



## DECISIONES SOBRE TRENES

Por Jorge Inostroza Sánchez · @JorgeJis  
Expresidente Grupo EFE

Durante los años 2014-2016, en la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) se efectuaron varios estudios para darle forma a un plan para el desarrollo de los trenes en Chile.

En una primera aproximación y dada la necesidad efectiva de pasajeros y de carga, **unir las regiones de Valparaíso-San Antonio, con Santiago y a su vez con la Región de Concepción (puertos)**, que en total tienen más de 12 millones de habitantes, cargas por 50 millones de toneladas y generan más del 70% del PIB, **era sin duda la zona más atractiva.**

**Se identificaron 11 proyectos**, con inversiones por USD 9.730 millones. Estos estudios, utilizando el modelo de evaluación social del Estado chileno, registraron rentabilidades positivas. **Todos cumplen y superan la exigencia de beneficios mínimos para la sociedad (tasa de retorno social igual o mayor al 6%).**

En trenes de media distancia, el proyecto para unir **Santiago con Concepción** (entrada norte) arrojó una **rentabilidad de más del doble de la exigida (16,5%)**. **Valparaíso-Santiago y San Antonio-Santiago**, ambos obtuvieron rentabilidades positivas, destacando la **carga desde San Antonio con un alto valor (16%)**. (Ref.: Línea 7 de Metro, con más de USD 2.500 millones, tiene un 6,5%).



En trenes de cercanías, Biotren obtuvo evaluaciones positivas de un 7/10% en: puente Biobío; extensión al centro; mejoramiento frecuencias y ampliación a tercera vía; compra de trenes y la extensión Temuco-Padre las Casas. También positiva resultó para el tren Pto. Montt – Llanquihue. Para la Región Metropolitana: Melitren y Batuco obtuvieron valores positivos.

**Los proyectos citados cumplen y tienen el mérito requerido. Aparece entonces la decisión política de los gobiernos, hasta ahora confusa y evitativa, facilitando la intervención de los sectores afectados por los trenes (autopistas, camiones, buses) que despliegan su capacidad de lobby.**

Mas allá de la inescapable compra de trenes por obsolescencia y del Puente del Biobío, **si los proyectos de trenes cumplen las exigencias de valor social y de rentabilidad y a la vista las dificultades para la toma decisiones, ¿cuánto influyen visiones economicistas que derivan en la ausencia del Estado en proyecto de alta rentabilidad social? ¿cuánto influye el lobby de los competidores?**