

Tren rápido ante el laberinto de los criterios de rentabilidad

Proyecto anunciado en 2018 por el Presidente quedó prácticamente fuera de la cancha al no ser priorizado por EFE porque "requiere un subsidio estatal gigantesco". Académicos y otros actores del área del transporte y la infraestructura examinan variables involucradas.



EL PROYECTO TVS SE PRESENTÓ FORMALMENTE EN 2018 Y TRAS RESOLVER ALGUNAS OBSERVACIONES REINGRESÓ EN 2019 AL MOP. SU TRAZADO UNE SANTIAGO Y VALPARAÍSO A TRAVÉS DE CASABLANCA.

Rosa Zamora Cabrera
rosa.zamora@mercuriovalpo.cl

Cuando yo me vaya al cielo, donde se halla el paraíso, voy a pedirle a San Pedro el tren a Valparaíso. Un tren que vaya hasta el Puerto desde la Estación Mapocho y que en una hora llegue, partiendo como a las ocho".

La fantasía del director de Quilapayún, Eduardo Carrasco, titulada "El tren a Valparaíso", adopta ritmo de vals en la interpretación de Horacio Hernández en YouTube, y seguramente son miles los habitantes de la zona que la comparten al pie de la letra.

Los mismos que cuando se enteran de que se aproxima la licitación, no tardan en imaginarse a bordo, sentados junto a la ventana, y por eso se han sentido defraudados una y otra vez. Si es cierto que solo se ama lo que se conoce, no hay que olvidar que ese servicio se inauguró el 14 de septiembre de 1863 y duró hasta comienzos de la década de los 90, lo que no es la prehistoria.

De ahí que el destino de la conexión ferroviaria Valparaíso-Santiago sea un asunto tan sensible en la región y que la reiteración del presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), Pedro Pablo Errázuriz, en el sentido de que el tren no será priorizado porque la rentabilidad social no le alcanza, se transformó en estas latitudes en la gran mala noticia del primer domingo de año.

POSTERGACIONES Y FALTA DE RENTABILIDAD

Fue a fines de octubre de 2018 cuando el Presidente Sebastián Piñera anunció que el tren se licitaría en 2019. Sería, dijo, "un tren de uso mixto, porque va a ser de pasajeros y de carga, que unirá la Región Metropolitana con el puerto de Valparaíso, y que va a tener una variante, que va a ir hasta el puerto de San Antonio".

"Sabemos que hay varios proyectos que han presentado empre-

sas privadas. La decisión del gobierno fue que lo vamos a licitar, en una licitación pública, abierta y transparente, a través del Sistema de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas", dijo y agregó: "Yo espero que durante el próximo año podamos llamar a una licitación internacional".

Pero hacia fines de abril de 2019 se supo que una de las iniciativas, presentada formalmente el año anterior, no estaba incluida en las licitaciones del periodo, luego de que el Consejo de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) decidiera solicitar más antecedentes de la propuesta, que se postergó para el primer trimestre de 2020. Sin embargo, para entonces arreciaba la pandemia y en la segunda quincena de febrero del año siguiente la Dirección de Concesiones de esa cartera confirmó que debido a la crisis sanitaria los estudios referidos al proyecto se encontraban suspendidos.

La seguidilla de posteriores tuvo su culminación el pasado domingo 2, cuando el presidente de EFE -asesora técnica del MOP en la evaluación de las propuestas presentadas por dos empresas que postulaban por la vía de concesiones- subrayó que "nosotros en EFE definitivamente no priorizamos ese proyecto porque nos parece que hay otros de mucha mejor rentabilidad social. El proyecto Santiago - Valparaíso es bien caro, requiere un subsidio estatal gigantesco", del orden de los US\$ 250 millones al año.

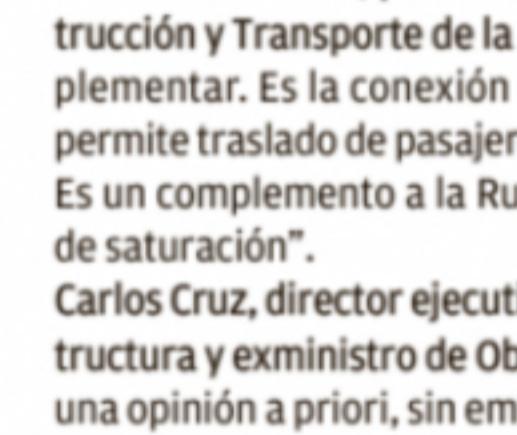
Según sus estimaciones, "la inversión total debe ser de entre US\$4.000 millones y US\$5.500 millones" y si costara US\$ 5.000 millones, "sólo los intereses al 4% son US\$ 200 millones", mientras que el tren Santiago-Rancagua, con cuatro millones de pasajeros al año y una tarifa de \$3.000, entrega "US\$ 16 millones de ingresos por pasajeros". Además, sostuvo, los dos proyectos privados "están pen-

sando en llegar a Maipú", pero "falta entrar a Santiago".

DOS PROYECTOS TRAS LA CONEXIÓN FERROVIARIA

El consorcio Tren Valparaíso Santiago (TVS), integrado por la empresa chilena Siglo Koppers y China Railway Group, presentó en enero de 2018 su proyecto a la entonces Presidenta Michelle Bachelet, y tras resolver varias observaciones lo reingresó en febrero de 2019 ante el MOP, a través de la Ley de Concesiones.

La iniciativa considera una inversión de US\$ 2.400 millones y busca unir Santiago con Viña del Mar en 39 minutos, la capital con Valparaíso en 45 minutos y 25 minutos entre Casablanca y la Región Metropolitana. El trazado previsto para el traslado de pasajeros -hay una iniciativa de carga también- parte en la Estación Barón de Valparaíso, avanza hasta Viña del Mar, desde donde enfila hacia Casablanca, para llegar, 45 minutos después, a la Región Metropolitana, donde conectaría con la Línea 5 del Metro. Además, contempla la



“

Es complejo encontrar un subsidio óptimo. En algunos países el transporte público tiene un 100%, y en otros 30%".

Sebastián Seriani
Docente PUCV Ing. en Construcción y Transporte



LA CONEXIÓN FERROVIARIA SE OBSERVA COMO COMPLEMENTO O ALTERNATIVA A LA RUTA 68, QUE ESTÁ ALCANZANDO NIVELES DE SATURACIÓN

apertura de una línea para carga, que permitiría trasladar contenedores desde los puertos de Valparaíso y San Antonio a la capital.

En abril de 2019, en tanto, fue admitido a tramitación por el MOP el proyecto de conexión ferroviaria Santiago-Valparaíso presentado por las empresas Agunsa, FCC y Talgo, que propone un trazado entre Santiago y la costa a través de Olmué, con una inversión del orden de los US\$ 1.500 millones. En esta propuesta, el trazado parte en la Estación Mapocho y continúa hacia el aeropuerto Arturo Merino Benítez, pasa por Lampa y Tiltil hasta llegar a Limache -para lo cual se proyecta la construcción de un túnel de 16,2 kilómetros en La Dormida- y finalmente a Viña del Mar y Valparaíso.

Y aunque al conocerse la posición de EFE sobre la rentabilidad de la conexión ferroviaria los lamentos regionales no tardaron en surgir, los encargados de los proyectos declinaron participar en este reportaje. Si lo hicieron académicos y otros actores vinculados al transporte y la infraestructura. ¿Hasta dónde se justifican los subsidios en proyectos de esta envergadura? ¿Los criterios de rentabilidad deben ir a revisión? Son algunos de los aspectos analizados.

CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PAÍS

“Los subsidios son necesarios en sistemas de transporte público, tales como este proyecto de tren rápido. Cuando las tarifas no cubren los costos asociados a la operación se debe requerir de un aporte del Estado, pues se entiende que estos sistemas favorecen la movilidad sustentable, garantizando el acceso, accesibilidad y desplazamiento de pasajeros y mercancías, plantea el profesor de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), Sebastián Seriani.

“¿Qué porcentaje de garantía estatal para este tipo de proyectos se considera adecuado, teniendo en cuenta que las empresas interesadas en el tren rápido pidieron que se garantice alrededor del 70% de la inversión?”, se pregunta Ignacio Aravena, director del Departamento de Investigación en la Fundación Pienso en Planificación Urbana.

“En el caso de Valparaíso, el proyecto no es socialmente rentable, o sea que las externalidades positivas que se generan entre regiones, o sea lo que es segundo, habría que revisar el modelo de evaluación y ver qué beneficios se están incorporando. Desde

porqué de su inviabilidad”.

El docente de la Universidad de Santiago (USACH) Rodrigo Martín, experto en transporte urbano, expone que el mecanismo de evaluación social de proyectos del sector que actualmente se utiliza está basado principalmente en criterios económicos, dejando de lado los intereses políticos y las estrategias de desarrollo país.

“Actualmente estas metodologías se ven aún más cuestionadas ante el próximo gobierno del Presidente Bachelet, que propone planes de desarrollo país, especialmente en cuanto a transporte ferroviario, con una visión más allá de la rentabilidad financiera, planteando un modelo de desarrollo nacional a largo plazo que recupere el rol de los trenes como mecanismo de descentralización y como motivador del desarrollo regional”, plantea el académico.

DISEÑOS DE LARGO PLAZO Y EVALUACIÓN PARTICIPATIVA

Un tren de este tipo “no puede decidirlo una empresa del Estado, sometida a las exigencias de rentabilidad, EBITDA y otros, más propios de la empresa privada”, opina el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura, Carlos Cruz.

“Es una decisión estratégica que debiera ser tomada por los responsables de diseñar los sistemas de interconexión en largo plazo”, añade y lamenta que en el país no existe una instancia de esa relevancia, que permitiría “tener una visión de conjunto de lo que se debe hacer y evitar las descoordinaciones entre entidades que adoptan decisiones en relación a la infraestructura. Hay que recuperar la idea de una planificación del desarrollo territorial integral que vaya más allá de las miradas sectoriales e instrumentales y que vaya a los gobiernos regionales”.

Rodrigo Martín incluye otra dimensión. Dice que las decisiones de inversión en infraestructura deben ser evaluadas en procesos participativos, enmarcados en un proyecto país claro y con una visión ambiental que incorpore la justicia territorial y criterios a la respeto a las críticas ambientales y las demandas de las comunidades que respecta a las críticas ambientales y las demandas de las comunidades que enfrentan en el corto plazo”.

“De esta manera, se deben evaluar las inversiones en forma integrada y no como ‘negocios’ particulares. La inversión en infraestructura debe ser responsable e involucrarnos a todos en un proyecto país que permita maximizar sus beneficios en pro de la mayor cantidad de habitantes del territorio nacional. Así, si el tren Santiago - Valparaíso no debe de trasladarse para lograr, priorizar eficientemente los recursos”,

explica el docente de la USACH.

Rodrigo Martín incluye otra dimensión. Dice que las decisiones de

“apertura de una línea para carga, que permitiría trasladar contenedores desde los puertos de Valparaíso y San Antonio a la capital. En abril de 2019, en tanto, fue admitido a tramitación por el MOP el proyecto de conexión ferroviaria Santiago-Valparaíso presentado por las empresas Agunsa, FCC y Talgo, que propone un trazado entre Santiago y la costa a través de Olmué, con una inversión del orden de los US\$ 1.500 millones. En esta propuesta, el trazado parte en la Estación Mapocho y continúa hacia el aeropuerto Arturo Merino Benítez, pasa por Lampa y Tiltil hasta llegar a Limache -para lo cual se proyecta la construcción de un túnel de 16,2 kilómetros en La Dormida- y finalmente a Viña del Mar y Valparaíso.

Y aunque al conocerse la posición de EFE sobre la rentabilidad de la conexión ferroviaria los lamentos regionales no tardaron en surgir, los encargados de los proyectos declinaron participar en este reportaje. Si lo hicieron académicos y otros actores vinculados al transporte y la infraestructura. ¿Hasta dónde se justifican los subsidios en proyectos de esta envergadura? ¿Los criterios de rentabilidad deben ir a revisión? Son algunos de los aspectos analizados.

CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PAÍS

“Los subsidios son necesarios en sistemas de transporte público, tales como este proyecto de tren rápido. Cuando las tarifas no cubren los costos asociados a la operación se debe requerir de un aporte del Estado, pues se entiende que estos sistemas favorecen la movilidad sustentable, garantizando el acceso, accesibilidad y desplazamiento de pasajeros y mercancías, plantea el profesor de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), Sebastián Seriani.

“¿Qué porcentaje de garantía estatal para este tipo de proyectos se considera adecuado, teniendo en cuenta que las empresas interesadas en el tren rápido pidieron que se garantice alrededor del 70% de la inversión?”, se pregunta Ignacio Aravena, director del Departamento de Investigación en la Fundación Pienso en Planificación Urbana.

“En el caso de Valparaíso, el proyecto no es socialmente rentable, o sea que las externalidades positivas que se generan entre regiones, o sea lo que es segundo, habría que revisar el modelo de evaluación y ver qué beneficios se están incorporando. Desde

porqué de su inviabilidad”.

El docente de la Universidad de Santiago (USACH) Rodrigo Martín, experto en transporte urbano, expone que el mecanismo de

“evaluación social de proyectos del sector que actualmente se utiliza está basado principalmente en criterios económicos, dejando de lado los intereses políticos y las estrategias de desarrollo país.

“Actualmente estas metodologías se ven aún más cuestionadas ante el próximo gobierno del Presidente Bachelet, que propone planes de

“desarrollo país, especialmente en cuanto a transporte ferroviario, con una visión más allá de la rentabilidad financiera, planteando un modelo de desarrollo nacional a largo plazo que recupere el rol de los trenes como mecanismo de descentralización y como motivador del desarrollo regional”, plantea el académico.

DISEÑOS DE LARGO PLAZO Y EVALUACIÓN PARTICIPATIVA

Un tren de este tipo “no puede decidirlo una empresa del Estado, sometida a las exigencias de rentabilidad, EBITDA y otros, más propios de la empresa privada”, opina el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura, Carlos Cruz.

“Es una decisión estratégica que debiera ser tomada por los responsables de diseñar los sistemas de interconexión en largo plazo”, añade y lamenta que en el país no existe una instancia de esa relevancia, que permitiría “tener una visión de conjunto de lo que se debe hacer y evitar las descoordinaciones entre entidades que adoptan decisiones en relación a la infraestructura. Hay que recuperar la idea de una planificación del desarrollo territorial integral que vaya más allá de las miradas sectoriales e instrumentales y que vaya a los gobiernos regionales”.

Rodrigo Martín incluye otra dimensión. Dice que las decisiones de

“apertura de una línea para carga, que permitiría trasladar contenedores desde los puertos de Valparaíso y San Antonio a la capital. En abril de 2019, en tanto, fue admitido a tramitación por el MOP el proyecto de conexión ferroviaria Santiago-Valparaíso presentado por las empresas Agunsa, FCC y Talgo, que propone un trazado entre Santiago y la costa a través de Olmué, con una inversión del orden de los US\$ 1.500 millones. En esta propuesta, el trazado parte en la Estación Mapocho y continúa hacia el aeropuerto Arturo Merino Benítez, pasa por Lampa y Tiltil hasta llegar a Limache -para lo cual se proyecta la construcción de un túnel de 16,2 kilómetros en La Dormida- y finalmente a Viña del Mar y Valparaíso.

Y aunque al conocerse la posición de EFE sobre la rentabilidad de la conexión ferroviaria los lamentos regionales no tardaron en surgir, los encargados de los proyectos declinaron participar en este reportaje. Si lo hicieron académicos y otros actores vinculados al transporte y la infraestructura. ¿Hasta dónde se justifican los subsidios en proyectos de esta envergadura? ¿Los criterios de rentabilidad deben ir a revisión? Son algunos de los aspectos analizados.

CRITERIOS Y ESTRATEGIAS DE DESARROLLO PAÍS

“Los subsidios son necesarios en sistemas de transporte público, tales como este proyecto de tren rápido. Cuando las tarifas no cubren los costos asociados a la operación se debe requerir de un aporte del Estado, pues se entiende que estos sistemas favorecen la movilidad sustentable, garantizando el acceso, accesibilidad y desplazamiento de pasajeros y mercancías, plantea el profesor de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), Sebastián Seriani.

“¿Qué porcentaje de garantía estatal para este tipo de proyectos se considera adecuado, teniendo en cuenta que las empresas interesadas en el tren rápido pidieron que se garantice alrededor del 70% de la inversión?”, se pregunta Ignacio Aravena, director del Departamento de Investigación en la Fundación Pienso en Planificación Urbana.

“En el caso de Valparaíso, el proyecto no es socialmente rentable, o sea que las externalidades positivas que se generan entre regiones, o sea lo que es segundo, habría que revisar el modelo de evaluación y ver qué beneficios se están incorporando. Desde

porqué de su inviabilidad”.

El docente de la Universidad de Santiago (USACH) Rodrigo Martín, experto en transporte urbano, expone que el mecanismo de

“evaluación social de proyectos del sector que actualmente se utiliza está basado principalmente en criterios económicos, dejando de lado los intereses políticos y las estrategias de desarrollo país.

“Actualmente estas metodologías se ven aún más cuestionadas ante el próximo gobierno del Presidente Bachelet, que propone planes de

“desarrollo país, especialmente en cuanto a transporte ferroviario, con una visión más allá de la rentabilidad financiera, planteando un modelo de desarrollo nacional a largo plazo que recupere el rol de los trenes como mecanismo de descentralización y como motivador del desarrollo regional”, plantea el académico.

DISEÑOS DE LARGO PLAZO Y EVALUACIÓN PARTICIPATIVA

Un tren de este tipo “no puede decidirlo una empresa del Estado, sometida a las exigencias de rentabilidad, EBITDA y otros, más propios de la empresa privada”, opina el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura, Carlos Cruz.

“Es una decisión estratégica que debiera ser tomada por los responsables de diseñar los sistemas de interconexión en largo plazo”, añade