

Tras espaldarazo oficial, tren Santiago-Valparaíso deberá rendir exhaustivos exámenes

Los proyectos de inversión a ejecutarse mediante el sistema de concesión deben contar con un informe del Ministerio de Desarrollo Social "fundamentado en una evaluación técnica económica que analice su rentabilidad social". Eso incluye una amplia diversidad de aspectos.



SI BIEN LA METODOLOGÍA DE EVALUACIÓN PERMITE INCORPORAR LA REDUCCIÓN DE EMISIÓNES DE CARBONO QUE PUEDE GENERAR EL PROYECTO, NO INCLUYE EFECTO DESCENTRALIZADOR O IMPACTO EN ACTIVIDADES.

Rosa Zamora Cabrera
rosazamor@mercuriovalpo.cl

Todo parece indicar que el proyecto de tren rápido entre Santiago y Valparaíso -o Tren Valparaíso-Santiago, como prefirió llamarlo el ministro de Obras Públicas, Juan Carlos García- se prepara para entrar a las salas de radiografía y escáner, donde se medirá exhaustivamente su costo/beneficio, de lo cual dependería si se construye o no.

Es si, no se utiliza la fórmula "Prioridad Presidencial", que se ha usado muchas veces en proyectos de esta envergadura e impacto regional que no califican en términos de rentabilidad social, como recuerda el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz. O como hizo la Presidenta Bachelet con la Línea 6 del Metro, contra la opinión de los técnicos que dudaban de los beneficios de esa obra, agrega el urbanista Iván Poduje.

El artículo 22 de la Ley 20.530, que crea el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSF), señala que los estudios de preaviso y los proyectos de inversión a ejecutarse mediante concesión deben contar con un informe de esa cartera "fundamentado en una evaluación técnica económica que analice su rentabilidad social".

Los informes "formarán parte del Banco Integrado de Proyectos de Inversión administrado por el MDSF". Mientras no se cuente con este documento, "no se podrá iniciar el proceso de licitación".

QUÉ EVALÚAN Y QUIÉNES

La metodología de evaluación para concesiones es la misma que se

aplica a los proyectos que postulan a fondos públicos y que son desarrollados al aero del Sistema Nacional de Inversiones (SNI), expone la subsecretaria de Evaluación Social del MDSF, Paula Poblete.

La diferencia, agrega, radica en dos aspectos: en el caso de las concesiones se requiere la evaluación para iniciar el proceso de licitación, mientras que en la obra pública tradicional se necesita para la asignación de presupuesto público. Y en las primeras se evalúa un nivel de desarrollo de anteproyecto, que es más básico en comparación con el proyecto de inversión pública, el cual debe contener todo el detalle para que la iniciativa se pueda llevar a cabo, incluyendo las obras complementarias.

Los aspectos que deberían evaluarse en este caso son numerosos y diversos, y van desde los estudios del trazado óptimo hasta costos de inversión, operación y mantenimiento, pasando por el modelo de negocio con la carga y los requerimientos de las comunidades (ver información en página 9), detalla la subsecretaria Poblete.

También indica que deben participar en esta evaluación la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), la Dirección de Presupuestos (Dipres) del Ministerio de Hacienda y el MDSF, sin perjuicio de que se pueda requerir la opinión de otros organismos públicos, como por ejemplo EFE o Ministerio de Transportes, entre otros. ¿Quién recibe el informe técnico-económico del MDSF que permite que un proyecto siga en carrera? Se le remite a la Dipres y a la Dirección General de Concesiones del MOP.

LA ÚLTIMA PREFACTIBILIDAD

No es primera vez que un proyecto de tren Santiago-Valparaíso está sobre el tapete. Iván Poduje, sin ir más lejos, participó en uno en el año 1996. Y la subsecretaria de Evaluación Social refiere que en el 2014 EFE postuló a etapa de prefactibilidad al SNI un estudio a nivel de perfil sobre un tren entre Santiago y Valparaíso.

En tal instancia, y con información muy preliminar, entregaba resultados de rentabilidad social positivos. A partir de tal recomendación, EFE estudió el proyecto de tren Santiago-Valparaíso a nivel de prefactibilidad, cuyo estudio finalizó en 2016, no presentándose al MDSF sus resultados", detalla.

Un prolongado silencio sobre el tema que interrumpió en los últimos meses Pedro Pablo Errázuriz, exministro de Transportes y expresidente de EFE durante los gobiernos de Sebastián Piñera, para señalar que el tren -hay dos consorcios interesados- carece de rentabilidad social suficiente y requiere un subsidio gigantesco.

Pero también entró después al terreno de las grandes definiciones el titular del MOP, Juan Carlos García, quien declaró que en este período se generarán todas las condiciones para licitar las obras de lo que sería el mayor proyecto en la historia de la Dirección de Concesiones -por alrededor de 3 mil millones de dólares- que estaría en operaciones hacia 2030, mientras en su cuenta pública del miércoles 1 el Presidente Boric anunció que el Gobierno comenzó a trabajar en la planificación del tren.

Transporte

Domingo de Reportajes | EL MERCURIO DE VALPARAÍSO | Domingo 12 de junio de 2022 | 9



LA ILUSTRACIÓN CORRESPONDE A LA ESTACIÓN EN EL SECTOR BARÓN DE VALPARAÍSO, SEGÚN LA PRESENTACIÓN DEL PROYECTO TVS EN 2019.

Pero tras esos anuncios, el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz -que con anterioridad había considerado "difícil" la concreción de esta obra- expresó que "hay una voluntad muy decidida del Presidente y de este Gobierno de avanzar en este tren" y volvió a plantear su posición: "Parte de las dudas que tenemos es cuáles podrán ser los distintos trazados? Tenemos alternativas privadas sobre la mesa que tenemos que estudiar, ver si efectivamente la evaluación social justifica esos trazados, porque no queremos construir un tren que no tenga demanda".

Y al comentar el proyecto, su antecesora en la cartera, la exministra Gloria Hutt, dijo que "la única variable que está pendiente es la rentabilidad social, porque estos proyectos ferroviarios siempre necesitan subsidios".

SUBSIDIOS AL TREN Y AL TRANSANTIGUA

En contraposición con las inquietudes y dudas de Errázuriz, Hutt y Muñoz por la rentabilidad social y los subsidios, tanto Poduje como el expresidente del Metro, Louis de Grange, apuntan directamente a que los buses del Transantiago reciben recursos públicos por casi mil millones de dólares al año, sin presentar, dice el urbanista, una sola evaluación social.

"No es bueno que los ministros de Transportes que han avalado el desastre del Transantiago, como es el caso de Hutt, de Errázuriz y de Muñoz, tengan esta preocupación tan repentina por la demanda del proyecto. Creo que esa opinión en el pasado ha incidido para que no se haga; este cuestionamiento que siempre está, de que el tren no tiene demanda, ese criterio lo único que hace es inyectarle plata a Santiago", alega Poduje.

Julio Nazar, académico de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo, dice que los recursos al Transantiago responden tanto a la necesidad de hacer viable su funcionamiento como a la de "compensar una estrategia de transporte urbano que fue mal implementada desde un comienzo", y que los miles de millones de dólares que se le han inyectado "hoy nos tendrían no solo con un tren rápido entre Santiago y Valparaíso, sino que también entre la capital y Concepción".

El director ejecutivo de CPI lo mira desde otra perspectiva. Dice que "no puede ser motivo de preocupación que los recursos involucrados en un proyecto de estas características, porque eso es más bien señal de responsabilidad".

Y sobre el tema del Transantiago, plantea que ese sistema "no sólo recibe un aporte tan significativo como subsidio sino, además, a sólo recibir una cifra tan significativa de subsidio sino, además, de los Fondos Regionales, constituye una fuente importante de recursos para las regiones, por lo que no puede sostenerse que sea una iniciativa para lo que no va en contra de las regiones".

ALABARÁ EL EXAMEN?

A la hora de proyectar si el tren va a salir de los exámenes con res-

te que satisfacer".

Las iniciativas de transporte, subraya el director ejecutivo de CPI, "se evalúan fundamentalmente por el ahorro de tiempo que representan para las personas que se desplazan entre un par de orígenes y destinos. Estos proyectos son generadores de una demanda inducida, además de tener efectos ambientales y otros muy positivos, que no son capturados por los criterios de Evaluación Social de Proyectos".

Julio Nazar percibe que las condiciones políticas y sociales hoy están más que nunca propicias para dar luz verde a este proyecto. "Pero si no se entiende que esta es una propuesta que busca consolidar una integración Santiago - Gran Valparaíso, con todos los beneficios económicos y logísticos para ambas áreas metropolitanas, con una mirada estratégica y territorial de largo plazo, es posible que las trabas se sumen y no sea fácil el avance del proyecto. Por lo que ha dicho el ministro de Obras Públicas, se puede estar moderadamente optimista de que exista recomendación favorable".

El urbanista dice que debe haber evaluación social, "pero tenemos que incluir otros criterios; por ejemplo, el efecto ambiental; la descentralización, el turismo, de servicios y de la vivienda; lo impacto en el empleo y en el turismo". Una de esas consideraciones, lo cual constituye una pieza muy cortoplacista".

Para Julio Nazar, de la UDD, en el tercer milenio las evaluaciones de proyectos de transporte no se pueden circunscribir solo a aspectos funcionales y operativos, pues "nuevas circunstancias requieren de evaluaciones en múltiples ámbitos, generando transformaciones y ajustes en el sistema de transporte, tanto en la demanda como en la oferta".

Los que van más allá del solo transporte

En el hemisferio norte, ejemplifica, "el transporte público se desarrolla de las ciudades, y por ende como un medio que debe ser propuesto (y en función de su integración con otras reparticiones públicas). Asimismo, añade, "el medio ambiente, el medio marítimo, etc".

Asimismo, añade, "la variable que más impacto debiera tener es la calidad del aire".

Considera, tomando en cuenta que un tren rápido de 300 a

400 pasajeros equivale a los 120 km que separan ambas ciudades,

en la mitad de tiempo y evitando toda la contaminación medioambiental que esos autos generan. Y de paso colaboraría a minimizar

el impacto que tienen los automóviles en la calidad del aire".

En tanto, los defensores del tren, como Iván Poduje, sostienen que

el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.

Poduje tiene a la mano que termina de imponerse el debate, Iván

que con el incremento permanente de la Ruta 68 no va a dar abasto, al aumentar los accesos ya colapsados a Valparaíso y Viña del Mar. "Y segundo,

que el tren es una alternativa a la demanda de automóviles que hoy existe en la capital y Valparaíso.