

CPI plantea impulsar concesiones para dinamizar transporte ferroviario de carga

La propuesta considera incorporar la asociación público-privada para construir 1.500 km de vías y una inversión de US\$3.100 millones, lo que permitiría liberar recursos para destinar a otras infraestructuras.

Impulsar un sistema de concesiones con una inversión de US\$3.100 millones, a ser financiados en el largo plazo a través de tarifa por uso, planteó el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) como una manera de aumentar la eficiencia y capacidad del modo ferroviario de transporte de carga.

La propuesta, dada a conocer en el diálogo “Moviendo a Chile en tren” -en el que participaron más de 130 personas- incluye la construcción de 1.500 km de vías y el repago de la inversión por tarifa a carga adicional.

Junto con ello, el CPI planteó la necesidad de concretar inversiones urgentes por US\$ 350 millones en el modo y de llevar adelante lo comprometido en el Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria (PICAF) -en el que participan el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, EFE y los operadores de carga Fepasa y Transap- para liberar cuellos de botella en la red ferroviaria centro-sur, y de esta manera reforzar y potenciar la infraestructura para ser capaz de captar nuevos proyectos de transporte para el ferrocarril.

“Lo que estamos planteando es un modelo de concesión, muy similar al de las autopistas, se licita y se paga a través de un peaje que habrá que determinar según la inversión, plazo de la licitación y estimaciones de crecimiento de la carga”, detalló el jefe de Estudios del CPI, Gonzalo Pérez.

A estos planteamientos se suman la necesidad de continuar con el plan “Chile sobre rieles” de EFE, para lo cual es fundamental que los candidatos a la Presidencia de la República aseguren que lo seguirán llevando adelante por la importancia que representa el ferrocarril para la conectividad regional y el alto impacto en la calidad de vida de las personas.

“Es muy relevante también que se promueva la cooperación y competencia entre los distintos modos; se promocionen centros de transferencia que permitan la operación integrada de los distintos modos; una institucionalidad adecuada que permita emparejar la cancha y un esquema de subsidios e impuestos equivalente”, enfatizó Pérez.

Finalmente, la propuesta del CPI apunta a que se debe avanzar en separar institucionalmente la infraestructura ferroviaria y fortalecer la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (Conalog).

“Hoy una sola institución está a cargo de la infraestructura, de la regulación y de la operación de pasajeros, lo que es un problema. Por lo mismo se propone separar institucionalmente la infraestructura de manera que exista una institución que se dedique a impulsar su desarrollo tal como lo hace la dirección de vialidad para los caminos”, explicó Pérez.

Sobre la Conalog, aseguró que para contar con un sistema de transporte integrado donde se complementen los distintos modos, es necesario fortalecerla, haciendo sus decisiones vinculantes, dotándola de un staff de dedicación exclusiva y ampliando su consejo consultivo a todos los actores de la cadena logística.

Finalmente, puso el acento en el aporte medioambiental del modo ferroviario. “Dentro de las ventajas del tren -dijo- se destaca que, por tonelada transportada, consume un cuarto del combustible de lo que consume un camión, por lo que sus emisiones de CO2 son muy inferiores. Si consideramos que las proyecciones indican que existirá un aumento muy alto en las necesidades de transporte a futuro, el impacto positivo en el medio ambiente de usar el modo ferroviario será muy relevante”.

Espacio para las APP

La ex gerenta general de EFE y Merval, Marisa Kausel, destacó la necesidad de trabajar en un mecanismo que favorezca la colaboración público-privada en los proyectos de inversión ferroviaria. “Sería interesante en la Ley de EFE actualizar y explicitar el mecanismo de las concesiones y regularlas, para permitir los proyectos de asociación público-privada, según sus requerimientos. Hay que tener APP en Ferrocarriles ya que se requieren inversiones millonarias para carga y pasajeros y es interesante contar con esos aportes, hay que pensarlo”, indicó.

Al respecto, el presidente de EFE, Pedro Pablo Errázuriz, afirmó que las concesiones en ferrocarriles son complejas. “Uno no da un tramo de la vía a un solo usuarios -recalcó-, se comparte con otros, los trenes son iguales unos con otros, se extienden recorridos. Por eso, concesionar sectores a veces no es tan fácil, a menos que uno los pueda aislar muy concretamente y por mucho tiempo. En el ámbito de pasajeros, creemos que es mejor que lo desarrolle EFE, pero estamos abiertos y de hecho estamos analizando algunas concesiones bien específicas”.

Cambios a Ley de EFE

Marisa Kausel relevó la urgencia de realizar cambios profundos a la institucionalidad de EFE -regida por la Ley 10.993- de manera de modernizarla y asegurar políticas públicas ferroviarias e inversiones de largo plazo que sean estables.

A juicio de la experta, los cambios debieran centrarse en un directorio cuyos integrantes -que hoy son designados por el gobierno de turno y cambian cuando asume el que lo precede- se renueven en parcialidades para asegurar que las administraciones no estén limitadas enteramente a los ciclos políticos.

“Los directores, además, debieran ser de profesionales y entendidos en la materia ferroviaria. Muchos de los que se designan no cumplen con ese requisito”, aseguró Kausel.

Otras modificaciones debieran apuntar a la duración de los planes de inversión que hoy son trienales. “Obviamente para lograr una estabilidad y sacar a la empresa del estado en que está, se debieran proyectar mínimo a 10 años”, añadió Kausel, señalando que también es clave liberar de funciones a EFE ya que la multiplicidad de roles le hace perder el foco estratégico.

La presidenta de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Chile, Paula Bunster, coincidió en la necesidad de realizar ajustes institucionales y dio a conocer una propuesta elaborada por la comisión que lidera. En lo medular, se plantea la creación de un organismo institucional -o el impulso de alguno vigente- que sea efectivo y tenga la capacidad técnica y económica de gestionar la política ferroviaria dentro de la logística nacional, que sea responsable de las inversiones en

infraestructura y de los desequilibrios existentes y de empujar el desarrollo de este modo de transporte.

“Esta política ferroviaria debe contemplar una nueva Ley General de Ferrocarriles que actúe de referencia para las líneas de acción tanto del Estado como de los privados en el desarrollo y la promoción del modo ferroviario nacional; el mejoramiento de la competitividad y eficiencia del modo ferroviario; el desarrollo de un Plan Nacional de Transporte de carga Ferroviario, consensuado entre autoridades y actores involucrados, que responda además a los desafíos de eficiencia energética y descarbonización que se ha trazado Chile para el 2050, además del desarrollo de un Plan de Infraestructura Ferroviaria que especifique y contemple los mecanismos de inversión pública, privada y de concesiones y que considere corredores internacionales”, aseveró Paula Bunster.

Plan de inversiones

Paula Bunster afirmó que en los últimos 50 años se ha producido una fuerte desinversión del Estado en materia ferroviaria, lo que se traduce en un bajo performance de las vías, trenes relativamente cortos, livianos y de baja velocidad, baja conectividad con los puertos, generadores y centros de intercambio de carga. Atribuyó la falta de crecimiento del modo a la inequidad y alta competitividad del modo de carretera, subsidiada por el Estado -a través, por ejemplo, de la devolución del impuesto específico al combustible a los transportistas y diferencias en los peajes- a lo que se suma la eliminación, en 2003, del subsidio compensatorio a EFE de 2,65 \$/ton-km, justamente por las inequidades entre ambos modos.

“Si vemos el plano de la red de EFE, las últimas inversiones ferroviarias importantes se hicieron en 1925; los principales puentes ferroviarios tienen más de 100 años. En 1990 había 6.916 kilómetros de vías ferroviarias en Chile y hoy solo 5.529 km. En la región de Biobío se han levantado algunos ramales importantes. Podemos ver que la inversión ha ido disminuyendo, a la vez que ha habido un crecimiento explosivo de carreteras y que no se están haciendo las obras necesarias para aumentar la carga, como ha hecho, por ejemplo, Argentina. Es necesario alimentar la red con nuevos flujos y ramales para conectarse con la industria”, aseveró.

Pedro Pablo Errázuriz manifestó que la empresa está en un plan muy fuerte de reactivación, a través de “Chile sobre rieles”, que involucra inversiones tanto en pasajeros como en carga, aclarando que es sólo una primera etapa ya que se requiere de más inversiones. Entre las metas de este proyecto, mencionó triplicar la cantidad de pasajeros transportados; duplicar la carga y eliminar la pérdida operacional.

“Desgraciadamente Ferrocarriles no sólo requiere de inversión, sino que el Estado aporte mensualmente para que los ingresos sean mayores que los costos. Por eso, al 2027 queremos eliminar el déficit operacional”, afirmó.

El ejecutivo se refirió a los impactos causados por la pandemia que generaron una baja fuerte en el transporte de pasajeros, que estimó en \$20.000 millones. Esta merma se mitigó, en parte, por el aumento de la carga y de los ingresos del área inmobiliaria que también crecieron, pero igualmente el déficit cerró el año pasado en casi \$34 mil millones.

“Creemos -comentó- que esta cifra no sólo puede llegar a cero, si no que ser positiva si aumentamos los servicios de cercanía, la carga y se controlan los costos. En esto, es básica una mayor eficiencia, pero también con tener servicios que son imbatibles y donde el modo ferroviario es por lejos la mejor solución económica, más segura y menos contaminante”.

Errázuriz aseveró que el gran desafío está en aumentar la participación de la empresa en carga. Del total de los kilómetros de la red (2.177), el 92% está disponible para carga ya que los servicios de pasajeros se mueven en menos de 100 kilómetros.

Sin embargo, el 92% de la carga utiliza sólo el 45% de la red ya que hay sectores muy concentrados en puertos como Ventanas, Lirquén, Talcahuano y Coronel, sin embargo la participación es aún muy baja en terminales como San Antonio y Valparaíso.

Detalló que, para ello, EFE ya ha invertido US\$476 millones -entre 2014 y 2019- en ámbitos como mejoramiento de vías y puentes, así como construcción de nuevos puentes, cruces, desvíos y acceso a puertos, entre otros. A estos recursos se sumarán otros US\$ 1.643 millones, hasta el 2027, contemplados en el plan “Chile sobre rieles”.

Por su parte Rodrigo Díaz, gobernador electo de la región del Biobío, se refirió al sistema de evaluación de inversiones en Chile asegurando que este “premia la centralidad, premia la demanda y creo que en ese sentido es un riesgo; creo que se puede dar un paso sin salir del corazón de esa regla viendo el área centro sur del país -que representa casi el 75- 80% de la población, tomando desde la región de Valparaíso a la región del Biobío y se pueden seguir modelos donde el tren en particular sirva para vertebrar el territorio”.

En el caso de su región, destacó la necesidad de avanzar en el proyecto de ferroviario que aún está pendiente. “Es fundamental en el corto plazo; no va a haber ni carga ni buena calidad de vida con trenes pasando a 20 km por hora. En segundo lugar, debemos avanzar radicalmente en generar redundancia de líneas; una línea para ferrocarriles de carga y una para el ferrocarril de pasajeros. Adicionalmente, es extremadamente importante, para asegurar la carga, aumentar los cruces a desnivel que existen dentro del área metropolitana de Concepción. La cantidad de accidentes que ocurren regularmente, la cobertura que genera la extensión de los convoys, son un peligro que atenta contra la calidad de vida y contra la posibilidad del desarrollo de este modo y su operación. Y si no lo resolvemos, pronto nos encontraremos con movimientos ciudadanos contrarios a la existencia de la carga”, aseveró.