

EDITORIAL

Robo de cables le pone freno al tren

Ñuble ha estado, hasta ahora, alejada de los principales focos delictivos -ubicados principalmente en Maule y O'Higgins- pero la advertencia está sobre la mesa: las bandas organizadas ya actúan en los límites de nuestra región. La seguridad del tren no es solo una tarea policial, sino una política pública que debe ser pensada con mirada territorial y soluciones integradas. En Ñuble, aún estamos a tiempo de proteger nuestra vía férrea. No dejemos que el tren se detenga también aquí.

El servicio ferroviario entre Chillán y Santiago es más que un medio de transporte. Para miles de personas es conexión con la familia, con el trabajo o estudios o con atención de salud especializada. Por eso, cada suspensión es una bofetada a la dignidad de los pasajeros y un retroceso en el desarrollo de un sistema que, en pleno 2025, debería consolidarse como una alternativa limpia, rápida y segura.

Esa era la expectativa cuando se puso en funcionamiento el renovado servicio que vino a aumentar la oferta de transporte para un tramo que tiene una demanda de más de dos millones de personas. Trenes rápidos, máquinas que supuestamente alcanzarían una velocidad promedio de 160 kilómetros por hora, unirían a la capital de Chile con la capital de Ñuble en 3 horas y 40 minutos, casi una hora y medio menos que con el anterior servicio.

Sin embargo, esa expectativa ha estado muy lejos de cumplirse. Actos de vandalismo y el robo de cables que alimentan el tendido ferroviario han motivado frecuentes suspensiones del servicio Chillán-Estación Central, sobre todo este año, donde terminar el viaje en bus ha sido la experiencia de cientos de personas que nos han hecho llegar sus historias de molestia y decepción a través de diferentes plataformas. De hecho, según datos que entregó la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), en 2024 hubo 25 robos, mientras que en lo que va de este año ya superan los 60. Es decir, en solo cinco meses, el número de robos supera por más del doble

el total de todo el año pasado.

Y aunque Ñuble ha estado, hasta ahora, alejada de los principales focos delictivos -ubicados principalmente en Maule y O'Higgins- la advertencia está sobre la mesa: las bandas organizadas ya actúan en los límites de nuestra región.

La reciente reunión sostenida por el delegado presidencial con representantes de EFE y del Ministerio de Transportes fue un necesario primer paso de coordinación, pero de nada servirá si no se traduce en acciones concretas y rápidas. Se requieren más fiscalizaciones, coordinación activa con Carabineros y la PDI, y sobre todo anticipación: no esperar a que el problema del robo de cables se instale de lleno en Ñuble para reaccionar.

También es el momento de pedir respuesta a los diferentes estamentos públicos involucrados de varias interrogantes que la ciudadanía se hace, y comenzar a adjudicar responsabilidades. ¿Por qué el robo de cobre sigue siendo un negocio rentable? ¿Qué tan severas son las sanciones a quienes compran material robado? ¿Qué papel juegan las chatarrerías y los puertos por donde sale ese cobre del país?

La seguridad del tren no es solo una tarea policial, sino una política pública que debe ser pensada con mirada territorial y soluciones integradas, en el marco de una planeación estratégica del desarrollo ferroviario que Chile necesita para la descentralización del país. En Ñuble, aún estamos a tiempo de proteger nuestra vía férrea. No dejemos que el tren se detenga también aquí.