DF
Suscríbete
DIARIO FINANCIERO

DIARIO FINANCIERO

Construcción

Copsa y el trazado del tren Valparaíso-Santiago: “Involucra un baño de realidad”

El presidente de Copsa defendió no solo el modelo concesionario que contempla el proyecto, sino también las posibilidades que abre de desarrollar una vía de transporte de carga moderna.

Por: Claudia Saravia | Publicado: Lunes 16 de enero de 2023 a las 16:05 hrs.

Tras meses de estudio, el Presidente Boric anunció el trazado definitivo del Tren Valparaíso-Santiago, el cual es similar a la propuesta esbozada por la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa).

Y aunque gran parte de las observaciones hacia el proyecto se han llevado algunas críticas, desde el gremio de las concesionarias salieron no solo a respaldar la ruta de la iniciativa, sino que también destacaron la fórmula en la que se construirá y operará el proyecto.

Para Leonardo Daneri, presidente de Copsa, la ruta anunciada por el gobierno “involucra un baño de realidad”. Esto, pues a diferencia de una de las propuestas privadas, considera un terreno ya expropiado, libre de interferencias, y evita la construcción forzada de túneles y viaductos “con un impacto ambiental gigantesco y que causarían judicializaciones y reclamos de la comunidad”, añadiendo que “c**on estas complicaciones ¿cuál va a ser el costo de pasaje? ¿$40 mil? Entonces ¿Va a parecer el movimiento ‘no más trenes’?”,** cuestiona.

Respecto de las críticas emitidas por el alcalde Valparaíso, Jorge Sharp, el líder gremial señala que **“siempre todo proyecto tiene que tener opositores y muchas veces con falta de información”.** Y comenta que pese a las críticas por la demora del tiempo de viaje, existen eventuales alternativas como “tecnologías disponibles, que probablemente el Ministerio no las tiene consideradas, y que son locomotoras equipadas con sistemas de péndulos de inercia que **permiten una circulación a mayor velocidad en zonas con curvas”.**

“Estamos muy contentos porque el proyecto abre una variante de la ley de la Asociación Público Privada en Concesiones en lo que respecta a construcción de infraestructura”, en el cual el MOP construye y mantiene la infraestructura, y lo opera una empresa del Estado, destaca Daneri. Y señala que **“este modelo podría perfectamente aplicarse a todas las obras de trenes suburbanos”.**

Descargar la carretera de manera sustentable

Pero el ingeniero civil destaca no solo el modelo de concesión y la apertura a posibles mejoras. Daneri dice además que a partir de la vía férrea y de la carretera ya existente -y del hecho de que los camiones no tienen problemas frente a las pendientes como un tren- **“es**

permitan circular camiones eléctricos sin baterías o con baterías mínimas”.

“Es una idea que hemos propuesto hace bastante tiempo y es perfectamente posible. Esa tecnología existe y nos sacamos de encima el problema del costo del combustible y el impuesto específico”, sostiene ¿Cómo? Pues el **habilitar una vía para camiones eléctricos implica la presencia de empresas que provean la energía necesaria para el funcionamiento de la pista. Y ello significaría un ingreso extra para la autopista** que, al final, permitiría que los vehículos paguen un peaje menor.

“(El proyecto) no es muy caro, es bastante más barato que un tren de carga”, agrega.

En tanto, Daneri indica que “lo mismo es válido si nos autorizan, por ejemplo, a colocar red 5G en la faja. El principal problema que tenemos en Chile es que esa tecnología nos obliga a tener como 30 mil antenas nuevas. Y ¿Dónde las vamos a colocar? Hay mucha gente que no quiere que las antenas estén cerca de su casa”.

“Cualquier sistema de transporte que nos ayude a descongestionar la ruta 68 es bienvenida”, menciona.

En este sentido, el presidente de las concesionarias cuenta que ve “con preocupación” la demora en la relicitación de la ruta 68 por parte del MOP, pues asegura que **“cada día está más agudo el problema de escasez de infraestructura vial”.**

“Al congestionar las autopistas sin duda **se produce más descontento de parte de la ciudadanía y evidentemente reclama por el costo del peaje**”, sostiene. Y apunta a la necesidad urgente, según dice, de una alternativa a la Ruta 5.

Y a este problema de congestión, se suma el costo del mantenimiento y operación de las autopistas debido a la inflación y, con ello, el alza en el precio de los materiales.

“Si el MOP ya calculó polinomios de reajuste para las obras de arquitectura y para las obras de vialidad, **evidentemente esos mismos reajustes deben aplicarse a las obras de concesiones”,** dice Daneri.

Implicancias del peaje parcelado

el MOP en cuanto a optar por una alternativa que evitara golpear bruscamente el bolsillo de los automovilistas, esta decisión tendrá un costo importante para las concesionarias.

"El financiamiento de la arquitectura de una autopista es bien complejo. **Hay tenedores de bonos y bancos, entre otros, y a todos ellos significa postergarles sus pagos",** menciona.

Y agrega que "ningún esquema de operación en Chile de cualquier tipo de industria, ya sean autopistas, inmobiliarias, esquemas de operación de crédito hipotecario o de contratos de energía, está diseñado para una inflación de dos dígitos".

Te Recomendamos

Ruta del tren Valparaíso-Santiago será por Tiltil y EFE administrará el servicio | Diario Financiero

Ahora en DF | Así será el trazado del tren Valparaíso-Santiago | Diario Financiero

Renta fija: foco en recesión provoca fuerte baja en tasas en Chile | Diario Financiero