

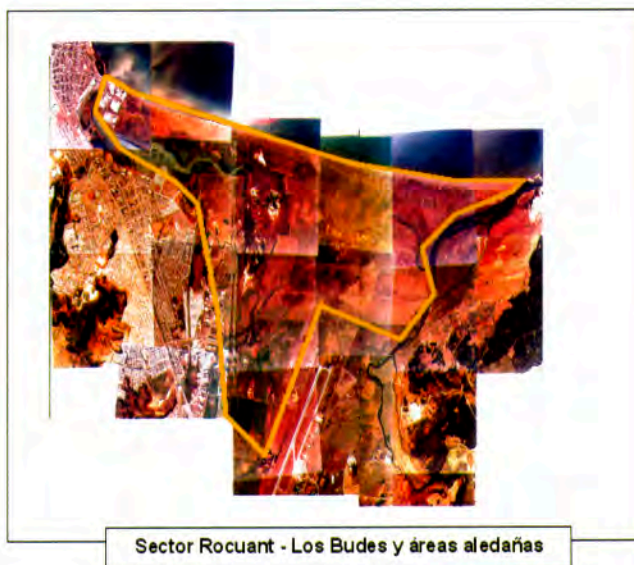
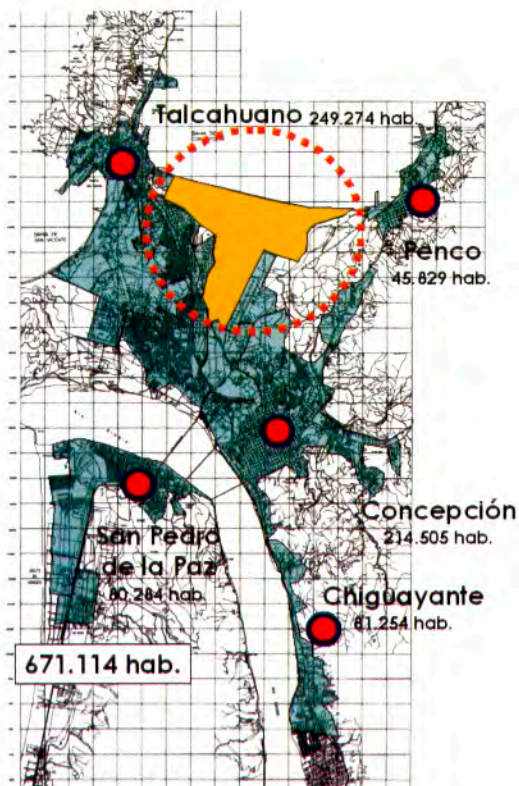
## Definición de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

Por sus características, la región del Bio Bio está llamada a canalizar una parte importante del comercio internacional de la zona austral americana hacia Asia y por tanto, a convertirse en un área logística a semejanza de Hong Kong.

Tanto la perspectiva del comercio entre Argentina y China, como la propia apertura nacional hacia el super continente asiático de los productos de exportación de la VII Región al extremo sur de Chile, revelan las potencialidades notables de intercambio que entre ambos polos estratégicos se podrían concretar a partir de la consolidación de esta área que recibe el nombre de Zona de Actividades Logísticas (ZAL). Por ello, ya se trabaja en un borrador prospectivo de inversiones que considera el área respectiva, la Ruta Interportuaria y la vialidad anexa.

Importante en esta etapa, es la contratación de estudios con asesoría española en razón de la amplia experiencia que en esta materia muestra ese país en la creación de áreas similares como es el caso de Castellón, Alicante, Valencia y especialmente Barcelona, en su proyecto de Plataforma Logística para el Mediterráneo.

La superficie a ocupar por el ZAL, está ubicada en el borde costero de la bahía de Concepción, en terrenos de Isla Rocuant y Fundo Los Budes, que por el momento, son 800 hectáreas sin ninguna transformación. Sin embargo, ésta es un área de gran proyección estratégica pues se encuentra colindante con el Aeropuerto Carriel Sur que puede ampliar notablemente su espacio de uso de carga, una ruta interportuaria hacia el centro y sur del país que conecta los puertos de la bahía de Concepción entre Lirquén, Penco, Talcahuano, San Vicente y Coronel, además de una vital trama ferroviaria de carga hacia el centro y sur del país.



Sector Rocuant - Los Budes y áreas aledañas

Parte importante de esa área, se destinará a zona de protección ecológica y a área de preservación de flora y fauna, utilizándose como máximo en el proyecto ZAL unas 100 hectáreas.

Si bien un estudio inicial respecto de las posibilidades de la ZAL de convertirse en una gran zona de actividades logísticas, es decir, en un área de Plataforma Logística, fue negativo y poco optimista en cuanto a las posibilidades de éxito para enfrentar a su principal competidor de los puertos de la zona central del país (pocos productos exportables, preferentemente materias primas y con poco valor agregado), se hicieron varias recomendaciones que han sido cruciales para mejorar esas posibilidades. Entre ellas, cabe mencionar una política de incentivos no sólo administrativos, sino también productivos y de largo plazo, al crear ventajas competitivas mediante la atracción de inversionistas y un proceso de asociatividad de los actores comerciales de la región, que es clave por cuanto como sistema portuario la suma de los puertos de la Octava Región, es mucho más importante que San Antonio y Valparaíso.

Esa asociatividad requiere que los puertos de la región aprendan a trabajar como un sistema que sea expresión de un modelo de integración global, es decir, que esta área del ZAL alcance un posicionamiento en los flujos de intercambio a fin de prestar todo tipo de servicios a la manera de un puente o nodo de interacción regional, nacional e internacional.

Mucho falta aún para llegar al sueño de concretar un espacio de actividades logísticas en el área de las marismas de Rocuant-Los Budes. Sin embargo, hacia el año 2010 del Bicentenario es posible que con trabajo, dedicación y audacia, podríamos estar reconociendo ya los primeros enclaves logísticos que comiencen a transformar ese territorio en los cimientos de la Plataforma Logística del Bio Bio.

## Plan Regulador de Talcahuano

Sin duda, Talcahuano es una ciudad compleja de ordenar y en la que se contraponen distintos criterios respecto del uso del suelo urbano y comunal.

Esta situación de complejidad, la han conocido y comprobado tanto el propio Concejo Municipal, el sector público y privado de la comuna, así como los propios habitantes todos los



que han postulado distintas instancias y orientaciones respecto de ese uso. Por cierto, la postulación del actual Plan ha tenido también una fuerte oposición en sectores que ven como muchas de las propuestas no se encaminan en los propios intereses que se manifiestan por parte de esos actores.

La Municipalidad de Talcahuano, ha sido clara en manifestar que se ha actuado conforme a la Ley y de acuerdo a las facultades que ésta le entrega, habiéndose realizado por parte de la Corporación varias sesiones privadas y de comisiones en las que participaron el Consejo Municipal más un equipo técnico del Municipio. Si bien las sesiones se hicieron privadas con el fin de facilitar el avance y trabajo efectivo en torno al Plan Regulador Comunal, es innegable que la información estuvo a disposición de la comunidad, tal como lo contempla la ley y la presentación de cientos de observaciones en el período legal estipulado.

Otras posturas, reclaman que en la elaboración de dicho Plan no se actuó de acuerdo a la legalidad, ya que no existió ninguna participación ciudadana, situación que originó que se contemplaran usos de suelo que provocan "grave daño" tanto para la propiedad, la calidad de vida de los habitantes y para los ecosistemas de humedales inmediatos a las áreas urbanas comunales.

Un capítulo especial dentro de este Plan es el referido al Proyecto ventana al Mar que postula la Empresa Portuaria Talcahuano y que significa el desarrollo inmobiliario frente a la Poza Blanco y es destinado por ese Plan justamente a destino habitacional en los espacios sin desarrollo de puerto o de respaldo a él. Este sector, de gran gravitación en el contexto territorial de Talcahuano, muestra en síntesis la oposición que se genera hacia un tema de por sí difícil como es la elaboración de un Plan Regulador, que no es tarea sencilla y donde convergen muchos y poderosos intereses.

Esta situación, ha sido manejada también por la empresa privada respecto de sus decisiones de inversión, al punto que de acuerdo a información preliminar, por ejemplo, se estarían trasladando dos plantas pesqueras a la ciudad de Coronel, que ven en

las propuestas urbanas de ese Plan, regulaciones hostiles e incompatibles con el desarrollo futuro del negocio de carga y descarga pesquera en el bordemar de Talcahuano.

Un recurso escaso como es la franja costera, por cierto ha sido uno de los factores más sensibles a la hora de evaluar la efectividad de los proyectos y la planificación de estos espacios en la bahía de Concepción, en un área que se inserta en una franja que se extiende desde Dichato-Tomé hasta Talcahuano y que se prolonga más allá hacia Coronel y Lota.

Un caso particular, es el de los vecinos de San Vicente que reclaman el cambio de uso de suelo habitacional mixto a industrial, lo que disminuye la plusvalía de las propiedades de ese sector con la consiguiente queja de sus residentes. Conflictos como los que suscitan en el sector Huertos Obreros y Familiares, también declarado zona industrial, contribuyen a entorpecer más aún la aceptación de este instrumento de planificación y a relativizar más aún sus posibles soluciones.

Por ello, es que se requiera para todos los actores involucrados, incluyendo la Armada, disposiciones claras y plena tranquilidad que salvaguarde los intereses y el desarrollo de cada función y actividad en una comuna con un territorio pequeño y acotado como es Talcahuano.

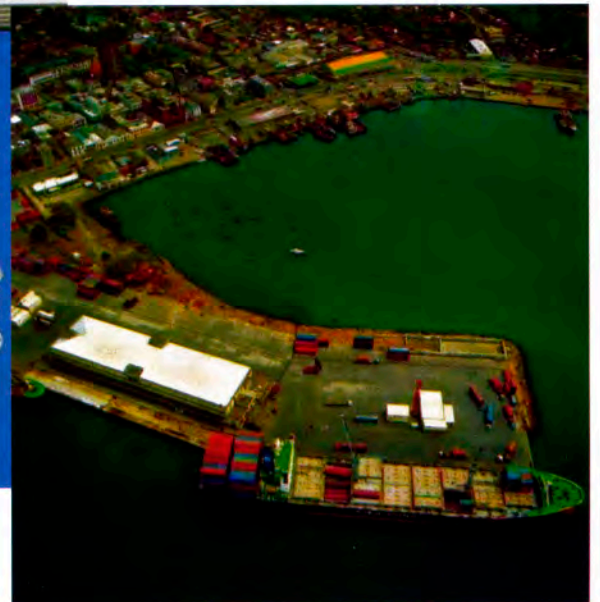
## BIOVIAS

Un total de 209 paraderos de locomoción colectiva comenzó a instalar Biovias en el marco de un proyecto de mejoramiento de las condiciones de acceso de los pasajeros del transporte público urbano que beneficiará a las comunas de Concepción, Chiguayante, Talcahuano y Hualpén y cuyas faenas están insertas en el proyecto "Habilitación de Medidas de Gestión para el Transporte Público en el Gran Concepción" que, además comprende una serie de acciones destinadas a mejorar las condiciones de acceso a la locomoción colectiva urbana.

Los sectores beneficiados con 114 refugios, entre otros son Autopista Concepción - Talcahuano, Avenida Colón, Avenida Pedro de Valdivia - Camino a Chiguayante, Los Carrera y el eje Pérez



Poza El Blanco, punto neurálgico del proyecto Ventana al Mar.





Gacitúa – Jordán Valdivieso – Blanco Encalada en Talcahuano, los que recibirán nuevos paraderos de 3,4 metros de largo. Además, las avenidas que está realizando Biovías (Manuel Rodríguez de Chiguayante, Pedro Aguirre Cerda en San Pedro de la Paz, Paicaví, Prat y Padre Hurtado, en la comuna de Concepción), también contarán con otras 80 de estas remozadas estructuras (en estos ejes viales habrá paraderos simples de 4,9 metros y dobles – en sectores de alta demanda de pasajeros- que tendrán casi 10 metros de largo).

El proyecto "Habilitación de Medidas de Gestión para el Transporte Público en el Gran Concepción", también contempla otras obras, entre las que destacan la construcción de bahías y paraderos de buses en la Autopista Concepción-Talcahuano y en la Avenida Colón, tanto en Hualpén como Talcahuano. Igual trabajo se realizará en el camino a Chiguayante, lo que se suma a la reparación de las bahías de buses ubicadas en Avenida Pedro de Valdivia, las que se encuentran desniveladas en relación a la calle.



*Trabajos de terminación de los refugios peatonales del proyecto Biovías.*

#### ANTECEDENTES DE OTRAS OBRAS PARA FACILITAR EL ACCESO A LOS PASAJEROS DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN EL GRAN CONCEPCIÓN

**Eje 1: Autopista Concepción - Talcahuano**, entre nudo Alessandri y Jaime Repullo, Comuna de Talcahuano, con una extensión total de 5,4 Km. A lo largo de este eje se deben construir e implementar 4 bahías de buses nuevas e instalar sus respectivos refugios peatonales.

**Eje 2: Avenida Colón**, entre nudo Nobis y Echeverría, Comunas de Hualpén y Talcahuano. La extensión total del eje es de 8,8 Km. Las obras a ejecutar se refieren básicamente a la reparación de 6 bahías existentes con su correspondiente demarcación y señalética de parada, además de la rehabilitación de refugios peatonales. Como parte de las facilidades a peatones y usuarios del transporte público, se considera la demarcación y señalización de algunos cruces peatonales.

**Eje 3: Pérez Gacitúa – Jordán Valdivieso – Blanco Encalada**, entre Echeverría y Plaza El Ancla, Comuna de Talcahuano. La extensión total del eje es de 3,0 Km. En lo principal, las obras se refieren básicamente a demarcación de pavimentos, reposición y/o instalación de señalética y rehabilitación de refugios peatonales.

**Eje 4: Avenida Pedro de Valdivia – Camino a Chiguayante**, entre Víctor Lamas y Monolito Schaub, Comunas de Concepción y Chiguayante. La longitud total del eje es de 7,0 Km. Las obras incluyen la reparación de 7 bahías de buses existentes ubicadas al costado oriente, que se encuentran a una cota inferior con respecto a la calzada y la construcción de una bahía nueva. Además, de las obras de demarcación, señalética y rehabilitación de refugios peatonales.

**Eje 5: Los Carrera**, entre Prat y Paicaví, comuna de Concepción. La extensión total del eje es de 1,720 Km. En lo principal, las obras se refieren a demarcación de pavimentos, incluyendo una pista sólo bus, reposición y/o instalación de señalética y mantención de refugios peatonales.

#### Desembarco de trenes para el nuevo servicio Biotren

En el puerto de Valparaíso se han producido ya dos desembarques de los trenes que llegarán desde España para operar en el nuevo servicio Biotren que comenzará a funcionar una vez finalizado el Plan de Transporte para el Gran Concepción, Biovías, a fines de este año. *Los trenes del servicio ferroviario están compuestos por tres coches cada uno y son de la serie UT-440 Modelo Concepción. El monto de inversión del material rodante es de US\$16,8 millones. La capacidad de estos tre-*

*nes será de 321 pasajeros sentados (20 de los asientos son abatibles) y con una capacidad total de 590 pasajeros*

El nuevo servicio ferroviario que está implementando Biovías, contará con equipos UT-440 Modelo Concepción. La capacidad de estos trenes será de 321 pasajeros sentados (20 de los asientos son abatibles) y con una capacidad total de 590 pasajeros (269 de pie), con espacio para personas en sillas de ruedas, y bandeja para equipaje personal.

La flota total del nuevo servicio para el Gran Concepción constará de siete trenes, cuatro de los cuales son totalmente reacondicionados en España y otros tres restantes son equipos reacondicionados y modernizados de la flota del Metrotren, cuyo trabajo se está llevando a cabo en los talleres Temoinsa en Santiago, bajo la supervisión del personal de RENFE desde España y Chile. El monto de inversión del material rodante es de US\$16,8 millones.

El recorrido de los trenes, que tienen una velocidad máxima de 140 km/hr, será por los corredores Hualqui – Talcahuano y San Pedro de la Paz – Concepción, con una frecuencia que será variable dependiendo de la demanda y flujo de público en las distintas horas del día.

Las obras del Contrato de Provisión de Infraestructura Ferroviaria en la zona centro, se encuentran en plena ejecución. Estas labores beneficiarán al transporte ferroviario de pasajeros y carga entre las regiones Metropolitana y VIII, y específicamente al sistema integrado de transporte Biovías que ampliará los servicios de trenes de cercanía en el Gran Concepción.

Las obras, implicarán el mejoramiento de las líneas férreas, la rehabilitación y mantenimiento de puentes, cruces viales y peatonales a nivel, suministro, instalación, mantención y operación de los sistemas de guardacruzas para la protección de los cruces y limpieza de la faja vía, entre otras.

Finalmente, el Proyecto de Señalización, Electrificación y Comunicaciones, SEC, que implica una inversión de US\$180 millones, contempla la electrificación, instalación de fibra óptica, automatización de la señalización y la instalación de 30 barreras automáticas en la vía férrea desde Santiago a Chillán, más los tramos ferroviarios del proyecto Biovías, obras que también se ejecutan de acuerdo a lo programado.

En suma, una completa modernización de este tradicional sistema de transporte que beneficiará a la comunidad del Gran Concepción.