

Date 3 April, 2017
Reference 2017/Nunez/AMtren/001
Contact Dr. Alfredo Nunez Vicencio
Phone/Fax +31 (0)15 27 89355/+31 (0)15 27 83443
E-mail a.a.nunezvicencio@tudelft.nl
Subject Política ferroviaria: tren de sur a norte



Delft University of Technology

Carta abierta a candidatos presidenciales en apoyo a una política ferroviaria: Tren de sur a norte de Chile

Estimad@ candidat@ presidencial,

Mi nombre es Alfredo Núñez, académico de la Sección de Ingeniería Ferroviaria de la Universidad Tecnológica de Delft, en Los Países Bajos. Le escribo —advirtiendo primero— que tengo el corazón lleno de pasión ferroviaria, y es que soy muy afortunado en poder dedicar mi vida a trabajar en la investigación de nuevas tecnologías que moldearán la infraestructura ferroviaria del futuro y — lo más importante— ,ayudando a la formación de las nuevas generaciones de profesionales ferroviarios.

Le quiero contar un poco sobre lo que he aprendido de la infraestructura ferroviaria. Hay que valorarla y entender que su manejo es complejo. Si no es construida a tiempo, afecta diariamente la vida de usuarios y no usuarios, con mayores tiempos de viaje, accidentes, contaminación y congestión. Afecta también a la economía, el tiempo de las persona pero además, por ejemplo, un puerto en expansión funcionará a medias sin una infraestructura ferroviaria que facilite la conectividad logística (puerto-tren-centro logístico-camiones-destino). Bien instalada y bien cuidada, se puede extender su vida útil, aumentar su funcionalidad y en el mediano/largo plazo, incluso podrían disminuir los costos totales al mirar su ciclo completo de vida. Estos beneficios no se apreciarán dentro de los cuatro años de su posible mandato, sino a diez o quince o veinte años, dependiendo del tipo de infraestructura y su uso. En Chile, lamentablemente, hay una tendencia a ser reactivos en materia de infraestructura. Se construye cuando pasan varios años desde que ésta comenzó a requerirse como necesaria, y se trata de reparar cuando ya no sirve y lo único que queda por hacer es reemplazarla. Y déjeme exagerar un poco: "... y ni siquiera se reemplaza después que el puente se cae", y es que aún no se han sacado todos los vagones del tren que cayó junto al puente en el río Toltén.

En Chile, muchas de las vías ya existen y deben ser reacondicionadas. Otras vías, deben ser urgentemente construidas por completo. Algunos proyectos tienen rentabilidad económica, otros rentabilidad social. Lo que necesitan para ver la luz es su apoyo político para decidir cómo empezarlos y asegurar su financiamiento. Usted posiblemente va a tener el poder de influir si se ocupan fondos espejo (ilas regiones necesitan trenes!), un nuevo fondo de infraestructura, ú otros mecanismos. Para avanzar, es necesario diseñar una forma de destrabar proyectos, quizás una autoridad ferroviaria u otra forma que facilite y garantice el progreso ferroviario a paso firme, que priorice proyectos y cuando no tenga los recursos garantice un plan de concesiones inteligente que beneficie a todos.

En las oportunidades que he presentado mi investigación en Chile, o a chilenos en el exterior, les pregunto si creen que Chile necesita más trenes. Y la respuesta mayoritaria es que sí, ¡Chile necesita más trenes! El tren, además de transporte, es cultura, patrimonio e historia. Hace años uno podía ser trabajador público, trabajador privado o ferroviario (pregúntele al abuelito más cercano). Pablo Neruda fue hijo de ferroviario. Finalmente, le comento mi mayor sueño: una infraestructura ferroviaria completa de sur a norte, y que cada chileno pueda viajar en ella gratis dos veces en la vida: en la niñez para aprender y apreciar lo hermoso que es el país que nos entregan nuestros padres; y en la tercera edad, para agradecerles y que puedan ver el Chile que han ayudado a construir.

Con esta carta, adhiero a los postulados del equipo de Ampliado del Tren y defiendo el regreso masivo del tren.

Siempre a su disposición, con muchos saludos cordiales,

Dr. Alfredo Núñez Vicencio