

CONECTIVIDAD VALPARAÍSO - SANTIAGO

Autopista, Aeropuerto.... ¿y el Tren?

Jorge Inostroza Sánchez
Ex - Presidente del Grupo EFE
Marzo 2021

En esta nota se pretende abordar, observando ampliamente el corredor de transporte Valparaíso – Santiago, la factibilidad técnica y financiera del proyecto de un tren, proyecto que hasta la fecha ha sido muy raramente gestionado.

La **Autopista Interurbana Santiago – Valparaíso (CH-68)**, concesionada el año 1999 por un plazo de 25 años, es operada por Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. (Abertis) y que, con una extensión de 141 kilómetros, conecta las comunas de Santiago, Maipú, Pudahuel, Curacaví, Casablanca, Valparaíso, Quilpué y Villa Alemana. En el año **2019 registra un flujo de 43,4 millones de vehículos-año**, utilidades acumuladas solo entre los años **2012-2019 de \$ 221.200 millones**, equivalentes a USD 303 millones y durante el año **2019 utilidades por \$ 39.545 millones** y una **rentabilidad sobre patrimonio de 38,8%** (rutasdelpacifico.cl, memorias).

Esta ruta considera una inversión de USD 790 millones y que ahora incluye 3º pistas, se encuentra ya en **proceso de relicitación durante este año 2021** (MOP-Concesiones).

El **Aeropuerto de Concón**, ex - base aeronaval de la Armada, ubicado en la cima del cerro Torquemada y ubicado a 20 kilómetros de Viña del Mar, ha sido **utilizado muy ocasionalmente para vuelos chárter**. En julio del 2020, la Dirección de Concesiones del MOP efectuó la licitación del Estudio y Anteproyecto de la Ampliación y Mejoramiento del Aeropuerto. El anteproyecto busca identificar la demanda (vuelos, pasajeros, entre otros), diseñar la ampliación del terminal de pasajeros, ensanchar y aumentar la resistencia de la pista, una torre de control y la vialidad necesaria tanto para los accesos como para los estacionamientos. Finalizado el anteproyecto (2022) se espera licitar la concesión, con una inversión estimada de USD 46 millones.

Como antecedente y dejando constancia de la fuerte resistencia de comunidades y ambientalistas, de los 11 principales aeropuertos concesionados, citando los similares al de Concón y exceptuando La

Florida de La Serena que aun registra pérdidas, el resto presenta interesantes utilidades. El Tepual de Puerto Montt, utilidad por \$2.987 millones y una rentabilidad del 25,7% el año 2019. Araucanía, utilidades por \$ 3.935 millones y rentabilidad de 20,3% (EE. FF., páginas web). No se citan los del norte que tienen demandas y rentabilidades aún más notables.

A su vez, el **Estudio de Factibilidad del Tren Santiago - Valparaíso**, efectuado en EFE los años 2015/16, analizó 3 alternativas de trazado: 1) Quinta Normal - Til Til - Limache - Valparaíso, de 116 kilómetros e inversión de USD 2.678. 2) Quinta Normal - Curacaví - Casablanca - Villa alemana - Valparaíso, de 130 kilómetros y USD 3.144 millones de inversión y finalmente 3) Quinta Normal - Curacaví - Casablanca - Valparaíso, de 121 kilómetros y USD 2.864 millones de inversión. Para el año de los estudios (2016) la proyección del tren indica 17 millones de pasajeros-año y 420.000 teus.

La **evaluación social, en las 3 alternativas, fue positiva** y superior al **6% de Tasa Interna de Retorno (TIR)** tasa e indicador que fija el Estado como requisito indispensable para efectuar inversiones (cumplido). Esta evaluación social identifica, registra y evalúa los **beneficios sociales** que reciben las personas con ocasión de la ejecución del proyecto, como, por ejemplo, la reducción y ahorro en tiempos de viajes, la accidentabilidad y en menor escala otros aspectos.

Paralelamente empresas privadas han presentado al MOP iniciativas con trazados y costos diferentes a los indicados para concursar en la licitación.

Actualmente el proyecto se encuentra detenido y la explicación oficial es debido a la pandemia. Sin embargo, MOP - Concesiones aún no ha decidido el trazado mas adecuado, la inversión y los costos de explotación y en definitiva cual es el proyecto costo-eficiente que el Estado-Gobierno-Ciudadanía requieren y están dispuesto a construir.

Observación: El Puerto de Valparaíso (EPVA), que como generador de carga forma parte del corredor Valparaíso - Santiago, **requiere de una conexión logística sustentable como el tren** y, además, con el menor impacto urbano posible. EPVA, en el ejercicio del año 2019, registra la transferencia de 8,3 millones de toneladas, ganancias por \$ 7. 062 millones y los operadores de los terminales, TPS utilidad de \$ 2.933 millones (rentabilidad del 8,9%) y TCVL de \$ 5.176 millones (rentabilidad de 21,4%). En suma, para el corredor Valparaíso – Santiago se dispone, en diversos estados, 1) Re-licenciación de la ruta 68 (en curso), 2) Mejoramiento y licitación Aeropuerto (en anteproyecto) y 3) Estudios completos sobre un eventual tren, en una extraña espera.

Sobre la **autopista**, su construcción, que al inicio aumenta la rapidez de desplazamiento de los vehículos, **genera más congestión (D. Braess, 1968), alta contaminación y además grados no menores de accidentabilidad.** Existe innumerable información sobre la **inconveniencia** de considerar solo a las **autopistas como la solución única** para un cierto corredor. En todos los casos, la solución es multimodal.

Por su parte y atendiendo primero al cambio climático, **un tren contamina 53 veces menos que un auto, 14 veces menos que un bus y 70 veces menos que un avión** (pax-km.), a su vez en el tren los tiempos y horarios de viaje son predecibles, tiene una muy baja accidentabilidad, una gran oferta de transporte, llegada al centro de las ciudades y, además, facilita la inclusión social.

Licitación la Ruta 68, como ya está siendo encaminada, será otro gran negocio para los privados y un aporte transitorio para los desplazamientos con las externalidades negativas ya citadas. Licitación la Ruta 68, y el Aeropuerto, junto a un Tren, la opción más sustentable, permite que las altas rentabili-

dades de ambos, financien, directa o indirectamente, la inversión y operación del Tren.

Un Tren para Valparaíso - Santiago es viable técnica y económicamente, solo se requiere observar el corredor integralmente desde el Estado, luego diseñar proyectos de transporte integrados que permitan apalancar las inversiones y los costos de explotación con los ingresos totales del corredor, y naturalmente, contar con un gestor público con la voluntad, las competencias y atribuciones necesarias.

¿Habrá participación y decisión regional? ¿Seremos testigos, otra vez, de imposiciones técnicas y de un intimidante manejo comunicacional? ¿Qué organismo será el que se haga cargo de la mirada integral y diseñe y gestione una licitación Ruta-Tren? ¿Cómo influirá el nuevo Gobernador?

Sobre las autopistas/carreteras se constatan decididas acciones por parte de instituciones y funcionarios, acompañadas de un intenso lobby de organizaciones empresariales. En cambio, se observa una notable ausencia de autoridades que, en cambio, miren la conectividad integral teniendo presente las personas, las comunidades, el medio ambiente y la tan necesaria inclusión social.