



E ENTREVISTA. JUAN MANUEL SÁNCHEZ, director general de Concesiones del MOP y reactivación de tren Valparaíso-Santiago:

“El BID nos va a acompañar durante todo el proceso, lo cual es una garantía para el proyecto”

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpa.cl

A fines de julio pasado el proyecto de tren Valparaíso-Santiago sufrió un serio revés luego que se declarara desierta la licitación del estudio integral de la iniciativa, hito clave para el proceso. “No puedo esconder lo lamentable que fue haber tenido esta dificultad”, subrayó el director de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Juan Manuel Sánchez, al anunciar que ya se inició un nuevo proceso, el que incluye además un importante respaldo a nivel internacional.

Se trata de un hito en el convenio suscrito con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que va a permitir adelantar buena parte de los insumos que se requieren para el estudio y que además va a asesorar la obra en todo su camino. Este acuerdo, anunciado en mayo, incluyó un proceso de licitación que se concretó hace unos días siendo adjudicado a un consorcio encabezado por la empresa ALG Global Infrastructure Advisors.

“Nos va a acompañar durante todo el proceso, lo cual también para nosotros es una garantía de que nuestro proyecto cuenta con todo lo necesario para hacer esta licitación, porque además es una asesoría específica en proyectos ferroviarios concesionados, algo que nunca ha existido con estas características en Chile”, señaló el personero.

¿Cuándo se contempla volver a licitar el estudio integral?

- Esperamos a fines de octubre o principios de noviembre tener en el portal de ChileCompra publicada la licitación. La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) nos acaba de aprobar las nuevas bases, que es una condición de nuestro mandato y con ello estamos habilitados para poder hacer el llamado a licitación, que la verdad es que fue todo un récord. En poco más de dos meses logramos levantar esta nueva licitación haciendo evidentemente ajustes a algunas cuestiones que surgieron de las preguntas y respuestas.

¿Está previsto aumentar el pre-

supuesto para los estudios?

- Efectivamente aumentó un poco el monto, bastante discreto, pero sobre todo ajustamos algunos servicios que estaban solicitados, también algunos perfiles profesionales de manera tal de que no hubiese ninguna duda que pudiera llevar a estimar mal los costos, que es lo que nos importa. Así que vamos a tener probablemente un adjudicatario durante este año 2024 que era nuestro compromiso.

¿En esa línea, son bases más acotadas?

- No. Yo diría que sin perjudicar o alivianar la carga de responsabilidad de los estudios que estamos encargando, lo que hicimos fue precisarlos mejor. Esto quiere decir que en algunos casos quedaba más abierto, por ejemplo, la necesidad de hacer una determinada cantidad de sesiones de participación ciudadana o de muestras específicas y hoy día estas nuevas bases lo precisan mejor, de tal manera que las personas sepan evaluar cuánto es el costo que va a implicar esto.

- Estima que habrá varios interesados en participar.

- Sí. Incluso en la anterior, en el proceso de preguntas y respuestas tuvimos mucha participación y llegaron tres. Esperamos recuperar el interés de quienes inicialmente tenían ganas de participar y estoy seguro que eso lo vamos a lograr, que va a ser competitiva y que va a ser un estudio que nos permitirá poder licitar la concesión.

- Este estudio alude a varios puntos que son claves para el proyecto.

- Es un estudio que se compone de distintos capítulos. Entre ellos efectivamente está la estimación de un perfil constructivo del proyecto, que va a definir las estaciones, la tipología, pero por cierto todo aquello relacionado con la infraestructura ferroviaria. Recordemos que esta línea es antigua, va a tener que ser remodelada, refaccionada completamente, se va a electrificar, se van a mejorar curvas, la geometría, de tal manera de poder garantizar el tiempo que es-



“ESPERAMOS RECUPERAR INTERÉS DE QUIENES INICIALMENTE TENÍAN GANAS DE PARTICIPAR”, DIJO SÁNCHEZ.

ta primera etapa se ha impuesto que es 1 hora y 30 minutos entre estación y estación.

¿También se incluye la evaluación social?

- Así es. Es decir, la cuantificación de los beneficiarios y los estudios de demanda que también permiten tener los datos de la evaluación económica privada, de saber cuánto en función del pasaje se va a poder recaudar y que está infraestructura pueda ser pagada por parte del Estado y al mismo tiempo que pueda financiar un privado.

RESPALDO DEL BID

- ¿Este convenio que firmaron con el BID de que manera va a favorecer la iniciativa?

- Nos va a permitir adelantar buena parte de los estudios que seguramente si hubiéramos adjudicado durante el periodo que teníamos estimado, estarían siendo ya desarrollados. Por lo tanto durante estos meses, ya vamos a estar adelantando tareas que son bien relevantes para la evaluación social y los requerimientos que



Esperamos a fines de octubre o principios de noviembre tener en el portal de ChileCompra publicada la licitación del estudio integral. La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) nos acaba de aprobar las bases”.

tiene el Estado para cualquier inversión de esta envergadura.

¿Qué empresas son las que están detrás?

- La asesoría fue definida a través de un proceso competitivo internacional realizado por el BID y estará a cargo de un consorcio de firmas consultoras encabezada por ALG Global Infrastructure Advisors, que tiene una gran experiencia en el desarrollo y estructuración de proyectos de concesión en el sector ferroviario a nivel mundial, con el acompañamiento técnico ferroviario de Prointec y el asesoramiento legal de Grau CMS Abogados. La consultora se destaca por brindar servicios de asesoría y planifi-

cación en proyectos de ferrocarriles y otros modales en América Latina, Europa, África y Oriente Medio.

- El cronograma con inicio de la construcción el 2028 y la operación el 2030 se va a mantener.

- Se mantiene. Nosotros seguimos sin cambios en las fechas, hemos dicho finales de 2025 la licitación y eso implica tener las bases ya aprobadas durante el segundo semestre del próximo año para poder hacer este llamado (...) el 2026 adjudicamos, entre 2027 y 2028 se hacen los estudios y se comienza a construir el 2028 para que el 2030 el proyecto esté para su puesta en servicio y que los usuarios lo puedan utilizar.

“Seguimos sin cambios en fechas, hemos dicho finales de 2025 la licitación del proyecto y eso implica tener las bases ya aprobadas durante el segundo semestre del próximo año”.

- Son tiempos bien acotados.

- Lo tenemos pensado así, pero hay elementos que juegan a nuestro favor. No olvidemos que existe un proyecto que ya está construyendo Ferrocarriles del Estado entre Santiago y Batuco, parte de esa infraestructura se va a utilizar para este tren. Lo segundo, es que vamos a tener la extensión entre Limache y la Calera, por lo tanto parte de esa infraestructura también la va a utilizar este proyecto y por tanto nos quedaría el tramo entre La Calera y Batuco que va a ser parte del perfil que vamos a desarrollar con este estudio integral que esperamos poder adjudicar durante este año. Ahora, no olvidar que parte de este estudio va a dejar delineado un futuro gatillo de inversión, es decir, una futura etapa en la medida que se consolida la demanda, que es el poder unir el Puerto de Valparaíso y Santiago en sólo 45 minutos.

- La tramitación ambiental será lo más complejo para el concesionario.

- Se trata de una línea ferroviaria existente y que por lo tanto nos ahorra ciertos elementos. Sin duda van a ver requerimientos desde el punto de vista ambiental y también territorial. Ahora, en el estudio integral tenemos una profunda y robusta agenda de participación ciudadana que no olvidemos es un componente súper importante de la evaluación ambiental (...) Lo que quiero decir es que los concesionarios no entrarán a hacer un proyecto desde cero, sino que va a contar con un antecedente muy valioso como un anteproyecto, el que vamos a desarrollar ahora a través de este estudio integral.

