

E ENTREVISTA. JORGE INOSTROZA, ex presidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y apoyo de Kast a extender tren a Frutillar:

“Los políticos prometen mucho y hablan bastante, pero al final son las cifras las que mandan”

José Miguel Ortega
cronica@diariollanquihue.cl

Jorge Inostroza cuenta con una extensa trayectoria en el sistema ferroviario nacional: fue gerente de Operaciones del Metro de Santiago, presidió el directorio de Tren Central (filial de EFE) y encabezó el directorio del Grupo Ferrocarriles del Estado.

Además, integró el comité de expertos que participó en la elaboración del Portafolio de Proyectos Los Lagos 2050.

A casi un año del inicio del servicio en la cuenca del Lago Llanquihue y a un día del apoyo explícito del presidente electo Kast de extender el servicio a Frutillar, el ex directivo aborda los desafíos operacionales, la viabilidad social y financiera del tren, y las condiciones necesarias para que este sistema de transporte logre consolidarse como una alternativa real en la Región de Los Lagos.

—¿Cuál es su evaluación sobre la viabilidad operativa y financiera del tramo de tren entre Puerto Montt y Llanquihue?

—Lo primero que hay que analizar es el gasto público y la pertinencia de impulsar un proyecto ferroviario entre Llanquihue y Puerto Montt. Cuando se habla de pertinencia, se habla justamente de si el Estado debe o no destinar recursos a este tipo de iniciativas en el contexto actual.

Hoy el Estado está gastando más de lo que tiene. Cuando los economistas se refieren al déficit estructural, están señalando que el país gasta más de lo que produce, y eso es algo que viene ocurriendo desde 2013. Las cuentas no calzan y el Estado no puede seguir financiando proyectos con recursos que no tiene.

—Bajo esa lógica, ¿cuál es la necesidad real del servicio?

—La pregunta de fondo es bastante simple: si mañana se eliminara el tren entre Llanquihue y Puerto Montt, ¿las personas quedarían sin alternativas para trasladarse? La respuesta es no. El transporte seguiría existiendo a través de los buses. La calidad del servicio podrá ser mejor o peor, pero la oferta de transporte estaría disponible.

RENTABILIDAD Y EFICIENCIA
—¿Se justifica entonces el proyecto?

—Desde una mirada estrictamente económica, el proyecto no se justifica si no logra intervenir de manera significativa y con una calidad superior el eje de transporte entre Llanquihue y Puerto Montt. Una primera aproximación, dura pero necesaria, es evitar cargar al Estado con más deuda y más gasto en proyectos que no resultan rentables, especialmente cuando ya existen servicios de buses suficientes para tras-



EL TREN LLANQUIHUE-PUERTO MONTT ES MÁS UN “PROYECTO DE IMAGEN QUE DE EFICIENCIA”, DICE INOSTROZA.

ladar a la población.

—¿Qué características debería tener para ser eficiente?

—La eficiencia está directamente relacionada con su capacidad de transporte en horas punta, es decir, con su aptitud para trasladar a las personas hacia sus trabajos, centros de estudio y otras actividades cotidianas, tanto desde Llanquihue a Puerto Montt como en el sentido inverso.

—¿La competencia con el transporte rodado es el factor clave?

—Si el proyecto no logra competir con los buses y con el sistema de transporte que ya está establecido, entonces no es necesario y, en consecuencia, no se justifica. Si el Estado va a impulsar un proyecto de esta magnitud —en el que finalmente todos aportamos recursos públicos—, debe ser razonablemente defendible desde el punto de vista del gasto, y para eso la eficiencia no es opcional, es un requisito.

LA DEUDA CON LA CARGA

—¿Y qué ocurre con el transporte de carga?

—Pensemos, por ejemplo, en la carga de salmones, que es fundamental para la economía del país. La industria salmonera es enorme: Chile produce, según estimaciones, entre 6.000 y 8.000 millones de dólares al año. Es una actividad estratégica. La pregunta entonces es



RUDY MUÑOZ / UNO NOTICIAS

"SI MAÑANA SE ELIMINARA EL TREN ENTRE LLANQUIHUE Y PUERTO MONTT, ¿LAS PERSONAS QUEDARÍAN SIN ALTERNATIVAS? LA RESPUESTA ES NO", SENTENCIA A ESTE DIARIO EL EX PRESIDENTE DE EFE, JORGE INOSTROZA.

(viene de la página anterior)

evidente: ¿cómo salen los salmones desde Puerto Montt o desde más al sur hacia los mercados internacionales? Hoy se transportan en camión hasta el aeropuerto Arturo Merino Benítez, en Santiago, o incluso hacia Argentina.

—¿Por qué la industria no ha optado por la vía férrea?

—Cabe preguntarse: ¿por qué el salmón no se transporta en tren? ¿Por qué la industria salmoneira no se ha acercado al ferrocarril para decir "tenemos tantas toneladas para mover, armemos un servicio ferroviario"? La respuesta es simple: el tren, tal como está planteado, no resuelve la demanda logística del salmón. Y si no es capaz de resolver la demanda de una industria de ese tamaño, tampoco logra responder a otras necesidades relevantes, como el transporte de ganado hacia los puertos.

—¿Falta infraestructura intermodal?

—Lo que existe es una clara pérdida de conectividad entre el tren, los puertos, los aeropuertos y la industria local. No hay una conexión eficiente que le entregue valor real a la carga. Para que eso ocurra, se requiere una articulación territorial: que algún actor local —la cámara de comercio, gremios empresariales u otra instancia

"Implementar un servicio con dos trenes usados, estaciones a medio desarrollar y una oferta que no logra ser competitiva, termina configurando más bien un proyecto de imagen que un proyecto orientado a la eficiencia y a la calidad del servicio"

"Si el proyecto no logra competir con los buses y con el sistema de transporte que ya está establecido, entonces no es necesario y, en consecuencia, no se justifica"

de coordinación— diga "necesitamos esto y podemos hacerlo de esta forma", integrando aeropuertos, puertos y trenes. Hoy eso no está planificado. No hay nadie claramente a cargo de esa articulación.

EXPECTATIVAS POLÍTICAS

—El Presidente electo, José Antonio Kast, planteó la ampliación de la ruta Puerto Montt-Frutillar. Desde una perspectiva técnica, ¿cómo evalúa esta propuesta?

—En general, los políticos prometen mucho y hablan bastante, pero al final son las cifras las que mandan. Y el país, en ese sentido, ya está un poco cansado de promesas y de discursos. Si no existe carga suficiente —me refiero a toneladas reales que se puedan transportar desde Puerto Montt a Llanquihue o más al norte—, ningún proyecto es viable, ninguno.

—¿Detecta una desconexión entre la política y la realidad técnica?

—Los transportistas, quienes efectivamente usan el sistema de carga, no tienen hoy un interés real en el tren. Para ellos el tren resulta caro y lento frente a otras alternativas. Esa es la realidad del mercado. Mi lectura es que, muchas veces, se impulsan proyectos más bien por una señal política: "Tenemos tren, hagamos tren", aunque después no funcione en la práctica.

—¿Cuál es su conclusión sobre la implementación actual?

—En este caso particular, implementar un servicio con dos trenes usados, estaciones a medio desarrollar y una oferta que no logra ser competitiva, termina configurando más bien un proyecto de imagen que un proyecto orientado a la eficiencia y a la calidad del servicio.

CS