



DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

MOP y críticas al Tren Valparaíso Santiago: "Desde El Salto a Valparaíso tendría que haber un túnel. Hacerlo hoy día podría haber hecho inviable el proyecto"

De acuerdo con el ministro Juan Carlos García, este proyecto supera ampliamente a otras propuestas en términos de eficiencia y costos. Y descarta que el tiempo de viaje sea similar al de un bus.

Por: Claudia Saravia | Publicado: Miércoles 11 de enero de 2023 a las 13:13 hrs.



Foto: Julio Castro

Compartir



Tras el anuncio del trazado del tren Valparaíso-Santiago realizado este martes por el Presidente Gabriel Boric, tanto las muestras de apoyo al proyecto como las críticas por parte de la ciudadanía y algunas autoridades no se hicieron esperar. Y algunas de las observaciones que han generado descontento apuntan al tiempo de demora del viaje entre ambas capitales regionales, el costo del pasaje y la falta de un servicio directo que conecte directamente con la comuna de Valparaíso.

Sin embargo, el ministro de Obras Públicas (MOP), Juan Carlos García, defiende las características de la ruta elegida, pues argumenta que esta opción, que contempla un recorrido por las comunas de Tiltil, Calera y Limache, es más económico y rápido de ejecutar. Y que a diferencia de las otras alternativas barajadas por su cartera, esta sí es viable y "permite acoger mejoras en el futuro".

"EFE va a aportar los trenes y va a administrar los recorridos durante toda su operación, mientras que el MOP, por medio de un contrato con una empresa privada, va a construir y mantener las vías".

-De todas las alternativas, ¿por qué se optó por este trazado que pasa por Tiltil?

-Formalmente existen dos iniciativas privadas que se han ingresado al MOP. Y además de esas, analizamos esta tercera que nos permite, en una primera etapa, hacer una inversión significativamente menor, con menos riesgos ambientales, menos imprevistos y que se pueda ejecutar de manera más rápida. La ventaja por la que optamos es, por una parte, que no requiere expropiaciones y reduce el tiempo de ejecución porque la línea férrea existe.

-¿Por qué no se optó por una de las propuestas privadas que contemplaba un tren rápido, y con ello un menor tiempo de traslado?

-Ese proyecto está con valores bastante subestimados respecto de la realidad de hoy día. Nosotros creemos que vale el doble lo que decía y esa iniciativa al final habría requerido subsidios que probablemente habría hecho inviable el proyecto hoy día, porque habría que expropiar además la faja completa para construir esa línea férrea, además de los túneles asociados.

-¿No era rentable?

-Alguien tiene que pagar esa infraestructura. Los costos de los pasajes deberían ser significativamente más altos, o hubiera tenido un subsidio del Estado significativamente mayor. Este proyecto es más equilibrado y responsable respecto a las finanzas públicas. Pero también al compromiso de que el pasaje debiera ser equivalente a un pasaje de bus.

-Entonces, ¿el pasaje tendría un costo similar al de un bus?

-Cuando el Presidente decide que va a ser un pasaje al costo de un bus, lo que estamos diciendo es que esto no es un transporte para las élites, sino que es asequible para todo el mundo, tanto en los viajes de larga distancia, es decir, entre Valparaíso, el Gran Valparaíso y la Región Metropolitana, como los viajes intermedios.

La gracia de este proyecto es que el hacer más barata la infraestructura, también garantiza que el valor sea más bajo (...) No va a ser el bus para los pobres y el tren para los ricos, eso está completamente descartado.

-¿Y qué ocurre con el tiempo de traslado? En un principio se dijo que el viaje demoraría 45 minutos, pero hoy considera un rango similar al de un bus.

-Como porteño puedo decir que el viaje en bus no se demora una hora y media, sino una hora y 45 minutos o en los momentos peak de congestión puede durar dos horas y media o más. (...) El valor de la certeza en el tiempo de viaje es tremendamente valioso para quienes trabajan.

-Otra de las críticas tiene relación con la inexistencia de una estación que conecte directamente la vía con la ciudad de Valparaíso. ¿Cómo se justifica ese trazado?

-Cuando hacemos una infraestructura de este tipo lo que hacemos no es conectar comunas, sino áreas metropolitanas, grandes volúmenes de gente. Una de las inversiones más caras que contempla son los túneles y desde el sector de El Salto a Valparaíso tendría que haber un tren subterráneo cuyo costo estimado es de US\$ 900 millones. Por lo tanto, hacerlo hoy día podría haber hecho inviable el proyecto.

Sin embargo, está considerado eso. Luego que el proyecto esté terminado, se va a poder avanzar en esa segunda etapa.

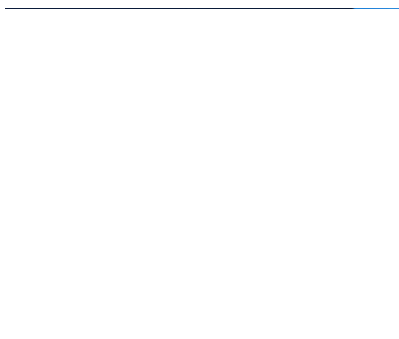
Rol de EFE y transporte de carga

-¿Cuál será el rol de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) en esta iniciativa?

-EFE va a aportar los trenes y va a administrar los recorridos durante toda su operación, mientras que el MOP, con este contrato con una empresa privada va a construir y mantener las vías. Las debilidades anteriores es que miraban el modelo muy cerrado, sin optimizar las capacidades que tiene el propio Estado, como por ejemplo combinar las capacidades del MOP y las capacidades de EFE para operar el tren.

-¿El proyecto considerará transporte de carga?

-Parte de los estudios de los próximos dos años es evaluar la factibilidad de carga. Acá hay varias definiciones que no son exclusivas del tren (...) De todas maneras, la virtud del proyecto es que las cosas que no estén contempladas en una primera etapa, sin ninguna duda pueden estarlo en una segunda o tercera etapa. No está cerrado a ninguna opción.



Te Recomendamos



Pie hipotecario: gobierno propone garantía estatal del 10% del valor para viviendas de hasta 4.500 UF | Diario Financiero



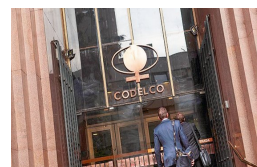
Dólar cierra próximo a los \$820 una sexta jornada a la baja con el cobre en expansión | Diario Financiero



Isapres aumentan la presión: "Plazos apremian y no se evidencia que el gobierno esté ponderando el peligro de una crisis sanitaria de esta magnitud" | Diario



Inversionistas apostaron por viviendas de menor valor y adquisiciones cayeron un 25% | Diario Financiero



Roban cargamento de cobre de Codelco por unos US\$ 4,4 millones en puerto de San Antonio | Diario Financiero



Las bolsas mundiales suben con los inversionistas enfocados en el próximo IPC de EEUU | Diario Financiero