

Fecha: 19-03-2026
 Medio: Puranoticia.cl
 Supl.: Puranoticia.cl
 Tipo: Noticia general
 Título: Germán Correa y revés del tren a Santiago: "El Estado termina dando un tremendo subsidio oculto a proyectos que no son financiables"

Pág.: 6
 Cm2: 682,5

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad:

Sin Datos
 Sin Datos
☐ No Definida

Germán Correa y revés del tren a Santiago: "El Estado termina dando un tremendo subsidio oculto a proyectos que no son financiables"



El proyecto de tren que busca conectar Valparaíso con Santiago vuelve a enfrentar cuestionamientos en medio de la revisión anunciada por el Gobierno sobre la rentabilidad social de las iniciativas ferroviarias, un proceso que ha instalado dudas respecto de su viabilidad técnica y financiera, y que ha hecho resurgir advertencias sobre los altos costos de la obra, la demanda proyectada y el nivel de subsidio que requeriría.

En ese contexto, el exministro de Transportes y expresidente del Directorio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), **Germán Correa Díaz**, abordó el tema en conversación con Puranoticia.cl, donde fue categórico al señalar que "el Estado termina dando un tremendo subsidio oculto en proyectos que no son financiables", poniendo en tela de juicio la sostenibilidad económica de este tipo de iniciativas.

El también expresidente del directorio de la Empresa Portuaria de

El exministro de Transportes cuestionó la viabilidad del proyecto ferroviario, advirtiendo por sus altos costos, baja demanda proyectada y el nivel de subsidio que requeriría.

Valparaíso (EPV) también se refirió a la situación de la **extensión del tren hacia La Calera**, advirtiendo que, en un escenario de estrechez fiscal y revisión de proyectos, no se puede descartar que esta iniciativa enfrente un nuevo revés, especialmente considerando los retrasos acumulados y los factores técnicos que podrían incidir en su continuidad.

¿Cuál es el análisis que hace de la eventual lámpara que le puso el Gobierno al proyecto de tren Valparaíso-Santiago al sacar de Contraloría el contrato del estudio integral y el llamado a revisar la rentabilidad social de estos proyectos?

- Este es un proyecto que se viene arrastrando de hace décadas. La idea de construir un tren a Valparaíso

viene de los '90. De hecho, cuando yo estuve en el Ministerio de Transporte ya se hablaba de eso. No se le dice a la gente las cosas como son, como le gustaba decir al Presidente Lagos, en el sentido de que los números de ese proyecto no dan. Ese es un proyecto muy caro, de a lo menos US\$ 3.600 millones. Se ha hablado de cifras de US\$ 1.200 o US\$ 1.100 millones. Entonces, alguien puede llegar con un proyecto que parece que es una inversión mucho menor, pero después el Estado termina dando un tremendo subsidio oculto, en proyectos que no son financiables.

¿No lo ve como un proyecto viable?

- Este es un proyecto de muy difícil financiamiento porque tiene que competir con los buses y, en mate-

ria de transporte, el valor del tiempo ha ido aumentando con los años. Si usted va a usar más tiempo en un tren para llegar a Valparaíso, que lo que se demora en auto o un bus, va a preferir el bus o el auto, no el tren. Por tanto, no va a tener las demandas mínimas necesarias, no para que se financie siquiera la inversión porque no se va a financiar, sino por lo menos para que el subsidio no sea tan alto.

Este revés que ha sufrido el proyecto cuyo trazado es por Llay Llay ha reflatado la posibilidad que se vuelva a pensar en el esperado tren rápido Valparaíso - Santiago, a través de un recorrido que sea paralelo al de la ruta 68.

- Usted puede tener alternativas, pero todo el tema es signo pesos. Qué nivel de inversión usted va a necesitar para eso y cómo va a asegurar niveles mínimos de demanda, no que financien esa inversión porque no se va a financiar, ya que en todo el mundo eso requiere subsidio; el tema es cuánto menos subsidio usted tiene que poner y para

Fecha: 19-03-2026
 Medio: Puranoticia.cl
 Supl.: Puranoticia.cl
 Tipo: Noticia general
 Título: Germán Correa y revés del tren a Santiago: "El Estado termina dando un tremendo subsidio oculto a proyectos que no son
 financiables"

Pág.: 7
 Cm2: 354,1

Tiraje:
 Lectoría:
 Favorabilidad: Sin Datos
 Sin Datos
☐ No Definida



eso entonces busca diseño, busca alternativas que signifiquen una inversión de menor nivel para que la subvención que va a tener que poner en el subsidio sea menor.

¿Y si fuera por la vía concesionada?

- Esa es una posibilidad. Nosotros hicimos una propuesta desde Ferrocarriles (EFE) cuando yo lo presidí entre 2016 y 2018. Hicimos una propuesta de plataforma logística ferroportuaria entre Santiago y los puertos de San Antonio y de Valparaíso, que iba por Melipilla y desde ahí salía un tren de carga hasta la ZEAL (Curauma). Usted ahí puede hacer llegar un tren de carga, que ayudaría a cofinanciar un tren de pasajeros que usted puede llevar hasta Curauma, a través de un metro, para que en Curauma extienda una de las líneas de Metro Valparaíso para que llegue allí. Eso también está en la propuesta de movilidad que yo presidí el año 2016-2018. Esa propuesta está en la mesa, hay que

hacer los estudios de factibilidad y todo lo que significa eso. Alternativas existen, pero tienen que ser realistas, no pueden ser alternativas que al final no se financien.

A raíz de este llamado del Gobierno del Presidente Kast a revisar la rentabilidad social todos los proyectos ferroviarios, existe temor que la ansiada extensión del tren a Quillota, La Cruz y La Calera también sufra un duro revés. ¿Lo ve posible?

- Eso podría llegar a pasar. Sabemos que hay una restricción de la cartera fiscal muy grande, y que va a haber que apretarse el cinturón por todos lados. Yo creo que el Gobierno, como todos los gobiernos lo hacen, ve qué grado de avance tiene un determinado proyecto, porque usted puede parar un proyecto que tiene un grado de avance, pero eso puede significarle que después va a tener que volver a reinvertir. Entonces no me cabe la menor duda que el Gobierno va a tomar las decisio-

nes con una base técnica sólida y que aquello que pueda pararse se pare y aquello que no simplemente haya que terminarlo porque si no sale mucho más caro después retomar.

¿Podría pasar esto en la provincia de Quillota entonces?

- No sé en qué grado de avance está el tren a La Calera, pero había un tema medioambiental ahí, según tengo entendido. Pero esta no es solamente una decisión de decir 'ya, paro este asunto y me ahorro plata por ahora', sino que ver si eso va a significar que la inversión hecha pudiera dañarse y también si deja pasar tiempo en el momento en que paraliza una obra como esa. Pero ese es un problema técnico financiero.

¿Si llega a pasar eso cree usted que sería un golpe demasiado duro para el sueño que tienen los habitantes de las comunas de Quillota, La Cruz y La Calera?

- Bueno, yo creo que sí, porque la región está esperando hace muchos años esta extensión de Metro Valparaíso hasta La Calera, y hay un problema de movilidad general en la zona. Una de las cosas que hicimos en esa comisión que yo encabezé hasta el 2018 fue precisamente relevar toda la información existente hasta esa época, y no me cabe la menor duda que datos actualizados van a mostrar que hay un recrudecimiento, un agravamiento de los temas de movilidad, como es cuestión de andar por la región para darse cuenta. El tema de la movilidad se ha deteriorado consistentemente y la gente además te lo menciona todo el tiempo, entonces creo que ese es un tema que el Gobierno va a tener que ver y evaluar (...) pero sería un retraso más de los muchos que ya ha tenido ese proyecto de extensión del tren hacia La Calera.

