

Un retraso ferroviario

La ministra de Obras Públicas ha reconocido que no se podrá licitar el proyecto de ferrocarril a Valparaíso durante el actual gobierno. Esto ya era previsible una vez que se declaró desierta la primera licitación del estudio del proyecto. Sin ese estudio concluido no era prudente —ni tal vez posible— desarrollar las bases de la licitación de la concesión ferroviaria, pues incluye aspectos ambientales, participación ciudadana, demanda e ingeniería básica. Dada su reciente adjudicación —mayo de 2025— y su plazo —455 días—, se hacía evidente la imposibilidad de licitar durante esta administración. El reconocimiento de ello, aunque bienvenido, resulta pues tardío.

En cuanto al proyecto mismo, no aparenta ser demasiado atractivo ni es claro que supere el umbral de rentabilidad social. En su etapa A uniría, de ser optimistas,

Santiago con Valparaíso en una hora y media. Es lo que tardan los buses en la actualidad, por lo que no tendría grandes ventajas para los viajeros entre esos puntos. Tal vez Llaillay sí se beneficiaría, aunque la demanda de esa zona podría ser servida a un costo muchas veces menor mediante servicios (tal vez subsidiados) de buses Llaillay-Santiago o Llaillay-Valparaíso. Solo en la etapa B, que probablemente duplicaría el costo de US\$ 1.320 millones de la etapa A, se reducirían los tiempos de viaje —se apuesta— a 45 minutos. Esa nueva etapa del proyecto requeriría un nuevo acceso a Valparaíso y un túnel en La Dormida que conectaría Tiltill con Limache. Pero tanto el costo final de la etapa B como la duración efectiva del viaje y el momento en que se ejecutarían las obras son inciertos: se trata más de un plan aspiracional que de una posibilidad concreta.

Una supuesta virtud del proyecto es que mejoraría el transporte de carga en esa área. Con todo, hay que preguntarse por la real capacidad de generación de carga de la

zona y, luego, por la posibilidad de llevarla a los puertos. Es difícil, en efecto, pensar en un aumento drástico de los volúmenes de carga, salvo tal vez en el caso de concentrados mineros, de productos agrícolas (si aumentara la disponibilidad de agua, quizá mediante desalación) o de cargas trasandinas, si mejorara la conectividad con Argentina. Pero, excluyendo esas situaciones hipotéticas, las cargas de exportación esperadas están servidas por el sistema de transporte actual. El segundo problema, en tanto, es llevar la carga ferroviaria hacia o desde los puertos. En la actualidad, el ferrocarril en el puerto de Valparaíso solo opera unas horas durante la noche, porque las vías se usan para el transporte de pasajeros a Limache durante el día. La Etapa

A no contempla modificar el acceso ferroviario al puerto, lo que no permite aumentar la carga internacional transportada. Respecto de los puertos en la bahía de Quintero, el proyecto no mejora la

línea existente, por lo que no habrá un efecto en esa zona.

Hasta el anuncio de esta iniciativa, se había establecido un consenso respecto de avanzar en proyectos ferroviarios de pasajeros para trayectos de acercamiento a las ciudades. Aunque tienen costos elevados, ellos reducen la congestión y la contaminación, y trasladan grandes volúmenes de personas. Es por eso que hay en funcionamiento varias de estas líneas en Santiago, Valparaíso y Concepción, y nuevos proyectos o ampliaciones en esas ciudades y otras como Puerto Montt.

La justificación de los trenes de pasajeros interregionales es mucho menos clara, pero parecen tener un atractivo especial para presidentes y autoridades políticas de variado signo. Tal vez haya que recordarles a todos ellos, y a quienes sean candidatos este año, que solo el logro de altas tasas de crecimiento permite disponer de recursos para proyectos ferroviarios en momentos en que hay necesidades más urgentes a las cuales destinar los dineros públicos.

El proyecto de tren a Valparaíso no parece demasiado atractivo ni es claro que supere el umbral de rentabilidad social.