

¿Por qué no aumenta el transporte de carga por tren en Chile?

Paula Bunster
Socia de Bunster Consultores

El ferrocarril cumple un rol esencial para disminuir los costos logísticos y reducir externalidades como la congestión, contaminación y accidentes.

¿Por qué si el tren tiene tantas ventajas, no aumenta las toneladas transportadas por este medio de transporte en Chile? Porque la estrategia logística nacional propicia el modo rodoviario.

Si hablamos de las externalidades del tren con respecto a los camiones, **los trenes son menos contaminantes, provocan menos accidentes, descongestionan**, etc. Por cada 1.000 toneladas km, el costo de las externalidades del tren son \$5.041 y las del camión \$21.057. Es decir, los beneficios de transportar en tren son 16\$/tonkm.

El problema es que aparte de medir y conocer este beneficio, hoy no se genera ningún beneficio explícito para quienes operan o utilizan el modo ferroviario. Alguna vez existió una compensación a EFE de 2,65 \$/tonkm, pero el año 2003 lamentablemente se eliminó. Hoy este beneficio podría ser del orden de 9MMus\$/año en la zona de EFE.

Muy por el contrario, en nuestro país se propicia el transporte por camión, a través de los subsidios que hoy existen para este modo de transporte.

Subsidio de privados a los camiones: Hoy los camiones no pagan en proporción al daño que provocan en las carreteras, se calcula que generan de 8 a 20 veces más daño que un vehículo liviano. Al hacer el cálculo para el año 2019, considerando que los camiones pagan 8 veces más que un vehículo liviano, resulta que este subsidio cruzado de privados a camiones fue de **2.144MMus\$**. Los vehículos livianos deberían pagar un 30% menos y los camiones aproximadamente el doble.

En la estructura de costos de los camiones los peajes pueden representar entre 0% y 10% de la tarifa, en el caso de los trenes los pagos de peaje a EFE, representan entre un 20% a un 25% de las tarifas de los Operadores de carga.

Subsidio del estado a los camiones: descuento al impuesto específico a los combustibles.

Este impuesto fue instaurado en 1985 con el objetivo de financiar la reconstrucción después del terremoto de ese año. La tasa de este tributo es de 1,5 UTM por metro cúbico para el petróleo diésel. 96% de las empresas transportistas de carga recupera un 80% de este impuesto. El gasto del Estado en este subsidio a transportistas se estima en **100MMus\$/año**.

Subsidio a los camiones de parte de privados y el Estado: Los camiones no deben construir caminos, accesos y otras obras para acceder a generadores de carga. Los ferrocarriles deben pagar por la construcción de obras, necesarias para conectar con generadores, tales como sistemas de transferencia de carga, andenes, terminales, desvíos y otros. Las inversiones en infraestructura para el modo camión, generalmente no son incorporadas en los costos de la opción rodoviaria.

La estrategia nacional debe propiciar el modo ferroviario, para que efectivamente se capten las eficiencias de cada modo y exista una disminución de los costos logísticos de Chile.

Se debe lograr la coordinación de Instituciones con foco en captar las eficiencias de cada modo y mejorar la sustentabilidad del país. Creando una institución formal y legal.

Se deben generar políticas que valoren la reducción de externalidades como congestión, contaminación y accidentes.

Se deben regular los desequilibrios o inequidades entre los modos. Una forma diplomática o menos polémica de hacerlo, es invirtiendo en mejorar la infraestructura.

Esto puede ser mejorando la performance de la vía, para mayor eficiencia operacional. Mejorando la conexión de los trenes, desarrollando accesos, terminales de transferencia bi-modal y conexiones ferroviarias a grandes generadores de carga.