

De Grange y tren Santiago-Valparaíso: "La gran ventaja de este proyecto es que integra localidades que tienen mala conectividad"

El expresidente de Metro y doctor en Planificación de Sistemas de Transporte de la PUC cree que la idea presentada por el gobierno es más realista que la de un tren rápido, y mucho más fácil de concretar.

Javier Lorca Guzmán

En medio de la polémica que levantó el proyecto del tren Santiago-Valparaíso, Louis de Grange, expresidente de Metro, no dudó en respaldar el proyecto del gobierno. Si bien varios expertos han señalado que no es lo que necesita el país, el director de la Escuela de Ingeniería Industrial de la Universidad Diego Portales (UDP) sostiene que la prioridad no es el tiempo de viaje, sino que integrar localidades que no están conectadas con Santiago, "que están relativamente aisladas, sobre todo en el norte de la Región Metropolitana, como Batuco y Tiltil; y en la V Región interior, como Llay Llay y Limache".

De Grange, quien es Magíster en Ciencias de

la Ingeniería UC y experto en planificación de sistemas de transporte, respalda el trazado propuesto por el Ministerio de Obras Públicas y enfatiza que el costo es mucho más bajo que el de los proyectos propuestos en años anteriores. El ingeniero industrial añade que "es normal que en proyectos de esta envergadura existan opiniones encontradas, sobre todo cuando hay expectativas diferentes. El desafío de los gobiernos es priorizar entre proyectos a veces alternativos y velar por el mejor uso de los recursos públicos".

¿Cuáles son las ventajas y desventajas que tenía el proyecto anterior y que se podría echar de menos?

La ventaja evidente (en el proyecto anterior) es que en el tramo en que operaría el servicio,

que tampoco estaba del todo definido porque había una opción que partía en Maipú y otra en Pudahuel, pero que en ese tramo el tren andaba un poco más rápido. Tampoco es un tren bala, no es un tren rápido porque esos solo funcionan para distancias largas en la mayoría del mundo. Además, tenía una parada intermedia en Casablanca u otro lugar, pero tampoco era tan rápido, pero la ventaja era esa. Y las desventajas son varias. Primero, para acceder a esos lugares, ya sea en Maipú o Pudahuel, conlleva un tiempo de acceso mayor. Los costos de servicio también son muchísimo mayores, entre dos o tres veces comparado con la alternativa que lanzó el gobierno, y los costos de operación también porque operar un tren bala también tiene mayores costos. Tengo dudas respecto a si iba a ser una alternativa real en relación a la oferta existente de transporte de hoy, en particular a los buses y automóviles.

¿Y sobre el actual?

La gran ventaja de este proyecto es que integra localidades que tienen mala conectividad, es decir, localidades que están relativamente aisladas, sobre todo en el norte de la Región Metropolitana, como Batuco y Tiltil; y en la V Región interior, como Llay Llay y Limache, por lo tanto, te genera una conexión entre esas localidades y dos polos alternativos, que son Santiago y Viña del Mar-Valparaíso. Esa es la gran ventaja que tiene este proyecto. Para mí es un proyecto de tren de cercanía que conecta lugares apartados con polos de desarrollo importantes, y que además genera una conexión que es compleja. Es decir, a esos polos les permite tanto llegar a Santiago como Viña del Mar, y encuentro que eso tiene un valor mayor que no tenía la alternativa del tren rápido (...). Es un proyecto más realista que el tren rápido, tiene mucha más facilidad de concretarse. La propuesta del tren rápido era más utópica, más idealista, esta es más realista.

Usted hablaba de los costos, ¿es abordable un proyecto como el que presentó el gobierno?

Los proyectos de Metro los conozco bien y en general se condice bastante el presupuesto estimado con lo finalmente ejecutado, hay diferencias de no más de 10%. En los proyectos ferroviarios puede haber costos y plazos adicionales, entonces la verdad yo creo que estos 1.300 millones de dólares (que considera la primera etapa) son un punto de referencia para tener una idea del orden de magnitud, pero podría subir más que eso sin duda.

¿Por qué cree que hay tanta crítica, si finalmente es una solución de transporte?

Es normal que en proyectos de esta envergadura existan opiniones encontradas. Sobre todo cuando hay expectativas diferentes. El desafío de los gobiernos es priorizar entre proyectos a veces alternativos y velar por el mejor uso de los recursos públicos. El supuesto tren rápido no tendría grandes ventajas respecto a los actuales buses o el auto, y respecto al financiamiento, el tren rápido requeriría mucho más subsidio.

¿Se imagina cómo será la demanda de este servicio?

Todos estos proyectos tienen una demanda



► En medio de la polémica que se generó por el proyecto del tren Santiago-Valparaíso, Louis de Grange, expresidente de Metro, no dudó en respaldar el proyecto del gobierno del Presidente Boric.



acotada, igual que los servicios de buses entre Santiago-Viña del Mar y Santiago-Valparaíso. Hay una demanda que es acotada, la verdad no sé si un servicio directo le quitaría pasajeros al bus que hay hoy: tienen buses cada diez minutos, una oferta muy alta. Tampoco sé si le va a quitar viajeros al automóvil, y este sí tiene un costo que es muchísimo más grande. En cambio, la acción que produce el gobierno creo que sí va a generar mayor atractivo y un sistema de actividades en torno a las localidades que atiende, como Batuco, Tiltil, Llay Llay, Limache y Calera. Y va a permitir conexión de esas personas con Santiago y viceversa, es decir, es un servicio suburbano, y eso creo que tiene más mérito y urgencia que el tren rápido que difícilmente va a competir con los autos y buses que van a Viña del Mar por la Ruta 68.

El uso del automóvil, entonces, no hay manera de reducirlo, al menos ahora...

El trayecto (en auto) va a ser más rápido sin duda, y es de puerta a puerta. (Es mejor) Tomar el auto en tu casa y después llegar directo, sin transbordo a Valparaíso o Viña del Mar, y eso tiene valor por supuesto. Y los buses que operan hoy entre Santiago y Viña del Mar también tienen un buen nivel de servicio: tienen buena velocidad, son de precio accesible y tienen alta frecuencia también. Por lo tanto, yo creo que las personas que hoy viajan habitual-

mente entre Santiago y Viña del Mar ya tienen un buen nivel de oferta. En cambio, en el norte de la Región Metropolitana y en el interior de la V Región hay mala oferta de transporte en general.

En carta al director a La Tercera mencionaba que estos trenes no son competitivos a una distancia corta (120 kilómetros). ¿Por qué?

Primero que todo porque para ser realmente de alta velocidad se requieren ciertas condiciones, por ejemplo, distanciamiento entre las estaciones y la verdad es que no está garantizado (el proyecto del gobierno tiene siete estaciones, cinco de ellas intermedias). Entonces tampoco tiene mucho sentido porque lo que te demoras o lo que te ahorras en llegar a la estación para subírte a un tren rápido, lo pierdes en el recorrido. Y además si tienes paradas intermedias como podría ser Casablanca, la verdad es que difícilmente vas a alcanzar altas velocidades.

Estas son tecnologías diseñadas para distancias medias y largas. En Europa los trenes rápidos no es que anden a 300 km/h todo el trayecto, sino que es solamente en unas partes. Por ejemplo, en un trayecto Santiago-Puerto Montt empieza a competir con el avión y ahí sí que la tiene difícil. Entonces los trenes rápidos tienen más sentido a distancias medias, por ejemplo Santiago-Chillán o hasta Temuco quizás. Esa es mi impresión.

Entonces, hay que olvidarse de descon-

tionar la Ruta 68 y también de la rapidez del servicio...

Creo que el objetivo del proyecto es conectar localidades que tienen mala accesibilidad, como Batuco, Tiltil y Llay Llay. Y tampoco el objetivo es descongestionar. El objetivo es generar conectividad en localidades aisladas, tanto en el norte de la RM como en el interior de la V Región. ¿Bajar la gente del auto? La verdad es que llevamos décadas escuchando propuestas y ninguna ha sido efectiva, entonces yo creo que hay que separar los objetivos de los problemas. En este caso no son consistentes el uno con el otro, el objetivo es generar conectividad. Y para el problema de congestión de la Ruta 68, bueno, habrá que evaluar otras herramientas, pero el objetivo de este proyecto es generar conectividad suburbana.

¿Cómo prevé el costo del pasaje?

Esa es una decisión política, la tarifa de estos servicios es una decisión política al igual que la tarifa del Transantiago, todo depende de cuál sea el nivel de costo que estén dispuestos a aceptar y el nivel de subsidio que estén dispuestos a poner. Por ejemplo, en Transantiago, el metro tiene un costo que es la tercera parte de los buses y cuesta más caro, y eso es por decisión política. Metro podría cobrar 650 pesos tranquilamente, pero no, porque Metro subsidia a los buses. En el caso del tren ocurre algo parecido: vas a tener costos de inversión que probablemente van a ser absorbidos

por el Estado, y el costo de operación que lo vas tener que definir con tarifa y con qué subsidio estás dispuesto a asumir.

¿Y tiene alguna expectativa?

Siempre la opción o referencia es la alternativa del transporte público existente, pero no sé exactamente cuánto cueste.

¿Ve factible extender el tren a lo largo del país?

Creo que un proyecto interesante es la extensión del Melitren, que está definido entre Santiago y Melipilla con localidades intermedias como El Monte, Talagante, Malloco y Padre Hurtado. Yo creo que el Melitren tiene el potencial de extenderse hasta San Antonio, incluido el transporte de carga. Recordemos que San Antonio tiene un potencial en términos portuarios muchísimo mayor que el de Valparaíso, por lo tanto, yo creo que ese es un proyecto que más temprano que tarde va a tener que levantarse.

¿Y el resto de Chile?

Hay que ver proyectos a niveles suburbanos porque hay prioridades, si los recursos no son infinitos. Creo que la prioridad la tienen que tener los trenes suburbanos, por ejemplo, hay una alternativa Santiago-Machalí, Puerto Montt-Puerto Varas, Temuco-Padre las Casas, y Coquimbo-La Serena. Hay muchas alternativas a nivel suburbano que conectan localidades. Yo creo que esas debieran tener prioridad. ●