

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 del 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 postergaciones 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 postulan 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 Sigdo 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 Tiltill 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 piden que se garantice alrededor del 70% de la inversión? “Es complejo encontrar un subsidio óptimo”, señala el académico. “En algunos países desarrollados el transporte público tiene un 100% de subsidio, mientras que en otros es de un 30%. Lo relevante es garantizar un buen nivel de servicio. Esto implica que se debe no solo considerar un subsidio, sino también políticas de fomento para utilizar este tipo de sistemas”.

Para el ingeniero en construcción, máster en Planificación Urbana e investigador asociado de la Fundación Pienza, Ignacio Aravena, es necesario “sincerrar las razones por las cuales el proyecto no sería socialmente rentable. ¿Es debido a los costos del trazado y a la geografía entre regiones, o porque las externalidades positivas que se generarán son muy bajas? Si es lo primero, entonces hay problemas de presupuesto más que de rentabilidad. Y si es lo segundo, habría que revisar el modelo de evaluación y ver qué beneficios se están incorporando. Desde hace años este proyecto está en carpeta y nunca se ha esclarecido el

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 Boric, 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, EBIDTA 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 de largo plazo”, añade y lamenta que en el país no exista 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 sume a los gobiernos regionales”.

Rodrigo Martín incluye otra dimensión. Dice que las decisiones de inversión en infraestructura de transporte deben ser evaluadas en procesos participativos, enmarcados en un proyecto país claro y con una visión que incorpore la rentabilidad financiera a la par de la sostenibilidad ambiental, la justicia territorial y criterios de respuesta a las crisis climáticas que enfrentaremos en el corto plazo.

“De esta manera, se deben evaluar los proyectos de 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, el tren Santiago - Valparaíso no debe ser analizado en particular, sino que dentro de una estrategia nacional de transporte para lograr priorizar eficientemente los recursos”, argumenta el docente de la USACH.

METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN SOCIAL BAJO LA LUPA

¿Los criterios de rentabilidad social son también una cuestión de voluntad política, considerando que la brecha entre ingresos y gastos con que el Transantiago cerró el año 2019 llegó a \$591 mil millones, monto

UN SISTEMA DE TRANSPORTES SUSTENTABLE PARA MEJORAR INTERCONEXIÓN ESTRATÉGICA

¿Debe concretarse el tren Santiago Valparaíso o no se justifica? Sebastián Seriani, profesor de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte de la PUCV: “Estoy de acuerdo. Se debe implementar. Es la conexión entre dos ciudades importantes que permite traslado de pasajeros y mercancías de forma sustentable. Es un complemento a la Ruta 68, la cual está alcanzando niveles de saturación”.

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura y exministro de Obras Públicas y Transportes: “No tengo una opinión a priori, sin embargo, creo que si hay dos áreas urbanas cuya interconexión amerita optimizarse son Santiago y el Gran Valparaíso. El tren debiera ser evaluado en esa perspectiva. El reciente llamado a licitación de la Ruta 68 supone una inversión de cerca de mil millones de dólares en el mejoramiento de lo que hay, validando el tipo de tráfico que se ha ido generando entre estas dos áreas del país. A lo mejor sería oportuno evaluar la posibilidad de proyectos alternativos que incentiven el uso de otras rutas, potencien otros sectores, se incorporen nuevos modos, sean ambientalmente más amables. En ese contexto el tren puede ser una alternativa muy atractiva”.

Ignacio Aravena, ingeniero en construcción, master en Planificación Urbana e investigador asociado de la Fundación Pienza: “Santiago no tiene puerto y el proyecto considera la posibilidad de transportar carga. Ahí está la clave. En segundo lugar, el tren rápido, a diferencia del metro que opera en ciudad, uniría las principales áreas metropolitanas del país, trayendo beneficios impenables para la región. No sólo porque permitiría la llegada de turistas y el consecuente ingreso de recursos externos, sino porque la conmutación entre regiones es alta. Dicho de otra manera, con la llegada del tren rápido es posible prever que muchos compatriotas vendrían a vivir acá, desconcentrando la capital. A ello hay que sumar la descongestión de vías, la disminución en tiempos de viaje y los beneficios en términos de emisión de gases contaminantes, entre otros”.

que debió ser subsidiado por el Estado?

Carlos Cruz, exministro de Obras Públicas y Transportes, observa que si hay algo que revisar, son los criterios de Evaluación Social de Proyectos (ESP). “Es necesario incluir con mayor preponderancia el impacto ambiental de las soluciones, el impacto territorial de las mismas, el aporte de la carga, la demanda inducida, la resiliencia del sistema en su conjunto, entre otras”, subraya.

Rodrigo Martín: “Evidentemente, la inversión y el subsidio que ha recibido el Transantiago refleja una voluntad política que supera la lógica financiera. Basta recordar el congelamiento de los ajustes de tarifa planteados ante las crisis sociales del 2019, momento en que el ‘panel de expertos’ y su definición técnica económica del valor del pasaje, fue superada por la contingencia, imponiéndose una suspensión presidencial al cambio de valor del pasaje. Pero este tipo de decisiones tienden a ser efectuadas con una permanente visión centralista principalmente en la ciudad de Santiago”.

Sebastián Seriani piensa que los criterios técnicos deben estar acompañados de una voluntad política, pues se busca el bienestar social. “En otras palabras, se requiere de un subsidio estatal que esté incorporado en una política de desarrollo de ferrocarriles, la cual permita no solo construir nuevas líneas de trenes sino también estaciones para combinar con otros modos de transporte que promuevan la movilidad sustentable tales como ascensores, trolleybus, bicicleta o caminata, permitiendo llegar a zonas aisladas”.

Igualmente sostiene que es importante revisar la metodología de ESP, pues los beneficios sociales se basan principalmente en la reducción de los tiempos de viaje, y por ende muchas variables, por ejemplo medioambientales o de seguridad, pueden quedar fuera. Además, plantea, se debe incluir la intermodalidad, lo cual permitiría combinar con otros modos de transporte.

Ignacio Aravena remarca que “cuando hablamos de proyectos de esta magnitud, capaces de cambiarle la cara a una región, es evidente que hay una arista política involucrada. Por ejemplo, en el aniversario de 2018 de Fundación Pienza, el entonces ministro de Hacienda, Felipe Larraín, prometió que el tren rápido sería una realidad para la región y que estaría licitado el año 2019. Los videos están ahí. ¿Cómo es posible que se prometa con tanta determinación y luego no se cumpla?”, se pregunta, mientras el tren a Valparaíso sigue esperando.

“Mirando por la ventanita verás que así de improvisto sin siquiera darte cuenta, llegaste a Valparaíso./Para la inauguración ladrarán hasta los perros./celebrarán los porteños con banderas en los cerros./Hoy es el sueño de ayer, escúchenme todos muy bien./ toda ciudad se merece que alguna vez le llegue el tren”.



Hay que sincerar las razones por las cuales el proyecto del tren Valparaíso-Santiago no sería socialmente rentable”.

Ignacio Aravena
Ms Planificación Urbana
Investigador Fund. Pienza



Si hay dos áreas urbanas cuya interconexión amerita optimizarse son Santiago y el Gran Valparaíso”.

Carlos Cruz
Sec. ejecutivo Consejo
Políticas de Infraestructura



Las decisiones de transporte en infraestructura de transporte deben ser evaluadas en procesos participativos”.

Rodrigo Martín
Experto en transporte urbano, académico USACH