

La idea de conectar Santiago y Valparaíso a través de un tren verá pasar otro gobierno sin iniciar sus obras. Recién en 2025 podríamos conocer quién se adjudicará la licitación para el estudio integral —etapa previa al inicio del proyecto—, tras declararse desierta la primera licitación.

Este es uno de los pilares del plan “Trenes para Chile”, un compromiso que el Presidente Gabriel Boric incluyó en su plan de gobierno en la cuenta pública de 2022. En enero de 2023 anunció que a fines de ese año empezaría la licitación del estudio para desarrollar el proyecto, para dar paso a la licitación de obras en 2025. Lo más probable, según expertos, es que esos plazos no se cumplan.

Hubo tres empresas que presentaron ofertas: Egis Rail Chile, por \$28.276 millones; Typsa, por \$16.972 millones; y Consultants, Grupo Pini y Sustentable SA., por \$11.374 millones, según El Mercurio de Valparaíso. Sin embargo, ninguna pudo ser seleccionada por incumplimiento de las bases, una por temas técnicos y las otras dos por un costo superior al indicado en las bases. Esto obligó a empezar desde cero el nuevo proceso de licitación, que hoy se encuentra en tramitación en Contraloría.

“Fue frustrante porque queríamos avanzar rápido con esto”, comenta el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz. Añade que no es posible asegurar que se verá un inicio de obras durante esta administración, cosa que en un principio se esperó, pero que trabajan en “acortar los tiempos para ver concluido al menos el estudio previo”.

Al respecto, el expresidente de Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) Pedro Pablo Errázuriz, comenta que “es una empresa en la que todos los proyectos son de largo plazo, no hay ninguno que comience y lo termine el mismo gobierno”. En consecuencia, “el proyecto recién empieza, por lo tanto, no hay ninguna posibilidad de que haya algún anuncio relevante en los próximos cuatro años, quizá solamente el adjudicar el estudio”, afirma.

Louis de Grange, expresidente de Metro, apunta a que en este tipo de proyectos “siempre está el riesgo de que con un cambio de gobierno estos sufran cambios, pero es de esperar que se mire como una política de Estado y se mantengan los planes que ya han iniciado”.

“El MOP debería dejar listo durante esta administración al menos los estudios de ingeniería”, agrega.

Santiago-Valparaíso, a la espera de una nueva licitación

El proyecto que uniría a Quinta Normal con el sector de El Salto (Viña del Mar) en 1 hora y 30 minutos considera una inversión global de US\$ 3.820 millones en dos etapas. De estos, US\$ 1.320 millones corresponden a la primera etapa.

El programa “Trenes para Chile” considera casi 30 iniciativas por más de US\$ 9.000 millones para el desarrollo del transporte de pasajeros y la logística. Los números de EFE señalan que de ese total, están en fase de ejecución unos US\$ 4.000 millones. Hay otros proyectos en fase de diseño por US\$ 1.035 millones, y otros en etapa de estudios por US\$ 4.372 millones.

Para la licitación del estudio integral de Santiago-Valparaíso, Ferrocarriles otorgó un mandato a la Dirección General de Concesiones del MOP. Ahora bien, para el

Presidente Boric anunció ambicioso proyecto en enero de 2023:

Ebitda cero, tren a Valparaíso y tropiezos del “rápido” a Chillán COMPLICAN AVANCE DE “TRENES PARA CHILE”

Expertos indican que sería otra administración sin anuncios relevantes para el proyecto que unirá Santiago y la capital de la V región, mientras el “tren rápido” a Chillán dista mucho de lo que se esperaba, y expertos ven la esperada sostenibilidad financiera de la estatal EFE como una “utopía”, que “no sucede en ningún país del mundo”. • GUILLERMO V. ACEVEDO



Inauguración del tramo Santiago - Talca del tren rápido de EFE en marzo de 2024 por el Presidente Gabriel Boric.



Juan Carlos Muñoz, ministro de Transportes.



Pedro P. Errázuriz, expresidente de EFE.

nuevo proceso, el ministro explica que las condiciones han cambiado y se ha reformulado para hacerla más accesible. “Lo que hicimos fue empezar a trabajar en paralelo con el Banco Interamericano del Desarrollo algunas de las tareas que estaban incluidas en el estudio anterior, de modo que no haya un retraso en el proceso”, señala Muñoz.

Con estas nuevas condiciones, comenta, las tareas que hay que llevar adelante serán menores en comparación al estudio previo, y al mismo tiempo, se mejoraron las condiciones financieras para estar seguros de tener alguna empresa que se adjudique el proyecto.

Tren rápido Santiago-Chillán: De ambicioso a modesto

El tren rápido que conecta Santiago y Chillán inaugurado este año prometía ser el más veloz de Latam y un pilar del Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario. Lo cierto es que pese a ir inaugurándose por tramos (hasta Curicó, Talca, y luego a Chillán), las frecuencias diarias son la mitad de las que se proyectaban, de las seis que se anunciaron, hoy solo existen tres.

A su vez, los tiempos de viaje son mayores que los esperados debido a detenciones por la coordinación con otros trenes que utilizan la misma línea en dirección contraria, y de los 160 km/h que podría alcanzar, hoy su velocidad supera escasamente los 80 o 90 km/h en promedio. No hay diferencia notoria en tiempo entre el servicio expreso y el servicio regular.

Y estos problemas, indican fuentes del sector, se deben a una infraestructura ferroviaria que no estaba preparada para una alta frecuencia de trenes, y que se vio

fuertemente dañada por los temporales de 2023, que obligaron a reparar muchos tramos en la ruta Santiago - Chillán.

Además, las estaciones se están acondicionando o reconstruyendo —como es el caso de Curicó— para ser utilizadas de nuevo. También existen muchos cruces a nivel con carreteras que impiden la circulación de los trenes a velocidades estables.

El ministro Muñoz reconoce que “hoy estamos con una frecuencia que está por debajo de lo que quisiéramos, tenemos tres frecuencias diarias en el tren rápido y una de un tren un poco más antiguo”. También comenta que “tenemos un tiempo de viaje mayor de lo que quisiéramos, pero cuando ya tengamos las estaciones recuperadas, vamos a poder ir bajando esas cuatro horas. Nuestra estructura ferroviaria siempre puede mejorar”.

Al respecto, Errázuriz señala que “hay un desafío claro, pero que tiene distintas etapas (...) El proyecto considera más frecuencia que las actuales y también considera modificación de las estaciones, no sé si es un tema del mercado de los trenes, o si el accidente (colisión de trenes en San Bernardo en junio) lo que generó retrasos, pero se está haciendo progresivamente”.

Otro aspecto que ha sufrido cambios es la tarifa, que subió desde su valor promocional (menor a \$10.000) a casi el doble en la actualidad, dependiendo el tramo. De Grange explica que eso se debe a que gran parte del subsidio al transporte “se lo llevan los buses del Transantiago”.

“Es un problema de fondo, que los buses en la Región Metropolitana han sido priorizados, en desmedro de los proyectos ferroviarios”, afirma. Lo cierto es que el mayor valor podría redundar en una baja en la demanda de los trenes.

La difícil meta del “Ebitda cero”

Uno de los objetivos que se puso la estatal EFE es la sostenibilidad económica. El funcionamiento de los Ferrocarriles del Estado significó importantes pérdidas durante años, a tal punto de que a finales de 2021 el resultado de Ebitda fue de -\$25.000 millones.

La idea de esta gestión es alcanzar el “Ebitda cero”. Al respecto, Juan Pablo Errázuriz comenta que “hasta que no entre en operación el tren Santiago-Melipilla, no hay ninguna posibilidad de alcan-

zar esa meta”.

El desafío de EFE es lograr que los ingresos cubran los costos operacionales y un poco más, indica el expresidente de EFE. Y agrega que el Estado deberá apoyar a la empresa hasta que entre en operación el mencionado tren que podría generar un superávit, que permita pagar parte de los intereses de la deuda que mantiene la estatal.

El ministro Muñoz, en cambio, matiza y explica que habrá “algunos servicios que van a poder llegar a alcanzar ese equilibrio financiero, y habrá otros que no va a interesar mantener y que van a requerir un nivel de subsidio”.

Pero De Grange va incluso más allá, y comenta que el Ebitda cero “es una meta utópica, que no se podrá alcanzar nunca, ni siquiera en 10 años”.

“Ningún servicio de EFE se autofinancia y ninguno podría funcionar sin subsidios”, explica. Además, comenta que eso no ocurre con ningún servicio ferroviario del mundo, de modo que pensar en que la operación de EFE sea autofinanciada es un objetivo “irreal”.

El gerente general de EFE, José Solorza, explica que para este año han tenido “factores exógenos en algunos servicios que han significado una disminución de ingresos operacionales, asociada a menores frecuencias por la realización de trabajos de ampliación de capacidad; por suspensión de servicios y la ejecución de obras de conservación a raíz de fenómenos climáticos”.

En relación a la salud financiera, comenta que no solo han contado con la confianza de los pasajeros, sino que también del mercado. Este año, por ejemplo, la Corporación Andina de Fomento (CAF) autorizó a EFE una línea de financiamiento por US\$ 500 millones para los proyectos de Melipilla y Batuco.

Para Errázuriz hay “un desafío en la selección de los horarios para poder mejorar la frecuencia y eso repercutirá en un aumento de la demanda”. Pero principalmente, apunta a realizar mejoras en el sistema de venta. En la página web de EFE no es posible comprar boletos con meses de anticipación, de modo que un cambio importante a corto plazo sería mejorar ese proceso. “Si quieres garantizar una demanda y llenar los trenes, debes permitir comprar pasajes a futuro”, explica.

Más de US\$ 9.000 millones considera el plan “Trenes para Chile”. De ese total, unos US\$ 4.000 millones están en fase de ejecución.

