

Valparaíso, 9 de mayo de 2022

Señor Raúl Soto Mardones

Presidente

Cámara de Diputadas y Diputados

De conformidad con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento de la Cámara de Diputados, los y las firmantes solicitamos que se sirva citar a una sesión especial para el día martes 14 de junio, a partir de las 16:00 horas, a efectos de analizar las actuales y futuras políticas a implementar por parte del gobierno, con el fin de avanzar en el establecimiento de un sistema de transporte intermodal que considere, en un lugar esencial, el transporte de mercancías y de personas en un sistema nacional de trenes, integrado en todo el territorio nacional, motivado en las circunstancias siguientes:

Considerando:

1.- En la actualidad sigue siendo innegable el rol fundamental que cumplen los trenes en el sistema de transporte de un país; sobre todo, cuando este depende estratégicamente de la movilidad de mercancías y personas para sostener la producción, el crecimiento económico y el desarrollo equitativo. Igual importancia cobran los principios de la intermodalidad y continuidad en el flujo de las cadenas de producción desde los puntos de producción hasta los destinos de consumo final o exportación. Por otra parte, el transporte de personas, en un país en el que existen asimétricamente distintos centros de proximidad y desarrollo, es una necesidad de interés general, la que resulta fundamental para el cumplimiento de acciones individuales y colectivas en los ámbitos de salud, educación, trabajo y acceso a servicios públicos de la más diversa índole.

2.- Mundialmente reconocidas son las ventajas de sistemas ferroviarios en los diversos países del mundo. Desde el siglo XIX los trenes fueron un gran impulso para el avance de la economía y el desarrollo hacia los territorios más alejados de los centros de proximidad de las naciones emergentes. El tren siempre ha tenido una superioridad en términos de movilidad de mercancía y personas, ya que, la cantidad de carga que puede transportar es significativamente mayor a las que se pueden realizar mediante el transporte rodante vial y, además, lo hace en mejores condiciones de seguridad y sustentabilidad que los camiones y buses.

3.- En su época dorada, el sistema nacional de ferrocarriles contó con 7.658 km de vías en 1913, y transportó a cerca de 21 millones de pasajeros en 1946 y cerca de 27 millones en 1973. No obstante, a partir de los años 50s, el servicio de transporte de pasajeros y de carga comenzó a presentar un debilitamiento debido a la falta de inversión e infraestructura. Luego de esto vino el golpe mortal. En 1978, la dictadura militar quitó los fondos estatales a la Empresa de Ferrocarriles del Estado, lo que provocó una crisis de carácter terminal. Así, en la década de los 90s con el aumento de la densidad de la población nacional y los diversos conflictos con el gremio del transporte, ha resurgido la necesidad y compromiso de crear sistemas de transporte público interurbano a nivel nacional, tanto para el movimiento de mercancías como de personas de un lugar a otro.

4.- En el presente, nuestro modelo de desarrollo y su vinculación con el transporte es reflejo de un modelo de economía abierta basado en una sólida economía exportación e importación que, a su vez, depende de intensos flujos de movilidad de personas en el nivel interregional. Todos estos factores son fundamentales para el funcionamiento de la economía nacional, el abastecimiento de los centros urbanos y la interacción física entre individuos asentados diferenciadamente en el territorio nacional.

5.- Lamentablemente, y como ya se anticipó, a principios de 1980, durante la dictadura militar, Chile abandonó la priorización por el sistema ferroviario como columna vertebral para la movilidad de las mercancías y personas. A partir de aquella reorganización se priorizó por las vías vehiculares y de carreteras como el medio principal para la conectividad de las regiones y el país. En consecuencia, la movilidad de mercancías pasó a depender exclusivamente del gremio de camioneros, grandes y pequeños. Lo mismo sucedió con la movilidad de pasajeros, los que en su gran mayoría dependen exclusivamente del gremio de los buses.

6.- A lo anterior se suma que el país, en su mayoría, se encuentra conectado por una única vía denominada "Carretera Panamericana Ruta 5" lo que restringe las posibilidades de movilidad y transporte. Y, en el caso de algunos accesos viales regionales hacia la costa, estas también dependen de una única vía o autopista. Lo que nos deja en una débil y vulnerable posición estratégica respecto al funcionamiento de la economía y del transporte de personas.

7. Prueba de lo anterior han sido las reiteradas ocasiones en que una catástrofe, un accidente o bloqueo de carreteras ha puesto en jaque nuestro sistema de movilidad de mercancías y de transporte público, provocando serios problemas de abastecimiento y de acceso a servicios, afectando negativamente la calidad de vida de los habitantes de las regiones y el país.

8 - Según el Consejo de Políticas de Infraestructura, el ferrocarril posee un conjunto de ventajas que lo ponen en una buena situación a la hora de fundamentar su existencia y relanzamiento como principal política pública de transporte público para

Chile. Entre ellas podemos mencionar: sustentabilidad, seguridad, disminución de los tiempos de traslado, alta velocidad, mayor capacidad comparativa en términos de volumen y carga pesada, mejor encadenamiento de la mejora logística, mayor comodidad y satisfacción del usuario.

9. - Considerando lo anteriormente expuesto, es que vemos la urgencia de que el actual gobierno incorpore al conjunto de medidas y acciones que tienen por objetivo provocar una mejora significativa del desarrollo económico y humano del país, una política sistemática para la revitalización del transporte ferroviario en Chile, tal como se propuso en el programa de gobierno del Presidente Gabriel Boric.

Por tanto, y en mérito de lo expuesto vengo en solicitar se sirva citar a una sesión de carácter especial con el fin de discutir las actuales y futuras políticas a implementar por parte del gobierno, con el fin de avanzar en el establecimiento de un sistema de transporte intermodal que considere, en un lugar esencial, el transporte de mercancías y de personas en un sistema nacional de trenes, integrado en todo el territorio nacional.

Al efecto, solicitamos a U.S. se sirva a citar a las siguientes autoridades:

- Ministro de Obras Públicas don Juan Carlos García Pérez de Arce.
- Ministro de Transporte y Telecomunicaciones don Juan Carlos Muñoz Abogabir

Sin otro particular, saludan atentamente a US