



EL TREN DEL RECUERDO Y EL PAISAJE CAMINO A SAN ANTONIO FUERON EL TELÓN DE FONDO DE UNA JORNADA EN LA QUE SE DIERON A CONOCER AVANCES Y PROYECTOS VINCULADOS AL DESARROLLO DE LA CARGA FERROVIARIA, ENTRE ELLOS LA CONSOLIDACIÓN DE EFE LOGÍSTICA Y EL AVANCE DEL TERMINAL BARRANCAS, INICIATIVAS CLAVE PARA FORTALECER EL SISTEMA LOGÍSTICO NACIONAL.

UN VIAJE POR LA NUEVA ETAPA DEL FERROCARRIL DE CARGA

Con el objetivo de presentar los principales lineamientos de su estrategia para impulsar el transporte ferroviario de carga, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), junto a Conecta Logística, convocó a empresarios y actores del sector a una cita muy particular: una “conversación estratégica” a bordo del Tren del Recuerdo, con rumbo al puerto de Valparaíso.

Porque el tren conecta y moviliza. A bordo del “Tren del Recuerdo” rumbo al puerto de San Antonio, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), junto a Conecta Logística, presentó a empresarios y actores del sector los principales lineamientos de su estrategia para impulsar el transporte ferroviario de carga. En el recorrido participaron ejecutivos de distintas compañías ligadas a la logis-

tica, el transporte y el comercio exterior, quienes pudieron conocer en terreno los avances de esta nueva etapa.

La actividad, definida por la estatal como una “conversación estratégica”, permitió observar con mayor claridad dos iniciativas que toman fuerza: la consolidación de EFE Logística como unidad especializada y el desarrollo del Terminal Barrancas en San Antonio, proyecto que registra un 75% de avance y que los asistentes visitaron al final del recorrido.

Durante el trayecto, Mabel Leva, Directora Ejecutiva de Conecta Logística y presidenta del directorio de EFE Central, señaló que esta instancia buscaba acercar a los actores del sector a los avances que se están desarrollando en materia ferroviaria y relevar el rol de la intermodalidad como eje para una logística más eficiente, en un contexto donde el país enfrenta el desafío de repensar la forma en que mueve su carga.

Durante la presentación, EFE detalló los pilares de su nueva etapa operativa, que contempla: La creación de una **filial de logística** dedicada • La apertura a nuevos actores mediante contratos con diversos porteadores de carga • La habilitación de terrenos para convertirlos en **hubs de intermodalidad camión-tren**.

EN “TRAYECTO” HACIA UN NUEVO MODELO

Uno de los aspectos centrales abordados durante la jornada fue el modelo bajo el cual opera el sistema ferroviario de carga. Hasta ahora, el ferrocarril en Chile ha tenido una baja participación, con volúmenes estancados y una fuerte concentración en pocos rubros, principalmente forestal y minero. A ello se suman barreras de entrada relevantes para nuevos actores, lo que ha limitado la diversificación de la carga.

En esa línea, el presidente de EFE, Eric Martín, explicó que el objetivo es avan-

zar hacia un sistema más abierto, que facilite la incorporación de nuevos actores y permita ampliar la base de carga transportada por tren, en coordinación con operadores y generadores de carga.

Este enfoque se acerca a modelos internacionales donde la separación entre infraestructura y operación permite mayor competencia y eficiencia. Sin embargo, en el caso chileno, el proceso aún está en desarrollo. La creación de esta filial formalizada hace algunos años, pero recién posicionada estratégicamente en esta etapa responde precisamente a la necesidad de contar con una unidad dedicada exclusivamente a potenciar el negocio.

La nueva fórmula se traduce también en cambios concretos en el modelo de acceso a la red. El sistema actual, basado en contratos bilaterales, evoluciona hacia un esquema más abierto y estandarizado, con asignación de capacidad bajo criterios más transparentes, indicadores de desempeño y una lógica que busca maximizar el uso de la infraestructura. Este modelo comenzará su fase de implementación en 2026, con pruebas en 2027 y entrada en operación en 2028.

DESTINO FINAL: TERMINAL BARRANCAS

Ubicado en San Antonio, el Terminal Intermodal Barrancas (TIB) es una de las primeras piezas de la Plataforma Logística Ferroportuaria y apunta a mejorar la transferencia de carga entre el tren y el sistema portuario.

Barrancas se proyecta como un nodo logístico que podrá resolver una de las principales limitaciones del ferrocarril en Chile: la falta de conexiones eficientes con otros modos de transporte.

Hoy, gran parte de la carga ferroviaria se concentra en tramos específicos de la red y enfrenta dificultades para integrarse de manera fluida con puertos y cen-



tros de distribución. En este escenario, la conexión entre el tren y el sistema portuario se vuelve fundamental. Un puerto con mayor capacidad, pero sin un ferrocarril que acompañe ese crecimiento, puede enfrentar problemas operativos.

En cambio, una mejor integración permitirá descongestionar accesos, reducir tiempos y ampliar las alternativas de transporte. En esa línea, durante la actividad se presentaron algunos pilotos que muestran el tipo de cargas que EFE busca desarrollar en esta nueva etapa. Aunque son iniciativas acotadas, permiten ver cómo se puede diversificar la carga y aprovechar mejor la red ferroviaria.

Por supuesto, para que ese tipo de operaciones pueda escalar, la infraestructura debe acompañar. Y es aquí donde el Terminal Intermodal Barrancas aparece como una de las principales apuestas para modernizar la operación ferroviaria en el principal puerto del país. En la actualidad, la transferencia de carga entre

el tren y el puerto presenta limitaciones importantes: los sistemas obligan a mover el tren para cargar contenedores de manera secuencial, lo que reduce la capacidad y la eficiencia. Pero la nueva infraestructura permite operar de otra forma.

El terminal contempla un área de acopio dedicada a carga ferroviaria y equipamiento que permitirá trabajar con más de un tren al mismo tiempo. A esto se suma la habilitación de dos vías operativas y la extensión de los trenes hasta los 600 metros, lo que permitirá mejorar la eficiencia del proceso y reducir los tiempos de carga.

El impacto de estas mejoras debería ser significativo. Según explicó Ricardo Montecinos, gerente de la división de proyectos de EFE, la capacidad de transferencia pasará de aproximadamente 50 mil a 250 mil TEU al año, lo que implica quintuplicar el volumen actual. En términos operacionales, esto se traduce en



PLATAFORMA FERROPORTUARIA: LA BASE PARA INTEGRAR TREN Y PUERTO

El desarrollo del Terminal Intermodal Barrancas forma parte de una iniciativa de mayor escala: la Plataforma Logística Ferroportuaria impulsada por EFE, cuyo objetivo es mejorar la integración entre el transporte ferroviario y el sistema portuario en la zona central del país.

Este plan contempla una serie de inversiones orientadas a aumentar la capacidad y eficiencia del transporte de carga por tren, incluyendo la modernización del corredor entre San Antonio y la Región Metropolitana, la habilitación de nuevos desvíos ferroviarios y, en etapas posteriores, la implementación de doble vía en tramos estratégicos.

Entre las medidas proyectadas también se considera la extensión progresiva de la longitud de los trenes, pasando de los actuales 600 metros a configuraciones que podrían superar el kilómetro, junto con la incorporación de tecnologías que permitan optimizar la operación y el uso de la infraestructura.

A ello se suma el desarrollo de centros de intercambio modal, como el proyectado entre Padre Hurtado y Peñaflo, que permitirá consolidar carga proveniente de distintos puntos y facilitar su transferencia entre camión y tren. Este tipo de infraestructura busca ampliar la cobertura del sistema ferroviario y captar cargas que hoy no tienen acceso directo a la red.

En este contexto, la plataforma se vincula directamente con el futuro Puerto Exterior de San Antonio, proyecto que busca ampliar significativamente la capacidad portuaria del país y que implicará un aumento sustantivo en los volúmenes de carga. Si bien su desarrollo ha sido gradual y con plazos extendidos, su materialización proyecta un escenario en el que el sistema logístico deberá operar a una escala muy superior a la actual.

Frente a ese escenario, el fortalecimiento del modo ferroviario aparece como una de las principales alternativas para absorber ese crecimiento. De concretarse las proyecciones, el tren podría movilizar una parte significativa de la carga del futuro puerto, contribuyendo a reducir la presión sobre la infraestructura vial y a mejorar la eficiencia del sistema en su conjunto.

un aumento relevante en la frecuencia de trenes, pasando de cerca de cinco servicios diarios a más de una decena en una primera etapa.

“Este proyecto se inserta en un proyecto de mayor escala: la Plataforma Logística Ferroportuaria, que contempla inversiones superiores a los US\$2.000 millones y busca acompañar el crecimiento proyectado del sistema portuario en la zona central. Hoy, la integración entre modos de transporte -ferroviario, portuario y carretero- se vuelve central para sostener el crecimiento del comercio exterior en las próximas décadas”, precisó, mientras los asistentes a este encuentro ya se encontraban en el punto de destino final; el futuro terminal Barrancas.

En conjunto, estas iniciativas buscan ampliar y diversificar el sistema ferroviario de carga, avanzando hacia un esquema más integrado, flexible y conectado con el resto de la cadena logística. Bajo este enfoque, EFE Logística aparece como el

instrumento para impulsar ese cambio, mientras que proyectos como Barrancas le dan soporte desde la infraestructura. Y así, tras finalizar este singular viaje en el Tren del Recuerdo, vemos que los avances y proyectos en desarrollo presentados dan cuenta de una estrategia que busca impulsar cambios relevantes en el sistema, generando nuevas condiciones para que el ferrocarril tenga -finalmente- un rol más activo en la logística del país.

De este modo, más allá de los anuncios y de la infraestructura en desarrollo, el verdadero desafío está en la capacidad de articular a todos los actores del ecosistema logístico en torno a este nuevo modelo. La consolidación del ferrocarril de carga no dependerá solo de la inversión o de la modernización de la red, sino también de generar confianza, asegurar continuidad operativa y demostrar, en la práctica, que el tren puede convertirse en una alternativa competitiva, confiable y sostenible. ■