

Trenes a Valparaíso

Desde hace mucho se ha especulado con la idea de un tren rápido a Valparaíso. Hasta ahora, estos sueños enfrentaban la barrera de su costo. Sin embargo, hoy existen dos proyectos respaldados por firmas serias que plantean unir la zona costera de la V Región y Santiago con trenes rápidos. Sorprendentemente, ninguno de los dos estima necesario disponer de un subsidio del Estado. Ambos han ingresado como proyectos de iniciativa privada al Ministerio de Obras Públicas; si este los considera de interés público, habrá recursos para estudios más detallados antes de proceder a la licitación de uno o ambos.

Las dos iniciativas plantean transportar carga y pasajeros, pese a no ser idénticas. El proyecto TVS, de Sigdo Koppers y China Railways, contempla no solo acceder a Valparaíso, sino también atender la carga que generará el puerto de gran escala de San Antonio, usando un corredor ferroviario dedicado. Asimismo, considera estaciones intermedias en Melipilla y Casablanca. El segundo proyecto es liderado por Agunsa y solo atendería carga proveniente de Valparaíso y la bahía de Quintero. Su trazado va más hacia el norte y tendría estaciones intermedias en Lampa, Tiltil, Limache y posiblemente en el aeropuerto de Santiago. El proyecto pasaría por un túnel de 14 km en La Dormida, cerca del lugar en que se han producido serias dificultades para instalar las últimas torres de la línea de transmisión Cardones-Polpaico.

Si cualquiera de los proyectos se realizara, las personas podrían vivir en las zonas de la costa servidas por Merval (ya que habría una estación de intercambio) o en Santiago casi con indiferencia, pues el tiempo de viaje sería de menos de 40 minutos. Esto revitalizaría a Valparaíso, Viña y otras ciudades costeras. Sin embargo, es difícil pensar que esta enorme inversión pueda financiarse solo con los ingresos por pasajeros y carga. Tal vez una segunda fuente de finan-

ciamiento sea la plusvalía de las propiedades inmobiliarias, especialmente en el sector de la V Región accesible desde Merval, o en las estaciones intermedias. Si los proyectos tuvieran formas de capturar una fracción del aumento de valor de las propiedades, podrían financiarse fácilmente, como ocurrió con la concesión Radial Nororiente.

Disponer de estos recursos es necesario porque estudios académicos han documentado los errores que se producen en las estimaciones de la demanda por proyectos de ferrocarril. También son comunes las fallas en el cálculo de costos de proyectos ferroviarios, los que a menudo resultan mucho más caros de lo estimado. En tales circunstancias podría solicitarse al Estado aportar recursos. Por lo mismo, este último debe evaluar

cuidadosamente la rentabilidad social de los proyectos antes de declararlos de interés público, pues podría verse obligado a contribuir a su financiamiento debido a la presión política por terminarlos.

Ambas iniciativas parecen atractivas y a la vez presentan riesgos. Si se concretara una de ellas, se abrirían importantes oportunidades de bienestar para las personas.

Probablemente, el MOP deberá elegir entre los dos proyectos, ya que es poco factible que ambos puedan ser rentables al mismo tiempo. La elección de uno de ellos no significaría que la empresa que hubiera propuesto la iniciativa alternativa no pueda participar en una licitación abierta y competitiva. El proponente original tiene ventaja, ya que conoce mejor el proyecto y recibe un puntaje adicional como recompensa por su idea, pero esto no ha sido disuasivo en el pasado para que otras empresas compitan. El dilema del ministerio es complejo, pues ambas iniciativas parecen atractivas y a la vez presentan riesgos. Si se concretara una de ellas (y en lo posible sin usar recursos públicos), la zona central experimentaría una importante transformación, se reducirían las fuentes de contaminación y congestión, y aumentaría el bienestar de las personas, que tendrían más opciones para decidir dónde vivir y trabajar.