

Concesión de la infraestructura ferroviaria

Carlos Cruz

Director del Consejo de Políticas de Infraestructura y ex ministro de OO.PP.



La Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) anunció durante septiembre que como consecuencia de los sistemas frontales de este año, su red tardará a lo menos diez meses en recuperar la totalidad de los servicios. Y si bien el transporte ferroviario en Chile sigue siendo marginal desde el punto de los volúmenes de carga y de pasajeros transportados, nos parece que este escenario es útil para reiterar algunos cursos de acción para avanzar en una política de transportes y logística, a largo plazo en el país.

Como Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) hemos sostenido que para asegurar la optimización de nuestra red de transportes, es clave dotarla de la resiliencia necesaria para asegurar la prestación de servicios de calidad ante las adversidades naturales a las que estamos expuestos.

Así, no basta con que la infraestructura de servicios sea resistente a los embates de la naturaleza o que se diseñe de tal manera que su recuperación sea rápida, sino también debe ser redundante. Es decir, un mismo origen y destino debe ser satisfecho por más de un modo de transporte, con el objetivo de asegurar que esas rutas no queden desconectadas.

No se trata de un tecnicismo, sino de que se cumpla el rol del Estado de asegurar el abastecimiento y el desplazamiento de las personas en el territorio nacional. Es una forma de dar garantías de calidad de vida a quienes lo habitan.

La interrupción de una línea férrea pone en tela de juicio ese compromiso y, por lo tanto, debe ser asumido con la responsabilidad y seriedad con que las autoridades han demostrado su disposición a llevar adelante una política de transporte acorde a las necesidades que se enfrentan.

Ante ese escenario, creemos muy importante invitar a distintos actores a sumarse a este esfuerzo, especialmente, a quienes pueden apoyar financieramente soluciones contingentes y de largo plazo en el modo ferroviario. Bien valdría la pena proponer formas de colaboración público-privada para asegurar las inversiones necesarias, las que normalmente son cuantiosas, muy difíciles de asumir desde el presupuesto público, con costos de mantención altos y una operación siempre controversial entre los servicios de pasajeros y de carga.

Un ejemplo de esto es el futuro tren Santiago-Valparaíso que, a través de la Ley de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, podría extender esa modalidad a la red ferroviaria principal. Esto aseguraría su pronta reparación, una ampliación para tener un buen servicio de pasajeros y se llegaría a duplicar el transporte de carga en el próximo decenio.

Creemos que este modelo podría generar una red ferroviaria resiliente, lo que dotaría al transporte nacional de la redundancia que requiere para contar con una capacidad de respuesta ante los fenómenos a los que nos expone la naturaleza en manera creciente.