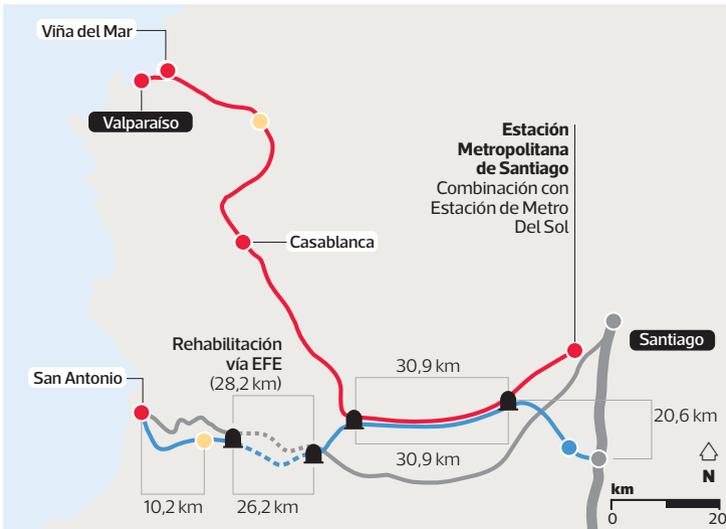


**LOS PROYECTOS EN EVALUACIÓN**

TVS, por un lado, y Agunsa, FCC y Talgo, por otro, plantean iniciativas para unir por ferrocarril Santiago y Valparaíso, con trazados diferentes cada una.

**PROPUESTA DE TVS**

- ↗ Doble vía de pasajeros TVS Valparaíso, eje norte (132 km)
 ↗ Doble vía de carga TVS San Antonio, eje sur (98 km)
- Estaciones
 ● Est. de adecuación y ordenamiento de trenes
- Túneles
 ● Est. de transferencia de carga
- ↗ EFE Barrancas-Alameda
 ● Otras estaciones EFE
- ↗ Otras vías EFE



**PROPUESTA DE AGUNSA, FCC Y TALGO**

- ↗ Conexión ferroviaria Santiago - V Región
 ● Posibles estaciones
 ■ Túnel



FUENTE: MOP.

INFOGRAFÍA: Ariel Fernández L. • LA TERCERA

**4** **5** **50**

**AÑOS** podría ser el plazo en que esté implementado el servicio de trenes entre las regiones Metropolitana y de Valparaíso, según el Ministerio de Transportes.

**MIL PESOS** aproximadamente sería el costo inicial de los pasajes. El valor de cada boleto dependería del asiento y del horario en que se aborden los servicios.

**AÑOS** es la concesión que pidió la empresa TVS para su proyecto de US\$ 2.635 millones. Esta iniciativa contempla cuatro estaciones entre Santiago y Valparaíso.

# Tren a Valparaíso: proponen pasajes a \$ 5.000 y estación en el aeropuerto

Los dos proyectos evaluados en Concesiones plantean cada uno sus ventajas. EFE advierte sobre posibles “subsidiros indirectos”.

**Oriana Fernández**

Importantes diferencias en cuanto a tarifas, trayectos e inversiones muestran los dos proyectos que buscan concretar un servicio ferroviario de pasajeros entre Santiago y Valparaíso, y que fueron declarados de interés público por el Consejo de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Dicha entidad publicó detalles de las iniciativas, planteadas una por la empresa TVS (formada por Sigdo Koppers y China Railway Group), y la otra por las compañías Agunsa, FCC y Talgo. El proyecto de TVS considera un costo de US\$ 2.635 millones y un plazo de concesión de 50 años. Los precios de los pasajes partirían en \$ 5.000 (según asiento y horario). El viaje duraría 45 minutos y los convoyes alcanzarán 200 kilómetros por hora. Al respecto, Álvaro González, gerente general de TVS, sostiene que “será un servicio de alta calidad y accesible”. Al mismo tiempo, señala que no descartan “una integración tarifaria con otros medios”.

**Al aeropuerto**

Por su parte, Agunsa propone una concesión por 40 años y una inversión de US\$ 2.151 millones. Establece un trazado que comienza en el sector de Estación Mapocho e incluye una estación ubicada en el límite oriente del aeropuerto Arturo Merino Benítez. Luego sigue su trayecto hacia Tiltit, cruza la Cuesta La Dormida a través de un túnel de alrededor de 16 kilómetros y llega al valle del Marga Marga, al sector de la línea actual del Merval. Ade-



**“Los costos de inversión y el trazado serán analizados en profundidad”.**

**LUCAS PALACIOS**  
SUBSECRETARIO DE OO.PP.

más, el proyecto de la compañía contempla la implementación de un ramal entre la vía principal y el sector industrial de Ventanas, con el fin de transportar carga de la minería.

Consultado sobre la posibilidad de que el tramo propuesto llegue al terminal aéreo internacional, el subsecretario de Obras Públicas, Lucas Palacios, admite que “es una opción a estudiar, pero podría haber otros trazados”.

La definición final será propuesta por una empresa internacional contratada por la cartera durante este año. “Los costos de inversión y los trazados serán analizados en profundidad”, enfatiza la autoridad.

**Demanda estimada**

En tanto, Agunsa pronostica en su proyecto, que fue presentado ante Concesiones, una demanda estimada de 13 millones de pasajeros al año hacia 2026. La compañía informa que el pasaje tendría un costo de \$ 5.500 entre ambas ciudades, y los trenes podrían transportar a 600 pasajeros. Los convoyes podrían alcanzar 250 km/h, por lo que el viaje tendría una duración de 32

minutos.

Las iniciativas fueron calificadas favorablemente por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) ante el MOP. Pese a ello, asevera que sería “interesante evaluar y volver estudiar en ambos casos las tarifas calculadas por las empresas, pues “corresponden a más del doble de lo que hoy paga un viajero frecuente en bus”.

La estatal añade que el proyecto de TVS establece un valor por kilómetro de US\$ 4,8 millones, “lo que aparece como bajo comparado con otros proyectos de EFE, en los cuales dicha cifra más que se duplica”. En este plano, da como ejemplo el tren Santiago-Melipilla, aprobado en mayo pasado y que tiene un costo por kilómetro de US\$ 14,2 millones.

Asimismo, Agunsa plantea un costo de US\$ 6,1 por kilómetro, lo que también es calificado por la estatal como un valor bajo.

En el mismo plano, EFE aborda los costos que tendrán las iniciativas y advierte que podrían requerir “subsidiros indirectos” del Estado. Ello, pues TVS pidió ingresos mínimos garantizados (pago que hace el Estado al privado si no se presenta la demanda esperada) por 25 años.

“Esto representa un monto que permitiría financiar el total de la inversión más los costos de operación, a una tasa de 2,9%”, señala la estatal en su informe.

En el caso de Agunsa, esta empresa solicitó una garantía equivalente a 70% de los ingresos. Al respecto, EFE concluye que dicho monto financiera “el total de la operación más los costos de inversión a una tasa del 3%”. ●