Desarrollo ferroviario en Chile: Hay algo más caro que rieles y durmientes

(Por Álvaro Miranda. Director de la Escuela de Transporte y Tránsito, UTEM).

Desde su puesta en marcha en el país, el tren ha sido un modo de transporte indispensable y pilar del desarrollo. Si a finales del siglo XIX y durante buena parte del XX potenció el auge económico y social del país, hoy se levanta como una alternativa sostenible y sustentable de transporte de mediana y larga distancia: su menor emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes hacen del ferrocarril un modo que concilia el crecimiento, la necesidad de transporte y el debido cuidado de nuestro planeta.

El principal agente de emisiones de CO2 de Chile es precisamente el transporte. Por ello, de la misma manera que nos hemos puesto como país la meta de erradicar el carbón como fuente energética para la emisión eléctrica, debemos reducir las emisiones de CO2 del transporte, proceso en el que el tren es fundamental.

Por otra parte, se debe eliminar el mito de que es un transporte caro, porque la verdad sea dicha, el bus y el camión requieren de ayuda económica de los automóviles para el pago de su peaje, sin olvidar las regalías que tienen en la rebaja del impuesto específico al diesel y devolución de peajes carreteros.

Por lo anterior, es que el debate sobre la pertinencia de nuevos proyectos ferroviarios en Chile posee inmensa evidencia de la necesidad de implementar más trenes que recorran nuestro país.

En rigor, las críticas a base de costos de inversión y operación de los trenes deben ser analizadas considerando e incorporando variables ambientales. No hacerlo -como se ha hecho hasta hoy- es, sencillamente, hipotecar nuestra existencia como seres humanos, ya que el planeta sobrepasó su tolerancia de gases de efecto invernadero. No pensar en eso es infinitamente más caro que rieles y durmientes.