

E ENTREVISTA. ALEJANDRA VALENCIA, académica ICT PUCV, sobre tren Valparaíso-Santiago.

"Que la licitación se caiga en esta etapa es bastante decepcionante"

Gian Franco Giovines D.
 gian.giovines@mercuriovalpo.cl

Una dura bofetada para la Región supuso la caída de la licitación de estudios del tan anhelado Tren Valparaíso-Santiago, proyecto que, junto al del Aeropuerto de Viña del Mar y Concón, son los anuncios más grandilocuentes del Gobierno en la zona.

Alejandra Valencia, magíster en Ciencias de la Ingeniería y académica de la Escuela de Ingeniería en Construcción y Transporte (ICT) de la PUCV, lamenta la lentitud con la que se desarrollan los grandes proyectos de la Región.

-Esta semana se confirmó la caída de la licitación del estudio integral del Tren Valparaíso Santiago. ¿Cómo recibe esta noticia?

-Es lamentable que se haya caído esta licitación, o que se haya declarado desierta. Uno siempre quiere que el transporte sea intermodal, y el tren brinda una opción más para que las personas se movilicen desde Santiago a Valparaíso. Es una obra muy anhelada y, desde la mirada de la academia, uno esperaría que todas estas iniciativas de transporte, como también los teleféricos o la licitación del transporte en el Gran Valparaíso, no demoren más del tiempo que deben.

-¿Hay una excesiva dilación de los grandes proyectos en la Región?

-No sólo en la Región. En general, este tipo de proyectos son bastante lentos, porque hay que hacer estudios de prefactibilidad, de factibilidad, estudios definitivos. Y llevar a cabo los estudios tampoco significa que se van a desarrollar las obras, porque hay que pensar que existen ciertos recursos



INGENIERA INSTÓ AL MOP A DARLE CELERIDAD AL MEGAPROYECTO.

"Hace más de 20 años se viene hablando de un tren entre Valparaíso y Santiago. Entonces, que se caiga en esta etapa es bastante decepcionante para la ciudadanía".

que son limitados, y a veces ocurren eventualidades y no se llevan a cabo los proyectos.

-El año pasado el Presidente Boric anunció que pretende tener operativo en el año 2030 el tren. ¿Este revés puede implicar que esa promesa no se cumpla?

-A seis años, es bastante difícil que esté operativo un proyecto de esta envergadura, siempre tienen retrasos. Lo podemos ver con el Puente Chacao. Aquí uno esperaría que se revisarían cuáles fueron los proble-

mas que hubo en la licitación. Una de las causas es que dos empresas se excedieron del costo de la obra, y en otro caso era por un tema administrativo. Entonces, se debe revisar la licitación y la forma en que esto se llevó a cabo.

-Autoridades y académicos han señalado que "es poco serio" que una licitación de este calibre se caiga por temas administrativos. ¿Cómo lo ve usted?

-De la misma manera. Uno no esperaría que este tipo de licitaciones se cayera por estas situaciones. Bien sabemos que el MOP tiene experiencia; entonces, si hubo algún error, se deben volver a revisar las bases, ver cuáles fueron los puntos en los que se falló y volver a ofertar para que este proyecto finalmente vea la luz, porque hace más de 20 años se viene hablando de un tren entre Valparaíso y Santiago. Entonces, que se caiga en esta etapa, es bastante decepcionante para la ciudadanía.

-Hay diputados que plantean que ha faltado una mayor promoción internacional de esta megaobra...

-No creo que esto haya sido por temas de promoción. Generalmente, las grandes consultoras y grandes consorcios siempre están revisando los proyectos a los que pueden postular en distintas partes del mundo. Pro-

bablemente, puede ser que alguno de los grandes consorcios hayan sacado los cálculos en cuanto a la envergadura de la obra, y se dieron cuenta que el costo es mucho mayor de lo que se ofrece, por su envergadura. Esa podría ser alguna situación que desaliente a las empresas a postular. Quizás hay que revisar cuál es el costo real del estudio. Por algo hay dos empresas que sobrepasaron el límite de la propuesta.

-¿El MOP va a tener que subir su oferta en la próxima licitación?

-Creo que se deben revisar las propuestas, revisar las bases, y evaluar si es ese el costo real, o en realidad es mucho mayor y el Gobierno va a tener que entregar un mayor subsidio para esta obra, que en la Región se espera con mucho entusiasmo.

-Cuando se anunció el proyecto, en el año 2023, se definió que no será un tren de alta velocidad. ¿La Región esperaba algo más?

-Yo creo que el anuncio del Gobierno es mucho más realista de lo que uno hubiese esperado, porque tener un tren rápido entre Santiago y Valparaíso, por las distancias, no alcanza las velocidades máximas que debería tener un tren rápido, sobre todo si tienes contempladas estaciones intermedias. Quizás no es lo esperado, pero es más realista. Si queremos un tren rápido, tiene que ser en una distancia mucho mayor.

-¿Cuáles serían los grandes beneficios de esta obra para la zona?

-Es importante para descongestionar la Ruta 68; genera mayor conectividad; fomenta el turismo; permite que muchas personas de Santiago o Viña del Mar puedan cambiar su lugar de residencia; mejora los tiempos de viaje y, además, es una energía más limpia.

-¿Debe apurar el tranco el MOP?

-Sería importante que le diera celeridad, porque es una obra que impulsó el Gobierno. Sabemos que es lento, pero al menos uno esperaría que la licitación de los estudios sea adjudicada para que este proyecto vea la luz. Ahora, depende de la voluntad del Gobierno retomar esta licitación.

Apuntan a falta de interés internacional

● Para el Dr. en Transporte y académico PUCV, Franco Basso, "es muy poco serio que esta licitación haya terminado de esta forma". Cree que "gran parte" del fracaso de la licitación se explica "en esta falta de interés en el concierto internacional". Por ello, sostiene que el Ejecutivo "debe revisar las condiciones técnicas y cómo se está haciendo este proyecto atractivo para empresas serias". Finalmente, cuestionó que no se incorpore un tren rápido: "Es importante que el Gobierno pueda verificar si el proyecto es algo que le va a servir a la gente".