

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

TVS defiende modelo para tren que sume carga y pasajeros

Álvaro González recalcó que esto ayuda a lograr mejoras ambientales de cara a las comunidades.

Por: Magdalena Arce L. | Publicado: Martes 7 de mayo de 2019 a las 04:00 hrs.



El consorcio de una de las iniciativas que busca unir Santiago y Valparaíso con un tren de alta velocidad, salió al paso tras las críticas recibidas por parte de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport).

El presidente de Camport, Daniel Fernández, señaló que tal como se presentan dichas iniciativas –que incluyen vías para uso de pasajeros y de carga-, no son una solución real para el problema

US\$
2.400
millones
es la inversión
estimada del
proyecto.

que enfrenta actualmente el sistema logístico portuario de Chile, y que la forma de darles mayor rapidez es separándolos.

El gerente general del proyecto Tren Valparaíso Santiago (TVS), Álvaro González, dijo que si bien concuerda en que falta mayor inversión para el traslado especializado de carga en Chile, el uso de corredores mixtos se sustenta en que el tren de pasajeros disminuye el impacto ambiental, y por tanto, “es un servicio que es mucho más sostenible desde el punto de vista de la ciudadanía”.

“Los trenes de carga pasando por comunidades no es tan bien visto, porque no les beneficia, pero cuando considera pasajeros, es más sostenible desde el punto de vista de la ciudadanía”, recalca.

Agregó que existe una tendencia a confundir el tren de pasajeros con el Metrotren.

“Los Metrotren impiden que opere la carga, pero internacionalmente los corredores mixtos funcionan bien y el proyecto TVS considera un corredor exclusivo de 98 kilómetros de carga. Frente a lo que tenemos hoy día, es un salto cuántico”, enfatiza González.

Rol del gobierno

Un tema que ha sembrado incertidumbre es la definición por parte del gobierno de incorporar o no capital privado a proyectos ferroviarios. Si bien actualmente hay dos iniciativas en la Dirección General de Concesiones (DGC) que esperan la declaración de interés público para proceder a los estudios para la licitación, no ha existido un mensaje definitivo en esta materia.

“En los 90 se dijo ‘no tenemos infraestructura en carreteras, en aeropuertos, en agua, etc.’ y en ese tiempo hubo una acción política de incorporar a todos esos sectores capital privado (a través del sistema de Concesiones). Y en ese entonces, además, se preguntó ‘¿es posible incorporar capital privado en ferrocarriles?’ y EFE dijo ‘en la forma que yo tengo no es necesario’. Entonces, lo que pasó es que el modo vial creció mucho y le ganó mucha participación de mercados a EFE, que decayó en pasajeros y en carga. Hoy, 25 años después, está la misma pregunta: ‘¿vamos a incorporar capital privado a ferrocarriles?’ Y esa es una decisión que tienen que tomar las autoridades”, dice González.

Respecto a una posible conexión de su proyecto a Estación Central (actualmente considera llegar hasta estación del Sol, en la Línea 5 de Metro), González se mostró abierto a la posibilidad, pues

existe un eje que lo permite, pero dijo que es el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) quien debe dar el mandato a través de la estatal Empresas Ferrocarriles del Estado (EFE).

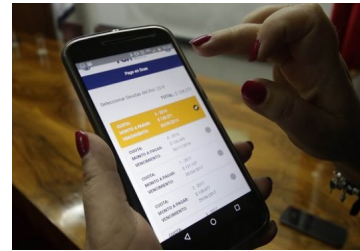
Te Recomendamos



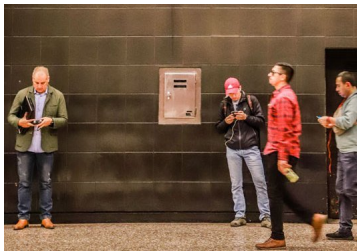
“Autoridades están llamadas a fomentar” plataformas como Uber



Dólar en Chile parte el día sobre los \$ 680 ante fuerte caída del cobre



Recaudación tributaria creció 8% el año pasado y los millones recaudados por el fisco fueron los más altos desde 2015



LyD: carga tributaria de una persona de altos ingresos puede alcanzar el 42%



Constructora HCG concreta venta de estratégico paño en Maipú por más de US\$9 millones



SEC vuelve a la carga contra generadora de Enel por entregar información errónea