

ENTREVISTA. HÉCTOR ULLOA, diputado independiente y proyecto de retorno del tren, entre Llanquihue y Puerto Montt:

“Me parece una falta de respeto cuando a nosotros se nos propone un tren de segunda mano y con una velocidad de sólo 50 km/h”

Vicente Pereira
cronica@diariollanquihue.cl

“Levanto la voz para solicitarle a los ministros que cuando viajen a interiorizarse de proyectos en esta zona no vean a Puerto Montt como una ciudad de segunda categoría (...)”, reflexiona el diputado Héctor Ulloa (Ind.), quien cuestiona que para el proyecto de retorno del tren a esta zona se utilicen máquinas usadas, como lo señaló el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz y el gerente general de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) Trenes Chile, José Solorza, al momento de dar la partida a la obras de conservación de la estación La Paloma, en la capital regional.

Ulloa no está conforme con la propuesta de este medio de transporte para unir las comunas de Puerto Montt, Alerce, Puerto Varas y Llanquihue. “Veo pasar iniciativas de miles y miles de millones de dólares para la Región Metropolitana, sobre todo en materia de conectividad, pero a Los Lagos se le trata como a una región de segunda categoría en esta materia”.

—¿Cuáles son sus cuestionamientos respecto a este proyecto?

—Tengo bastantes aprehensiones. En primer lugar, no quiero que a Puerto Montt se le mire como a una ciudad de segunda

“Pero lo más importante es que no sabemos cuánto costará este servicio. Entonces, tenemos un proyecto en pañales, que si no anda, este famoso tren se transforme en uno patrimonial”

“No me interesa que llegue el tren, sino que se mantenga como un medio de transporte competitivo frente a las alternativas existentes en la zona”

categoría, ni quiero que el tren se transforme en un elefante blanco, tal y como sucedió con el proyecto ejecutado en 2005, cuando lamentablemente nuestros gobiernos progresistas, como el del ex Presidente Ricardo Lagos y la ex Presidenta Michelle Bachelet dejaron botada esta iniciativa y tuvimos la estación de trenes de La Paloma desocupada u ocupada para otros fines durante más de 20 años.

—¿Teme que se repita la historia?

—Tenemos una experiencia nefasta, ya que la estación llegó a transformarse en un nido de delincuencia o se arrendó para otros fines. Pero finalmente se nos prometió un tren que no llegó. Miro como un aspecto positivo que nos digan que viene el tren. Pero no me interesa que llegue el tren, sino que se mantenga como un medio de transporte competitivo frente a las alternativas existentes en la zona y más si se considera que después de la pandemia el parque automotriz aumentó considerablemente en estas ciudades. En el caso de Puerto Montt, la ciudad está colapsada, ya que no tenemos nueva infraestructura de conectividad y el atochamiento es grande en el eje de conurbación Puerto Montt, Puerto Varas y Llanquihue.

DESCONOCIMIENTO

—¿Qué otros aspectos le inquietan de esta iniciativa, aparte que lleguen trenes usados?

—Le expuse al ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, que no es posible que no sepamos el valor del pasaje, que la velocidad será de 50 kilómetros por hora y que se desconozca la calidad de los buses de acercamiento, aspectos relevantes para la viabilidad de esta iniciativa. Tampoco conocemos cómo será la calidad del servicio y que más encima se trate de trenes reacondicionados, de segunda mano.

Por mucha palabra nueva que utilicen o que señalen que son refaccionados, siguen siendo trenes de segunda mano (...). Pero lo más importante es que no sabemos cuánto costará este servicio. Entonces, te-



EL EX CONCEJAL DE PUERTO MONTT, HÉCTOR ULLOA.

nemos un proyecto en pañales, que si no anda, este famoso tren se transforme en uno patrimonial o de turismo para ser ocupado con fines distintos a los de conectividad y nuevamente tengamos un portazo que sería definitivo a la vuelta del tren, el que evidentemente tiene que ser competitivo.

Tiene que responder a preguntas de sentido común que hacen las personas, respecto a si es que les convendrá subirse al tren o viajar en el auto entre Alerce y Puerto Montt o de Puerto Varas o de Llanquihue.

—¿Estima que pudiera no ser competitivo y no resolver los problemas de conectividad?

—Todas estas mejoras están destinadas a elevar la calidad de vida de las personas, pero si no tiene la capacidad para que el viaje sea más rápido, eficiente y con menor costo, no tiene ningún sentido.

Mi mayor preocupación es que estamos siendo tratados como una ciudad de segunda categoría. Todos los proyectos de trenes de EFE y del Ministerio de Transportes contemplan

trenes nuevos y por eso me parece una falta de respeto cuando a nosotros se nos propone un tren de segunda mano y con una velocidad de sólo 50 km/h. No será competitivo en el tiempo, por lo que es probable que de fracasar, desde el nivel central nos señalen: “Ven que teníamos razón: el tren no se justificaba para Puerto Montt”. Entonces, soy partidario de una buena puesta en marcha, que se conozca el precio y a una velocidad, ojalá de entre 80 a 100 kilómetros por hora, que disponga de una buena conectividad con el centro a través de buenos buses de acercamiento; pero no como sucede hoy, que es una buena idea, pero sin responder preguntas básicas: cuánto costará el pasaje, si es que habrá un subsidio, la velocidad y la calidad de los buses de acercamiento. Todas preguntas que hacen que este medio sea una competencia real a los medios que existen actualmente.

—¿Qué le parece que a 10 meses que entre en operaciones no se conozca el precio del pasaje?

—Es una falta de profesionalismo absurdo el no contar con respuestas a preguntas tan básicas. De hecho, las personas me consultan al respecto. ‘Cómo llegaré a la estación’ y si es que ‘me será más conveniente frente al bus o al auto (...)’. Todas consultas que no tienen respuesta hoy, lo que responde a un amateurismo que no tiene justificación, porque estamos hablando de un proyecto emblemático de trenes para Chile.

Por ello, soy partidario de esperar una puesta en marcha como corresponde y no hacerlo a tontas y a locas, porque sería una segunda lápida al proyecto del tren después del desastroso inicio de 2005, lamentablemente, con nuestros propios gobiernos.

—Jorge Inostroza, ex presidente de EFE, cuestiona la alta inversión que se realiza en esta materia en Santiago versus esta iniciativa. ¿Coincide con este juicio?

—Quise subirme al tren Santiago-Curicó, el de mayor categoría que tiene Sudamérica hoy día y constaté que es distinto al que se propone para Puerto Montt, ya que es de alta velocidad, con un promedio de velocidad es 130 km/h, con un peak de 160 km/h, lo que lo hace competitivo; entonces, lo que se nos está proponiendo es una falta de respeto al sur del Chile.

—¿Usted conoce en detalle el proyecto?

—Nunca nos han mostrado números, ni informado de algo tan simple como el valor de la operatividad de este servicio, si requerirá de un subsidio o si es que se financiará sólo con pasajes.

Pero no sabemos ni el precio del boleto. Es más, el ministro comente un error al decir que si al tren le va bien podremos aumentar la velocidad a 80 kilómetros por hora, lo que es un absurdo, ya que si parte mal no habrá opción de aumentar la velocidad, porque nadie se subirá a una máquina de baja velocidad. Por eso prefiero esperar a que sea competitivo, para que se mantenga en el tiempo y no sea un portazo a este proyecto.

Actualidad

EL LLANQUIHUE | Sábado 3 de febrero de 2024 | 7

ENTREVISTA. **JORGE INOSTROZA**, ex presidente de EFE y consultor en planificación estratégica:

“Con los datos que tenemos (...), el proyecto parece básico y riesgoso”

Viviana González
cronica@diariollanquihue.cl

Cada día se conocen más detalles del proyecto de la Empresa de Ferrocarriles de Estado (EFE) para traer de vuelta al tren a la zona, para recorrer el tramo entre Llanquihue y Puerto Montt.

Sobre este anuncio del Gobierno, que llenó de esperanzas a toda la provincia, El Llanquihue conversó con Jorge Inostroza, ex presidente de EFE y actual consultor en planificación estratégica.

- ¿Qué opinión le merece el proyecto del retorno del tren entre Llanquihue y Puerto Montt?

- Primero hay que hacer una mirada de contexto, en términos de inversión de la Región Metropolitana versus la Región de Los Lagos. Hace unos cinco años, en Santiago se puso en servicio la línea 3 y 6 del Metro; se está construyendo la línea 7 y la 8. El Metro ha invertido y se está invirtiendo 11 mil millones de dólares. Esa cifra, si la traduzco en pesos, no la puedo decir. A eso hay que sumar la inversión de Ferrocarriles del tren Santiago-Nos, entre 700 y 750 millones de dólares. Además, están invirtiendo en el tren Santiago-Melipilla, 1.600 millones de dólares; y en el tren Santiago-Batuco, siempre en la Región Metropolitana,

US\$700 millones más. Ferrocarriles va a invertir alrededor de tres mil millones de dólares. En suma, en la Metropolitana se está invirtiendo 14 mil millones de dólares. Eso es una brutalidad. La pregunta es: ¿Y en regiones? La respuesta es nada.

“Hablemos de Puerto Montt-Llanquihue. ¿Cuál es la inversión en transporte? La respuesta es cero, contra 14 mil millones de dólares. Es una brutalidad, la diferencia. Entonces, cuando se aproximan proyectos a regiones, la respuesta es que es muy caro. Ante eso, la diferencia es brutal, es abismante, de una desigualdad inenarrable.

TREN URBANO

- ¿Y el proyecto actual de Ferrocarriles Llanquihue-Puerto Montt?

- Sin tener mucho dato, lo que se sabe es que serán trenes usados, que son TLD (Tren Ligero Diésel) que ya fueron usados en España y se vendieron a Chile con una actualización. Por tanto, vienen de un pre uso en España. Además, ya fueron usados en Chile, en el tramo Victoria-Temuco. Entonces, tienen un doble pre uso. ¿Uno puede mejorar la calidad de los trenes? Sí, pero al final, los frenos tienen límites. O sea, van a usar tres trenes re usados, van a usar una vía que permitirá 50 kilómetros por hora. En una vía normal, por ejemplo San-

tiago-Nos, la vía permite 140 kilómetros por hora. Un tren, razonablemente para ser competitivo, tiene que hacer la mitad del tiempo del bus o dos tercios. Pero, si no es mejor que el bus, no estaría haciendo ninguna prestación de calidad. El tramo Puerto Montt-Llanquihue demorará 30 minutos; en hora punta, un auto demora entre 20 y 30 minutos; y el tren demorará 30. Entonces, la diferencia de calidad será marginal. Para resumir: con los datos que tenemos, que son tres trenes usados, 50 kilómetros por hora y no se sabe el medio de pago, el proyecto parece básico y riesgoso. Básico, porque están buscando gastar lo mínimo posible; y riesgoso, porque los trenes probablemente van a fallar, ya que tienen una alta tasa de falla posible.

- En ese sentido, y considerando la diferencia de inversiones, ¿cree que el proyecto de la provincia es un premio de consuelo?

- Lo que me llama la atención es que los parlamentarios de la región no digan nada de esto que estamos hablando. Lo otro que cabe preguntarse, en otros proyectos, el de Valparaíso-Limache o Valparaíso-La Calera, ¿van a poner trenes usados? La respuesta es no, van a comprar trenes. Es decir, es inimaginable que en Valparaíso o en Viña del Mar, por la condición turís-

tica que tienen, vayan a poner trenes usados. Entonces, ¿por qué van a poner trenes usados en Puerto Montt, si también tienen la condición de zona turística?

- El proyecto contemplará tres trenes, ¿es suficiente?

- Dada la velocidad de los trenes, que saldrán cada 30 minutos de Puerto Montt, la frecuencia es baja, es poca, ya que para que sea competitivo debe salir cada 10 o 15 minutos. Con tres trenes, es imposible, necesitan cinco. Entonces, cerrando el punto de este proyecto mínimo y riesgoso, les puede pasar lo mismo que pasó hace tiempo con el Tren al Sur. Es un riesgo muy alto para la empresa y para la región.

- ¿Y qué se puede hacer?

- A contrapartida de esto, deberían ya empezar a estudiar un proyecto formal, un proyecto de verdad. En mi tiempo, hicimos un estudio Puerto Montt - Llanquihue con trenes nuevos, con taller de material rodante nuevo, con estaciones renovadas, con sistema eléctrico y no diésel, por la contaminación. Incluso, entrando en túnel a la estación La Paloma. Es un proyecto de más largo aliento que puede costar entre 300 y 350 millones de dólares. Comparado con los US\$14.000 millones que se invierte en la Región Me-



JORGE INOSTROZA TIENE UNA MIRADA CRÍTICA DEL RETORNO DEL TREN.

tropolitana, parece un pequeño chiste.

- ¿Cuál es su mirada ante ello?

- Mi mirada es que se está haciendo un proyecto mínimo y riesgoso. Por qué no, paralelamente, se dedican a hacer este gran proyecto, que demorará unos cuatro o cinco años, y mientras tanto, improvisen, hagan lo que quieran hacer, pero pongan al lado un proyecto serio. No hay nada que impida hacer eso.

- ¿Cuál cree usted que será el futuro de este proyecto?

- Claro que el proyecto se ejecutará, porque no están gastando recursos, que alguien lo complice y frene el proyecto porque no hay recursos. El financiamiento de un proyecto de este tipo está asegurado, porque es lo mínimo. Entonces, ¿quién puede decir que no? Nadie. La gente que tiene mucha fe en el tren, que lo quiere mucho, está feliz y lo van a aceptar. Pero, si hablamos de futuro, un proyecto de este tipo, con tres trenes usados y con vías a 50 kilómetros por hora, razonablemente en uno o dos años no va a resistir. ☞