

Los planes de EFE para duplicar su transporte de carga y triplicar el de pasajeros al 2030

De acuerdo al presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE Central), Eric Martin, para impulsar el transporte de carga se buscará que ingresen nuevos operadores, ya que actualmente sólo hay dos, dinamizando la competencia. En cuanto al transporte de pasajeros, la ampliación de capacidad será clave.

PAULINA ORTEGA Foto MARIO TELLEZ



“EFE vuelve a la carga” es el eslogan con el que la empresa estatal busca impulsar su crecimiento en el mercado de la logística. Actualmente tiene apenas el 5% del mercado, y representa cerca del 15% del total de los ingresos de la compañía. Principalmente mueven productos mineros y provenientes de las celulosas. “Queremos ir por más”, dice Eric Martin, el presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE Central), apuntando a aumentar las toneladas de carga que transportan.

En concreto, la empresa de ferrocarriles busca duplicar el movimiento de carga al 2030. Esto es, pasar de movilizar entre 2.800 y 3.000 millones de toneladas por kilómetros

recorridos, a los 6.000 millones. Y ello ya sea agrandando la torta, es decir, que aumente la carga que se moviliza en Chile, o ganando participación, señala Martin. Para lograr dicho objetivo EFE está impulsando distintas medidas, algunas ya en marcha, y otras que están apunto de implementarse.

En el transporte de carga EFE Central sólo pone la infraestructura, y cuenta con dos empresas que operan en los rieles: Transporte Ferroviario Andrés Pirazzolli (Transap) y Ferrocarriles del Pacífico S.A (Fepasa). También denominadas porteadores, son las que finalmente transportan la carga. Las opciones para elegir un operador de carga son limitadas, y la competencia acotada.

Es por esto que EFE Central está trabajando en un proceso para poder incentivar la competencia entre los actores, a través de ba-

jar las barreras de ingreso a nuevos porteadores. Para lo anterior se trabaja en una mejora en los contratos entre la estatal y los operadores. “Movieras un tren o 400 trenes tienes que pagar un canon de ingreso que es bastante alto. El nuevo contrato apunta a reducirlo, entre un 30% y 40% respecto del precio actual”, anuncia Martin.

Además, se están eliminando ciertos mecanismos de prelación: “Este (porteador) lo hacía primero, solo si este no operaba, operaba el que sigue. Eso se está eliminando para que, efectivamente, haya competencia”, explica el presidente de EFE, señalando que falta poco para que se comiencen a implementar ambas medidas. Esto a su vez, debería repercutir en los precios, considerando que el mercado en Chile es pequeño. Martin asegura que ya existen interesados, luego de ha-

ber realizado un proceso de vinculación internacional intensivo.

EFE también está impulsando la creación de centros de carga y descarga con el fin de hacer más eficiente la logística, por ejemplo en Malloco. Actualmente están en proceso de adquirir un terreno que será un centro de intercambio modal, así los camiones no tendrán que esperar en el puerto, ya sea por congestión o por otras eventualidades que no permitan embarcar los contenedores, como marejadas. Desde Malloco serán los trenes los que transporten la carga hasta las empresas navieras en San Antonio.

En esta misma lógica está la propuesta de volver a habilitar el intercambio modal de Frutillar para la industria salmonera. Los camiones trasladarán desde Puerto Montt los salmones a estas instalaciones y EFE seguirá el camino hasta el puerto en Concepción. Desde Concepción se traerá el alimento para los criaderos hasta Frutillar, y los camiones realizarán el resto del camino. Esto fue propuesto a todos los actores de la cadena, y ante el interés se realizará un viaje de prueba. De ser exitoso se evaluarán las inversiones correspondientes para instalarlo permanentemente.

Más pasajeros

Pero el servicio más conocido de EFE es el de transporte de pasajeros que, a diferencia de la movilización de carga, es operado por la misma empresa estatal. En otro tipo de transportes se ha observado que no se han logrado recuperar los números de la prepandemia. Los trenes en el 2019, antes del Covid, transportaron cerca de 51,6 millones de personas, y para el 2022 ya se había recuperado, con casi 56 millones de viajeros.

El tren Santiago-Valparaíso

El tren Santiago-Valparaíso es el proyecto más caro de la cartera de inversión de 24 proyectos del Ministerio de Obras Públicas (MOP) para licitar entre 2024 y 2025, considerando una inversión de US\$3.820 millones. Este fue mandado por EFE Central, y se encuentra actualmente en la apertura de ofertas para el estudio de factibilidad en un segundo llamado, puesto que el primero se declaró desierto. “Después de todos los estudios que tiene que hacer, el MOP tiene que evacuar un reporte y le tocará al directorio de EFE re-

solver si la oferta que hace concesiones es satisfactorio para la empresa”, explica Martin. Con los resultados en mano se decidirá si es que se realizará el proyecto, o las condiciones que deben cumplirse para poder ejecutarlo.

El proyecto considera 6 estaciones: El Salto (Valparaíso), Limache, La Calera, Llayllay, Tiltil y Quinta Normal. Entre La Calera y Limache ya hay una ruta de EFE, pero destinada a la carga. Lo mismo ocurre entre Quinta Normal y Batuco (un punto intermedio en el tramo hasta Tilttil).

Mejorarlas y habilitarlas para el uso de transporte de pasajeros está considerado en las inversiones de EFE y no del MOP. Uno ya pasó la evaluación de preinversión, y el otro está en ejecución de ingeniería y se ejecutarán pese a los resultados del estudio, con el fin de conectar a dichas comunidades.

La parte dos, también parte del estudio, “es cómo llegamos en una línea directa a Santiago de Valparaíso”, plantea Martin. Pero los plazos no dependen de EFE, sino de la Dirección de Concesiones.



Eric Martin, presidente del directorio de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE Central).

Desde que comenzó la administración de Eric Martin en 2022, y con la implementación del plan Trenes para Chile impulsado por el gobierno del Presidente Boric, el flujo de pasajeros ha aumentado un 93%, hasta los 61,7 millones de pasajeros, aunque hay que considerar que en el 2021, previo al cambio de mando, aún había rezagos debido a las medidas sanitarias. En 5 años el tráfico aumentó 10 millones, una expansión de casi 20% al cierre del 2024.

Esto ha sido impulsado principalmente por los servicios del tren Rancagua-Estación Central y del Biotren (Región del Biobío), que más que triplicaron y duplicaron, respectivamente, sus pasajeros en 5 años.

La meta para el 2030 de EFE Central es lograr triplicar el flujo de pasajeros anualmente, llegando a 150 millones al final de la década. Y el plan Trenes para Chile se está preparando para ello. Durante este gobierno "se habrá adquirido la mayor cantidad de trenes nuevos de al menos los últimos 60 años", sostienen desde la estatal.

En el 2023 se mandaron a construir 32 trenes para el proyecto Melipilla y Batuco con US\$172 millones, una concesión que lleva en carpeta más de 20 años, pero que iniciará su construcción durante el primer semestre del 2025. Cabe recordar que la entrega de este "material rodante" demora cerca de 18 meses.

Durante el 2024 se mandaron a hacer otros 32: 10 nuevos trenes para ampliación de capacidad de Biotren y otros 2 trenes de respal-

do para el mismo servicio; 4 trenes para el proyecto Temuco-Gorbea; 5 trenes para reforzar Limache-Puerto; 3 buscarrales para Talca Constitución; y 8 locomotoras para transporte de insumos y apoyo en mantenimiento.

Martin explica que hay varios servicios donde funcionan a capacidad límite, sobre todo en horarios punta. Dichas compras apuntan a solucionar ese problema. En el caso de Valparaíso, con el tramo Limache-Puerto, se aumentará la frecuencia. Esto no se puede hacer en servicios con el Biotren. "Desde San Pedro de la Paz hasta Coronel tienes calles que se cruzan. Si aumentas la frecuencia de trenes, las barreras pasan mucho tiempo abajo y eso genera un agravamiento de lo que es la circulación de los vehículos", detalla. Por eso para Concepción se está aumentando la capacidad con trenes dobles de 167 metros, para lo cual se deben ampliar también las estaciones bajo una concesión que en este momento está en licitación.

Aunque ahora no está en los planes directamente la compra de trenes para este año, "si otra vez nos vemos apretados pensando en esta temporalidad de dos años y tenemos que ir por más trenes, vamos a ir por más trenes", asegura Martin.

EFE también está impulsando proyectos 30/30, que apuntan a poder cubrir tramos cercanos a 30 kilómetros en un aproximado de 30 minutos, pero sin comprar trenes. Por ejemplo, ya se encuentra operativo el tren Temuco-Freire-Pitrufquén, y pronto se implementará el tren Llanquihue-Puerto Varas-Puerto Montt, incorporando a la ruta localidades que cuentan con mala conectividad, pero cercanas a las capitales regionales. ●