

Fecha: 17-07-2025
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl.: El Mercurio de Valparaíso
Tipo: Noticia general
Título: "Desde Santiago siempre se ven de forma distinta las cosas; debe haber acción activa de la Región"

Pág.: 4
Cm2: 689,7
VPE: \$ 1.658.631

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

E ENTREVISTA. JORGE INOSTROZA SÁNCHEZ, expresidente de EFE sobre el reimpulso de un tren rápido entre Valparaíso y Santiago:

"Desde Santiago siempre se ven de forma distinta las cosas; debe haber acción activa de la Región"

Como un fracaso esperable, calificó el ingeniero Jorge Inostroza Sánchez, expresidente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado entre 2014 y 2016, el atraso sufrido por el proyecto de tren Santiago-Valparaíso, que impulsa el gobierno de Gabriel Boric.

Para Inostroza, la falta de avances responde a "ignorancia, incompetencia técnica, falta de visión país". Precisa que las autoridades que impulsan la iniciativa "no disponen de una imagen objetivo de lo que requieren el país, el comercio y las personas".

- ¿Considera que el proyecto bajo análisis es la mejor alternativa?

- No. Es un grave error. El corredor Valparaíso-San Antonio-Región Metropolitana-Concepción requiere una mirada unificadora. Allí está más del 65% del PIB nacional, viven más de 12 millones de habitantes y se ubican los principales puertos y centros de consumo. Se requiere una mirada integrada para los tipos de trenes, velocidades, capacidades y prestaciones. Los tiempos de recorrido son fundamentales para pasajeros y carga.

- ¿Cómo cree que debería definirse este proyecto, entonces?

- El corredor Valparaíso-Santiago en 45 minutos, conectando el centro de Valparaíso y Viña del Mar, con el centro de Santiago. Luego, conectando los puertos de Valparaíso y San Antonio, mediante un bypass (o circunvalación de Santiago) y luego con el sur y los puertos del Bío-Bío. Hagamos el tren Santiago-Valparaíso, teniendo presente que forma parte de un proyecto mayor.

TRAZADO ERRÓNEO

- ¿Por qué el Gobierno debería cambiar la mirada actual que tiene del proyecto?

- Los tiempos, velocidades y prestaciones son para implementar la columna vertebral y central del país. La idea planteada por el MTT y MOP de usar el viejo trazado por el norte requiere más de 90 minutos de trayecto, no conecta los puertos, no llega al centro de las ciudades...es un extravío delirante, un grave error.



EL PROYECTO IMPULSADO POR EL GOBIERNO CONECTARÍA VIÑA DEL MAR CON SANTIAGO EN 90 MINUTOS.

- ¿Qué tipo de conexión ferroviaria requiere Santiago-Valparaíso en términos de pasajeros y carga?

- Los tiempos de recorrido, fundamentales para pasajeros y carga, deben estar cercanos a los 45 minutos a 1 hora como máximo para ser efectivamente competitivo. De otra forma las autopistas, buses y camiones tienen la ventaja. Responsablemente, se debe hacer un tren que compita con los otros modos (por mayor eficiencia, menor contaminación, menor accidentabilidad, etc.) y no sacarlo de la competencia con las autopistas. El tren para pasajeros debe llegar al centro de las ciudades. Los trasbordos son castigados por los pasajeros y más aun si cargan maletas y bolsos. El tren de carga debe conectar directamente el puerto con los centros de intercambio modal en Santiago y con una circunvalación para la carga. El tren de carga debe circular a 100 kilómetros por hora, no a 50 kilómetros por hora como hoy.

- ¿Cuáles son los efectos económicos concretos que podría tener un tren rápido, que demorara 45 minutos entre la capital y el puerto?
- Los pasajeros valoran su tiempo. Se producen fuertes econo-

mías de tiempo, de recursos, economías de aglomeración, relocalizaciones urbanas e inmobiliarias, entre otras. Sería una palanca para el turismo, por la conexión con cruceros, entre otros impactos. La evaluación financiera del proyecto debe cuantificarlas.

- ¿Y el impacto sobre el sistema portuario?

- Más del 93,7 % del comercio exterior chileno se hace vía marítima. Conectar los puertos con los centros de consumo es de la mayor importancia y permite reducir el costo de la cadena logística actual de un 16% del PIB a un 9%, que es el promedio de los países de la OCDE. El puerto de Chancay, en Perú, es una realidad, no una amenaza. Los puertos estatales chilenos, si bien tienen rentabilidad financiera, sus bajas tarifas contribuyen a una cadena de menor costo, con rentabilidades de un 7% sobre patrimonio. Los bienes de importación y de exportación requieren vías directas, seguras y con el menor tiempo posible.

- ¿Sabe usted si hay iniciativas que puedan levantarse rápidamente? ¿Cómo es el proceso que

debe seguir el Estado para materializar esta idea?

- Entre 2014-2016 ya se efectuó un estudio de prefactibilidad, estudios que deben estar disponibles. El Estado debe definir previamente, en su calidad de mandante, el punto de llegada en Valparaíso, Viña del Mar y Santiago y definir un trazado que asegure el menor tiempo posible, no los eventuales oferentes. El Estado debe evaluar los costos e inversiones requeridos y con esa información, evaluar la conveniencia de licitar a un privado o ejecutar desde el propio Estado.

- ¿Qué consideraciones financieras y técnicas se deben tomar en cuenta en este tipo de proyectos?

- El financiamiento privado es siempre más caro que si lo toma el Estado, por las tasas preferenciales para prestar recursos a un país versus a un privado. Para todo lo anterior se requiere de una fuerza de tarea de profesionales con competencias y un tiempo de más o menos 18 a 24 meses, para la etapa de ingeniería conceptual. Para un proyecto de esta magnitud, similar al Puerto a Gran Escala de San Antonio, se requieren liderazgos que van más allá del propio

tren. Tiene que ver con puertos, carreteras, ciudades, medioambiente y el futuro.

COMPETENCIA Y LOBBY

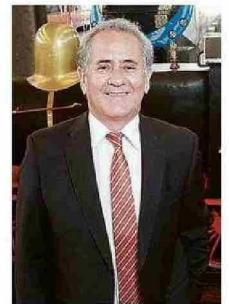
- ¿Desde lo técnico, por qué cree que el servicio ferroviario de vía rápida no ha tenido impulso entre Valparaíso y Santiago?

- La cadena montañosa de la costa es sin duda una limitante, no un impedimento. La competencia y lobby de los otros actores -autopistas, buses, camiones- ha sido muy efectiva, ya que disponen de recursos financieros y políticos suficientes. El trazado propuesto por el norte le hace el quite y no compite con estos modos. Además, las autoridades políticas regionales no han hecho sentir la necesidad... ¿estarán conformes con los buses y las carreteras?

- ¿Qué ejemplos similares conoce en el mundo, que puedan servir de referencia?

Por topografía, el tren Colonia-Frankfurt, en Alemania, podría ser buen un referente, con 75 minutos de viaje para 160 kilómetros de trayecto.

- ¿Qué deben hacer Valparaíso, Viña del Mar y otras comunas que



"El tren para pasajeros debe llegar al centro de las ciudades. Los trasbordos son castigados por los pasajeros y más aun si cargan maletas y bolsos".

vayan a ser interconectadas para acelerar un proyecto así? ¿Qué rol le cabe al Gobierno Regional?

- El Gobierno Regional hizo una intervención directa asignando los recursos necesarios para el estudio Límache-La Catedral (hoy en ejecución). Aportar recursos para los estudios es un paso fundamental que debe ir acompañado de la presencia de profesionales de la Región para la elaboración, evaluación y seguimiento del proyecto. Desde Santiago siempre se ven de otra forma las cosas. Se requiere la participación activa de la región en la toma de decisiones. En la RM se han invertido y se están invirtiendo más de US\$ 14.000 millones... ¿y para Valparaíso?

- De cambiarse el proyecto, ¿qué pasará con las comunas de la zona interior que iban a verse beneficiadas por el actual?

- El tren entre Límache y La Catedral ya está en ejecución. El de Santiago a Batuco, también. Para las ciudades intermedias, se puede diseñar centros de intercambio modal, con buses de alto estándar, que les permitan combinar hacia Valparaíso, Viña o Santiago. El tren requerido para nuestro comercio exterior y para la región es un proyecto distinto al planteado y es de primera importancia.