013, José Manuel Urenda planteó a “El Mercurio” la idea de realizar lo que en ese momento denominó el Tren del Mar, y que buscaba unir justamente Santiago y Tiltill con Limache, a través de un túnel en la cuesta La Dormida. “Es muy necesario para el país y la Quinta Región. Me encantaría empujarlo”, dijo José Manuel Urenda en esa oportunidad.

También es una idea de larga data para Euroandina e Iniciativas Privadas, precisa Benedicto García de Mateos. Su primera propuesta ferroviaria a Valparaíso, presentada al MOP en 2009, suponía una inversión de US\$ 635 millones, e implicaba la rehabilitación de vías de EFE y el arribo a Santiago a través de una estación en Quinta Normal. Esa propuesta fue declarada de interés público en 2010, complementa García de Ma-

teos, pero no avanzó, porque se requirieron cambios posteriores, como independizarse de las vías de Merval. Por ello ingresaron al MOP una segunda propuesta en 2012, afirma, con una inversión de US\$ 1.500 millones, la cual ya contaba con la participación de FCC, pues en esa época se incluyó la construcción de un túnel por la cuesta La Dormida.

“Llevamos 10 años en este proyecto. En inversión han sido distintas fases,

“EL CAMBIO que se produce en las ciudades es trascendental, porque significa que puedes vivir en una ciudad y trabajar en la otra. Ciudad Real y Segovia aumentaron la población al doble (por efectos del tren) y están a unos 150 kilómetros de Madrid”.

pero ha sido bastante plata, sobre todo por parte de FCC, el socio más antiguo que tenemos”, asegura Benedicto García de Mateos.

Trenes exclusivos a Viña del Mar

La propuesta presentada ahora contempla un plazo de construcción como mínimo de entre tres y cinco años, y una concesión por 40 años.

Los trenes, que son los mismos que se utilizan en recorridos como Madrid-Barcelona, según García de Mateos, tendrán una capacidad máxima de 600 pasajeros sentados —el máximo permitido para trenes de alta velocidad, dice—, alcanzarán una velocidad de hasta 250 km/hr y el pasaje costaría en promedio \$5 mil. Entre los servicios contemplan cafetería, televisión y wifi.

¿Cuál es el recorrido? El de pasajeros hacia Valparaíso se inicia en la Estación Mapocho, viaja por un borde de la Costanera Norte, hasta llegar a la altura del aeropuerto. Luego se encamina a Lampa, Tiltill, el túnel de La Dormida, Limache, la

estación de El Salto (donde se realiza la conexión con Merval a Quilpué y Villa Alemana) e ingresa en un túnel hasta Viña del Mar y Valparaíso. “Cada 20 minutos pasa un tren que va a Viña del Mar y otro que va a Valparaíso. No es el mismo tren”, detalla García de Mateos. El viaje a Viña del Mar demora 31 minutos y a Valparaíso, 32 minutos.

Aunque el proyecto original no contempla estaciones en el aeropuerto, García de Mateos señala que lo podrían estudiar, así como también una en Tiltill. “Lo lógico sería tener un servicio que conecte la V Región con el aeropuerto. Pasamos por Lampa, Tiltill y Limache, que no son paradas en el proyecto original, pero podrían serlo. Es un tema que debe decidir el MOP. Pienso que Tiltill es muy interesante, porque es un municipio que está afectado por temas medioambientales y tienen todo lo malo y pocas cosas buenas, y una parada de tren podría ser lo bueno”.

El proyecto de carga, cuyos trenes irían a una máxima de 120 km/hr, haría el mismo recorrido, pero tendrá conexión exclusiva de carga con los puertos de Quintero y Ventanas, para llevar carga minera, graneles, gas y cemento. La capacidad de carga depende de la longitud del tren, dice García de Mateos, y puede ser de 4 teus, hasta 200 teus (ver infografía).

El proyecto no enlaza con San Antonio, a diferencia del de TVS, porque la idea era potenciar justamente Valparaíso, asegura. “Si un solo operador hiciera ambos trayectos, a Valparaíso y San Antonio, tendría que cobrar más barato a San Antonio —porque se cobra toneladas por kilómetros y son menos kilómetros desde Santiago—, y entonces la gente diría me voy a San Antonio que me sale más barato. Y Valparaíso se quedaría con unas inversiones millonarias que el Estado al final es el responsable”, indica.

No obstante, sí conecta con Ventanas y Quintero, porque son puertos que ya tienen una vía propia de acceso, la de EFE. “En nuestro proyecto estamos pensando en transportar nuevas cargas, como cementos, pero todas las cargas de Andina de Codelco ya tienen un recorrido independiente”, dice Benedicto García de Mateos.

—¿Cómo harán frente a los reparos medioambientales que seguramente se producirán por los trabajos en la cuesta La Dormida? ¿Habrá expropiaciones de terrenos?

“Para un túnel son expropiaciones temporales, porque no afectan prácticamente al terreno. De hecho, un proyecto cuanto más túneles tenga mejor, porque está afectando menos a la superficie. Es un túnel subterráneo en La Dormida, las expropiaciones son pe-

queñas porque son de acopio de materiales durante la obra, que eso es temporal. Y probablemente alguna salida de emergencia en la parte de arriba de la montaña. En todo caso, nos alejamos bastante del Parque La Campana, el punto más cercano del recorrido está a unos 15 km del parque.

Es un túnel de más de 16 km. Si se decide hacer dos túneles, es decir, túneles por cada dirección, ya no habría salida de emergencia. Como máximo habría una salida de emergencia para pasajeros, que es una escala con un ascensor, con una afectación mínima. Las conversaciones con la comunidad son obligatorias después de declarado el proyecto de interés, durante la fase de proposición. Esas fueron preguntas del Ministerio del Medio Ambiente en su momento, cuando se declaró de interés público el proyecto que presentamos en 2009, y que favorecieron la iniciativa que, además, va por el margen sur del Marga Marga”.

—¿Por qué prescindieron del enlace a San Antonio?

“Siempre se estudió el proyecto a Valparaíso, porque no veíamos oportuno mezclar los dos proyectos. EFE está desarrollando su proyecto separado a San Antonio. El problema de Valparaíso es que no se han hecho grandes inversiones y este sería un motivo para potenciar el terminal 2 de Valparaíso (luego de que el 8 de marzo, el actual concesionario, Terminal Cerros de Valparaíso, decidiera poner fin al contrato que le permite operar)”.

Demanda de pasajeros llegará hasta 15 millones anuales al sexto año

En cuanto a los impactos económicos del proyecto, además del impulso al puerto, García de Mateos habla de experiencias en Europa: “El cambio que se produce en las ciudades es trascendental, porque significa que puedes vivir en una ciudad y trabajar en la otra. Ciudad Real y Segovia aumentaron la población al doble (por efectos del tren) y están a unos 150 kilómetros de Madrid. Hay personas que viven en ciudades más chicas y van todos los días a trabajar a la capital”, indica el ejecutivo.

Asegura que el proyecto no contempla subsidios de parte del Estado, pero sí el uso de dos vías de EFE, la que va al puerto de Ventanas, por la cual se contempla un pago al Estado y la rehabilitación de la vía que llega a Runge, pero que no constituye un trazado nuevo, porque ya es una vía de EFE en operación.

En cuanto a proyecciones de demanda, prevén en el “año cero”, referencialmente en 2026, unos 12,5 millones de pasajeros al año, lo que en cinco a seis años subiría a 14 o 15 millones.

Asegura que la ventaja de este proyecto es que es más corto que otros trazados a Valparaíso, como 30 km menos que irse por Melipilla y 20 km menos que irse por la Ruta 68. “Este estudio lo realizó EFE en 2016 y, de hecho, el recorrido que pasa por Melipilla ni lo consideró para ir a Valparaíso. Consideraron la Ruta 68, con varias opciones, pero la conclusión de este estudio, que es público, es que el proyecto más rentable es el de la cuesta La Dormida. Por un tema económico y de rentabilidad social, porque una más localidades que el otro”, plantea.

—En el caso de que la opción de TVS se declarara de interés público y la de ustedes no, ¿están dispuestos a competir por esa oferta?

“Eso lo tendrían que responder los socios, pero pensamos que lo lógico son dos proyectos separados, que no tiene lógica juntarlos por un tema de competencia. Normalmente, los puertos son distintos concesionarios, son distintas circunstancias y unir dos puertos con un solo proyecto, en principio, técnicamente no nos parece tan viable como hacer dos proyectos separados”.

—¿Es factible licitar ambos proyectos, el del tren a Valparaíso y el de San Antonio?

“Pensamos que son factibles los dos. De hecho, los planes de gobiernos antiguos, incluido el gobierno anterior de Piñera, eran separar los proyectos. Esto de juntarlos ha sido algo reciente”.

Benedicto García de Mateos, director del proyecto Conexión Ferroviaria Santiago-V Región.