

Carlos Cruz, director ejecutivo del CPI: “Todavía falta integrar todas estas obras en una misma visión”

El exministro visitó el puente Industrial. Ahondó en las brechas a resolver para que Biobío sea el *hub* logístico del sur de Chile.

Por Nicolás Arrau Álvarez
 nicolas.alvarez@diariolosur.cl

A juicio de Carlos Cruz, extitular de las carteras de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones en el gobierno de Ricardo Lagos y hoy director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), la Región del Biobío requiere sumar muchos elementos para potenciar sus sistema logístico, porque no basta sólo con el puente Industrial, primera ruta urbana concesionada en regiones que lleva un 90% de avance. Entre lo más urgente, dice, está el resolver bien la integración de la ruta 160 con la ciudad, la falta de conectividades parciales, que obliga a que muchos camiones utilicen la 160 en vez de vías alternativas, y la necesidad de un mayor desarrollo ferroviario, “ya que tenemos un déficit importante y no hay *hub* logístico sin un ferrocarril potente para carga”.

Sobre este último punto, cree que se ha hecho mucho en lo que respecta a pasajeros, pero hay que potenciar la carga o pensar en desdoblamiento de la línea, de tal manera que no exista una multipropósito, sino que una especializada para carga. Agrega que faltan centros de intercambio modal para que las cargas puedan transferirse de un modo a otro y ver la red en su conjunto para reforzar puentes y estructuras menores

“

El trabajo que puedan hacer en conjunto las organizaciones laborales, el Gobierno Regional y los gremios empresariales para transformar a la Región en una zona atractiva para la inversión es fundamental”.

que dificultan el transporte de vehículos pesados.

-La semana pasada usted visitó el puente Industrial, una obra largamente esperada por la Región.

-Es una obra emblemática que ha costado mucho sacar adelante, pero ya se ven avances bien significativos, porque está prácticamente construida. Será una muy buena contribución para descongestionar el inicio de la ruta 160 y los puentes, lo que permitirá un aumento importante en la expedición del tráfico. Una vez que se empalme con la ruta Pie de Monte, su aporte será mucho más significativo (...) Esta es la primera concesión semiurbana que hay en regiones, por lo que será bien demostrativa de cómo este tipo



Carlos Cruz visitó el puente Industrial, la primera ruta urbana concesionada en regiones.

de proyectos pueden instalarse en las regiones para contribuir a ordenar ciudades, mejorar la circulación del transporte y reorientar el tráfico de carga.

-Al Biobío le cuesta mucho sacar adelante este tipo de proyectos. ¿Qué es lo que pasa en regiones?

-Creo que cuesta porque son planes de difícil comprensión para la comunidad en su conjunto. Ahí hay que hacer un trabajo educativo mucho más consistente y permanente de parte de las autoridades, gremios y organizaciones sociales para hacer ver cuáles son las necesidades que hay y la necesidad que hay de solucionar este tipo de problemas. Quienes ven en esto proble-

ma, tienen que tener claro que son problemas que deben subordinarse a los beneficios generales de la comunidad.

-Por un lado, existe este puente que avanza, pero por otro hay iniciativas como la ruta Pie de Monte que enfrentan ciertos retrasos. Viendo eso en su conjunto, ¿qué tan trastocado siente que está el sistema logístico regional?

-En Biobío se han hecho muchas cosas y hay una gran cantidad de inversiones públicas y una serie de convenios de programación que ha hecho el Gobierno Regional con las seremis de Obras Públicas y Vivienda y Urbanismo, con iniciativas que suman cerca de \$350 mil millones, por lo que son relevantes. Además, hay una

cantidad importante de obras concesionadas: se acaba de adjudicar la ruta del Itata y están las rutas a Cabrero y 160, así como el puente Industrial. Se hacen inversiones importantes igual en Ferrocarriles, por lo que hay un esfuerzo de inversión grande.

-¿Qué falta entonces para que Biobío se convierta en el *hub* logístico del sur de Chile, si los déficits ya están identificados?

-Todavía falta integrar todas estas obras en una misma visión y explicarle a la comunidad por qué estas son convenientes para la Región, cuál será su aporte y los otros proyectos privados que se gatillarán. En la medida en que no hay un plan logístico local para mirar este tipo de proyectos de

forma integrada, seguirá habiendo una sensación de que se avanza por parte. Sobre eso estuvimos conversando con la CPC Biobío y el Gobierno Regional.

-¿Hay algo que se pueda realizar en lo concreto para favorecer esa integración en el corto o mediano plazo?

-Por de pronto, hay que tratar de convenir un plan regional de inversión en infraestructura para el desarrollo logístico y proponerse ciertos objetivos, es decir, cómo acceder con la mayor facilidad posible a los puertos y definir el costo que tendrá para los usuarios de esa logística ese acceso, ver cuáles son las obras adicionales que hay que impulsar para llegar y salir de los puertos con facilidad y, por esa vía, transformar a Biobío en una zona de servicios e infraestructura logística que permita acelerar la puesta en marcha de determinadas iniciativas y potenciar la gran disponibilidad portuaria, además de los terrenos que pueden utilizarse para desplegar servicios complementarios.

-¿Y quiénes están llamados a encabezar esta tarea? ¿Gobierno Regional, gremios, nivel central?

-Ahí es donde se han producido ciertas confusiones, porque se espera mucho que sea el gobierno central quien lidere este tipo de proyectos, pero eso ya terminó y hoy esta es tarea de los actores regionales. En ese sentido, el trabajo que puedan hacer en conjunto las organizaciones laborales, el Gobierno Regional y los gremios empresariales para transformar a la Región en una zona atractiva para la inversión es fundamental. Eso debe estar liderado, necesariamente, por la Región, y ahí el gobernador (Sergio Giacaman) mostró mucha disposición a tomar este desafío.

En su visita a la zona, Carlos Cruz se reunió con Giacaman, con quien pudo abordar estos temas y mostrar la disposición del CPI para ayudar a conceptualizar este tipo de políticas, es decir, ver cómo se podría ayudar para que la idea se instale en la administración regional, “no como una acción de un gobierno en particular, sino que como una institución que permanece en el tiempo y que se compromete con miradas de largo plazo que puedan dar continuidad a los proyectos y seguridad a lo inversionistas”.