

¿Fin del tren a Valparaíso?

El Gobierno retiró de Contraloría el decreto que adjudicaba el estudio del proyecto para el tren Santiago-Valparaíso impulsado por el Presidente Boric. El estudio era la fase preparatoria para la construcción de la ferrovía. Como es probable que el retiro sea permanente, todo indica que no avanzará durante este gobierno. La pregunta es si esto tiene algún costo para el país.

Existe un cierto romanticismo asociado con los viajes en ferrocarril, por lo que el público y los políticos están siempre dispuestos a analizar nuevas iniciativas. En la mayoría de los casos, este proceso genera más costos que beneficios, como el recordado tren a Puerto Montt del gobierno del Presidente Lagos. Hay proyectos de ferrocarril que sí son claramente beneficiosos para la sociedad, pero ¿cómo decidir cuáles son adecuados para un país como Chile?

La primera constatación es que la política ferroviaria de los últimos años ha sido exitosa, al concentrarse en trenes de cercanía, los que reducen la congestión y transportan grandes masas de usuarios. Cada proyecto transporta millones o decenas de millones de pasajeros anualmente, reduciendo el tiempo que tardan en movilizarse a sus lugares de trabajo y disminuyendo además la congestión y la contaminación en las ciudades. Aunque sus costos son altos, también lo son sus beneficios para la sociedad. El contraste con los ferrocarriles convencionales de pasajeros es evidente: la línea a Chillán solo es utilizada por unos 800 mil pasajeros al año.

También pueden ser rentables los ferrocarriles dedicados a la carga. Un caso es la propuesta de expansión del ferrocarril a San Antonio, en respuesta a la construcción del Puerto Exterior. Se espera que eventualmente el 30% de la capacidad anual de 6 millones de contenedores de veinte pies de ese puerto se transporte por esa línea hasta un centro de intercambio intermodal. Esto reduciría la congestión de camiones en las vías hacia San Antonio, además de ser más eficiente y amigable ambientalmente.

En países desarrollados, casi todos los proyectos nuevos son de trenes rápidos (el único proyecto nuevo convencional europeo tiene una velocidad máxima de más de 230 km/h). En cambio, si

bien se mejoran las líneas convencionales, no se construyen nuevas obras de este tipo. En este sentido el proyecto de la línea Santiago-Valparaíso es una iniciativa de otra época. Y dado su enorme costo para tan limitados beneficios (un tiempo de viaje igual o mayor que el de un viaje en bus), no parece atractivo.

Más interesante es estudiar la viabilidad de una línea de alta velocidad entre las ciudades de Viña del Mar y Valparaíso con Santiago. Un proyecto con viajes de menos de una hora tiene el potencial de permitir que personas puedan trabajar en Santiago, pero vivir en la V Región. Esto podría revitalizar esas ciudades. En el pasado hubo proyectos para concesionar líneas con ese objetivo, aunque con riesgos fiscales importantes. Puede ser interesante volver a explorarlos.

A la luz de las actuales tendencias ferroviarias, es un proyecto de otra época.