

INICIATIVA DE SIGDO KOPPERS Y CHINA RAILWAY GROUP LIMITED

# TVS: “Es completamente factible licitar el proyecto en esta administración”

Álvaro González, gerente general de TVS, señala que el trazado hacia el puerto de Valparaíso “se independiza de Merval y permite transferir carga sin impacto ambiental por los próximos 50 años”.

El 4 de febrero pasado, el consorcio TVS Concesiones Ferroviarias SpA —integrado por Sigdo Koppers y China Railway Group Limited (CREC)— presentó su proyecto de un tren rápido entre Santiago y Valparaíso por Ley de Concesiones en el MOP.

Pese a que aún no tienen una respuesta de parte del ministerio, Álvaro González, gerente general de TVS, asegura: “Es completamente factible licitar el proyecto en esta administración. Hay estudios por muchos años ya realizados, solo se necesita que el Gobierno proponga las condiciones técnicas y económicas en las Bases de Licitación y, posteriormente, recibir las ofertas técnicas de los interesados”.

La iniciativa 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 tendrá una velocidad de operación de 200 km/hr 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, recorriendo cuatro estaciones: Santiago (en conexión con la estación Del Sol, en avenida Pajaritos, Línea 5 del metro), se



**Trenes cada 15 minutos** La frecuencia de los trenes será de 15 minutos en horario punta y de una media hora en horario valle. En la foto, una maqueta de una estación del Proyecto del Tren Valparaíso-Santiago (TVS).

dirige a Bollenar —comuna de Melipilla—, y luego sigue rumbo a Casablanca, Viña del Mar (conexión con Merval) y Barón, en Valparaíso.

Con respecto a las vías de carga, Álvaro González precisa: “TVS tiene un co-

rredor exclusivo de carga de doble vía para San Antonio, de 98 kilómetros, y que es una solución logística independiente del trazado del proyecto Melitren de pasajeros, que es un proyecto Metro-tren, de EFE, incompatible con la carga

del Puerto de Gran Escala, que necesita trenes largos, de más de 1.000 metros y *double stacking* de contenedores (dos capas de contenedores)”. Agrega que para el puerto de Valparaíso, “el trazado de TVS se independiza de Merval y permite



**EL PROYECTO** de este consorcio involucra una inversión de US\$ 2.400 millones sin subsidios de parte del Estado.

transferir carga de Valparaíso sin impacto ambiental por los próximos 50 años”

La iniciativa de TVS implica una inversión de US\$ 2.400 millones de parte del consorcio y no contempla inversiones por parte del Estado. Álvaro González explicó en febrero a “El Mercurio” que se pondría énfasis en la experiencia de viaje, con servicios como wifi en los trenes.

“No es trivial que el tren de alta velocidad lo tenga; diría que el 30% lo tiene. Nuestro problema no es si vamos a llenar los 890 pasajeros o no, que en general sí. Nuestro problema es que el que tomó la decisión de irse a vivir a Viña del Mar, a Concón y trabaja en Santiago, él quiere su asiento, él quiere llegar a la estación, tomar desayuno, ojalá en la zona del pasajero frecuente donde está su nombre, con el nombre de su asiento, con su wifi, porque va trabajando en su computador, y que cuando llegue es el mismo taxista, Uber o metro, que lo pase a buscar”, señaló en esa ocasión el ejecutivo.