

El delirante Tren de Mayol

Finalizadas las primarias, entonces ahora sin sesgo o intención alguna, Alberto Mayol, en su campaña incluyó ejecutar un proyecto de tren desde Arica a Puerto Montt y más aún un “Transpatagónico”. Naturalmente esta idea causó diversas y muy variadas reacciones, refiriéndose la mayor parte de ellas a los costos y a su eventual inviabilidad financiera y algunas de ellas en muy duros términos.

El término “**delirante**” lo copié de un tweet de alguna persona que fue usado para motejar la idea de Mayol y que en la definición más positiva sería algo así como “idea que no tiene lógica”, para no usar desvarío, locura u otras.

Un delirante Frei Montalva

En el año 1969 el Presidente Frei (con J. Parrochia), propuso al país la construcción de 15 líneas de Metro. Si le asignamos un costo por línea de USD 2.500 millones, en ese momento significaba USD 37.000 millones de una tecnología que no habíamos experimentado como país (una locura). Hoy vamos en 7 líneas y algunos ya proponen las líneas 8 y 9 a un costo de USD 100 millones x kilómetro (altísimo). ¿Usamos en este caso el término delirante o “visionario”?

Es natural que las ideas se inicien en ámbitos de poca o nula lógica y con el tiempo algunas se transforman en visiones e incluso a veces en “brillantes”.

El golpe de gracia a los trenes, su deterioro y larga ausencia

Para dar contexto al tema y a la idea de desarrollo de trenes, necesitamos algo de historia. La Empresa de los Ferrocarriles del Estado llegó a disponer de alrededor de 8.000 a 10.000 km. de línea férrea y del orden de unos 18.000 a 20.000 empleados en todo Chile. Una tremenda empresa con claras dificultades de gerenciamiento, altos costos y usada también políticamente. A partir de los años 60 la tecnología abarató el precio de los autos, bajó el precio del petróleo y los costos de viajes aéreos, situación competitiva a la que la Empresa no fue capaz de adecuarse. Hay naturalmente un factor de competencia y eficiencia presente.

Sin embargo, en el año 1978 los militares le dan el golpe de gracia, quitándole todo aporte estatal y dejando, por tanto, a la deriva la empresa y abandonando activos por valor incalculable que, como país, debimos hacer la pérdida (sin saber cuánto fue efectivamente). Adicionalmente y seguramente en cumplimiento de compromisos contraídos con los camioneros (paros en el gobierno de Allende), ofreció créditos muy baratos para la compra y desarrollo del sector caminero (vía Corfo). Aquí nace la cultura camionera en Chile.

En esta línea, el actual estado de deterioro de las vías y de algunos trenes, corresponde entonces al abandono de los ferrocarriles desde el año 78, con muy pocos y ocasionales intentos de proyectos de renovación.

Junto a lo anterior y coherente con la eliminación de los ferrocarriles y la instalación de una nueva cultura camionera, el Estado en sus mecanismos de evaluación social de proyectos de inversión

(inicios Mideplan), se encargó de limitar y controlar las recomendaciones sociales para invertir en trenes no incluyendo aspectos y dimensiones que los trenes proveen: mejores tiempos, seguridad, accidentabilidad, huella de carbono, desarrollo urbano, inmobiliario e industrial, inducción de demanda, entre otros. Esta acción política marca la larga ausencia de los trenes en Chile y constituye la primera barrera que el delirio de Mayol debería enfrentar, junto a la capacidad de influencia y poder político de los gremios del transporte terrestre.

Dónde podrían requerirse trenes

Buscando, en una mirada apreciativa, y considerando que los proyectos de trenes para pasajeros, implícitamente mejoran las vías para el transporte de carga y además abandonado la inmediatez que nos caracteriza, el país podría requerir trenes en lapsos por definir para:

- Desarrollar la capacidad competitiva regional del país transformándose en el corredor de los países limítrofes para el comercio con el Asia. Aquí hablamos de plataformas logísticas.
- Conectar grandes centros productivos, entre plataformas logísticas y macro zonas del país.
- Conectar las grandes ciudades y también como modo alternativo y resiliente de la red de transporte nacional.

He excluido expresamente los trenes de cercanías que sirven a los entornos de las grandes ciudades, algunos de ellos en desarrollo, dado que no se relacionan con un tren longitudinal, como es el tema que nos ocupa.

Plataformas Logísticas - Carga

Por el norte y con ventajas comparativas relevantes por su cercanía con los países limítrofes, el complejo portuario compuesto por **Antofagasta-Mejillones-Iquique**, pareciera se merece (por estudiar) la característica de Puertos de Gran Escala. Arica está a 350 km. de Iquique y Copiapó a 950 km., ciudades que podría entrar en el radio de influencia y captura de exportaciones e importaciones para este complejo portuario (macro zona norte). Entonces, la conectividad regional y con países vecinos requiere de una red de carreteras y ferrocarriles, ¿en cuánto tiempo más? ¿geopolíticamente estamos compitiendo?

Avanzando al centro, están los puertos de **Ventanas, Valparaíso y San Antonio**, siendo este último el designado como Puerto de Gran Escala, complejo portuario que transfiere el mayor volumen de carga del país. Naturalmente requiere de conectividad ferroviaria con la RM y en su área de influencia quedan las importaciones y exportaciones que se producen desde La Serena-Coquimbo a Talca (macro zona centro). Inescapablemente, la conexión con Argentina (Mendoza) por el paso Los Libertadores será un proyecto por abordar. ¿el puerto de gran escala será solo para transferir cargas para el consumo interno de la RM y sectores aledaños o efectivamente abrirá ofertas a países vecinos y más regiones del país?, ¿en cuánto tiempo más deberíamos disponer de esta red ferroviaria?

Finalmente en cuanto a plataformas logísticas (dejando olvidadas algunas con algo de potencial), está el complejo portuario de **Lirquén, San Vicente y Coronel**, en la VIII Región. Las exportaciones de celulosa, madera y otros productos sureños, requieren de una red ferroviaria que conecte las áreas de influencia determinadas razonablemente desde Chillán a Puerto Montt (macro zona centro-sur). ¿En cuánto tiempo más el sector industrial va a requerir de una red e interconexión regional ferroviaria?

En suma, solo desde el punto de vista de la carga, sus plataformas logísticas e integradas, sus centros de acopio e intercambio modal, ¿cuándo se podrían requerir conexión ferroviaria desde Iquique a Puerto Montt?, ¿cómo afecta hoy nuestra competitividad la falta de...?

Hay que tener presente que, cualquiera sea el proyecto, entre el desarrollo del perfil, la pre-factibilidad, la ingeniería básica y la de detalles (incluida la RCA), demora unos 2 años y luego su construcción, dependiendo del tamaño del proyecto, entre 3 a 5 años. En suma, se requieren entre 5 a 7 años para la implementación de un proyecto de cierto volumen.

Transporte de Pasajeros

EFE dispone de un banco de 11 proyectos al nivel de estudios de pre-factibilidad desarrollados entre los años 2014 y 2016 y propuestos debidamente a las autoridades en su momento. Dentro de ellos se encuentra un estudio de pre-factibilidad para el corredor Santiago-Chillán- Concepción, con una rentabilidad social estimada en una TIR del 16% (muy rentable). Es un proyecto que requiere una inversión de alrededor de USD 2.900 millones y, usando un tren rápido, podría demorar alrededor de 3,5 horas entre Santiago y Concepción. Este proyecto HOY es rentable socialmente.

Entre Chillán y Temuco, esta última ciudad con 300.000 habitantes, hay 300 km., ¿cuánto tardará en justificarse (con el actual modelo de evaluación social, ¿o con uno actualizado?), extender el trazado al sur?

Se repite la situación de Osorno, Llanquihue y Puerto Montt, esta última a 300 kilómetros de Temuco y una población de 250.000 habitantes. ¿Cuándo será su momento?

Hacia el norte, la conurbación de La Serena y Coquimbo concentra una población de 420.000 habitantes y está a 500 kilómetros de distancia, ¿nuevamente, cuándo será su momento?, seguro pronto.

En suma, sin datos duros o estudios al nivel de perfil o pre-factibilidad (como debería ser), salvo la pre-factibilidad del tren a Concepción, el modo ferroviario integrante de plataformas logísticas con los puertos para la carga y la interconectividad de las macro zonas del país y con los países vecinos, pareciera que va a ser requerido prontamente. Propongo mirar el gran cuadro y luego desagregar por fases y tiempos para hacerlo posible.

Costos-Inversiones

A diferencia de un Metro donde los proyectos guardan similitudes que permiten estandarizar sus costos de inversión por kilómetro (incluido el material rodante), para los proyectos ferroviarios resulta difícil efectuar dichas estimaciones promedios dada la tipología del proyecto (carga, pasajeros), topografía del terreno (túneles, pendientes, pasos vehiculares, ciudades, etc.).

Por ejemplo, el proyecto Lomas Coloradas-Coronel de 22 km. de extensión, de reciente puesta en operación, costó alrededor de USD 3,7 millones x km. El proyecto Alameda-Nos, del orden de USD 27,3 millones x km, el estudio del tren a Valparaíso (túneles) se acerca a unos USD 34 millones x km. Como se observa, depende.

Lo último...

Para el desarrollo del modo ferroviario se requiere de una visión y mirada de país de largo plazo, pensando primero en su gente y en su competitividad regional. Se requiere de una institucionalidad que diseñe, acoja e integre proyectos de esta magnitud. Se requiere de políticos

capaces de enfrentar (o negociar) con los modos que creen competir con el tren. Se requiere también la decisión política para modificar el modelo de evaluación social de proyectos que habilite al tren, sin sesgo alguno. Se requiere ajustar la cultura caminera (internalizada ya en varias Instituciones/Ministerios).

Finalmente, se requiere de un consenso y de una decisión política transversal, no solo del gobierno de turno.

Quizás nos quedemos con el delirio de Mayol o también quizás alguna vez pasemos del delirio de Mayol, a la visión de Mayol.

JIS/ Julio 2017