

PARA ABORDAR LA MAYOR DEMANDA:

# Fepasa invierte en nuevas locomotoras y carros para potenciar transporte de carga ferroviaria

En la compañía ven un enorme potencial para el transporte de carga en el país, y creen que junto con las inversiones que realizan las empresas privadas, es fundamental que el Estado invierta en el mejoramiento de las vías férreas.

Importantes inversiones está llevando a cabo la empresa Ferrocarril del Pacífico S.A., Fepasa, filial del grupo Sigdo Koppers, para abordar la mayor demanda de transporte de carga ferroviaria que registra en los últimos meses. Entre estas, destaca la reciente adjudicación del transporte del proyecto MAPA, perteneciente al Grupo Arauco, en la Región del Biobío. "Iniciaremos el servicio a MAPA en octubre de 2021, incorporando tres nuevas locomotoras de 3.000 HP y 100 nuevos carros para transporte de celulosa e insumos de este proyecto, a lo que se suma un moderno sistema de seguridad de tráfico", afirma David Fernández, gerente general de Fepasa.

Agrega que el proyecto MAPA representa grandes desafíos para la empresa. "Estamos comprometidos con una preparación exhaustiva en cuanto al material y los operadores, que nos permitirá responder a la confianza de nuestro mandante", dice. Detalla que MAPA, actualmente en construcción, podría llegar a sumar el traslado de 2 millones 100 mil toneladas de celulosa anualmente, además de 250 mil toneladas de insumos químicos. Fepasa también se encuentra evaluando futuras adquisiciones de material rodante para transporte de contenedores ante los anuncios de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, respecto a inversiones en otros tramos de la línea ferroviaria en el



*El gerente general de Fepasa recalca que el ferrocarril está de moda en el mundo porque su competitividad ha crecido fuertemente.*

país, como el corredor de Barrancas. "Estamos expectantes de las inversiones que ha anunciado EFE, como por ejemplo en el corredor de Santiago-San Antonio, para evaluar la posible adquisición de material de última tecnología", dice Fernández.

Estas inversiones dan cuenta de las oportunidades de crecimiento del transporte ferroviario de carga en distintos

sectores productivos de la industria nacional, así como de las capacidades y el interés y compromiso de contribuir a desarrollar el sector por parte del operador ferroviario de carga.

## "URGE QUE EL ESTADO MEJORE LAS VÍAS"

"Pese a las oportunidades que existen, junto con las inversiones



*David Fernández, gerente general de Fepasa.*

que realizan las empresas privadas, es importante que el Estado invierta en mejorar las vías férreas para que el sector pueda desarrollarse adecuadamente y atender las necesidades productivas y competitivas del país", comenta Fernández.

Dice que para que el transporte de carga en ferrocarril se desarrolle adecuadamente en Chile y atienda las necesidades país, es básico que las vías férreas y puentes se encuentren en estándar en todos los ramales que son utilizados exclusivamente por trenes de carga. "Entre ellos, los de Coronel-Horcones, Rucapequén-Nueva Aldea, Quilicura-Ventanas, zonas donde las industrias minera y forestal mueven sus productos de

exportación. En Chile, la infraestructura ferroviaria sufre un abandono de más de un siglo y no hay tiempo para seguir esperando, porque ello está pesando gravemente en la competitividad de nuestras exportaciones", sentencia.

Según Fernández, el costo de la logística en el precio de las exportaciones chilenas duplica al promedio de los países de la OCDE.

Las buenas condiciones de las vías son fundamentales para que exista seguridad en el tránsito de trenes de carga de al menos 1.500 metros de largo y que deben viajar a velocidades de al menos 60 km/hora para ser competitivos.

"La adecuada mantención de las vías requiere inversiones marginales por parte del Estado, si se compara con las inversiones anunciadas para proyectos de pasajeros tales como Melitren y el tren a Batico. Como ejemplo, los trenes de carga en Estados Unidos circulan con largos de 5 mil metros y a velocidades de 100 km/hora en vías férreas en buen estado. Estamos convencidos de que cada vez más autoridades y empresarios con visión de futuro toman conciencia de que la red ferroviaria de carga a lo largo del territorio, con sus ramales de cordillera a mar, son un requisito de la prosperidad de Chile, y estamos atrasados en la tarea de ponerla a la altura de ese desafío", concluye.

## MÁS TREN DE CARGA, MÁS EXPORTACIONES

David Fernández, gerente general de Fepasa, recalca que el ferrocarril está de moda en el mundo porque su competitividad ha crecido fuertemente. Su menor emisión de CO<sub>2</sub>, su aporte a la descongestión de carreteras y ciudades portuarias, costos de logística más bajos y menor accidentabilidad, son claras ventajas de este transporte de carga. Comenta que con vías férreas en óptimas condiciones se podría duplicar la participación de los trenes de carga

en la cadena logística nacional, desde el 9% actual a 18%, con significativos beneficios asociados con menores índices de accidentabilidad, disminución de la congestión por tránsito de camiones en carreteras y ciudades, menor contaminación ambiental y costos de logística más competitivos para la industria. "Con carreteras, ciudades y puertos altamente congestionados, principalmente en temporadas de exportación y en los meses estivales,

además de considerar que somos un país pequeño con pocos terrenos y espacios disponibles para el tránsito de vehículos, es fundamental promover las inversiones en infraestructura ferroviaria", contextualiza. A la fecha, el aporte del ferrocarril a la competitividad logística de exportación representa 18% de los precios de venta al exterior en Chile, mientras que este índice alcanza el 9% en los países OCDE. Por lo tanto, para Fepasa es clave aprovechar la red

ferroviaria de casi 2 mil kilómetros entre Calera y Puerto Montt, y potenciarla para hacer más competitiva la industria exportadora nacional. "Para ello, es necesario que el Estado realice algunas inversiones que no comprometen grandes sumas de dinero, como disponer de desvíos de cruzamiento de trenes de 2 mil metros de largo en la red, desarrollar un sistema de tráfico digital que mejore la eficiencia en costos y seguridad, así como conectar ferroviariamente

algunas industrias para incorporar dichas cargas al ferrocarril", enfatiza. Asimismo, dice que es importante que se desarrolle un plan de crecimiento conjunto entre los operadores de carga y la Empresa de Ferrocarriles del Estado, de manera que los recursos comprometidos para el desarrollo de la carga ferroviaria en los Planes Trienales sean estrictamente respetados, única manera de asegurar la infraestructura necesaria para el crecimiento.