

ABAKÖ
P A R T N E R S



UNA POLÍTICA FERROVIARIA PARA CHILE

“Pavimentemos la vía férrea para eliminar para siempre la tentación del Tren”

“Torres de alta tensión en la faja vía desde Puerto Montt, una red de transmisión” ¡Eso es!

“Chile no necesita tren, hay países sin tren”

“Endeudar a EFE para que no haga proyectos”

“EFE presenta proyectos por US\$ 3 B”

“El tren de pasajeros es, y siempre será deficitario”

Hay preguntas conceptuales que se plantean en forma recurrente

¿El Ferrocarril aporta positivamente o no al desarrollo económico y social de la nación?

¿Es Chile un mejor país y tendrían sus partes acceso a una mejor calidad de vida con un sistema ferroviario eficiente, con un servicio predecible y confiable?

¿Aporta el Ferrocarril a aumentar la productividad en la cadena logística del comercio exterior?

¿Es Chile un país más competitivo con FFCC?

En el exterior

Los países de mayor desarrollo i.e. Inglaterra, Francia, Alemania, España, así como India y China, han resuelto estas preguntas



La oportunidad

El FFCC mitiga problemas que son cada vez más crecientes producto del colapso de carreteras.



Contaminación
Vial



Productividad



Accidentes /
Seguridad
(camiones-bus)



Tiempos de
traslado

Beneficios del sistema ferroviario

Aumento de productividad

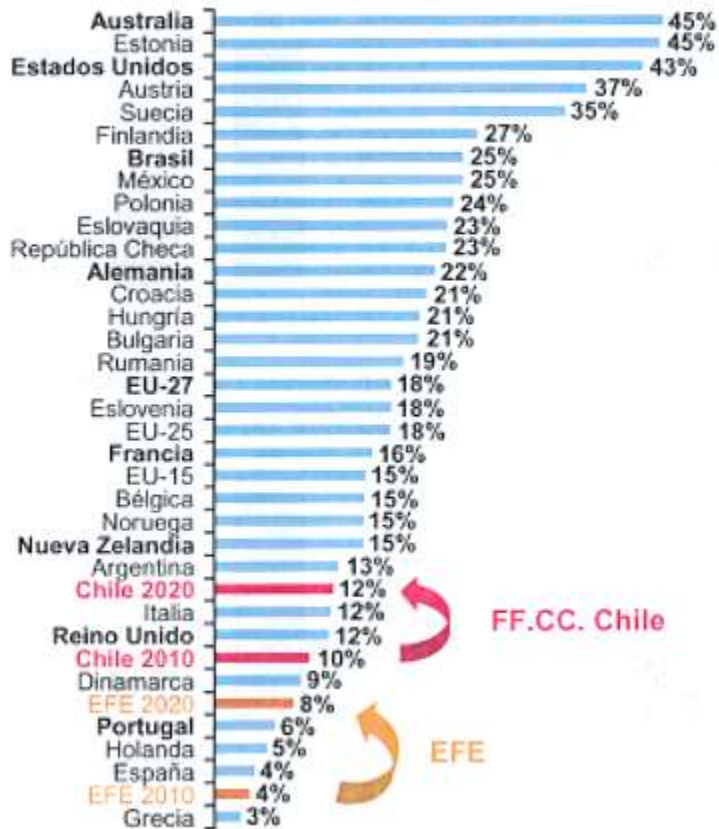
- En la cadena logística
- En interconexión modal

Mejor calidad de vida de las personas (PAX y Carga).

Conectividad país

La penetración proyectada del modo en carga se acercará conservadoramente a los niveles internacionales

Participación de Ferrocarriles de Carga
% del Total de Tons-Kms

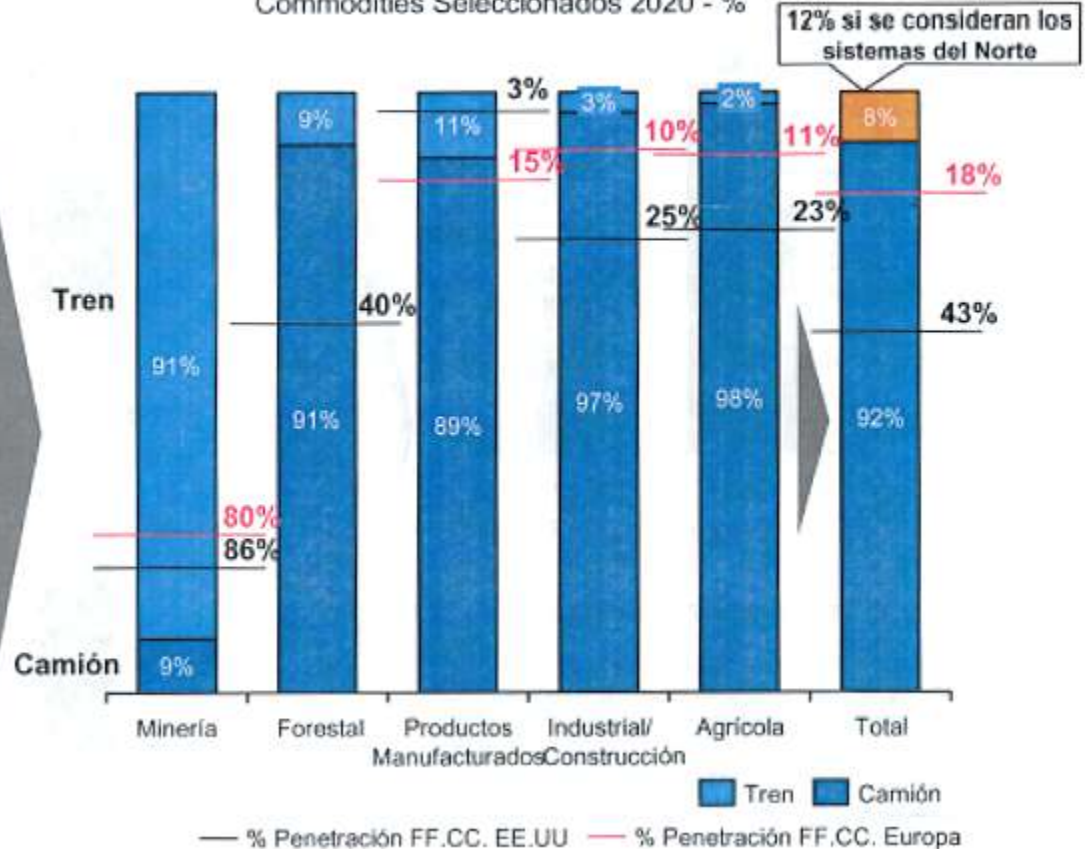


FF.CC. Chile

EFE

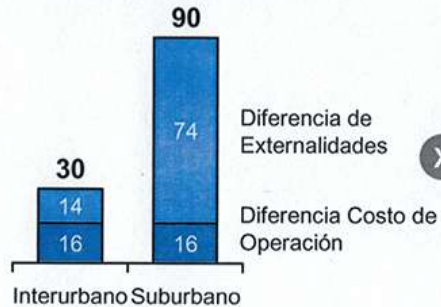
Penetración de Potencial de Carga en Sistema EFE

Commodities Seleccionados 2020 - %

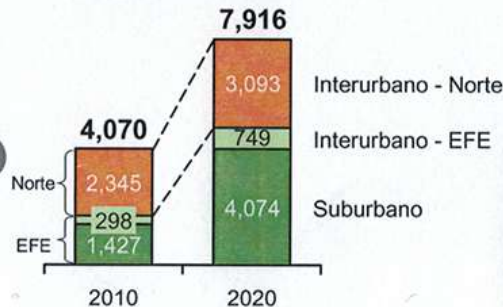


Capturando este crecimiento el aporte de ferrocarriles a la competitividad del país aumentaría de MM 240 potencial de llegar a MM 567 USD

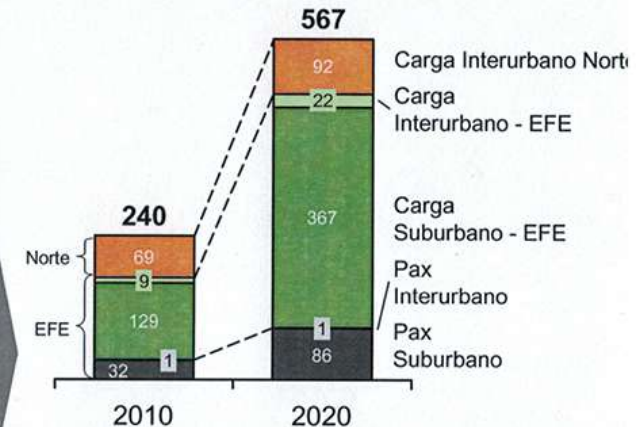
Aporte Neto Trenes de Carga USD por MTon-km



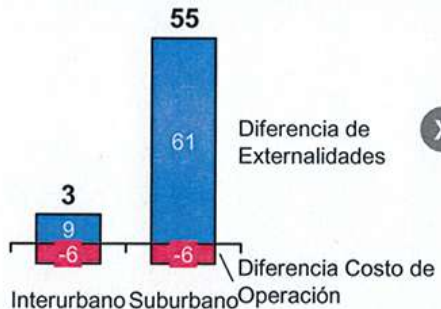
Carga Anual MM Ton-km / año



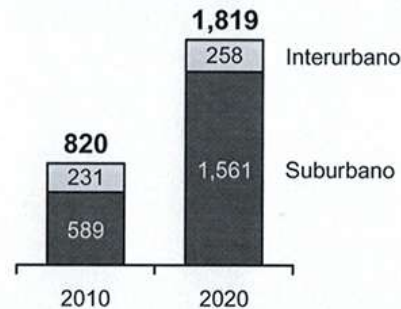
Aporte de Valor Ferrocarriles MM USD / año - No incluye Inversión



Aporte Neto Trenes de Pasajeros USD por MPax-km



Pasajeros Anuales MM Pax-km / año



- El valor Ferrocarril representa ~0,16% del PIB Chileno
- 71% de este valor se explica por la red de EFE
- Valor social estimado como suma de ahorro de tiempo y diferencia en externalidades según criterios INFRAS que incluye todas las externalidades medibles
- Metodología vigente de Mideplan sólo considera valor del tiempo

Nota: En los anexos se describe la metodología utilizada para calcular las estimaciones de asociadas a las fuentes de valor

Fuente: Steer Davies Gleave 2009 - Estudio de Evaluación Ex-Post Servicios de Pasajeros Suburbanos EFE Merval - METROTREN - BIOTREN; IGETSA 2010 - Estudio Evaluación de Servicio de pasajeros interurbanos EFE Santiago-Chillan; CITRA 2009 - Estudio de evaluación social Servicio de Transporte de Carga; INFRAS 2004 - External Costs of Transport; Luis Ignacio Rizzi 2001

Seis condiciones necesarias que las políticas públicas deben considerar para el desarrollo del modo:

I

Acuerdo en la Visión
y la Estrategia

II

Asumir que el modo
ferroviario y su desarrollo
ocurre en el largo plazo

III

Definir roles claros
para los distintos
actores institucionales

IV

Nuevo Modelo
de Negocios

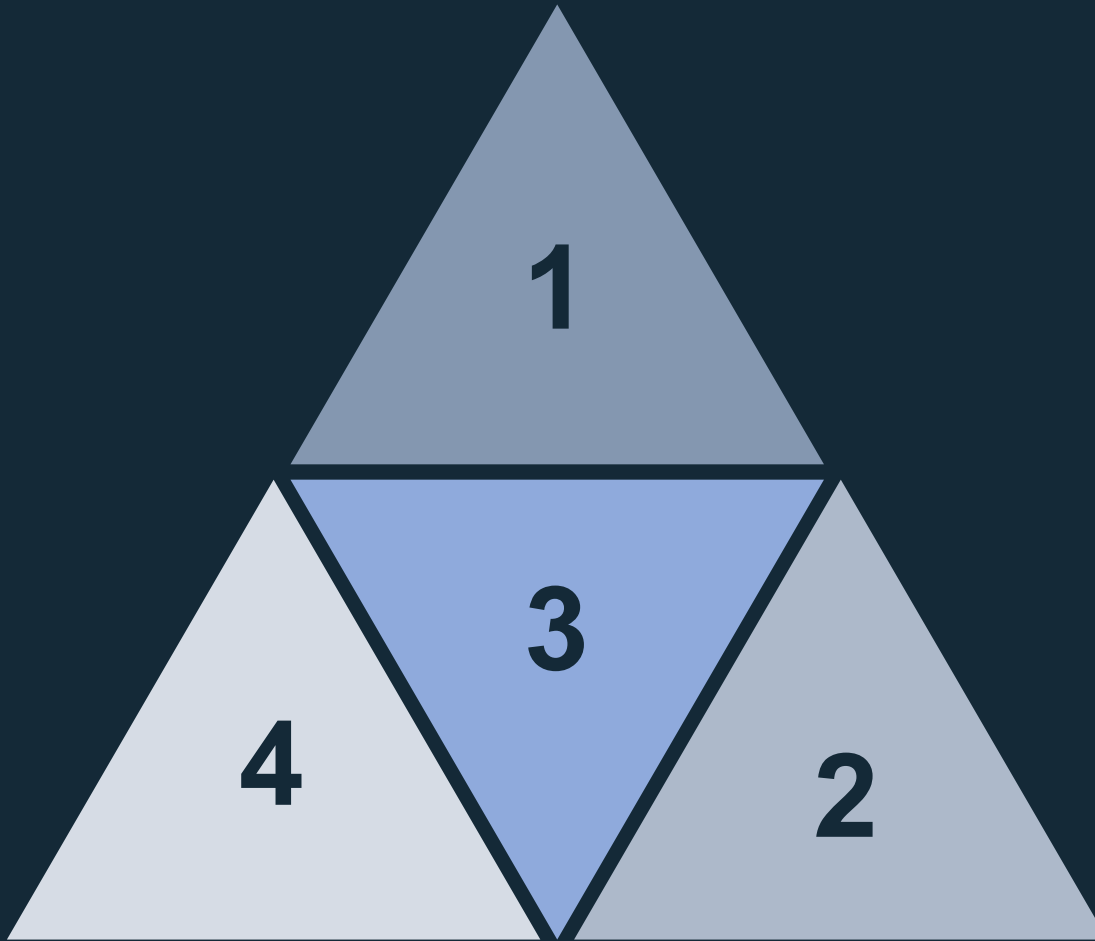
V

Asociación
Pública Privada

VI

Funding Strategy

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país



1. Promover el crecimiento y competitividad del país
2. Promover la participación del sector privado
3. Basarse en requerimientos del mercado
4. Ser una operación segura y confiable

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país



VISIÓN Y PRINCIPIOS Guía del Sistema de Ferrocarriles

- **Asegurar** modelo de operación eficiente y competitivo.
- **Nivelar** condiciones de competencia con otros modos corrigiendo distorsiones.
- **Enfocar** desarrollo donde ferrocarriles es una mejor alternativa privada o socialmente (carga y pasajeros).
- **Promover** integración con otros modos.
- **Potenciar** conectividad regional.

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país



VISIÓN Y PRINCIPIOS Guía del Sistema de Ferrocarriles

- **Articular** modelo institucional que asegure estabilidad, reduzca incertidumbres y promueva el desarrollo con visión de largo plazo.
- **Establecer** dialogo público – privado para el desarrollo de iniciativas en base a prioridades establecidas y oportunidades del mercado.
- **Potenciar** participación privada en el desarrollo y operación del sistema.

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país



VISIÓN Y PRINCIPIOS

Guía del Sistema de Ferrocarriles

- **Incorporar** eficazmente visión de mercado en la definición de prioridades y requerimientos sectoriales.
- **Asegurar** desarrollo y regulación del sector y niveles de servicio en línea con contexto local y requerimientos de mercado.

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país



VISIÓN Y PRINCIPIOS Guía del Sistema de Ferrocarriles

- **Asegurar** estándares de seguridad en línea con mejores practicas internacionales.
- **Desarrollar** políticas de gestión de infraestructura que garanticen la confiabilidad del sistema equitativas con otros modos.

La visión del sector ferroviario se debe enfocar en maximizar su contribución a la competitividad del país

3. BASARSE EN REQUERIMIENTOS DEL MERCADO

- **Incorporar** eficazmente visión de mercado en la definición de prioridades y requerimientos sectoriales.
- **Asegurar** desarrollo y regulación del sector y niveles de servicio en línea con contexto local y requerimientos de mercado.

4. SER UNA OPERACIÓN SEGURA Y CONFIABLE

- **Asegurar** estándares de seguridad en línea con mejores practicas internacionales.
- **Asegurar** estándares de seguridad en línea con mejores practicas internacionales.

1. PROMOVER EL CRECIMIENTO Y COMPETITIVIDAD DEL PAÍS

- **Asegurar** modelo de operación eficiente y competitivo.
- **Nivelar** condiciones de competencia con otros modos corrigiendo distorsiones.
- **Enfocar** desarrollo donde ferrocarriles es una mejor alternativa privada o socialmente (carga y pasajeros).
- **Promover** integración con otros modos.
- **Potenciar** conectividad regional.

2. PROMOVER LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO

- **Articular** modelo institucional que asegure estabilidad, reduzca incertidumbres y promueva el desarrollo con visión de largo plazo.
- **Establecer** dialogo público – privado para el desarrollo de iniciativas en base a prioridades establecidas y oportunidades del mercado.
- **Potenciar** participación privada en el desarrollo y operación del sistema.



II Asumir que el modo ferroviario y su desarrollo ocurre en el largo plazo

Plan de 20 años rotativos para la red ferroviaria y faja vía

- Faja vía es un bien público
No privatizable.
- Chile debe resolver su dualidad.

Continuidad para la gestión de proyectos y su implementación

- Trascender los ciclos políticos.
- Re – establecer y cuidar el Know – How ferroviario.

III Definir roles claros para los distintos actores institucionales

Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)

- Planificar en forma integrada modos vial, ferroviario y portuario.
- Definir políticas de sistema tarifario y de subsidios.
- Normas de tráfico y acceso a la red y seguridad.
- Sacar de EFE funciones de regulación, fiscalización y acreditación.
- Promover asociación público – privada.

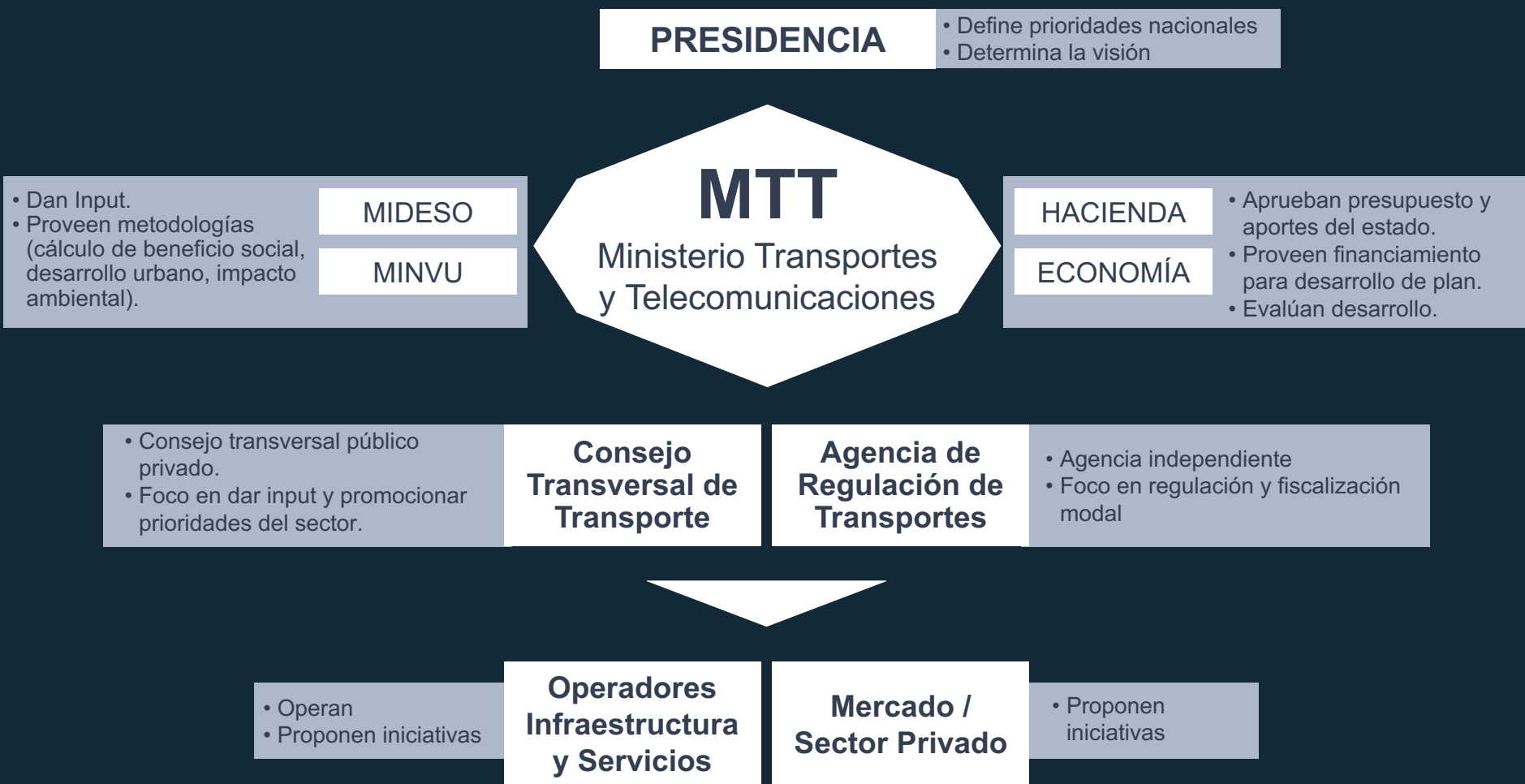
Consejo Superior

- Evalúa y recomienda proyectos.
- Planifica y administra plan largo plazo.
- Autónomo nombrado por ADP y Remunerado.
- Se relacione con MTT administrativamente.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE)

- Gobierno corporativo que asegure continuidad y estabilidad (i.e. Modelo ENAP, Codelco).
- Definir modelo de negocios en carga y PAX.
- Relación con filiales.

El modelo considera la creación de un regulador independiente y potencia un consejo que apoye la planificación y promoción de las prioridades, en coordinación con otras instituciones relevantes



IV Nuevo Modelo de Negocios



Reformulación del Modelo de Negocios

- El modelo actual de separación de rueda y riel está en vigencia por 20 años.
- Es hora de probar la integración vertical rueda y riel.

V Asociación Público Privada



Concesiones

- Una alternativa para PAX y Carga.
- La operación puede ser mixta (i.e. Inglaterra).
- Requisitos son flexibilidad y reglas claras (i.e. Red vial).
- Se requiere un modelo específico de concesiones para FFCC.

VI Funding Strategy



Acceso al Mercado de Capitales

- Necesario para el desarrollo del Modo.
- Requiere predictibilidad financiera en ejecución de proyectos y resultados financieros.
- Hay financiamiento y hay proyectos.
- ¿Por qué no se hacen?

ANIBAL PINTO SANTA CRUZ

~~CHILE~~
FERROCARRILES

UN CASO DE DESARROLLO
FRUSTRADO



COLECCION AMERICA NUESTRA
EDITORIAL UNIVERSITARIA, S. A.

memoriachilena.cl

ABAKÖ
P A R T N E R S