



DFMAS  
SUMENTO

## TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA

# MENOS EMISIONES, MÁS EFICIENCIA: EL RENACER DEL TREN DE CARGA

Las demandas medioambientales y de seguridad han impulsado la diversificación de las formas de movilizar carga dentro del país, y proyectos como el Terminal Intermodal Barrancas podrían empujar el desarrollo ferroviario.

POR ANDREA CAMPILAY

En un contexto donde las empresas buscan optimizar costos y reducir su impacto ambiental, el uso de trenes ha tomado fuerza como una solución para el transporte de mercancías a gran escala.

Comparado con los camiones, este tipo de movilización presenta grandes ventajas, plantea el académico de Ingeniería en Transporte y Logística Avance de la Universidad San Sebastián (USS), Alfredo Vega. Una de ellas es que el tren puede ser "hasta un 50% más barato" por tonelada-kilómetro, dice, y destaca que, considerando que Chile tiene una matriz eléctrica con más del 60% de energías renovables, un tren eléctrico conectado al sistema interconectado nacional podría ser considerado casi carbono neutral.

El gerente general de EFE Trenes de Chile, José Solorza, complementa que "un solo convoy puede equivaler a entre 60 y 80 camiones", lo que se traduce en significativas economías de escala y, en consecuencia, eficiencias en los costos de transporte, especialmente en tramos de mayor extensión. A ello, añade la contribución que tiene en la reducción de CO<sub>2</sub>, estimadas en un 70%.

### Infraestructura

Actualmente, en el país existen diversos proyectos para potenciar la participación modal del

ferrocarril de carga, principalmente en tres regiones del país, afirma el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MIT). Entre ellos, la cartera destaca la construcción del nuevo Puente Ferroviario sobre el Río Biobío y Túnel Chepe, que amplía la capacidad actual "al ser electrificado en doble vía férrea y 25 ton/eje", lo cual daría factibilidad al desarrollo de nuevos proyectos de servicios de transporte mixto de carga y pasajeros. La construcción del Terminal Intermodal Barrancas, en la Región de Valparaíso, también destaca como una nueva estructura de transferencia de contenedores -propiedad de EFE- que "posibilitará operar trenes de hasta 600 m (actualmente hasta 400 m), aumentando su capacidad a una cifra superior a 250.000 TEU/año", asegura el ministerio.

En la Región de Antofagasta, uno de los proyectos más relevantes para la cartera es el Centro Integrado de Control Ferroviario (CIC), desarrollado por Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), ente encargado de supervisar, programar y gestionar el tráfico de trenes en su red de 700 km de vía férrea, incluyendo el desplazamiento de trenes de la Empresa de Transporte Ferro-



viario. A eso añaden el hito de la única locomotora de hidrógeno verde en el país, que opera en la región.

### Industrias y proyecciones

Históricamente, la industria forestal y minera han liderado el uso de transporte ferroviario en el país, "destacándose el movimiento de celulosa, rollos de madera, concentrados minerales y cobre metálico, respectivamente", detalla Solorza.

Sobre la base de información publicada en Observatorio Logístico, la directora ejecutiva de Conecta Logística, Mabel Leva, dice que "el 74% de las toneladas/kilómetros movilizadas en ferrocarril en el año 2024 corresponde a graneles, lo cual es consistente con el formato de carga de los sectores señalados". A sus ojos, se espera que el mayor cambio de tendencia hacia este tipo de movilización ocurra en la zona centro-sur, lo que estaría gatillado "por condiciones externas al modo pero también por modificaciones o proyectos que se están desarrollando desde EFE", como los nuevos contratos con los operadores de trenes y el desarrollo del corredor ferroviario a San Antonio. Algo que también se ve

reflejado en la experiencia de empresas como CCU y Nestlé, con la incorporación del uso de trenes a sus operaciones desde el año pasado.

No obstante, Solorza advierte que el modo ferroviario hoy enfrenta el desafío de incorporar nuevos atributos vinculados a la intermodalidad y al fortalecimiento de su rol en la transferencia de cargas para otros sectores productivos, como la carga contenerizada de importación y exportación. En ese contexto, cuenta que EFE proyecta su estrategia de desarrollo mediante la ampliación de sus capacidades de transferencia intermodal, aprovechando el desarrollo conjunto y complementario con el modo rodoviario y de los corredores portuarios conectados a su red, para así generar nuevas capacidades para la cadena logística.

Por su parte, Vega destaca que Chile tiene "un eje longitudinal claro y flujos concentrados, lo que permite que el tren sea competitivo si se invierte bien". Por eso, proyecta que se duplicará la participación ferroviaria en la próxima década, especialmente en industrias muy intensivas en carga, y aclara que esta apuesta no busca eliminar el uso del camión, sino complementarlo de manera inteligente, por ejemplo, usando el tren para los tramos troncales de la cadena logística y el camión para la distribución final.

US\$  
267,2

MILLONES ES EL PRESUPUESTO TOTAL PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO PUNTE FERROVIARIO EN LA REGIÓN DEL BÍOBÍO, SEÑALAN DESDE EL MIT.