

CUADERNOS DEL CPI

**DIÁLOGO REGIONAL:
Desarrollo de la
Infraestructura de
Transporte y Logística
de la Región del Biobío.**



CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

*Este Cuaderno es el extracto del PRIMER DIÁLOGO REGIONAL sobre
"DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y
LOGÍSTICA DE LA REGIÓN DEL BIOBÍO" realizado el 04 de octubre, y
nace del interés conjunto del Grupo de Infraestructura y Transporte de
la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Concepción y del
Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) por generar un espacio de
encuentro entre las partes involucradas en el desarrollo de
infraestructura para la logística y la movilidad en las regiones de Chile.*

En el desarrollo del diálogo participaron activamente:

- El Comité Logístico del CPI
- Marcela Angulo, Directora de la Universidad de Concepción en Santiago.

Los académicos de la UDEC:

- Tomás Echaveguren
- Juan Antonio Carrasco
- Marcela Parada
- Sebastián Astroza
- José Oliveros

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
Síntesis de las exposiciones	5
Panel 1: Necesidades, brechas y oportunidades	9
Panel 2: Caminos de acción	14
Conclusiones	16

Resumen Ejecutivo

La Región del Biobío, con toda su importancia para la economía del centro-sur del país, su peso a nivel nacional y su fortaleza logística, enfrenta desafíos y rezagos importantes en la materia. El Diálogo dio cuenta de las insuficiencias en coordinación entre los actores involucrados, de las consecuencias del centralismo en las decisiones y la asignación de recursos, de las carencias en planificación y prospectiva, de la insuficiente participación ciudadana, de los asuntos medioambientales a veces descuidados, de la necesidad de la asociatividad público-privada y de un sistema de concesiones corregido para allegar recursos financieros, de la urgencia del tema ferroviario de carga y pasajeros, de la inequidad intrarregional, de aumentar el diálogo y la colaboración entre actores, de una renovada inserción de la academia en estas materias, y del territorio como una fuente privilegiada de aproximación a las soluciones. Respecto de estos asuntos principales se advirtió una alta coincidencia en los diagnósticos de los participantes del Diálogo.

Las acciones y soluciones, sin embargo, muchas veces permanecen retrasadas o inmóviles. La Región del Biobío dispone de muy buenos argumentos para elevar la prioridad de sus requerimientos de infraestructura para movilidad y logística frente a las autoridades centrales. Asimismo, las oportunidades que ofrece la Región son enormes y tienen que ver con obras inmediatas y tangibles, pero también con factores rezagados de otro tipo -diálogo y coordinación, planificación, involucramiento de todos los actores, entre otros- que, abordados en conjunto, suponen una condición básica para los avances esperados. El financiamiento privado es una opción evidente para dar sentido a los planes y concretar las obras pendientes y las nuevas iniciativas. Parece un momento propicio para incorporar estos factores y crear una dinámica superior en cuanto a prioridades, financiamiento, diseño y construcción de obras.

La contribución de la academia es indispensable y debe seguir escalando a partir del diálogo con los estamentos público y privado, de su vinculación al territorio y de la capacidad de sus investigadores para abordar sobre todo las materias específicas de una urgente y renovada agenda de infraestructura para la logística y la movilidad.

Síntesis de las Exposiciones

CARLOS SAAVEDRA RUBILAR
RECTOR DE LA UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN

Quiero destacar la importancia de la coordinación institucional para el desarrollo de la infraestructura regional. Hay que plantear un desafío al Estado respecto a los recursos que entrega a las regiones para inversión en infraestructura, per cápita, constatando una inequidad manifiesta: según mis cálculos, existen diferencias de 20 a uno y de 40 a uno entre la Región Metropolitana y las otras regiones. Es escandaloso. El desarrollo de las regiones significa atraer población y generar crecimiento, y debe entenderse que la Región Metropolitana no puede seguir expandiéndose en viviendas y población sin ofrecer la calidad de vida deseable. Es un asunto de sobrevivencia en el centro del país.

Se requieren políticas concretas para corregir estas distorsiones mayores; de acuerdo con el inflator fiscal utilizado, la Región del Biobío recibirá un 4% más de recursos el 2023, pero en la práctica esto significa un 7% de menores recursos. Es una manifestación de la contracción necesaria del gasto público por el tema inflacionario, aunque todos sabemos el impacto multiplicador positivo de la inversión en infraestructura y, por tanto, su condición de pilar en el gasto y la inversión públicos.

La Región necesita infraestructura dinamizadora. Sabemos que el movimiento de personas y productos transforma, y queremos contribuir tanto a aquella transformación como al desarrollo y elaboración de políticas públicas y a la toma de decisiones informada, siempre pensando en la calidad de vida de las personas. Nuestras plataformas regionales de transporte, movilidad y logística son valiosas y debemos estar atentos a sus requerimientos.

Este encuentro, colaborativo y comprometido con el desarrollo regional y la infraestructura necesaria, es el primero de una serie anual. Pretendemos mantener una sistematicidad en el diagnóstico y realizar los seguimientos correspondientes.

Como Universidad de Concepción, con nuestra impronta de compromiso social, ponemos a disposición nuestra capacidad y conocimientos para cumplir los compromisos de desarrollo con la Región y sus habitantes. Nuestras ideas, generadas en este territorio, sin duda contribuyen -antes y ahora- a que la Región del Biobío crezca y extienda sus beneficios a todas las personas.

CARLOS CRUZ

DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA, CPI

El diálogo y la capacidad de encuentro entre posiciones y objetivos distintos pueden converger en finalidades superiores compartidas. La infraestructura requiere de ese encuentro para arribar a las obras y derivar en crecimiento y mayor calidad de vida.

En el CPI tenemos experiencia en dialogar, ya que confluyen en él diversas entidades: gremios, universidades, empresas y personas que aportan sus conocimientos y visiones propias. Es un grupo comprometido con el desarrollo del país y sus requerimientos de infraestructura que se propone contribuir al diseño de políticas públicas. También a una valorización de la infraestructura y sus servicios por parte de la comunidad.

Hemos tenido logros significativos en nuestra labor. Algunos en colaboración con esta Universidad y de lo cual estamos orgullosos. Destaco nuestra incidencia en elevar la inversión pública y las concesiones a un 3,5% del PIB; la mirada renovada sobre ferrocarriles, política tarifaria para concesiones, institucionalidad del agua, plantas desaladoras y el tema hídrico en general; la discusión sobre el Fondo de infraestructura, entre otros.

La logística es un tema crucial. Chile duplica el costo logístico de los países de la OECD. Representa un 18% del valor de los bienes transportados, en los países de la OECD es un 9%. La Región del Biobío dispone de los componentes para una logística de alto nivel: una buena empresa ferroviaria, muchos puertos, mucha carga de características ferroviarias y muchos generadores de carga. Es un caso paradigmático. Pero algo no funciona para avanzar en la infraestructura necesaria, particularmente la ferroviaria.

Hay que insistir, y propongo trabajar en conjunto, el CPI con la Universidad de Concepción, para llegar a las autoridades sectoriales y al Ministerio de Hacienda con iniciativas que den cuenta de la imperiosa necesidad de dotar al Biobío de la infraestructura y la logística que se merece y que es de

la máxima conveniencia para la Región, las regiones vecinas y el país. Representaría un necesario desafío a la centralización en las prioridades y la distribución de los recursos públicos.

La Región del Biobío puede y debe originar sus prioridades y definir la infraestructura requerida que apunte a potenciar su capacidad logística, conectividad y crecimiento. Los actores directos son quienes mejor saben dónde están y cuáles son los déficits por abordar.

RODRIGO DÍAZ

GOBERNADOR REGIONAL

El trabajo de representar los intereses de quienes viven en la Región, una de las tareas de los gobernadores regionales, se ha hecho mal por la corta duración del intendente en su cargo y su condicionamiento al ciclo político. Además, el intendente servía a varias autoridades, era un trabajo disperso sin sentido de planificación.

Ahora podemos mirar un poco más allá. Sin embargo, la realidad que enfrentamos está ahí, con muchas carencias. Por de pronto, enfrentamos la carencia de recursos. Todo se va en sueldos y gastos corrientes. Un alcalde me decía que en el mejor momento de su gestión dispuso de \$ 2.000 millones para invertir, lo que no alcanza ni para un consultorio. Los municipios del país disponen del 12% del presupuesto nacional. Necesitan más recursos y algunos los consiguen de los gobiernos regionales, pero estos 16 gobiernos del país obtienen apenas un 2% el presupuesto nacional.

Las regiones estamos de verdad abandonadas desde la planificación central, estamos aburridos de la desconsideración. Los ministerios, por su parte, piensan y ejecutan cosas distintas, los Seremis son designados por la autoridad central, y así por el estilo. Otro dato: los puertos de Coronel y Lirquén reciben un trato especial desde el Estado, pero no son del Estado, ambos son puertos privados. ¿Los puertos del Estado en la Región, disfrutaban de ese trato?

La gente quiere trabajo y calidad del medioambiente, las dos cosas juntas. Y no lo están obteniendo. ¿Qué pasa que no tenemos un anillo orbital como en Valparaíso? Y necesitamos inyectar recursos en el sistema ferroviario, entre otros requerimientos urgentes de movilidad y logística. Se requieren inversiones bajo el sistema de concesiones, un verdadero shock de inversiones. Pero no cualquier concesión: muchas de ellas en la Región tienen un triste récord en consecuencias medioambientales. Pero el inmovilismo sería peor. Arreglemos esos asuntos y demos un nuevo paso a la inversión en infraestructura vía concesiones.

Veamos algunos asuntos concretos, atinentes y urgentes: avanzar y terminar con las riberas Norte y Sur, falta una ruta para el puerto de Talcahuano y la concesión termina en 2029, apenas seis años más, un sistema ferroviario que cruce el Biobío todas las veces necesarias, entre otras. El Estado es mediocre para ejecutar, necesitamos el aporte del sector privado, la academia y, por cierto, la participación de la ciudadanía.

PABLO CATALÁN MARTÍNEZ

DECANO DE LA FACULTAD DE INGENIERÍA DE LA
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN

Me parece importante destacar el carácter multidimensional de este encuentro, así como las contribuciones desde diversos ámbitos.

La infraestructura es una materia y una disciplina económico-social que en la década del 90 y comienzos del 2000 en nuestro país vivió una etapa de mucha innovación y reformas sustanciales. Ahí están las obras que marcan una diferencia significativa sobre épocas anteriores. Son obras que trajeron beneficios sociales importantes y a veces lo olvidamos. En infraestructura y logística la Región cambió mucho y para bien- El escenario se modificó enormemente. Ahora, sin embargo, las preguntas son distintas. Tenemos que hablar sobre otra clase de factores: sociales, medioambientales e inequidad territorial, también sobre financiamiento y especialmente de rapidez en la toma de decisiones. Las necesidades en las regiones no son distintas a las presentes en la Región Metropolitana, pero no se abordan con la misma urgencia, y eso es otra forma de inequidad.

Pero en el Biobío, y en el Gran Concepción en especial, parece que no creemos en el desarrollo y concreción de proyectos colectivos de infraestructura de uso público de gran escala, quizás porque, equivocadamente, no creemos que merezcamos esas obras. Entonces, nuestra dificultad para abordar grandes proyectos no es exclusivamente un asunto de inequidad territorial. Tenemos responsabilidad también, debemos mejorar la articulación, el sentido colaborativo y la confianza.

Destaco y agradezco la participación de los diversos estamentos presentes en este encuentro, la confianza que nos han otorgado y, en especial la contribución del CPI para hacer posible este primer Diálogo Regional sobre infraestructura y logística en la Región del Biobío.

Quiero reiterar el carácter de espacio público y abierto de la Universidad de Concepción y de nuestra Facultad de Ingeniería. Todas las opiniones siempre son acogidas en este espacio.

PANEL 1**Necesidades, brechas y oportunidades de infraestructura de transporte y logística en la Región del Biobío.****Moderadora:**

Marcela Angulo, Directora de la sede de la Universidad de Concepción en Santiago y Vicepresidenta del CPI.

Participantes:

- **Óscar Ferrel**, Director de la División de Infraestructura del GORE Biobío.
- **Claudia García**, Seremi de Transporte del Biobío.
- **David Fernández**, Presidente de la Comisión de Infraestructura de la CPC-Biobío.
- **Gonzalo Pelén**, Representante de Corma Biobío-Ñuble.
- **Alejandro Tudela**, Académico de la Universidad de Concepción y Presidente del Directorio de Puertos de Talcahuano.
- **Boris Chamorro**, Alcalde de Coronel.

Principales aspectos destacados por los expositores del Panel

I. NECESIDADES Y BRECHAS**1. De financiamiento**

- 1.1. **El presupuesto regional para el 2023 cae en realidad en un 7%**, es decir, se va a disponer de menos recursos públicos que en este año.
- 1.2. **Los recursos adicionales de otras fuentes públicas son muy limitados** y solamente confirman la estrechez de financiamiento para obras de infraestructura para logística y movilidad.
- 1.3. **Hay inequidad al interior de la Región**, el sur del Biobío, el área más industrializada, no recibe el mismo trato que otros territorios.
- 1.4. **Puertos públicos y privados**: No hay equivalencia en el presupuesto nacional sobre el tratamiento de los puertos, favoreciéndose a los privados.

- 1.5. **Otros factores sobre recursos de la Región: ¿Dónde deben tributar las empresas?**, se produce en un lugar, en la Región del Biobío por ejemplo, pero se tributa en otro. **El transporte de carga por camiones no paga todo el costo** de sus externalidades negativas. En otros países el peaje por carga es mucho más alto. **Inversiones especiales** para capacitación e incentivos para conductores de camiones. hay escasez de conductores Es una tendencia global y también en Chile, y para seguridad vial por accidentes y otros.

2. De movilidad y logística

- 2.1. **Retraso logístico:** Existen rezagos serios en materia logística -empezando por vías y puertos-, hasta ferrocarriles y accesos y conectividad en distintos puntos ausentes o saturados- y la Región está inmersa en una crisis climática que ubica al Biobío y las regiones vecinas en “el ojo del huracán”.
- 2.2. **Se requiere aumentar el uso de la infraestructura ferroviaria de carga** (menos congestión y accidentes, y menor costo), pasando a puentes para contenedores de doble altura como existen entre Santiago y San Antonio.
- 2.3. **Hay que avanzar decididamente en:** el acceso sur de la Costanera y el acceso ferroviario en el norte con Ñuble, las conexiones ferroviarias para los puertos de San Vicente y Talcahuano, y también en la prolongación del servicio Biotren hasta Lota.
- 2.4. **Es necesario armonizar carga y pasajeros en la operación ferroviaria**, y eso se hace con la especialización en las vías.
- 2.5. **Vías y movilidad:** La congestión vehicular alcanzó un punto de saturación, especialmente en el Gran Concepción, donde la movilidad está castigada con largos tiempos de desplazamiento
- 2.6. **Infraestructura y seguridad** para el transporte por camiones.
- 2.7. **La competencia entre el transporte de carga y pasajeros** debe dar paso a una articulación entre ambos servicios, lo que requiere avanzar en la articulación institucional.
- 2.8. Los proyectos de infraestructura son invasivos: hay que ver **el tema medioambiental** y conversar con las comunidades, las inversiones en consecuencia van a resultar más onerosas.
- 2.9. **La normativa de carga es de hace 20 y 30 años**, son estándares ya superados. En nuevos modos de transporte, como el cabotaje, no hay normativa ni infraestructura apropiadas.
- 2.10. **Es necesario desarrollar el capital humano, tanto como avanzar en el uso de tecnologías.** Se requieren “conductores 2.0”, completamente profesionales que sepan compartir y convivir con la comunidad y que dispongan de capacidad en asuntos de logística.
- 2.11. **Brecha estructural.** La Región del Biobío desarrolla una importante capacidad logística, pero a la vez tiene un potencial no aprovechado en tanto que territorio clave del centro-sur del país para satisfacer de forma cada vez más eficiente las demandas de transporte de carga internas y de las regiones vecinas.

3. De colaboración, coordinación y planificación de la infraestructura

- 3.1. **Planificación:** Se requiere de una planificación de la infraestructura y de los territorios.
- 3.2. **Visión:** Falta una prospectiva de la Región en lo que quiere y puede hacer.
- 3.3. **Cooperación:** Falta colaboración y diálogo entre los sectores público y privado, es fundamental el trabajo colaborativo, con representación del sector privado, la academia y la ciudadanía.
- 3.4. **Proyectos:** ¿Cómo plantear y acelerar los proyectos? Acelerar los proyectos significa lidiar con la cultura centralista, pero se trata de ir modificando este paradigma.
- 3.5. **Coordinación de transporte:** Es necesario armonizar carga y pasajeros en la operación ferroviaria.

II. OPORTUNIDADES

Las oportunidades de la Región del Biobío en movilidad, logística e infraestructura habilitante tienen directa correlación con las brechas y necesidades que los expositores detectaron en sus intervenciones. En otros casos, son oportunidades derivadas de afrontar oportuna y correctamente tales brechas y necesidades. Las oportunidades destacadas en los siguientes puntos, en cualquier caso, corresponden a una o más intervenciones de los expositores y reflejan en general coincidencias sobre la materia, y tienen su origen en distintos ámbitos del quehacer regional.

1. OPORTUNIDADES desde las carencias, los factores estructurales y el desarrollo económico

- 1.1. **El déficit de infraestructura vinculada al crecimiento económico se está convirtiendo en cuello de botella** para la inversión y el desarrollo de la Región. **Una estrategia de infraestructura** acordada y validada por los distintos estamentos -sectores público y privado, y población, con el aporte de la academia, sería un activo nuevo y valioso.
- 1.2. **Existen rezagos importantes en materia de logística y movilidad en toda la Región:** vías, puertos, ferrocarriles y accesos y conectividad en distintos puntos ausentes o saturados. **Hay mucho por hacer en infraestructura para ir superando tales rezagos.** Asimismo, todas las localidades presentan oportunidades si mejoran los accesos y especialmente el ferroviario en carga y pasajeros.
- 1.3. **Coordinación y esfuerzo conjunto:** La Región del Biobío dispone de los componentes para una logística de alto nivel: una buena empresa ferroviaria, muchos puertos, mucha carga de características ferroviarias, actividades importantes y consolidadas en las esferas productiva y de servicios, entre otros, pero falta diálogo, articulación y coordinación.

- 1.4. **El Biobío y las regiones vecinas:** La Región del Biobío recoge demandas por servicios portuarios y de transporte desde las regiones vecinas, es el polo logístico del centro-sur del país, sumado a su fuerte actividad interna donde un 50% de la carga de sus puertos es madera producida en la Región. Se derivan nuevas y amplias oportunidades a partir de esta condición.

2. OPORTUNIDADES desde la participación: involucramiento de nuevos actores

- 2.1. **La sociedad civil y las personas:** Con el referente de la calidad de vida de la población como objetivo último, la infraestructura de logística y movilidad puede avanzar más rápido y de mejor manera en tanto se incorporen y participen estos actores, contribuyendo desde su posición a la definición y diseño de las nuevas obras.
- 2.2. **Las autoridades locales:** Ahora hay más coordinación entre alcaldes, se conformó un comité de alcaldes, con participación de seremis. Puede ser un instrumento potente contra el centralismo y a favor del mejor uso de los recursos, vinculado también con el punto anterior 2.1.
- 2.3. **La academia: Contribuyendo desde el conocimiento, la técnica y el territorio.** Su investigación y desarrollo pueden potenciar, por ejemplo, los modelos de gestión frente al tema de infraestructura. Se trata también de aprovechar las experiencias en investigación y desarrollo de centros prestigiados en el exterior, algunos incluso con sede en Chile. Además, la academia puede y debe entregar soluciones a partir de su conocimiento del territorio, es muy importante trabajar sobre las oportunidades, conocerlas o descubrirlas, y avanzar directamente. La Universidad y la academia tienen capacidad de convocar, de entregar soluciones y de generar confianza en la ciudadanía.

3. OPORTUNIDADES desde el financiamiento y los recursos

- 3.1 **El aporte privado:** Los recursos financieros públicos son limitados frente al cúmulo de demandas en muchos ámbitos y en medio de una economía débil. Resulta indispensable el financiamiento privado para las nuevas obras de infraestructura en logística y conectividad.
- 3.2 **La asociatividad público-privada y el modelo de concesiones:** corregidas y superadas las insuficiencias detectadas en el tiempo, el modelo de concesiones resulta un mecanismo probado que debiera ser utilizado.
- 3.3 **Selección y rapidez de los proyectos:** El financiamiento público y/o privado supone un cambio importante en la selección y tramitación de los proyectos de la Región, ganando en velocidad y eficiencia. Existe conciencia y voluntad de avanzar al respecto.

4. OPORTUNIDADES desde las urgencias y las obras prioritarias

- 4.1. **El tema ferroviario:** Es el factor clave de los desafíos de infraestructura para una mejor logística y conectividad. Se requiere de un sistema ferroviario que cruce el Biobío todas las veces necesarias. Existe la necesidad imperiosa de tener otro puente ferroviario -en otro lugar-, sacando la carga del área urbana, y no olvidando a la comunidad que sufre las consecuencias. El diseño de las soluciones para el tren de carga debe ser pensando en el futuro y no a partir de comportamientos pasados: el doble “*stacking*” es lo que se impone. Hay que extender el servicio de pasajeros (Biotren). Los activos portuarios y ferroviarios deben resguardarse y actualizarse con las nuevas obras de infraestructura necesarias.
- 4.2. **La segregación de vías ferroviarias en particular** -carga y pasajeros- es un imperativo a cualquier costo razonable dados sus enormes beneficios; no se pueden bajar los estándares, toda inversión tiene un impacto y hay que evaluar rigurosamente.
- 4.3. **Vías y conectividad.** La Región del Biobío y el Gran Concepción están saturados en sus vías periféricas principales y en las ciudades, generándose un perjuicio para la población y todos los sectores económicos. En el Gran Concepción la duración promedio de un viaje para el 49% de la población está estimado entre 1:40 y 1:30 horas. Estos problemas también afectan al transporte de carga. Hay proyectos avanzados y otros por diseñar, a partir de estas deficiencias acumuladas de conectividad que afectan la carga y la movilidad de las personas.
- 4.4. **Es necesario avanzar en corredores de transporte público,** atender la expansión urbana y crear una alternativa real de transporte público, ahora hay más subsidios para ese objetivo.
- 4.5. **Los avances necesarios en electromovilidad y los nuevos modos de transporte emergentes** (ciclovías, teleféricos, entre otros) determinan nuevos requerimientos de infraestructura.

PANEL 2**Caminos de acción para la infraestructura de transporte y logística en la Región del Biobío.****Moderador:**

Tomás Echaveguren, académico Facultad de Ingeniería Universidad de Concepción, director Laboratorio Gestión de Sistemas de Transporte.

Participantes:

- **Hugo Cautivo**, Seremi de Obras Públicas.
- **Guacolda Vargas**, Presidenta de Comlog Talcahuano.
- **Héctor Díaz**, Representante de la Cámara CChC Biobío.
- **Carlos Cruz**, Director Ejecutivo del CPI.
- **Juan Antonio Carrasco**, Académico de la Universidad de Concepción y Presidente EFE Sur.
- **Henry Campos**, Alcalde de Talcahuano.

Principales aspectos destacados por los expositores del Panel

I. CAMINOS DE ACCIÓN**1. Visión y coordinación**

- 1.1 **Objetivos compartidos:** Debe comenzarse por crear unidad de propósitos en la Región para abordar las insuficiencias y los nuevos desafíos en infraestructura y logística.
- 1.2 **Diálogo y coordinación:** Son instrumentos indispensables.
- 1.3 **Agenda:** Es necesario crear una agenda de infraestructura que incorpore a todos los sectores y utilizando la planificación, además con una alta legitimación de la ciudadanía.

2. Planes y prioridades

- 2.1 **Los planes sectoriales no son suficientes:** Los presupuestos sectoriales deben conversar con los presupuestos regionales e integrar visiones, de modo de aprovechar las complementariedades provenientes de cada sector.
- 2.2 **Hay que contar con prospectiva, planes y operación, además de avanzar en institucionalidad.**
- 2.3 **Convenios de programación:** Para articular y concretar, los Convenios representan el camino de avance para diseñar y concretar los planes sobre infraestructura. La tarea es darles la continuidad amenazada por los cambios de gobierno.
- 2.4 **Implementación:** En Chile se hace muy buena planificación, pero solamente un tercio del programa de transporte y conectividad de hace 15 años se ha concretado. El problema es la implementación.
- 2.5 **Enfoques:** Hay que desarrollar nuevas metodologías de evaluación, de planificación y nuevas relaciones entre el sector privado, la academia y el Estado.
- 2.6 **Prioridad ferroviaria:** Se hace imperioso, entre otras urgencias, disponer de dos vías ferroviarias (carga y pasajeros).
- 2.7 **Conocimiento y práctica:** Las tareas por delante debieran ser abordables sin demasiada dificultad: están disponibles, por ejemplo, los casos de Australia y Nueva Zelanda de buena institucionalidad y gobernanza.
- 2.8 **Contexto:** El paradigma de la movilidad debe tomar en cuenta el contexto, esto es, la realidad social, medioambiental y comunitaria.
- 2.9 **Articulación:** entre los sectores privado y público, la academia y el mundo social. Así se logrará la indispensable validación; la infraestructura es para los vecinos, ellos deben estar involucrados.

3. Financiamiento

- 3.1 **La escasez de recursos públicos:** El dato de la realidad es que no hay recursos públicos para satisfacer el desarrollo de la infraestructura para la movilidad y la logística que la Región, dado su potencial, necesita y merece. Más allá de las carencias derivadas de la centralización en la distribución de recursos públicos, los montos involucrados en las nuevas obras requieren de una inyección financiera que supera las capacidades del Estado, menos aun cuando la economía viene atravesando por un período de bajo o nulo crecimiento. Resulta natural y recomendable recurrir al financiamiento privado.
- 3.2. **Asociatividad público-privada y sistema de concesiones:**
Tal como lo señaló el gobernador regional en su exposición, se requiere un real shock de inversiones en la Región del Biobío bajo el sistema de concesiones, con un resguardo especial y riguroso sobre los asuntos medioambientales involucrados en la construcción y operación de las obras, una vez acordados ampliamente los diseños. Otros expositores también se refirieron a la necesidad del financiamiento privado, el problema de los recursos financieros, conocidos el centralismo y la estrechez fiscal, es decisivo y marca la diferencia.

Conclusiones

La discusión realizada en este primer Diálogo Regional sobre Desarrollo de la Infraestructura de Transporte y logística en la Región del Biobío, permitió identificar brechas, necesidades y oportunidades para una infraestructura habilitante que dote a la Región del Biobío de una logística y movilidad que contribuya al desarrollo y calidad de vida de las personas. Se identificó la necesidad de mayor colaboración, diálogo, participación, articulación institucional y planificación, que generen una visión compartida y un sentido estratégico de lo que la región puede y debe ser.

Los panelistas ilustraron necesidades y brechas en materia de financiamiento y logística, argumentando que se requiere mayor colaboración, coordinación y planificación de la infraestructura. Asimismo, se identificaron oportunidades provenientes desde las carencias, incluyendo factores estructurales y de desarrollo económico participación de actores, desde el financiamiento y recursos para el desarrollo de infraestructura, y la urgencia y prioridades de estas inversiones.

Sobre la base de esta discusión, en la segunda parte del Diálogo se identificaron caminos de acción para cerrar estas brechas y potenciar las oportunidades, relacionados con una visión común y coordinación del desarrollo de infraestructura, la formulación de planes y prioridades, y la consecución de financiamiento para la ejecución de estos planes y prioridades.

Según se desprendió del Diálogo, la unidad de propósitos entre los actores vinculados al desarrollo económico de la Región y la calidad de vida de las personas, incluidos el mundo social y la academia, resulta un factor indispensable para los necesarios nuevos proyectos de infraestructura y logística. La Región no podrá cumplir a cabalidad su rol esperado de liderar la logística en el centro-sur del país si no logra esta unidad de propósitos para acelerar sus proyectos urgentes.

Para superar este inmovilismo, la Región dispone de herramientas importantes: voluntad en muchos actores, brechas y necesidades de infraestructura bien conocidas, financiamiento vía asociatividad público-privada, un modelo de concesiones corregido, y encadenamientos y potencial logístico con regiones vecinas, todos los que debieran activarse en conjunto.

La experiencia del Dialogo evidenció un fuerte interés y necesidad de las distintas partes interesadas en el desarrollo regional de la infraestructura de transporte de contribuir discusiones productivas que mejoren la posición de la Región y la calidad de vida de las personas. Los representantes del sector público, privado y academia manifestaron un interés concreto en colaborar para lograr un mejor desarrollo regional. También se identificó el potencial rol que las universidades pueden tener en este proceso, ofreciendo la oportunidad de incorporar análisis científico y técnico, que apoye la toma de decisiones en este ámbito.

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
141



www.infraestructurapublica.cl