

Trenes y Puertos: ¿Quo vadis Concepción?

Jorge Inostroza Sánchez
Ex - Presidente Grupo EFE
Director Ejecutivo – Ingeniería & Movilidad
Socio Principal - Gestión y Desarrollo Empresarial Ltda.
Octubre 2020

Acordemos, todos, que se requiere de un plan integral, del diseño de un horizonte vital para la VIII región y muy especialmente para el Gran Concepción. Aceptemos entonces que tenemos un gran desafío: necesitamos de un líder, de una autoridad regional que sea capaz de concitar para la construcción del plan requerido y para dar sentido a los retazos con que se construye una gran ciudad primero para las personas y también para la industria.



Trenes y Puertos: ¿Quo vadis Concepción?

La componente de logística chilena en el costo de un producto puesto en su mercado de destino es del 18%, versus un 9% del promedio de la OCDE. Dadas las actuales circunstancias del país y su imperiosa necesidad de mejorar la situación económica y con ello la capacidad exportadora y también transformar la matriz productiva, disminuir el 18% citado es un imperativo urgente y de corto plazo. En este afán también tenemos que mirar, de la forma que sea, el futuro de la VIII región y en especial del Gran Concepción.

Para el caso de los puertos de la VIII región, en Lirquen la transferencia de carga proveniente de trenes alcanza a un 50%, Coronel un 19% y San Vicente solo un 4 % (Fuente: E. Gacitúa/EFE, Estadísticas Anuales Portuarias, Observatorio Logístico). Desde el punto de vista logístico estos 3 puertos, que al día de hoy transfieren más de 30 millones de toneladas-año (más que los de la V región), deberían servir a la macro zona centro sur que, arbitrariamente, podría estar comprendida por el tramo



Curicó-Talca, hasta Puerto Montt, abarcando mas de 2,5 millones de habitantes y una participación del orden del 15% en el PIB de Chile.

La participación de los trenes de carga, que podría estar limitada como en el caso de San Vicente por la trama urbana, tiene un interesante y alto potencial aun por desarrollar.

Los trenes requieren aumentar urgentemente sus economías de escala traduciéndose en unidades y formaciones de trenes con la mayor capacidad de carga posible y aumentar ostensiblemente su velocidad. Lo anterior se traduce en mejorar la infraestructura para que la carga por coche alcance a las 25 toneladas por eje (todas las vías con durmientes de hormigón lo permiten), para que la formación de los trenes supere los actuales 460 mts. y lleguen a 1.000 mts. o más, alargando los desvíos a 1.200 mts como mínimo y que las velocidades solo estén restringidas por el propio estándar de las vías, pudiendo en algunos casos superar los 100 K/h. Las medidas citadas son perfectamente posibles y de muy corto plazo en su ejecución. No es posible dejar de mencionar que para el desarrollo de la logística en la VIII región, se requiere la participación de actores locales. El centralismo agobia, ralentiza y mata las iniciativas locales, habitualmente, las correctas.

Dejando las urgencias y en una mirada de mediano plazo, el que el Biotren opere solo en horas punta y la construcción de un nuevo puente (en proceso desde hace 10 años) dará un respiro por varios años, tanto a los trenes de pasajeros con de carga. Sin embargo, ya deberían tenerse presentes en los nuevos proyectos y construcciones y en el propio nuevo puente, por ejemplo, la infraestructura necesaria para el transporte de doble stacking (altura y carga por ej.).

Distinta es la situación de largo plazo. Como se aprecia en el grafico anterior, los puertos de la VIII región deben procurar la debida conectividad de la macro zona tanto desde el sur (Púa), desde el centro (San Rosendo) y desde el norte (proyecto Santiago- Concepción/Rucapéquen). Una mirada integral para los trenes y la carga, requiere ahora también mirar el Gran Concepción, sus comunas y los impactos en el urbanismo y la calidad de vida de las personas.

FESUR/EFE dispone de un proyecto (prefactibilidad) para la construcción de una 3ª vía desde Hualqui a Talcahuano y desde Concepción a Coronel, de modo de darle a los trenes de carga una vía preferencial, ¿seguirán entonces los trenes de carga pasando por la ciudad?, o debemos hacer un proyecto de otro tipo y alcance para que la carga tenga un amplio espacio y a la vez las ciudades desarrollen la habitabilidad necesaria para las personas.

En suma, ¿Coronel, al igual que Talcahuano, seguirán siendo ciudades industriales? ¿Qué haremos con Concepción? Al igual que Valparaíso, ¿estamos en presencia de una crisis de identidad?

¿Quo vadis Concepción?: Acordemos, todos, que se requiere de un plan integral, del diseño de un horizonte vital para la VIII región y muy especialmente para el Gran Concepción. Aceptemos entonces que tenemos un gran desafío: necesitamos de un líder, de una autoridad regional que sea capaz de concitar para la construcción del plan requerido y para dar sentido a los retazos con que se construye una gran ciudad primero para las personas y también para la industria.