

Actualidad

José Fco. Montecino Lemus
cronica@mercurioantofagasta.cl

En su libreta, el gobernador Ricardo Díaz traza un mapa de la región para explicar una iniciativa que, afirma, ayudará a pensar en Antofagasta hacia el futuro. Apunta a que, antiguamente, existía un ramal ferroviario que llegaba a Mejillones y luego se dirigía a Baquedano por la ruta B400, de ahí a Sierra Gorda, Calama y Ollagüe. Pero también hay otro que baja por Sierra Gorda y sale por Socompa. Mientras que el primero sirve para llegar a Bolivia, el otro permite ir hasta Argentina.

Pero ese mismo ramal conecta hacia Tarapacá, vinculando con Tocopilla, agrega Díaz. Y si bien actualmente existe un proyecto de tren de carga que unirá Antofagasta con Calama, el gobernador recalca que, si se tomara el ramal que va desde La Negra, pasando por la ciudad y el aeropuerto hasta Mejillones, se podría consolidar una línea ferroviaria "con respaldo social", vinculando ambas comunas. Pero ya no solo transportando material, sino que también pasajeros.

Pero este proyecto va más allá. Según el gobernador, luego se debería seguir con la segunda y tercera etapa, activando las líneas hasta unir Antofagasta con Calama, pasando por Baquedano y Sierra Gorda. Luego con todo esto ya andando, Díaz asevera que se debería pensar en activar el ramal que llega hasta Tocopilla, y luego concretar uno hasta Taltal.

Ese es el plan del gobernador Díaz: una red ferroviaria que conecte a las comunas de la región.

"Lo que visualizamos en el Gobierno Regional, a través de la Unidad de Infraestructura, es que existen ramales y que tie-

Díaz y proyecto de trenes en la región: "La gente podría vincularse entre las comunas de una manera mucho más rápida"

PROGRESO. El gobernador explica una iniciativa de habilitar maquinaria que transporte tanto pasajeros como carga. Esto, asegura, también prepararía a la región para los desafíos del corredor bioceánico.

nen zonas de operación que permitiría instalar nuevas líneas férreas, lo que posibilitaría, con trenes más modernos, agilizar la transferencia de carga y de pasajeros", afirma la autoridad. Y subraya: "Nuestra visión tiene que ver con, primero, conectar Antofagasta a Mejillones, pasando por el aeropuerto, y desde ahí ir subiendo a las distintas comunas para generar una conectividad férrea local".

PREFACTIBILIDAD

Por lo pronto, el gobernador expresa que el primer paso es dialogar con todos los actores involucrados, tanto del mundo público como los privados, para elaborar un estudio de prefactibilidad del proyecto. Esta reunión, que debería desarrollarse esta semana según la propia autoridad, involucraría a los municipios de Antofagasta y Mejillones, además de las asociaciones industriales y a la Cámara de la Construcción.

Además, se buscará entablar puentes con la FCAB y Ferromor, las ferroviarias que administran las líneas que llegan a Ollagüe y Socompa, respectivamente.

"Te mejora la calidad de vida", resalta Díaz sobre el proyecto de unir a las comunas con trenes para uso de perso-



EL GOBERNADOR EXPLICA QUE PRIMERO SE BUSCARÍA CONECTAR ANTOFAGASTA Y MEJILLONES.

nas. "Cuando tú estás hablando de un tren rápido de carga y de pasajeros, hablas de que la gente podría vincularse entre las distintas ciudades de una manera mucho más rápida y mucho más eficiente. Estamos apuntando a un tipo de tecnología que es mucho más limpia, que efectivamente permitiría conectividad mucho más rápida, y que podría mejorar los tiempos de conectividad que nosotros tenemos".

EL BIOCEÁNICO

Pero además de habilitar máquinas para pasajeros, el gobernador también señala a algo estratégico para enfrentar los desafíos del Corredor Bioceánico, que conectará a la región con Ar-

gentina, Paraguay y Brasil. Países que, afirma Díaz, producen millones de toneladas al año en productos como carne o lácteos.

"El desafío que le está planteando (el corredor) a la región es que va a aumentar la cantidad de carga que transita por esta zona, y que nosotros tenemos que ser capaces de anticiparnos a los posibles problemas", comenta. "Por tanto tenemos que ir visualizando que la región tenga mejores sistemas de conectividad para que el tránsito de carga no altere las costumbres ni la vida de cada una de las comunas", precisa.

Pero además del corredor, el gobernador recuerda que la Estrategia Nacional del Lito conllevará a aumentar la pro-

ducción de este producto, una carga que también empezará a circular por Antofagasta. A esto suma proyectos nuevos, como Centinela, que generará mayor cantidad de cobre. Todo esto implica incremento de cargas. "Tienes que mejorar las condiciones de conectividad", dice.

LA CARGA

¿Cuánto sería el costo? Díaz afirma que "estos proyectos son enormes". Y aclara que "por eso es que hay que ir avanzando en etapas, y hay que ir avanzando en distintos niveles, porque hay inversiones que nosotros podríamos asumir. Pero hay otras inversiones que se escapan a los presupuestos regionales".



"Queremos invitar a una conversación regional para que pensemos a la región con una perspectiva de futuro".

En todo caso, complementa que la inversión "la paga la carga". Y ejemplifica que, si existe la posibilidad de transportar 10 millones de TEU (contenedores) a la región, "esa carga te puede pagar el costo de la construcción férrea".

Y sobre el tiempo, el gobernador responde que son proyectos "de largo aliento". Por esto mismo, añade, "queremos invitar a una conversación regional para que pensemos a la región con una perspectiva de futuro. Porque la carga va a llegar, y no solamente la que se va a exportar. También va a aumentar el turismo, también va a aumentar el flujo de personas. La región tiene que prepararse para este desafío del futuro, y un tren es precisamente la mirada de futuro".

**BUFFET
SANTERRA**

UN BUFFET PARA TODO LOS GUSTOS

enjoy ANTOFAGASTA

12.990

**LUNES A
JUEVES**

¡HAZTE SOCIO GRATIS!

VIERNES & SÁBADO PRECIO GENERAL \$23.999

ALMUERZO CENA

*VALOR PROMOCIONAL. VÁLIDO DE LUNES A JUEVES.
*VALOR NO INCLUYE BEBIDAS. *MAYOR PROMOCIÓN POR SOCIO.
*PRESENTAR TARJETA PARA ACCEDER AL SERVICIO.

