



Suscríbete

20%dcto



DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Copsa lanza propuesta para concretar tren Santiago-Valparaíso antes de 2030 con costo de hasta US\$ 3.000 millones

La apuesta del gremio se enfoca en rehabilitar parte de la infraestructura ferroviaria que hasta hace algunos años unía la capital y la Quinta Región.

Por: Claudia Saravia | Publicado: Miércoles 4 de mayo de 2022 a las 10:57 hrs.



Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa).

Foto: Julio Castro

[Compartir](#)



En las últimas semanas, la idea planteada por el gobierno de Gabriel Boric respecto de la implementación de un tren entre Santiago y Valparaíso nuevamente ha puesto sobre la mesa el proyecto anhelado por ambas regiones.

Una idea cuya materialización es compleja ya que en todas las oportunidades en que ha surgido enfrentó obstáculos como su alto costo de construcción y sus dificultades técnicas. De hecho, el mismo ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, sostuvo que desarrollar una iniciativa de este tipo implica abordar sus elevados montos de inversión y variables como la geografía entre ambas regiones marcadas por la existencia de pronunciadas pendientes.

“Imagino que no está en el espíritu del gobierno ni de sus ministros, ni de nadie, hablar a 20 años plazo”, dijo el presidente de Copsa.

Sin embargo, aún quedan algunas opciones por barajar. Así al menos lo plantea Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) -ratificado en el puesto por un nuevo periodo hasta abril de 2023-, quien sostiene que desde el gremio llevan un tiempo analizando una alternativa. Y aunque todavía no ha sido presentada al Ministerio de Obras Públicas (MOP), creen que será bien recibida.

Esto, debido a las posibilidades que la idea ofrece, como un menor tiempo de construcción y un costo más bajo al proyectado por la cartera.

“¿Cómo unir Santiago y Valparaíso en tren? Ya está unido. Aprovechemos la unión que existe y mejorémosla, modernicémosla y convirtamos esto en un gran tren suburbano de la macrozona central”, propone Daneri, refiriéndose a la actualización de la antigua vía ferroviaria, que hasta principios de los ‘90 conectó ambas regiones.

Trazado en “U”

De acuerdo con el presidente de Copsa, la complejidad del desarrollo de un tren de alta velocidad entre las dos regiones radica en la “cantidad enorme de túneles y viaductos, y el impacto ambiental” que éste implica.

Considerando la institucionalidad ambiental y las normas que se están definiendo en la nueva Constitución, desde el gremio estiman que podría significar una demora de la aprobación del

[Suscríbete](#)

“Imagino que no está en el espíritu del gobierno ni de sus ministros ni de nadie hablar a 20 años plazo”, comenta el directivo.

De manera que, según dice, la propuesta que ahora impulsan desde la asociación cuenta con esa “dosis de realidad” que aterriza lo que “se puede hacer realmente y lo que no”.

Daneri recuerda que los ingenieros en el Siglo XIX optaron por abrir vías hacia el interior.

“Desde Viña del Mar llegaron hasta Quilpué y Limache, y posteriormente a Quillota. Y desde Santiago partieron hacia el norte, justamente buscando cómo pasar de la cordillera a la costa y entraron por Til Til, Montenegro, el paso el Tabón y dieron la vuelta y terminaron con Quillota”, explica.

Es decir, los ingenieros de la época realizaron un trazado en forma de “U”, de 185 kilómetros de longitud, que actualmente podría ser usado y conectar así la capital con la Quinta Región en dos horas, según los cálculos de Copsa, agregando que para estos efectos se requeriría un Estudio de Impacto Ambiental “relativamente sencillo”.

Condiciones para su operación antes de 2030

Actualmente, desde el lado de Santiago, el proyecto del tren que une la capital y Lampa está a punto de ser licitado y, según Daneri, “faltaría por rehabilitar el tramo entre Lampa y Quillota”, de manera que -según lo estimado-, esta inversión alcanzaría del orden de US\$ 700 millones, cifra que incluye a los trenes.

“Entiendo que Santiago-Lampa son como US\$ 500 millones, también incluyendo trenes. Por lo tanto, son cerca de US\$ 1.200 millones de ejecución, más el tramo intermedio, que pueden ser otros US\$ 500 millones más”, sostiene.

En este escenario, de acuerdo con las proyecciones de Copsa, la rehabilitación de ciertos tramos e incorporación de ferrocarriles de alta velocidad supondría un presupuesto de entre US\$ 2 mil millones y US\$ 3 mil millones.

El presidente de Copsa enfatiza que “si hay más voluntad política y se apuran las cosas, el proyecto completo podría estar dentro de esta década. Es perfectamente posible, incluso



Suscríbete



A favor de que el Estado reformule contratos con concesionarias

Hace unos días el subsecretario de Interior, Manuel Monsalve, abordó las condiciones de mayor seguridad que demandan los conductores de camiones forestales que transitan por la Macro Zona Sur, y afirmó que una de las medidas que iban a impulsar desde la cartera es la reformulación de los contratos que mantiene el Estado con las concesionarias. Y desde Copsa están de acuerdo con este anuncio. Eso sí, siempre y cuando se deje claro que la seguridad pública es responsabilidad de las autoridades, y que lo que compete a las empresas a cargo de las autopistas y carreteras es la seguridad vial.

“Entiendo que él se refiere a mejorar la seguridad en las autopistas desde el punto de vista de de recabar la mayor cantidad posible de información a través de cámaras de vigilancia y otro sistema de transmisión de información”, comenta Leonardo Daneri. Y agrega que “los concesionarios no podemos colocar guardias armados que vayan a prevenir ataques, porque no tenemos ni la facultad ni tenemos la intención de involucrarnos en algo como eso”.

En este contexto, señala que durante la semana pasada se reunieron desde el gremio con el subsecretario de Prevención del Delito, Eduardo Vergara, para ofrecer “toda la colaboración” necesaria. Y dijo además que para que esta sea “óptima”, es necesario “que el Estado colabore digitalizando toda la información acerca de los vehículos que circulan en las vías del país”. Es decir, identificar la información de licencias, patentes, permisos, etc.