

Fecha: 02-02-2026
 Medio: El Mercurio de Valparaíso
 Supl.: El Mercurio de Valparaíso
 Tipo: Noticia general
 Título: Tren a Santiago suma "malas señales" de cara a ciclo Kast

Pág.: 4
 Cm2: 329,9
 VPE: \$ 793.496

Tiraje: 11.000
 Lectoría: 33.000
 Favorabilidad: ☐ No Definida

Tren a Santiago suma "malas señales" de cara a ciclo Kast

REGIÓN. En los últimos días, futuros ministros de Transportes y Obras Públicas han manifestado que es un proyecto que se encuentra en evaluación.

Claudio Ramírez

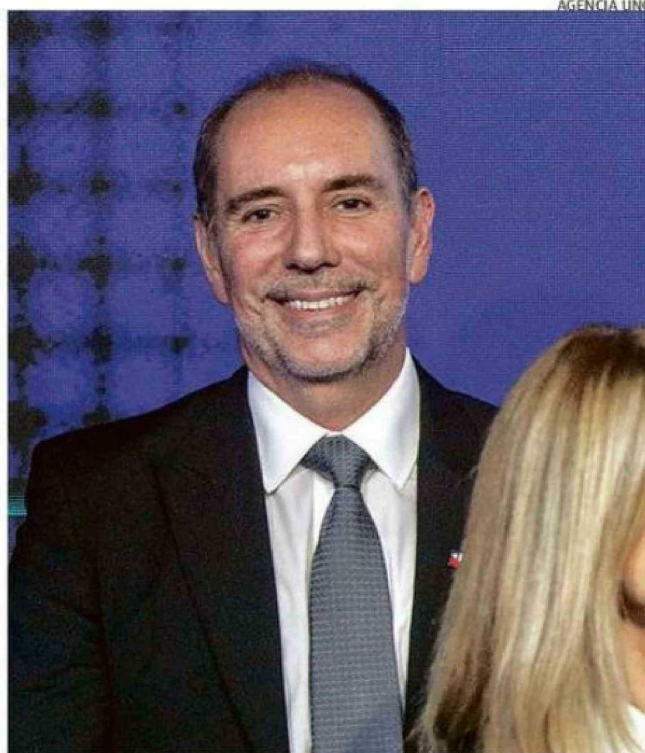
cramirezr@mercuriovalpo.cl

En la primera Cuenta Pública del Presidente Gabriel Boric, en 2022, uno de los puntos que acaparó la atención fue el anuncio del proyecto de tren entre Valparaíso y Santiago. Una iniciativa anhelada en la zona luego de la suspensión del servicio de pasajeros a fines del siglo pasado, tras casi 130 años de funcionamiento.

Con dos iniciativas privadas dando vueltas, el gobierno optó por recuperar el trazado tradicional privilegiando un aspecto económico y la conectividad de varias comunas que quedaron "aisladas" tras el término del servicio. El primer paso clave para ello sería el estudio integral que se licitaría el 2023 para definir elementos claves como los tiempos de traslado y las estaciones necesarias, entre otros puntos. Lo cierto es que actualmente, tras varios intentos tal proceso, a cargo de la dirección general de Concesiones del MOP, se encuentra judicializado.

En ese contexto, las señales de continuidad de la iniciativa son adversas. Los futuros ministros de Obras Públicas, Martín Arrau y de Transportes, Louis de Grange, si bien no lo han rechazado directamente, manifestado sus reparos.

Arrau indicó, antes de ser confirmado en la cartera, que había que revisarlo y recientemente se supo que no está en



DE GRANGE SE INCLINA POR UNA INICIATIVA DE TREN SUBURBANO.

US\$ 1.300

millones es la inversión que contempla el proyecto vigente en lo que respecta a su primera fase.

el listado de obras prioritarias que impulsará esa cartera,

Por su parte de Grange en una entrevista a La Tercera, manifestó que "el proyecto que impulsó este gobierno es más un tren suburbano. Conecta la Quinta Cordillera. Ese proyecto más suburbano a mí me hace más sentido".

Subrayó que "los proyectos suburbanos tienen más poten-

cial. Los de larga distancia pueden ser poco competitivos con el avión. Hay que estudiarlos más. En Santiago y Valparaíso los buses funcionan bien, los autos igual".

A principios de enero, el Presidente Boric en la misma estación Puerto llamó a su sucesor a mantener la iniciativa, afirmando que lo contrario "sería una mala decisión".

Desde el Gobierno regional, la presidenta de la comisión de Transporte del Gobierno Regional, Giselle Ahumada, manifestó que es preocupante el nivel de cuestionamientos.

"Estamos hablando de uno de los proyectos más impor-

"Detenerlo es postergar el desarrollo de la región y creo que es una mirada errada y centralista".

Giselle Ahumada
 Presidenta de la Comisión de Transporte del CORE

tantes para nuestra región y que conecta territorios que ya están integrados en lo laboral, educacional y productivo. Detenerlo es postergar el desarrollo de la región y creo que esta es una mirada errada y centralista (...) sin considerar el impacto económico y la empleabilidad que puede generar".

NO ES INCOMPATIBLE

El académico de la Escuela de Ingeniería de Construcción y Transporte PUCV, y Consejero CPI, Álvaro Peña, indicó que la mirada de proyectos suburbanos no es incompatible con mantener una visión estratégica sobre el tren entre Santiago y Valparaíso. "Los trenes suburbanos resuelven los flujos locales y metropolitanos con alta frecuencia y bajo costo, y los de largo recorrido -muchos de ellos concesionados a operadores privados o mixtos- conectan ciudades principales con velocidades competitivas frente al transporte por carretera o aéreo", dijo, agregando que en este contexto, retomar la discusión sobre el modelo concesionado es válido. 