

EFE impulsa plan para aumentar transporte de carga en trenes y espera que el próximo Gobierno continúe proyectos



El presidente de EFE participó en un piloto para trasladar salmón en trenes desde Frutillar.

Desde Frutillar, el presidente de la estatal, Eric Martín, planteó que, independiente de los colores políticos, hay “una visión compartida” para desarrollar la industria.

POR MARTÍN BAEZA

En una carpa instalada a un costado de la centenaria estación de trenes de Frutillar Alto, con cóctel y autoridades regionales incluidas, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) lanzó el pasado miércoles el piloto de un programa para trasladar carga salmonera, con el objetivo de convertir a los trenes en una opción viable para la mayor industria del sur del país (ver recuadro).

Hasta esa actividad llegó el presidente del directorio de EFE, Eric Martín, quien de pie frente a la audiencia habló de una oportunidad para “volver a ver andar los trenes en esta hermosa comuna”.

Terminada la ceremonia, que consistió en despedir entre ruidos de locomotora a los 15 contenedores que partieron hacia Coronel, Biobío, Martín detalló a DF que este proyecto se inserta en un plan más profundo de la estatal para revitalizar el modelo de carga: “Los proyectos de pasajeros son importantes y masivos, pero nosotros no nos olvidamos de que queremos que la carga sea un actor importante”.

El directivo sabe explicar en simple las intenciones de la empresa y cuenta que, por ejemplo, actualmente están invirtiendo en desarrollos tecnológicos que permitan a los trenes trasladarse a distancias más cercanas entre sí. “Eso provoca que con la misma infraestructura de rieles tú puedas tener más capacidad”, sostuvo. Y aunque, si bien ahora esa tecnología no está lista, el objetivo de Martín es que en 2027 todas las redes estén

“tiki-taka” y EFE pueda expandir su frontera de producción.

¿Se podría duplicar la carga? El presidente de EFE señala que probablemente estará la capacidad para hacerlo, pero que, al fin y al cabo, es algo que no depende solo de ellos. “Yo esperaré, primero, que los generadores de carga vean al ferrocarril como alternativa posible. Y, segundo, quien va a hacer el negocio son las dos grandes empresas porteadoras (Fepasa y Transap)”, planteó.

En ese sentido, Martín destacó que desde fines de 2024 han estado probando un nuevo modelo de contratos -que ya suscribieron con las dos empresas mencionadas-, para bajar las barreras de entrada e incentivar la competencia en el sector. “Lo que nosotros aspiramos con estos nuevos contratos es que haya nuevos players (...) y nosotros somos los que tenemos que dar ventanas para que la convivencia entre carga y pasajeros se pueda dar”, delineó.

Los vaivenes políticos

El desarrollo de la red de trenes del Estado está sujeta a voluntades políticas y Martín no lo desconoce, particularmente de cara a una elección presidencial.

El ingeniero cuenta que una vez al mes se reúne con un grupo que incluye a expresidentes de la estatal de distintos colores políticos (como Pedro Pablo Kuczynski, Germán Correa, Víctor Toledo y Vicente Dompégniez) para conversar sobre la industria. “No obstante los cambios de Gobierno, tenemos la

convicción de que vamos a poder mantener ese espíritu. Nada está escrito para el futuro, todo depende, pero hay una visión y un propósito compartidos (...) No obstante las diferencias que tenemos en cómo entendemos el país y su desarrollo, para estos efectos estamos alineados”, afirmó.

Por ejemplo, dijo que a él le tocó “la suerte” de ejecutar el proyecto del tren a Melipilla, pero que fue la administración de Errázuriz (Piñera II) la que desarrolló con fuerza la iniciativa en un principio.

“Un proyecto, desde la idea hasta su ejecución, puede pasar por 12 años, tres gobiernos distintos. Entonces, hay una concatenación de intereses y un convencimiento



ERIC MARTÍN
PRESIDENTE DE EFE

de que es un buen proyecto para el país”, dijo.

- ¿12 años no es mucho tiempo?

- No me gusta que se demoren tanto, pero es parte de los procesos que hay que hacer. O sea, si hacemos un proyecto de US\$ 2 millones, vamos rápido. Pero si hay un proyecto como el de Melipilla que cuesta US\$ 1.800 millones, hay que demorarse. No podemos dejar cosas a la fortuna. Nosotros debemos hacer preingeniería, ingeniería, tener los estudios ambientales completamente resueltos. Porque hay otras entidades que entregan eso al adjudicatario de la construcción. Prefiero tramitarlo yo y reducir el riesgo para el proponente. Cuando es plata de todos los chilenos, es preferible demorarse un año más.

Y dicho esto, Martín añade otro punto clave: “Hay factores como el ahorro de tiempo, la descontaminación y otros que determinan si es rentable socialmente. Entonces, el proyecto se hace porque es bueno. Y es irrelevante la afinidad política que uno tenga, los vaivenes de la política no capturan el proyecto”.

Respecto a las grandes iniciativas, detalló que Melipilla ya tiene dos de sus tres partes adjudicadas; Baticu va, según lo planeado, unos tres meses desfasado al anterior; y para el tren Santiago-Valparaíso se seleccionó a una empresa para hacer estudios. “Prefiero tener los estudios resueltos y espero que la próxima administración lo tome como un elemento relevante para seguir ejecutando”, aventuró Martín.

El plan de la estatal para transportar salmónes en ferrocarril

■ Pese a ser la segunda mayor industria exportadora del país (con más de US\$ 6.000 millones en envíos en 2024), todo el despacho del salmón -incluido el producto procesado y los alimentos para peces- depende del transporte por carretera, lo que satura rutas al sur y aumenta la huella de carbono, por lo que existe una oportunidad en los ferrocarriles. Así, en conjunto con navieras, operadores logísticos, transportistas, salmoneras y terminales portuarias, además de la Municipalidad de Frutillar, EFE armó un piloto ferroviario bimodal (es decir, tren más camión) para el rubro acuícola. El piloto incluyó un viaje de ida y vuelta: se transportó alimento para salmónes desde Coronel a Frutillar (590 km.) y el viaje de vuelta se hizo con contenedores refrigerados con salmón congelado, que se movió en camión desde Puerto Montt a Frutillar, y luego hacia los puertos de la Bahía de Concepción. Cada tren de carga equivale a 34 camiones en circulación, dice EFE.