

LABORATORIO DE EVALUACIÓN DE LA COMPETITIVIDAD PARA EL BIOBÍO

# LabC presenta resultados y busca proyectar su trabajo al desarrollo de la región

En el Seminario de Cierre del proyecto, Laboratorio de Evaluación de la Competitividad del Biobío: Lab C, iniciativa financiada por el Fondo de Innovación para la Competitividad del Gobierno Regional, distintos expositores dieron a conocer su opinión en torno al futuro de la región que, si bien enfrenta un problema complejo, desde el punto de vista de la economía, cuenta con las herramientas y el capital humano para salir adelante.



“En la región hay información, pero hay que recopilarla, analizarla y entenderla. En las regiones hay escasez de capital humano y las universidades pueden contribuir a formar esas capacidades y apoyar al sector público”. La frase es del director del proyecto, Andrés Ulloa, y la pronunció durante la entrega de los resultados del trabajo del Laboratorio de Evaluación de la competitividad para el Biobío (LabC), iniciativa financiada por el Gobierno Regional (Gore) del Biobío a través del Fondo de Innovación para la Competitividad (FIC-R) y ejecutada por la Universidad Católica de la Santísima Concepción.

Fue en una jornada de cierre del proyecto, donde también se analizó el presente de la región y las opciones para salir adelante en un momento que se visualiza complejo para la economía local, considerando, entre otros hechos, el difícil escenario que afronta el mundo forestal, la incertidumbre que se genera en el sector pesquero con el debate legislativo en torno a la nueva Ley de Pesca y el cierre de la Siderúrgica Huachipato. Por ello, los resultados de LabC, fueron entregados junto a la realización de seminario denominado “Hacia un re-

nacer de la Región del Biobío”, que se desarrolló en el Hotel Marina del Sol.

El profesor Ulloa explicó que el objetivo principal era generar información y entregar herramientas al sector público para el diseño, ejecución y evaluación de políticas públicas. Además, se generaron cuatro productos: una matriz de insumo del producto regional, con gran detalle, que permite medir la contribución de cada sector económico y sus interrelaciones; un reporte de la competitividad de las pymes regionales; un programa piloto de consultoría a empresas con mentoría a estudiantes; y un curso de evaluación de impacto de políticas públicas.

El laboratorio, por cierto, se enfocó en la pequeña y mediana empresa (pymes), pues en palabras del profesor Ulloa son las que, probablemente, “tienen menos datos, menos información, más necesidades y menos capacidad de desarrollar soluciones”. En definitiva, son los que tienen menos posibilidades de cubrir los altos costos que implica una consultoría.



**ciudad**

CORREDOR FERROVIARIO UNE DESDE TALCAHUANO HASTA HUALQUI

# Biotren: Senadores piden que EFE sume nuevas estaciones en Línea 1

FOTOS: CAROLINA ECHAGÜE M.



MEDIO CAMINO y Pedro de Valdivia podrían ser 2 de las futuras "estaciones" del Biotren en la Línea 1.

**Los tres representantes de la Región en la Cámara Alta coincidieron en la necesidad de que la empresa mejore ya este corredor. Los parlamentarios señalaron que fórmulas para obtener recursos existen y mostraron voluntad de apoyar la iniciativa.**

Pablo Carrasco Pérez  
 pablo.carrasco@diarioconcepcion.cl

En un acto de sinceridad y transparencia, días atrás, consultado por Diario Concepción, Nelson Hernández, gerente general de EFE Sur, filial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en la zona, señaló que hoy no existe proyecto para sumar nuevas paradas del servicio Biotren en la Línea 1, que une Talcahuano con Hualqui, y que más bien la Compañía está abocada a materializar y terminar los proyectos que ya tiene en la zona, como lo son el nuevo Puente Ferroviario, la Ampliación de Capacidad de la Línea 2 en el tramo Concepción- Coronel, la extensión a Lota (2029) y la llegada a Penco- Lirquén (2032), entre otros.

Pero este enfoque no es compartido por una parte de las autoridades de la Región. De hecho, el seremi de Transportes, Héctor Silva, había anunciado también a Diario Concepción, que el tema de las nuevas paradas en la Línea 1 sería abordado en la reunión de la mesa ejecutiva del Plan Más Movilidad que se realizaría a comienzos de este mes, pero que por temas de agenda quedó suspendida hasta mediados de octubre.

Ya ahora, son los actuales senadores en ejercicio, que representan al Biobío

en el Congreso, quienes pidieron a EFE mejorar también la Línea 1 y construir nuevas paradas del tren urbano a la brevedad.

## Sin Excusas

El senador Gastón Saavedra pidió a la estatal reconsiderar su decisión y a disponer de los recursos necesarios para materializarlo ya, sin excusas.

"Contar con un sistema de transporte multimodal no sólo es necesario, es parte de lo que se conoce como una ciudad moderna. Por ello, decir que no se cuenta con los recursos para dotar a la Línea 1 de más estaciones me parece una decisión centralista. Se trata de una inversión mínima si comparamos los \$1.900 millones que cuesta cada estación en la zona con las del Metro de Santiago que llega a los 20 millones de dólares".

"Entonces, cuando EFE dice que no están los recursos, me parece que no es que no estén, sino que se mira en forma centralizada la gestión de transporte. Las comunas que une la Línea 1 del Biotren representan 650 mil personas. Ya antes con la extensión de la Línea 2 se señaló que no era rentable y hoy vemos como más de 40 mil personas usan este medio de transporte", sostuvo el senador PS.

## Prioridad

De la misma forma, el senador de la UDI, Enrique Van Rysselberghe, también planteó que ampliar la red del Biotren debe ser una tarea permanente y que no debe excluir ninguna de sus Líneas y que agregar paradas a la Línea 1 es poder sumar a este modo de transporte moderno y amigable con el medioambiente, a personas que hoy no puede hacerlo y qué fórmulas para financiar esas construcciones, existen, como por ejemplo vía Fondo Espejo.

"La extensión del Biotren en todas sus variantes debe ser una prioridad en el mejoramiento de la red de transporte público del Gran Concepción por parte del Estado y del Gobierno Regional".

"En ese sentido, considero que una forma de adelantar estos proyectos, particularmente lo que tiene que ver con extensión de la Línea 1, es utilizando los Fondos Espejos del Transantiago que llegan a la Región y que gracias a una nueva legislación recientemente aprobada por el Congreso, deberán ser utilizados en un 50% exclusivamente en proyectos de transporte y conectividad", añadió el parlamentario.

## FRASE

**"Cuando EFE dice que no están los recursos, me parece que no es que no estén, sino que se mira en forma centralizada la gestión de transporte"**

Gastón Saavedra, Senador PS.

**"Una forma de adelantar estos proyectos, particularmente lo que tiene que ver con extensión de la Línea 1, es utilizando los Fondos Espejos"**

Enrique Van Rysselberghe, senador UDI.

**"Es importante que podamos analizarlo en la futura ley de presupuesto 2025 con la participación del Ministerio de Hacienda y también Transportes"**

Sebastián Keitel, senador Independiente.

"Así entonces, el Gobierno Regional tiene la posibilidad de tomar estas iniciativas, financiarlas y concretarlas en el breve plazo con cargo a estos Fondos, generando un cambio sustancial en la calidad del transporte en el Gran Concepción", agregó Van Rysselberghe.

## Vía Presupuesto

Tanto, el senador (independiente) Sebastián Keitel también se mostró a favor de que EFE amplíe el número de paradas (estaciones) en la Línea 1. Agregó que la inversión que se requiere es perfectamente posible gestionarla y que favorecería a barrios que hoy no cuentan con esta opción y en este sentido, se mostró disponible para apoyar en la discusión del Presupuesto de la Nación que se avecina.

"Ampliar el número de estaciones del Biotren para favorecer la conectividad al interior de la Región, ciertamente es un anhelo de los vecinos y vecinas, que hoy necesitan trasladarse de manera más eficiente entre comunas para mejorar su calidad de vida.

"La idea de contar con 5 nuevas paradas en la L1 que se ubicarían en Talcahuano, Concepción y Chiguayante, me parece que va en la dirección correcta, sobre todo si consideramos que estarían emplazadas en sectores de alta densidad poblacional, lo que aumentaría la plusvalía del sector y atraería más inversión a nuestra economía local. Si bien el costo de cada emplazamiento se acercaría a los \$2 mil millones, es importante que podamos analizarlo en la futura ley de presupuesto 2025 con la participación del Ministerio de Hacienda y también Transportes, teniendo a la vista especialmente la rentabilidad social que trae una infraestructura de este tipo", cerró Keitel.

## OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion  
 contacto@diarioconcepcion.cl

