

- ANT.:** - ORD. (D.J.L.) N° 894, 895, 898 y 899, de 24 de junio de 2022; ORD. (D.J.L.) N° 902, de 28 de junio de 2022, del Ministerio Secretaría General de La Presidencia.
- Resolución N° 170, 163, 162, 165 y 171, de 15 de junio de 2022, de la H. Cámara de Diputados y Diputadas.

MAT.: Envía información que indica.

DE : MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

**A : JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
PROSECRETARIO ACCIDENTAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS**

Respecto a la solicitud de información asociada a lo indicado en el ANT., es posible indicar que el programa de gobierno del presidente Gabriel Boric señala expresamente la necesidad de elaborar un Plan de Desarrollo Ferroviario ("Plan") para las Macrozonas Centro y Sur de nuestro país. El Plan se ha desarrollado sobre la base de las regiones en que la propiedad de la red ferroviaria pertenece a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, y comprende desde la Región de Valparaíso hasta la Región de Los Lagos. Existen variadas razones por las cuales se hace necesario para el país impulsar este Plan:

- En primer lugar, la lucha contra el cambio climático. Nuestros sistemas de transporte son grandes contribuyentes en gases efecto invernadero. Por lo tanto, el desarrollo de modos de transporte bajos en emisiones por viaje debe ser prioritario. Con emisiones un 80% inferiores a las de un auto por pasajero transportado, el tren es el medio de transporte más amigable con el medio ambiente, después de la bicicleta y la caminata. Este dato resulta gravitante si consideramos que desde 1990 a 2018 la contaminación del sector transporte creció a una tasa anual del 7%, llegando a concentrar el 23% de las emisiones totales de Chile.
- En segundo lugar, el tren no solo ofrece una movilidad rápida y confiable, sino que también contribuye a la descongestión. Cuando los atributos de movilidad rápida y confiable logran captar viajes desde los modos de transporte camineros, el impacto del tren en la descongestión es considerable. Es decir, el tren no solo beneficia a quienes optan por viajar en él sino también a quienes siguen desplazándose por carreteras, que ven las vías más despejadas.

A modo de ilustración, para trasladar mil personas por una autopista se necesitan entre 250 y 1.000 autos, o alrededor de 15 buses o un tren de ocho vagones. Estos datos evidencian el aporte a la sustentabilidad del modo ferroviario y su potencial de cara a la congestión. Quienes optan por este tipo de servicios en periodos punta avanzan más rápido que los automovilistas, lo que permite a los usuarios ganar tiempo para actividades sociales, recreativas y laborales.

Lo propio es posible indicar del costo del tren en las cadenas logísticas que concentran grandes volúmenes de carga.

- En tercer lugar, viajar en tren es mucho más seguro que hacerlo por carretera. Para un país como el nuestro -donde anualmente unas 2.000 personas mueren en siniestros viales- es tremendamente relevante. Es más, Chile se ubica entre los tres países de la OCDE con más fallecidos por esta causa.

En resumen, menores emisiones y congestión, mayor desarrollo económico, descentralización e integración territorial, además de disminución de las muertes por siniestros viales y traslados más eficientes, son parte de los beneficios que buscamos conseguir con este Plan. Para concretar este anhelo, el gobierno, a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ha definido un Plan que se basa en seis principios:

1. Realizar proyectos que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y las comunidades, descongestionar las vías, disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, reducir los siniestros viales y mejorar la eficiencia de las cadenas logísticas.
2. Generar un sistema de movilidad que no deje a nadie afuera, es decir, que logre responder a las necesidades de todas las personas: mujeres, adultos mayores, niños, niñas y adolescentes, disidencias, personas con movilidad reducida y de bajos ingresos.
3. Asegurar altos estándares de calidad en los servicios ya existentes.
4. Desplegar servicios de pasajeros urbanos y suburbanos, concentrándonos en una primera etapa en las áreas de influencia de las capitales regionales donde EFE cuenta con red (de la Región de Valparaíso hasta Los Lagos).
5. Avanzar en la implementación de servicios interregionales de pasajeros en distancia media y larga, una vez atendidas las oportunidades en servicios suburbanos.
6. Desarrollar nueva infraestructura para servicios de carga y elevar el estándar de calidad en sus operaciones.

Todo plan debe tener una meta. La nuestra es triplicar los pasajeros actuales, pasando de los 50 millones de personas transportadas en tren el año 2019 a 150 millones de pasajeros el año 2027. Los proyectos que permiten alcanzar este objetivo son los siguientes:

Proyectos en ejecución en el Periodo 2022 – 2026.

- Expansión Nos – Estación Central: Llegada de seis nuevos trenes. Inicio operación mediados 2023. Pasajeros adicionales transportados al año: cuatro millones. Inversión de MM USD \$40.
- Nuevo Servicio Temuco – Padre Las Casas: Etapa inicial: nueva estación en Padre Las Casas. Inicio de Obras principios de 2023. Inicio de operación: fines 2023. Pasajeros adicionales transportados al año: 500 mil. Inversión de MM USD \$2.
- Reposición Servicio Chillán – Estación Central: seis nuevos trenes, rehabilitación de estaciones y nuevo centro de mantenimiento. Inicio de obras segundo semestre 2022 e inicio de operación primer semestre del 2024. Pasajeros adicionales transportados al año: 800 mil. Inversión de MM USD \$115.
- Reposición Rancagua – Estación Central: Llegada de tres nuevos trenes adicionales a los seis que llegaron recientemente. En actual ejecución. Inicio operación: fines de 2024. Pasajeros adicionales transportados al año: 700 mil. Inversión de MM USD \$17,6.
- Nuevo Puente Ferroviario Biobío: Inicio de Obras: segundo semestre de 2022. Inicio de operación: fines de 2025. Permitirá aumentar la frecuencia de Biotren. Inversión de MM USD \$267.

- Nuevo Servicio Melipilla – Estación Central: Incluye 22 trenes y 11 estaciones. Obras iniciadas. Llegada de trenes: inicios 2025. Inicio de operación: fines de 2026. Pasajeros transportados al año: 50 millones. Inversión de MM USD \$1580.
- Nuevo Servicio Batuco – Quinta Normal: Incluye 11 trenes y ocho estaciones. Inicio de Obras: finales de 2022 – principio de 2023. Llegada de trenes: inicios de 2025. Inicio de operación: fines de 2026. Pasajeros transportados al año: 25 millones. Inversión de MM USD \$705.
- Extensión Metro de Valparaíso Quillota y La Calera: Incluye 15 trenes y cinco estaciones. Inicio de Obras: fines de 2025. Inicio de operación: fines de 2027. Pasajeros adicionales transportados al año: 12 millones. Inversión de MM USD \$506.

Proyectos en estudio en el Periodo 2022 – 2026.

- Nuevo Servicio Puerto Montt – Puerto Varas – Osorno¹: Incluye cuatro trenes y ocho estaciones. Pasajeros adicionales transportados al año: 2,6 millones. Inversión de MM USD \$60.
- Nuevo Servicio Temuco – Gorbea: Incluye tres trenes y cinco estaciones. Pasajeros adicionales transportados al año: 2,3 millones. Inversión de MM USD \$135.
- Extensión Biotren Lota – Coronel: Incluye dos trenes y dos estaciones. Pasajeros adicionales transportados al año: 4,5 millones. Inversión de MM USD \$37.
- Servicios Regionales Rancagua – Bulnes: Incluye 18 trenes para la operación de diferentes servicios de alcance regional en O’Higgins, Maule y Ñuble. Pasajeros adicionales transportados al año: 10,6 millones. Inversión estimada en MM USD \$200.
- Nuevo Servicio Concepción – Los Ángeles: Incluye siete trenes y dos estaciones. Pasajeros transportados al año: 2,8 millones. Inversión de MM USD \$126.
- Acceso norte y nuevo servicio Concepción - Santiago: Pasajeros transportados al año: 1,5 millones. Inversión de MM USD \$2200.
- Nuevo servicio Calera – San Felipe – Los Andes: Incluye cinco trenes y cinco estaciones. Pasajeros transportados al año: 2,5 millones. Inversión estimada de MM USD \$123.
- Corredor Ferroportuario San Antonio - Santiago y Centro Intercambio Modal Puerto Exterior San Antonio: Inversión estimada de MM USD \$1.000.
- Conexión Estación Central – Quinta Normal: Pasajeros transportados al año: ocho millones. Inversión estimada en MM USD \$175.
- Nuevo Servicio Temuco – Valdivia: Incluye tres trenes. Pasajeros transportados al año: 500 mil. Inversión de MM USD \$60.

En particular, respecto a la información solicitada en cada uno de los Oficios y Resoluciones citados en el ANT., es posible indicar lo siguiente:

- ORD (D.J.L.) N° 894, 24 de junio de 2022, División Jurídica Legislativa Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Resolución N° 170, de 15 de junio de 2022, Cámara de Diputados.
 1. El proceso liderado por la Dirección de General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (DGC-MOP) orientado a implementar un tren rápido interregional que una la ciudad de Santiago con las ciudades de Valparaíso y San Antonio, se encuentra en pleno desarrollo de sus estudios técnicos. Adicionalmente, se ha solicitado a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) que desarrolle una alternativa propia para el trazado que uniría Santiago - Valparaíso.

¹ Incluye un servicio piloto a partir del 2023 que unirá Puerto Varas con Puerto Montt.

2. En relación con el tramo que une Santiago - San Antonio, actualmente EFE desarrolla iniciativas específicas respecto al transporte de carga y de pasajeros. Es así como en el ámbito del transporte de carga, con una inversión estimada de MM USD \$1.000, está en estudio el proyecto Corredor Ferroportuario San Antonio - Santiago y Centro de Intercambio Modal Puerto Exterior San Antonio. Por su parte, se encuentra en etapa de ejecución, para entrar en operación a fines del 2026, el nuevo servicio ferroviario Melipilla – Estación Central, con una inversión de MM USD \$1.580, 22 nuevos trenes y 11 nuevas estaciones. Se estima que este proyecto movilizará a más de 50 millones de pasajeros, quedando abierta a futuro la posibilidad de analizar su extensión a la comuna de San Antonio.
 3. Por otra parte, en relación con la extensión del actual servicio Limache – Puerto (EFE Valparaíso) a las comunas de Quintero y Puchuncaví, el “Plan de Desarrollo Ferroviario” asociado a EFE no lo considera actualmente, sin descartar sea analizado en el futuro.
- ORD (D.J.L.) N° 895 y 899, 24 de junio de 2022, División Jurídica Legislativa Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Resolución N° 163 y 165, de 15 de junio de 2022, Cámara de Diputados.
 1. En la cartera de proyectos en ejecución definidos por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) para el Periodo 2022 – 2026, se encuentra la extensión del actual servicio de transporte ferroviario de pasajeros Limache – Puerto, a las comunas de Quillota y La Calera. Esta iniciativa, que iniciaría obras el 2025, requerirá una inversión de MM USD \$506, la que incluye adquirir 15 nuevos trenes y construir cinco nuevas estaciones ferroviarias. Se estima que este proyecto movilizará 12 millones de pasajeros al año. En este proyecto se deberá poner un especial énfasis en compatibilizar los requerimientos del nuevo sistema y la conservación de la antigua estación de La Calera.
 2. En mayo de 2022, el Gobierno Regional de Valparaíso acordó aportar \$230 millones para la ejecución de un estudio para analizar la factibilidad de extender el futuro servicio Puerto - La Calera al valle de Aconcagua. Esta iniciativa que beneficiaría a la población de las comunas de San Felipe y Los Andes requeriría, preliminarmente, una inversión de MM USD \$123. Este costo incluiría la compra de cinco nuevos trenes y la construcción de cinco nuevas estaciones ferroviarias, estimándose que transportará a 2,5 millones de pasajeros al año.
 3. Según lo informado por EFE, en el mes de julio de 2022, se presentará al Ministerio de Desarrollo Social y Familia la correspondiente Ficha de Inversión, estimándose la obtención de su Recomendación Técnica (RS) para fines de 2022. Se espera comenzar con la ejecución del estudio para el desarrollo de este proyecto el primer trimestre de 2023, lo que depende de la firma de un convenio mandato con el Gobierno Regional de Valparaíso (a más tardar en marzo del 2023). El resultado del estudio permitirá analizar el desarrollo del proyecto, sus condiciones de factibilidad y el financiamiento necesario para su materialización.
 4. Finalmente, indicar que esta iniciativa contará con la mayor diligencia en su tramitación administrativa por parte de las distintas entidades gubernamentales

participantes, cumpliendo con todos los procesos y formalidades propias de esta tipología de estudio.

- ORD (D.J.L.) N° 898, 24 de junio de 2022, División Jurídica Legislativa Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Resolución N° 162, de 15 de junio de 2022, Cámara de Diputados.
 1. En relación a que el anunciado “Plan Nacional de Desarrollo Ferroviario 2022-2026” promueva principios de equidad territorial con carácter de servicio público y desarrollo de centros urbanos con servicios, incluyendo la desconcentración de población y planificación pública para el desarrollo nacional y regional, posibilitando a través de estudios de factibilidad reponer y reconstruir vías férreas existentes, es posible indicar que los proyectos que lo conforman consideran lo señalado.
 2. Lo anterior se traduce en los siguientes efectos que se buscan con la impulsión y ejecución del Plan: la reducción de la congestión y de la accidentabilidad en calles y carreteras; disminución de emisiones de gases de efecto invernadero orientada a enfrentar el cambio climático; y, la optimización de la eficiencia de cadenas logísticas. Es decir, estos efectos constituyen la base del convencimiento de impulsar el “Plan de Desarrollo Ferroviario”, iniciativa sustentable que, por medio de ampliar la oferta de servicios de transporte público, hacen razonable el uso masivo del tren, a fin de potenciar beneficios ambientales, para el mejoramiento de la calidad de vida de las personas y las comunidades.
- ORD (D.J.L.) N° 902, 28 de junio de 2022, División Jurídica Legislativa Ministerio Secretaría General de la Presidencia. Resolución N° 171, de 15 de junio de 2022, Cámara de Diputados.
 1. Un anhelo compartido por el gobierno es la implementación de un sistema multimodal intrarregional e interregional de transporte de personas y carga en la zona norte, centro y sur del país. Lo anterior, teniendo al ferrocarril como elemento central y así potenciar el crecimiento de la red ferroviaria actual y creando nuevos trazados que conecten a los principales centros urbanos. Estas son las bases que impulsan el “Plan de Desarrollo Ferroviario 2022 - 2026”, liderado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).
 2. Es así como, por ejemplo, el Plan hace razonable impulsar el uso masivo del tren, el cual, en términos de servicios de transporte de pasajeros, ha considerado pertinente definir como meta triplicar el número de pasajeros movilizados. Pasando de 50 millones de personas el año 2019 a 150 millones el año 2027. Y aumentar las toneladas de carga transportada, por medio de mejorar la eficiencia de las cadenas logísticas, llegando a 20 MM de toneladas transferidas al 2027.
 3. Finalmente, se refuerza el compromiso del gobierno de realizar proyectos de transporte ferroviario, que permitan mejorar la calidad de vida de las personas y las comunidades.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,

Distribución:

PROSECRETARIO ACCIDENTAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
-DIVISIÓN JURÍDICO – LEGISLATIVA, MINISTERIO SECRETARÍA GENERAL DE LA PRESIDENCIA
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
GABINETE SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
DIVISION LEGAL
COORDINACION DE DESARROLLO LOGISTICO
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

560509

E110387/2022