

Qué duda cabe que en los últimos meses los trenes han vuelto a la palestra. El proyecto ferroviario estrella del Gobierno, que unirá Santiago y Melipilla, obtuvo a mediados de mayo la Resolución de Calificación Ambiental (RCA), el permiso medioambiental clave para que comience a concretarse esta iniciativa. Además, el tren que originalmente llegaba a Batauco, se extendería a Tilitil.

Pero además, en el sector privado no hay uno, sino dos actores en firme carrera, cada uno con su propio proyecto ferroviario con los que buscan unir Santiago con la Quinta Región, para transportar carga y pasajeros.

En medio de todos estos proyectos, quien no había hablando —hasta ahora—, era un actor protagónico en esta película, la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). En esta entrevista, su presidente, **Pedro Pablo Errázuriz**, entrega sus definiciones sobre estas iniciativas y la cartera de proyectos propios en los que EFE está embarcada, destacando la prioridad de la vía de carga hacia San Antonio, pero no así de los proyectos de pasajeros a Valparaíso, porque —estima—, no hay demanda suficiente.

Tras años en los que el énfasis ha estado en los trenes de cercanías, se ha vuelto a hablar de recorridos más largos. Sobre este anhelo, Errázuriz anticipa que a fines de este gobierno dejarán los estudios de factibilidad social de un tren Santiago-Temuco.

Sin embargo, el timonel de EFE afirma que un tren a Puerto Montt no es prioritario. “Tren Santiago-Puerto Montt de carga existe, pero las velocidades son 50 o 40 km/h, que no sirven para pasajeros. Si uno piensa que los buses entre Temuco y Puerto Montt tienen una autopista que va a 110 km/h, las personas no elegirían el tren. Hay que hacer una rehabilitación total de la vía, que no está priorizado como los desafíos de hoy. De hecho, es más importante que funcione Puerto Montt-Puerto Varas, y que se logre hacer. Sobre todo, porque son los servicios que la gente más necesita”, responde Errázuriz, quien también descarta que el tren a Puerto Montt pudiera materializarse por el flujo de las concesiones, por el escaso número de pasajeros, lo que se traduciría en grandes subsidios, estima.

El foco de EFE —afirma—, está puesto en un plan estratégico que tiene tres pilares: los trenes de cercanías, las vías para el transporte de carga, y la eficiencia operacional, y con el objetivo de llegar a 120 millones de pasajeros transportados a 2025, un año después del plazo inicialmente planteado para tal meta, debido al retraso de la RCA de Melipilla.

El Ebitda de la compañía sigue siendo negativo, pero Errázuriz destaca que las pérdidas han disminuido. Mientras entre enero y abril de 2018, el Ebitda de EFE fue de -\$11.601 millones, en igual período de 2019 es -\$7.600 millones, o sea, un 34% menor a lo obtenido en igual lapso del año pasado.

Esto en un contexto en que han incrementado servicios, como el tren Santiago-Nos, que ha crecido 30% en el movimiento de pasajeros, y el Santiago-Rancagua, que ha crecido 130%, ambos entre enero y abril de 2019, comparados con igual período del año pasado.



PEDRO PABLO ERRÁZURIZ, PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE LA ESTATAL FERROVIARIA

EFE y los requisitos económicos pedidos por TVS para el tren a Valparaíso: “Como está presentado, es completamente inaceptable”

En mayo, Pedro Pablo Errázuriz cumplió un año como presidente del directorio de EFE.

Sobre los proyectos de EFE, plantea que renovarían las flotas de los trenes a Nos y Rancagua, debido a su buen desempeño, y sobre la posibilidad de echar a andar recorridos más largos como Santiago-Temuco, dice que dejarán hechos estudios de factibilidad social hacia el final del gobierno. • CLAUDIA RAMÍREZ FRIDERICHSEN

TREN DE CARGA A VALPARAÍSO:

“Siento que la ciudad de Valparaíso no tiene tanta vocación portuaria hoy. No es fácil el desarrollo portuario, porque el alcalde y la ciudadanía no tienen ganas de que el puerto sea puerto”.

PROYECTO DE CARGA A SAN ANTONIO, DE EFE:

“La política de EFE es que se intente concesionar. El privado tiene la

Obras Públicas”.

—¿Hay fondos para financiar este tren?

“A pesar de su historia, EFE tiene una capacidad de deuda bien vista. De hecho, acabamos de colocar un bono a UF+ 1,9, que es una tasa bien atractiva, porque los inversionistas se dan cuenta de que EFE es del Estado y este va a responder. Pero en el plan de trabajo, y es lo que estamos mostrando a Dipres, es que con estos servicios vamos a llegar a tener cero pérdida operacional. De hecho, vamos a llegar a tener un margen operacional positivo en 2027 (como EFE)”.

Tren de pasajeros a Valparaíso: “No es prioridad”

A inicios de febrero, el consorcio TVS Concesiones Ferroviarias SpA —integrado por Sigdo Koppers y China Railway Group Limited (CREC)—, presentó al Ministerio de Obras Públicas (MOP) un proyecto de tren a la V Región, que incluye el traslado de carga entre Santiago y ambos puertos (San Antonio y Valparaíso), y pasajeros Santiago-Valparaíso, y cuya inversión es de US\$ 2.400 millones.

Casi tres meses después, a fines de abril, se presentó otra propuesta. “Conexión Ferroviaria Santiago-V Re-

presentantes del consorcio TVS—Juan Eduardo Errázuriz, presidente de Sigdo Koppers, su tío—, Pedro Pablo Errázuriz decidió abstenerse en las decisiones sobre este tema y detalla en qué parte del proceso ha participado.

“Hasta aquí hemos hecho dos cosas, una es preparar este mandato, y en eso sí he participado, porque me parece que EFE debe ser activo. Y lo segundo, son informes técnicos respecto de las iniciativas que nos ha pedido el MOP, que se prepararon mientras yo estaba fuera de Chile, así que no participé, pero que también conozco en términos generales”, indica.

En su visión, el proyecto de carga entre Santiago y San Antonio (la propuesta de TVS) es “maravillosa”, mientras que al tren de carga entre Santiago y Valparaíso (incluido en la propuesta de ambos grupos privados), la califica solo de interesante. “Porque siento que la ciudad de Valparaíso no tiene tanta vocación portuaria hoy. No es fácil el desarrollo portuario, porque el alcalde y la ciudadanía no tienen ganas de que el puerto sea puerto”, sostiene.

Mucho más categórico es Errázuriz sobre un tren de pasajeros a Valparaíso —propuesta hecha por ambos grupos de privados—, que en su opinión “no es prioridad”. “Es lindo en términos ciudadanos, pero hay muchos otros

quiere decir que no solo piden financiar el 70% de la inversión, sino que además agregan una tasa de interés implícita del 7% o equivale a financiar el 170% de la inversión sin interés. “Tal como está presentado por parte del grupo que especificó el ingreso mínimo garantizado (TVS), considero que es completamente inaceptable”, dice.

Agrega que “el otro proyecto también pide el 70% de los ingresos, también alto”. “Lo bueno es que el proceso recién comienza y puede ser mejorado por parte del MOP (...). Es algo que tiene que mirar el MOP, pero nosotros decimos: no puede haber una garantía del Estado tal, que es cero riesgo para el concesionario. Y en ambos es cero riesgo. Lo único que como EFE estamos diciendo, es que no puede requerir subsidios del Estado, y si los requiere debe ser súper claro y discutido, porque existen otras prioridades”.

“Lo primero es que sea iniciativa privada sin subsidios, como lo han dicho los proponentes. Y si los tiene, que sea una decisión del Estado y no, ‘mira lo que me pasó’, como fue con el Transantiago”.

Aparte de estos proyectos, ya EFE venía trabajando un proyecto que mejora la vía de carga a San Antonio y que tiene dos etapas. La primera, que ya está en ejecución, es la mejora de la conectividad entre Malloco y el puerto, para

“También estará el proyecto de Padre Las Casas (extensión desde Temuco a esta ciudad), los trenes nuevos en Biobío, en La Araucanía, también la compra de trenes nuevos para Rancagua y más trenes para Nos”, precisa (ver recuadro).

—El tren a Melipilla acaba de obtener su RCA. ¿Cuáles son los siguientes pasos para ponerlo en marcha?

“Cuando se obtiene la RCA, aparece una cantidad importante de condiciones que debemos cumplir. Lo que estamos haciendo hoy es la ingeniería de las modificaciones y los cambios que nos han propuesto y que entendemos que son adicionales. A fines del segundo semestre del próximo año deberíamos estar adjudicando los contratos grandes (para construir), pero ya estamos haciendo cosas hoy. Tenemos pequeños obras en arqueología, ya estamos activamente trabajando”.

—El proyecto prevé estar operativo a 2025 y supone una inversión de US\$ 1.560 millones. La ministra Hutt dijo que no había opción de concesionario. ¿Eso es definitivo?

“Siempre hay una opción. Lo que dijo la ministra es parte de las conversaciones que hemos tenido. Llegamos a la conclusión de que es mejor que sea con financiamiento del Estado y de EFE directo. Pero siempre hay una opción y una discusión abierta. Nos queda tiempo, tenemos que conversarlo con el Presidente y con el ministro de

prioridad”.

TREN SANTIAGO-TILTIL:

“El gobierno regional decidió que le interesaba, entonces nos aportó plata para hacer la ingeniería y después está interesado en aportar financiamiento para la obra”.

gión”, de un consorcio que integra el grupo Urenda, iniciativa para construir y operar un tren de carga y de pasajeros desde Santiago a Valparaíso, pero por un trazado norte, hacia Tiltit-Limache, y que supone una inversión cercana a los US\$ 2.000 millones.

En este contexto, el Gobierno decidió que si es que se llega a realizar alguna de estas obras, se hará por la vía de las concesiones. Y aquí es donde EFE tiene la llave maestra que podría echar a andar el proceso, pues la empresa estatal es la encargada de hacer el mandato para iniciar los estudios que derivarían en la eventual declaración de interés público de parte del MOP.

De hecho, los términos de ese mandato fueron analizados por el directorio de EFE el miércoles 29 de mayo y están en etapa de afinar detalles con el MOP.

Por su parentesco con uno de los re-

servicios que son prioritarios, porque movilizan a más gente”, señala.

—¿No le parece atractivo un tren rápido a Viña del Mar?

“Súper bueno. Pero no tiene muchos pasajeros en comparación con Santiago-Melipilla, con 60 millones de pasajeros al año. No hay tanta cantidad de pasajeros todos los días”.

Ambos proyectos consideran pedir al Estado ingresos mínimos garantizados; es decir, que el Estado les garantice un ingreso básico. TVS explicó en su propuesta que solicita cuotas anuales los primeros 25 años de operación de la concesión, equivalentes a financiar el 70% de la inversión. Además, costos de operación que corresponden al 55% de los ingresos estimados, con una tasa de descuento al 7%.

Según Pedro Pablo Errázuriz, esto

lo cual destinan una inversión de US\$ 100 millones. La segunda etapa depende de la construcción del Puerto a Gran Escala (PGE), y es una vía de carga similar a la que presentó el concesionario TVS, lo que necesariamente significa que habrá que optar por una de ellas.

“La ley le asigna a EFE junto con el Ministerio de Transportes, la responsabilidad de la planificación ferroviaria en Chile. Por lo tanto, si quiere hacerlo EFE, lo puede hacer, pero la verdad es que lo que hemos conversado en el directorio, y la política de EFE es que se intente concesionar”. Agrega que el proyecto de EFE está solo como alternativa a que no resulte el privado. “El privado tiene la prioridad. Estamos avanzando por si llegara a fallar (la iniciativa privada), porque lo que no puede pasar es que no exista ese proyecto, si el puerto exterior (PGE) sale”.

Más trenes para Nos y Rancagua, y modernización de Santiago-Chillán a 2022

La empresa estatal trabaja en varios frentes, con énfasis en el mejoramiento de las vías de carga y de los trenes de cercanías. En concreto, esta semana, el directorio de EFE analizó, además del mandato para el tren a Valparaíso, la extensión del Merval desde Limache hasta Quillota-La Calera, y aprobó la adjudicación de la ingeniería para poder hacer los estudios de impacto ambiental.

En una etapa más avanzada está el proyecto de modernización del tren Santiago-Chillán, que supone una inversión de cerca de US\$ 115 millones y que finalizaría a fines de 2022. La iniciativa incluye trenes nuevos —en rigor, la compra de seis trenes, proceso que ya partió su *roadshow*

y cuya licitación se hará este año—; servicios nuevos, en lugar de cuatro frecuencias diarias, al menos 10; la renovación de la vía, y la disminución de tiempo de viaje. ¿Este tren tiene posibilidades de ser licitado, una vez que se modernice? “Es muy difícil de concesionar, porque se mezcla la carga con los servicios intermedios (no hay vías separadas)”, responde Pedro Pablo Errázuriz.

El tren que originalmente se llamaba Santiago-Batuco, cuya inversión original era de US\$ 623 millones, se extendió hasta Tiltit —llega hasta Batuco con tres vías y hasta Tiltit con la vía existente mejorada, para pasajeros y carga—, por lo cual su inversión se incrementó en

cerca de US\$ 30 millones. “El gobierno regional decidió que le interesaba, entonces nos aportó plata para hacer la ingeniería y después está interesado en aportar financiamiento para la obra”, indica.

También, como parte del objetivo de transportar 120 millones de pasajeros a 2025, ya está aprobada la compra de ocho trenes en el tramo Santiago-Rancagua, lo que supone la renovación total de esa flota. Además, la compra de más trenes a Nos está aprobada, pues el servicio se proyectó con 50 mil pasajeros y hoy está en 85 mil diarios. La inversión total para los trenes de Nos y los trenes de Rancagua es de US\$ 72 millones.