



Concordar una
política para el
desarrollo
estratégico de
la carga
ferroviaria

Congreso de Trenes
y Metro
Enero 2023

Tenemos una oportunidad histórica, primera vez que un Presidente pone el tema ferroviario como algo importante en su agenda.



Se requiere un trabajo conjunto de EFE y los Portadores ferroviarios para construir una política estratégica de largo plazo, al menos a 30 años.



Tal como se hizo en el Siglo 19 y en los años 90 , Chile requiere de una planificación estratégica, atendiendo las lecciones del pasado.



El desarrollo de una política ferroviaria de carga y pasajeros debe estar íntimamente vinculados, deben funcionar como un sistema, no son separables.



Se requiere un régimen y reglas estables de relaciones entre la autoridad y los operadores e inversores privados.



Una estrategia nacional e impecable...

- **Asegurar la participación transversal de los actores relevantes, que permita legitimar la política de desarrollo ferroviario para la carga.**
- Al declararse como estratégico para el país el desarrollo ferroviario, es de la mayor relevancia que esta política esté bien diseñada, en una discusión amplia , incluyendo autoridades de gobierno, expertos nacionales e internacionales , gremios tales como : CPI , CAMPORT , Conecta Logística , incluyendo la Academia.

Modernización de los criterios de evaluación...

- Actualizar los criterios de evaluación social (Ministerio de Desarrollo Social) en base a la realidad actual, incorporando todos los beneficios y externalidades positivas del tren y corregir distorsiones que afectan las inversiones en el modo ferroviario.
- De esta forma, se mejoraría la rentabilidad social de las evaluaciones públicas y se incrementarían las inversiones en infraestructura ferroviaria.

Impulsar el Crecimiento...

→ Plan estratégico de conectividad ferroviaria con la industria

Hasta los años 60 se construyó infraestructura ferroviaria que conectaba la industria de la época, tales como Empresas CORFO, EMPORCHI y otras.

En cambio, en los últimos 40 años el crecimiento de la industria sólo se conectó con las nuevas carreteras concesionadas, dejando fuera de toda posibilidad al ferrocarril de carga.

Ejemplo: Conexión ferroviaria necesaria con Las Tórtolas (Anglo American)



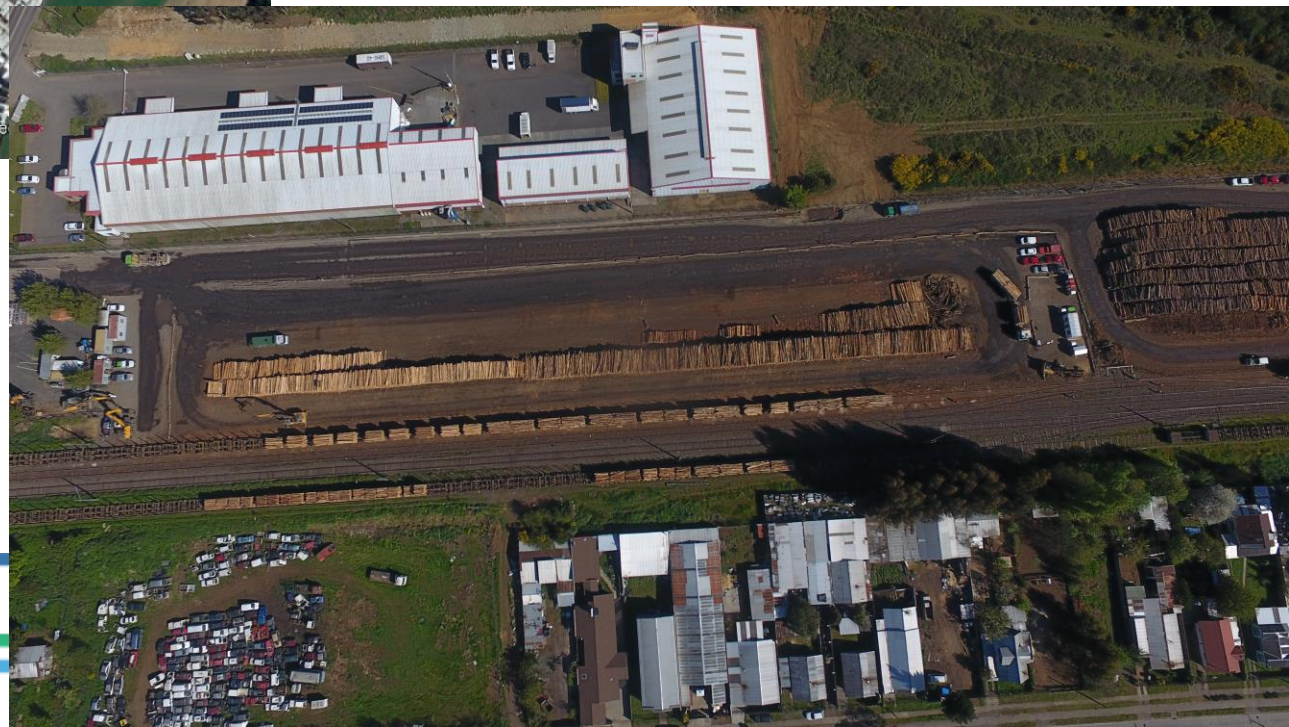
Impulsar el Crecimiento

- Plan estratégico de conectividad ferroviaria con la industria
- **Plan estratégico de uso de terrenos para el desarrollo de la carga.**

Existen muchos terrenos de propiedad de EFE que quedaron “atrapados” en medio de pueblos y ciudades, y que tienen un alto valor comercial.

A su vez, es necesario contar con grandes extensiones de terrenos para acopiar la carga propicia para el tren. Estos pueden ser de aptitud agrícola, de mucho menor valor, permitiendo alargar la vida útil del modo ferroviario de carga al menos 50 años. Ejemplo Estación Ferroviaria Cajón.

Ejemplo: Estación Cajón



Impulsar el Crecimiento

- Plan estratégico de conectividad ferroviaria con la industria
- Plan estratégico de uso de terrenos para el desarrollo de la carga.
- **Elaborar un mecanismo que permita realizar inversión privada en favor de la infraestructura ferroviaria de propiedad pública.**

La velocidad de las decisiones que toman las industrias generadoras de carga puede exigir decisiones que superan las restricciones de controles y plazos que se le exigen a una empresa autónoma del Estado como EFE.

Es muy importante que el porteador pueda invertir y luego recuperar dichas inversiones, que generarán valor privado y social. Ejemplo: Proyecto Planta Industrial y Forestal Nueva Aldea del Grupo Arauco. Foto de Planta Nueva Aldea.

Ejemplo: Proyecto Planta Industrial y Forestal Nueva Aldea (Grupo Arauco)



Avanzar hacia una nueva institucionalidad

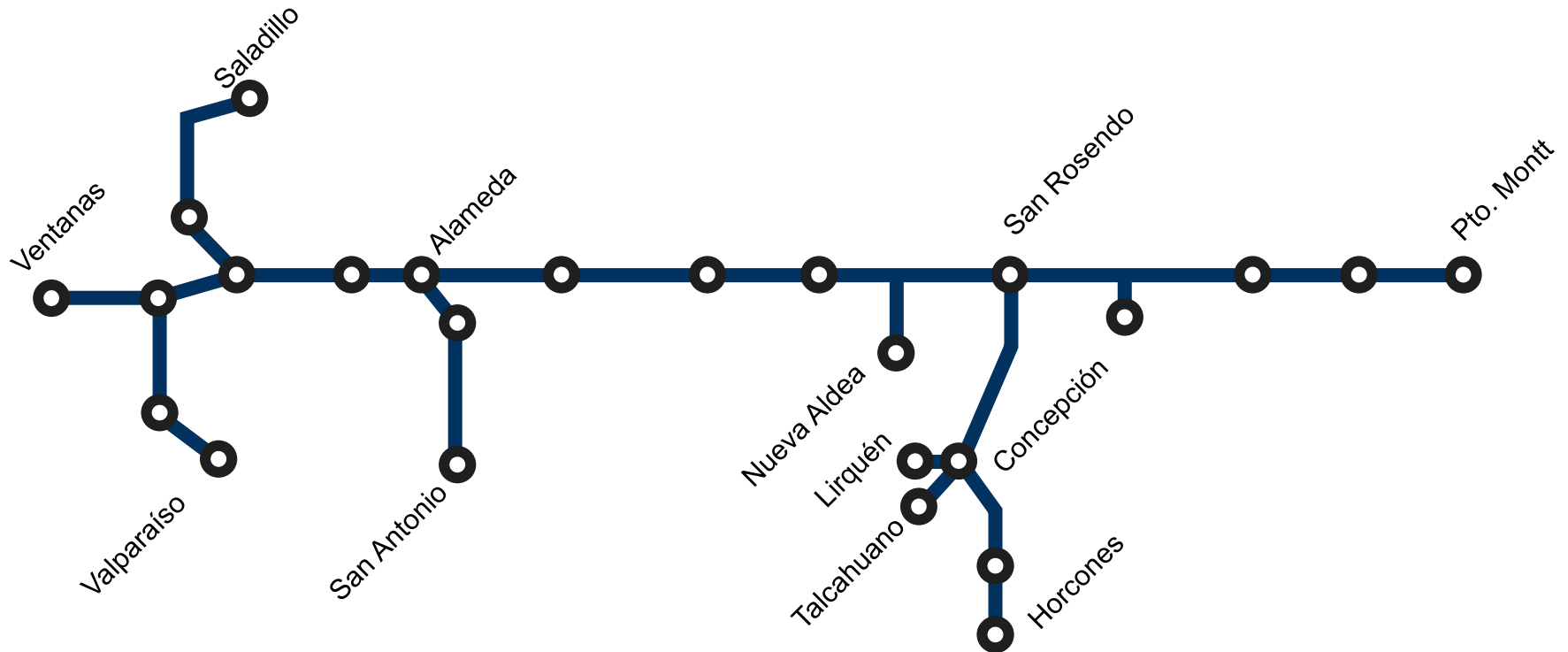
- Es muy relevante separar el rol regulador del transporte ferroviario del rol administrador del tráfico (ejemplo RENFE en España). Un regulador independiente debe establecer – al menos – las normas de seguridad, como en la mayoría de los países europeos, que también tienen sistemas de Open Access. En una segunda etapa, el regulador podría establecer las tarifas (como la Office of Rail and Road (ORR) de Reino Unido).
- Ejemplos de industrias reguladas (i.e. con un regulador independiente que establece las normas económicas) en Chile abundan: eléctrica, sanitaria, telecomunicaciones
- De esta forma, se aseguraría la **libre competencia entre los actores ferroviarios**, mejor competitividad en la logística, y mayor eficiencia tanto del modo pasajeros como del modo carga.

Dar un salto en competitividad

- El costo promedio de transportar bienes desde fábrica al puerto en Chile representa **18% del precio FOB de exportación**. En cambio, en los países de OCDE ese mismo indicador es de **9%**.
- Los niveles de servicio entregados por la red ferroviaria son bajos (predominan los largos de tren de 460 metros y velocidades comerciales menores a 40 km/h), lo que no permite al tren desplegar sus potenciales economías de escala y contribuir a la reducción de costos logísticos.
- Además, en países latinoamericanos tales como Panamá y Brasil se realiza transporte de contenedores en modalidad de doble stacking hace varios años.

Red ferroviaria en zona centro-sur

- En la zona centro-sur de Chile existen 1.700 kilómetros de vía férrea que une Valparaíso con Puerto Montt, lo que es un activo de gran valor para ser aprovechado en mejorar ostensiblemente la eficiencia logística y reducción de costos en el transporte de exportación.



Dar un salto en competitividad

→ En Chile, el mercado del transporte de carga está distorsionado. El gobierno entrega subsidios directos y cruzados al transporte por carretera.

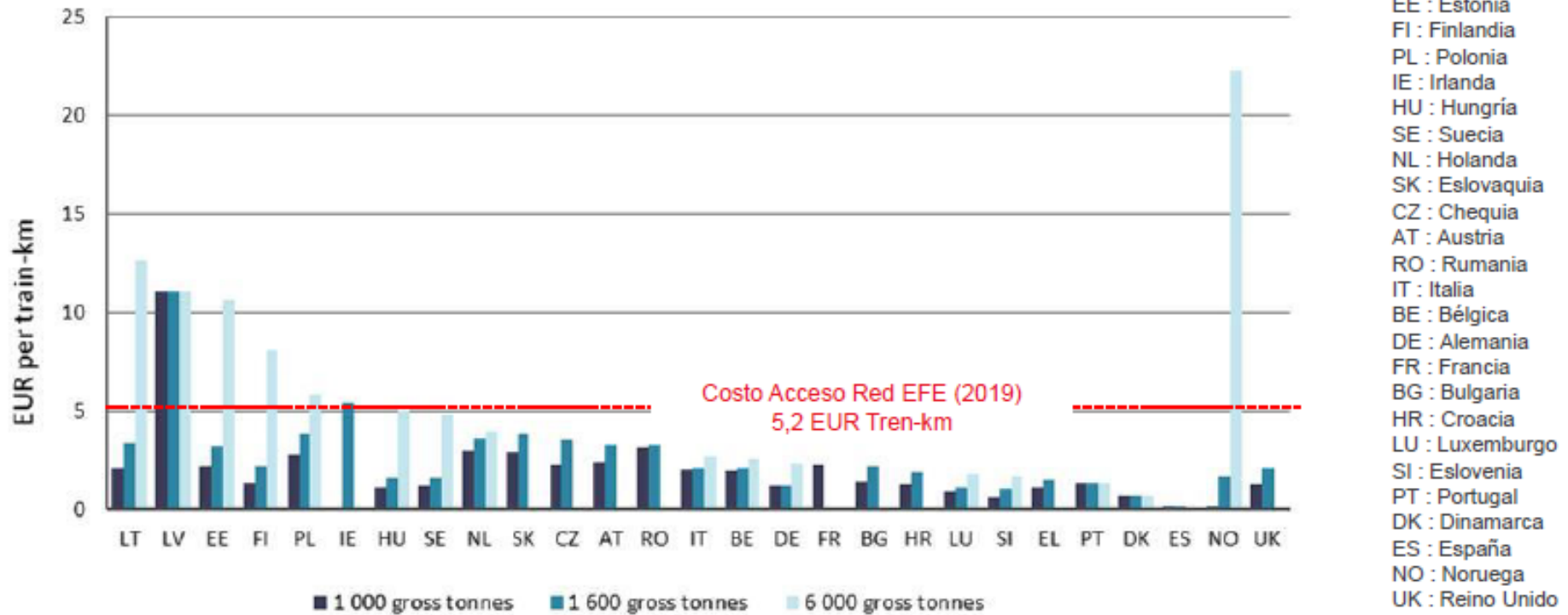
Directos: construcción y mantención de carreteras sin peaje, subsidio a la construcción de autopistas

Cruzados: camiones pagan peajes muy inferiores a los que corresponden según deterioro de la vía, la diferencia la pagan los autos

→ El tren no recibe subsidios similares. El resultado es que **el tren paga peajes equivalentes al 26% de sus costos**, mientras que **los camiones pagan peajes equivalentes al 11%**.

→ Otra mirada a esta distorsión surge al comparar los peajes ferroviarios pagados en Chile con los pagados en países europeos, que también tienen sistemas de Open Access.

Access charges (excluding markups) for different categories of freight trains, by country (EUR per train-km, 2018)



Fuente: RMMS, 2020
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021DC0005>

El costo en Chile es del orden de **3 veces** el costo en países como Reino Unido (UK), Alemania (DE) o España (ES)

Dar un salto en competitividad

- En consecuencia, para que el tren de carga compita en igualdad de condiciones con el modo rodoviario y pueda entregar todos sus beneficios (externalidades positivas y mayor productividad), se requieren al menos dos condiciones siguientes:
1. Contar con vías y puentes que permitan desarrollar velocidades comercialmente competitivas (60 km/h), sin riesgos y asegurando un servicio confiable.
 2. Los peajes deben tener una relación directa con los costos que generan los trenes de carga (**costo marginal**), asegurando una distribución objetiva y transparente entre los costos que generan los trenes de pasajeros y carga.
 3. El nivel de los peajes debe ser un resultado de la política ferroviaria que el Estado y los distintos actores de la industria trabajen, que permita a los trenes competir económicamente, y donde el Estado refleje el principio de gasto equitativo en la infraestructura

Es fundamental que trabajemos en forma conjunta EFE y los portadores ferroviarios en favor del desarrollo del modo de carga.



Concordar una
política para el
desarrollo
estratégico de
la carga
ferroviaria

Congreso de Trenes
y Metro
Enero 2023