

C Columna



Álvaro Peña

Académico PUCV, consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

Repensar el tren Santiago - Valparaíso

Durante marzo, el gobierno entrante dio señales en torno a que no continuará con el proyecto de tren que unirá Santiago y Valparaíso, que había sido anunciado por la administración anterior. Se ha afirmado que con la ampliación de la Ruta 68, este modo no sería competitivo, a lo que se suma que el trayecto -tal cual ha sido planteado- duraría más de una hora y media entre ambas ciudades.

El estancamiento de la licitación del estudio integral comenzó a marcar el futuro de la iniciativa, porque los retrasos en esta materia no sólo postergan decisiones: también enfrían el interés y aumentan la incertidumbre de los inversionistas nacionales y extranjeros.

Se sumó un hecho política y técnicamente relevante: se retiró de Contraloría el decreto que adjudicaba ese estudio, justo en un momento en que las nuevas autoridades del Ministerio de Transportes afirmaron que las prioridades se definirán en función del análisis socioeconómico, la rentabilidad social y el presupuesto disponible como país para este tipo de iniciativas. En ese contexto, la alternativa de un servicio de tren concesionado pasa a tomar más fuerza: reduce presión sobre el gasto fiscal, permite distribuir riesgos y ofrece una estructura más realista para viabilizar una obra de gran escala en un escenario de estrechez presupuestaria.

Hacia adelante, el proyecto puede retomarse, pero difícilmente

bajo la misma lógica con que fue impulsado por el gobierno anterior. Lo razonable es reabrir la discusión con una mirada más robusta en estudios de ingeniería, demanda, rentabilidad social, etapas de implementación y mecanismo de financiamiento. En ese marco, una solución de tren rápido bajo esquema concesionado vuelve a ser más atractiva que la propuesta anterior, porque combina mejor ambición territorial, competitividad interregional, impacto tecnológico y factibilidad financiera. Al mismo tiempo, se debe seguir pensando en favorecer un ferrocarril de carga como parte de la cadena logística en la zona central. Pero para que esa opción avance de verdad, no basta con una definición técnica desde Santiago: en planes estratégicos para la región, se necesita un bloque político transversal, capaz de alinear una posición común, dar continuidad política y defender con fuerza una iniciativa que no puede seguir quedando expuesta a los vaivenes del gobierno de turno.

Desde el CPI hemos planteado que la infraestructura logística debe ser proyectada a largo plazo y que trascienda a los gobiernos. Se trata de decisiones de Estado que deben ser parte de un plan estratégico para Chile. En este mismo sentido, cobra valor la idea de que exista una institucionalidad de alto rango que pueda asesorar a la Presidencia en materia de infraestructura, con una mirada amplia y que no se vea afectada por los ciclos políticos.