

Ingresos mínimos garantizados (IMG) que operan en concesiones:

# Proyectos de trenes rápidos a Valparaíso piden una garantía estatal equivalente a 70% del monto total de inversión

Son las iniciativas que unen Santiago con la V Región que impulsan tanto Sigdo Koppers y China Railway Group Limited, como la del grupo que integra Agunsa.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Los dos proyectos de trenes rápidos que ingresaron este año al sistema de concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para que el Gobierno defina si pueden ser licitados solicitaron ingresos mínimos garantizados (IMG). Esto es que el Estado apoye con una garantía estatal si la estimación de operación —como flujos reales— no se ajusta a la proyectada por el privado que se adjudica la obra.

El Tren Valparaíso Santiago (TVS), de unos US\$ 2.400 millones, que impulsa el consorcio integrado por Sigdo Koppers y China Railway Group Limited (CREC), pide IMG “los primeros 25 años de operación, equivalentes al 70% de la inversión, más costos de operación correspondientes al 55% de los ingresos estimados”, según se advierte en un documento del Consejo de Concesiones del MOP. Este ferrocarril llegaría desde la capital a San Antonio y Valparaíso.

En tanto, la iniciativa de cerca de US\$ 2.000 millones “Conexión Ferroviaria Santiago-V Región”, que considera un tren de carga y de pasajeros desde Santiago a Valparaíso —no va a San Antonio— y que empuja el consorcio Iniciativas Privadas, donde participa Agunsa (Urenda), también solicita IMG equivalentes al 70% de la inversión en infraestructura, según información a la que accedió “El Mercurio”.

Los proponentes justifican las magnitudes de IMG, ya que —afirman— son los valores que ha determinado entregar el MOP para grandes proyectos. Asimismo, señalan que son requerimientos necesarios para ser sujetos de financiamientos.

“La inclusión del mecanismo de ingresos mínimos garantizados en la lici-

“Según los antecedentes entregados por las empresas, ninguno de los dos proyectos de tren entre Valparaíso y Santiago requeriría subsidio, dado el alto flujo de carga y pasajeros, lo cual evidentemente es necesario revisar en detalle”.

LUCAS PALACIOS  
SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS

## Los trazados de las dos iniciativas de ferrocarriles

La iniciativa de TVS incluye tres tipos de infraestructura: para carga, que en algunos tramos se comparte con pasajeros, y cuyo destino son los puertos de Valparaíso y de San Antonio; para terminales de transferencia de carga intermodales, y 12 trenes con una capacidad de 890 pasajeros.

El ferrocarril tendría una velocidad de operación de 200 km/h para pasajeros y una velocidad de 85 km/h en carga, y supone un viaje de 39 minutos a Viña del Mar y de 45 minutos a Valparaíso. El plazo de concesión de TVS es a 50 años, con una rentabilidad social de 14,9% y privada de 9,65%.

En tanto, en el proyecto “Conexión Ferroviaria Santiago-V Región”, el recorrido 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, Tilttil, 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.

En 2026 podría transportar a unos 12,5 millones de pasajeros al año.

tación de las concesiones de obras públicas es habitual prácticamente desde que el plan de concesiones empezó a operar en Chile y resulta un elemento fundamental para poder asegurar la futura financiación de las mismas”, indicaron Enrique Balaguer y Benedicto García de Mateos, directores de Iniciativas Privadas.

Desde el consorcio TVS comentaron que “hemos presentado la iniciativa privada en base a los formularios esta-

blecidos por la Dirección de Concesiones, que son los instrumentos aplicados en todos los proyectos presentados y licitados. Por lo tanto, es el MOP quien debe pronunciarse sobre este tema”.

Consultado el MOP por esto, el subsecretario del ramo, Lucas Palacios, señaló que “el Presidente Piñera nos ha instruido diversificar los modos de transporte en nuestro país, incorporando nuevas tecnologías que sean más eficientes y menos contaminantes. En este



sentido, el proyecto de un tren rápido que conecte Santiago con Valparaíso es una gran oportunidad, así como otros proyectos de trenes, tranvías y teleféricos que estamos sacando adelante”. Añadió que “según los antecedentes entregados por las empresas, ninguno de los dos proyectos de tren entre Valparaíso y Santiago requeriría subsidio, dado el alto flujo de carga y pasajeros, lo cual evidentemente es necesario revisar en detalle”.

Los IMG han sido cuestionados desde el mundo político por ser apoyos estatales, especialmente cuando ocurren alzas de tarifas de las autopistas urbanas. En estas últimas han operado los IMG ante el riesgo de menores flujos y la eventual incobrabilidad de clientes morosos.

En el sector de las concesiones viales afirman que no debería asociarse un IMG a la inversión en infraestructura, pues de ser así debería solicitarse un subsidio.

De todos modos, en una eventual licitación, el Estado —a través del MOP—

puede definir los porcentajes de IMG. Incluso podría ser una de las materias por las que compitan los interesados en el proyecto en el acto de licitación. Es decir, el que pida menos IMG aumenta su puntaje.

Pero en Iniciativas Privadas tienen una visión distinta. “Respecto a considerar el IMG como una variable más para la licitación, no tiene el peso específico necesario para ello; existen variables a considerar mucho más importantes en el caso de este proyecto (Conexión Ferroviaria Santiago-V Región) como el tiempo de recorrido origen-destino, la tarifa, las condiciones de servicio, el nivel de accesibilidad de los pasajeros a la red de transporte, la ubicación de las estaciones u otras de peso económico mucho más sustancial como el nivel de inversión o el plazo de concesión”.

Estos proyectos de trenes rápidos están siendo analizados por el Consejo de Concesiones para ver si pueden ser declarados de interés público. Luego, deberían avanzar en estudios previos a una eventual licitación.