

E ENTREVISTA. JORGE INOSTROZA, ex presidente de EFE y consultor en planificación estratégica:

"Con los datos que tenemos (...), el proyecto parece básico y riesgoso"

Viviana González
cronica@diariollanquihue.cl

Cada día se conocen más detalles del proyecto de la Empresa de Ferrocarriles de Estado (EFE) para traer de vuelta al tren a la zona, para recorrer el tramo entre Llanquihue y Puerto Montt.

Sobre este anuncio del Gobierno, que llenó de esperanzas a toda la provincia, El Llanquihue conversó con Jorge Inostroza, ex presidente de EFE y actual consultor en planificación estratégica.

- ¿Qué opinión le merece el proyecto del retorno del tren entre Llanquihue y Puerto Montt?

- Primero hay que hacer una mirada de contexto, en términos de inversión de la Región Metropolitana versus la Región de Los Lagos. Hace unos cinco años, en Santiago se puso en servicio la línea 3 y 6 del Metro; se está construyendo la línea 7 y la 8. El Metro ha invertido y se está invirtiendo 11 mil millones de dólares. Esa cifra, si la traduzco en pesos, no la puedo decir. A eso hay que sumar la inversión de Ferrocarriles del tren Santiago-Nos, entre 700 y 750 millones de dólares. Además, están invirtiendo en el tren Santiago-Melipilla, 1.600 millones de dólares; y en el tren Santiago-Batuco, siempre en la Región Metropolitana,

US\$700 millones más. Ferrocarriles va a invertir alrededor de tres mil millones de dólares. En suma, en la Metropolitana se está invirtiendo 14 mil millones de dólares. Eso es una brutalidad. La pregunta es: ¿Y en regiones? La respuesta es nada.

"Hablemos de Puerto Montt-Llanquihue. ¿Cuál es la inversión en transporte? La respuesta es cero, contra 14 mil millones de dólares. Es una brutalidad, la diferencia. Entonces, cuando se aproximan proyectos a regiones, la respuesta es que es muy caro. Ante eso, la diferencia es brutal, es abismante, de una desigualdad innombrable.

TREN URBANO

- ¿Y el proyecto actual de Ferrocarriles Llanquihue-Puerto Montt?

- Sin tener mucho dato, lo que se sabe es que serán trenes usados, que son TLD (Tren Ligero Diésel) que ya fueron usados en España y se vendieron a Chile con una actualización. Por tanto, vienen de un pre uso en España. Además, ya fueron usados en Chile, en el tramo Victoria-Temuco. Entonces, tienen un doble pre uso. ¿Uno puede mejorar la calidad de los trenes? Sí, pero al final, los trenes tienen límites. O sea, van a usar tres trenes re usados, van a usar una vía que permitirá 50 kilómetros por hora. En una vía normal, por ejemplo San-

tiago-Nos, la vía permite 140 kilómetros por hora. Un tren, razonablemente para ser competitivo, tiene que hacer la mitad del tiempo del bus o dos tercios. Pero, si no es mejor que el bus, no estaría haciendo ninguna prestación de calidad. El tramo Puerto Montt-Llanquihue demorará 30 minutos; en hora punta, un auto demora entre 20 y 30 minutos; y el tren demorará 30. Entonces, la diferencia de calidad será marginal. Para resumir: con los datos que tenemos, que son tres trenes usados, 50 kilómetros por hora y no se sabe el medio de pago, el proyecto parece básico y riesgoso. Básico, porque están buscando gastar lo mínimo posible; y riesgoso, porque los trenes probablemente van a fallar, ya que tienen una alta tasa de falla posible.

- En ese sentido, y considerando la diferencia de inversiones, ¿cree que el proyecto de la provincia es un premio de consuelo?

- Lo que me llama la atención es que los parlamentarios de la región no digan nada de esto que estamos hablando. Lo otro que cabe preguntarse, en otros proyectos, el de Valparaíso-Limache o Valparaíso-La Calera, ¿van a poner trenes usados? La respuesta es no, van a comprar trenes. Es decir, es inimaginable que en Valparaíso o en Viña del Mar, por la condición turís-

tica que tienen, vayan a poner trenes usados. Entonces, ¿por qué van a poner trenes usados en Puerto Montt, si también tienen la condición de zona turística?

- El proyecto contemplará tres trenes, ¿es suficiente?

- Dada la velocidad de los trenes, que saldrán cada 30 minutos de Puerto Montt, la frecuencia es baja, es poca, ya que para que sea competitivo debe salir cada 10 o 15 minutos. Con tres trenes, es imposible, necesitan cinco. Entonces, cerrando el punto de este proyecto mínimo y riesgoso, les puede pasar lo mismo que pasó hace tiempo con el Tren al Sur. Es un riesgo muy alto para la empresa y para la región.

- ¿Y qué se puede hacer?

- A contrapartida de esto, deberían ya empezar a estudiar un proyecto formal, un proyecto de verdad. En mi tiempo, hicimos un estudio Puerto Montt-Llanquihue con trenes nuevos, con taller de material rodante nuevo, con estaciones renovadas, con sistema eléctrico y no diésel, por la contaminación. Incluso, entrando en túnel a la estación La Paloma. Es un proyecto de más largo aliento que puede costar entre 300 y 350 millones de dólares. Comparado con los US\$14.000 millones que se invierte en la Región Me-



JORGE INOSTROZA TIENE UNA MIRADA CRÍTICA DEL RETORNO DEL TREN.

tropolitana, parece un pequeño chiste.

- ¿Cuál es su mirada ante ello?

- Mi mirada es que se está haciendo un proyecto mínimo y riesgoso. Por qué no, paralelamente, se dedican a hacer este gran proyecto, que demorará unos cuatro o cinco años, y mientras tanto, improvisen, hagan lo que quieran hacer, pero pongan al lado un proyecto serio. No hay nada que impida hacer eso.

- ¿Cuál cree usted que será el futuro de este proyecto?

- Claro que el proyecto se ejecutará, porque no están gastando recursos, que alguien lo complice y frene el proyecto porque no hay recursos. El financiamiento de un proyecto de este tipo está asegurado, porque es lo mínimo. Entonces, ¿quién puede decir que no? Nadie. La gente que tiene mucha fe en el tren, que lo quiere mucho, está feliz y lo van a aceptar. Pero, si hablamos de futuro, un proyecto de este tipo, con tres trenes usados y con vías a 50 kilómetros por hora, razonablemente en uno o dos años no va a resistir. C3