



Sesión: 36
Fecha: 15-06-2022
Hora: 16:00

Proyecto de Resolución N° 166

Materia:

Solicita a S. E. el Presidente de la República que acoja las recomendaciones de la Ode en materia de infraestructura pública ferroviaria, la elaboración de un plan nacional ferroviario y la priorización del tren Valparaíso-Santiago.

Votación Sala

Estado: Aprobado
Sesión: 36
Fecha: 15-06-2022
A Favor: 77
En Contra: 0
Abstención: 13
Inhabilitados: 0

Autores:

- 1 **Vlado Mirosevic Verdugo**
- 2 **Alejandro Bernales Maldonado**
- 3 **Luis Malla Valenzuela**
- 4 **Sebastián Videla Castillo**



Adherentes:

1



PROYECTO DE RESOLUCIÓN POR EL CUAL LA CÁMARA DE DIPUTADOS SOLICITA A S.E. PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA QUE ACOJA LAS RECOMENDACIONES DE LA OCDE EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA FERROVIARIA, LA ELABORACIÓN DE UN PLAN NACIONAL FERROVIARIO Y LA PRIORIZACIÓN DEL TREN VALPARAÍSO - SANTIAGO.

Vistos:

Lo dispuesto en el Artículos 63° y 65° de la Constitución Política de la República; en la Ley 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en Reglamento de la H. Cámara de Diputados

Considerando:

1. La situación ferroviaria nacional es deficitaria en comparación a los estándares de países OCDE, en la cual Chile se encuentra entre los países con menor número de pasajeros y carga transportada por kilómetro, según datos e indicadores de 2018 del Banco Mundial disponibles en su página web. Por ejemplo, en el caso de transporte de pasajeros por kilómetro, Chile al año 2018 informaba transportar 677 millones (m) de pasajeros por kilómetro, mientras que el doble de esta cifra transportan México (1.591 m) o Canadá (1.598 m), y considerablemente superior son las cifras de España (28.434), Estados Unidos (31.963), Francia (107.920) y Japón en 2017 con 437.363 millones de pasajeros por kilómetro.
2. A la vista de estas cifras es incomprensible que Chile no avance en su política ferroviaria de pasajeros y carga, en atención a su geografía y extensión longitudinal, lo cual mejoraría en parte los problemas de conectividad vial ante el incremento exponencial del parque vehicular y la congestión de las carreteras.
3. Desde el año 2007, en el marco del perfeccionamiento de la competitividad y eficiencia en el mercado de transporte ferroviario, un informe elaborado por el



Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones¹ señala que se debe estudiar en conjunto con otros organismo públicos los proyectos de inversión en ferrocarriles que signifiquen gasto público, verificando sus rentabilidades, apoyando el proceso de toma de decisiones y fiscalizando su cumplimiento. Asimismo, indica que se debe iniciar el desarrollo de planes integrados de transporte, que consideren en su análisis la existencia de un sistema de transporte multimodal así como las relaciones entre transporte y el sistema de actividades. Finalmente, recomienda la elaboración de una política de financiamiento o subsidios del sector público a inversiones y/o a la explotación de servicios ferroviarios de pasajeros.

4. En este sentido, es conocido el alto costo financiero de una red ferroviaria en un contexto de cambio modal de carretera a ferrocarril, debiendo necesariamente competir con la infraestructura instalada de carreteras durante las últimas décadas. Con lo cual, se requiere además de un sistema de subsidios permanentes al servicio de pasajeros, un uso diverso de la infraestructura ferroviaria para el transporte de carga, lo cual disminuiría los costos en la tarifa.
5. Según la OCDE, en su informe de brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile², nuestro país presenta serias brechas en política ferroviaria, a pesar de contar con un potencial de desarrollo en este sentido. De esta forma, se identifica que “la escasa inversión, las decisiones poco claras en relación a la capacidad y la falta de una estrategia nacional para el transporte ferroviario han socavado la capacidad de la red ferroviaria para poder brindar servicios tanto de pasajeros como de carga”.
6. Adicionalmente, el informe de la OCDE critica nuestra política ferroviaria indicando que “La calidad de las conexiones ferroviarias hacia los puertos es mala y la red logística carece de puertos interiores y centros de distribución conectados a los puertos, ya sea por ferrocarril o por conexiones de carreteras, lo que hace que las vías ferroviarias existentes se utilicen poco, particularmente en el centro y sur de Chile”.
7. Como consecuencia de lo anterior, la OCDE recomienda: 1) Promover el transporte ferroviario para satisfacer la demanda de carga, a través de una infraestructura fiable y

¹ Estudio de diagnóstico del modo de transporte ferroviario. Informe Final, Abril 2007 Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, p.133.

² OCDE (2017): Análisis de gobernanza de infraestructura: Chile. Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile, p. 27.



conexiones exclusivas que soporten velocidades comerciales y transporten cargas menores. 2) Desarrollar una estrategia coherente que reduzca los conflictos en la asignación de capacidad entre el tráfico de mercancías y de pasajeros. 3) Identificar oportunidades para nuevos servicios ferroviarios de pasajeros, especialmente a nivel suburbano.

POR TANTO, en virtud de lo dispuesto en el en el Artículos 63° y 65° de la Constitución Política de la República; en la Ley 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y en Reglamento de la H. Cámara de Diputados. Los Diputados y Diputadas que suscriben vienen en presentar el siguiente:

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados solicita a S.E. Presidente de la República que acoja las recomendaciones de la OCDE en materia de infraestructura pública ferroviaria, consistentes en:

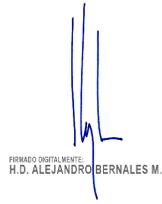
- 1) Promover el transporte ferroviario para satisfacer la demanda de carga, a través de una infraestructura fiable y conexiones exclusivas que soporten velocidades comerciales y transporten cargas menores.
- 2) Desarrollar una estrategia coherente que reduzca los conflictos en la asignación de capacidad entre el tráfico de mercancías y de pasajeros.
- 3) Identificar oportunidades para nuevos servicios ferroviarios de pasajeros, especialmente a nivel suburbano.

Lo anterior implica necesariamente la elaboración de un Plan Nacional Ferroviario que fije una hoja de ruta y un plan presupuestario adecuado al desafío que el gobierno se proponga. En ese sentido, solicitamos que se priorice con urgencia el tren de alta velocidad Valparaíso-Santiago, incorporando una dimensión multimodal para transporte de pasajeros y carga, incluyendo un sistema de financiamiento especial.





FIRADO DIGITALMENTE:
H.D. VLADO MIROSEVIC V.



FIRADO DIGITALMENTE:
H.D. ALEJANDRO BERNALES M.



FIRADO DIGITALMENTE:
H.D. LUIS MALLA V.



FIRADO DIGITALMENTE:
H.D. SEBASTIÁN VIDELA C.

