

Ciudad

“ Hay varias obras que todavía están en proceso, entre ellas la generación de los ramales en el sector poniente de la Ruta 160, que van a integrar de mejor forma el Puente Industrial a la ruta. ”

Hugo Cautivo, seremi de Obras Públicas.

Hugo Ramos Lagos
contacto@diarioconcepcion.cl

MOVILIDAD EN EL GRAN CONCEPCIÓN

Puente Industrial: Gobierno reconoce necesidad de incentivar su uso frente a la llegada de marzo

Ante el llamado “Superlunes” se prevé un incremento orgánico en el tráfico vehicular, el que puede volver a tensionar a avenidas como Pedro Aguirre Cerda de San Pedro de la Paz.

el debate sobre el uso de infraestructuras estratégicas, particularmente el Puente Industrial, concebido como una alternativa para descongestionar los cruces sobre el río Biobío, pero que hasta ahora presenta niveles de utilización por debajo de lo proyectado.

La baja demanda del viaducto, asociada principalmente al uso del TAG por parte del transporte de carga, abrió una discusión de fondo sobre incentivos, regulaciones y decisiones pendientes que impactan directamente en el resto del sistema vial. Municipios como San Pedro de la Paz han advertido que, sin medidas concretas, la presión continuará recayendo sobre los puentes tradicionales y las vías urbanas ya saturadas.

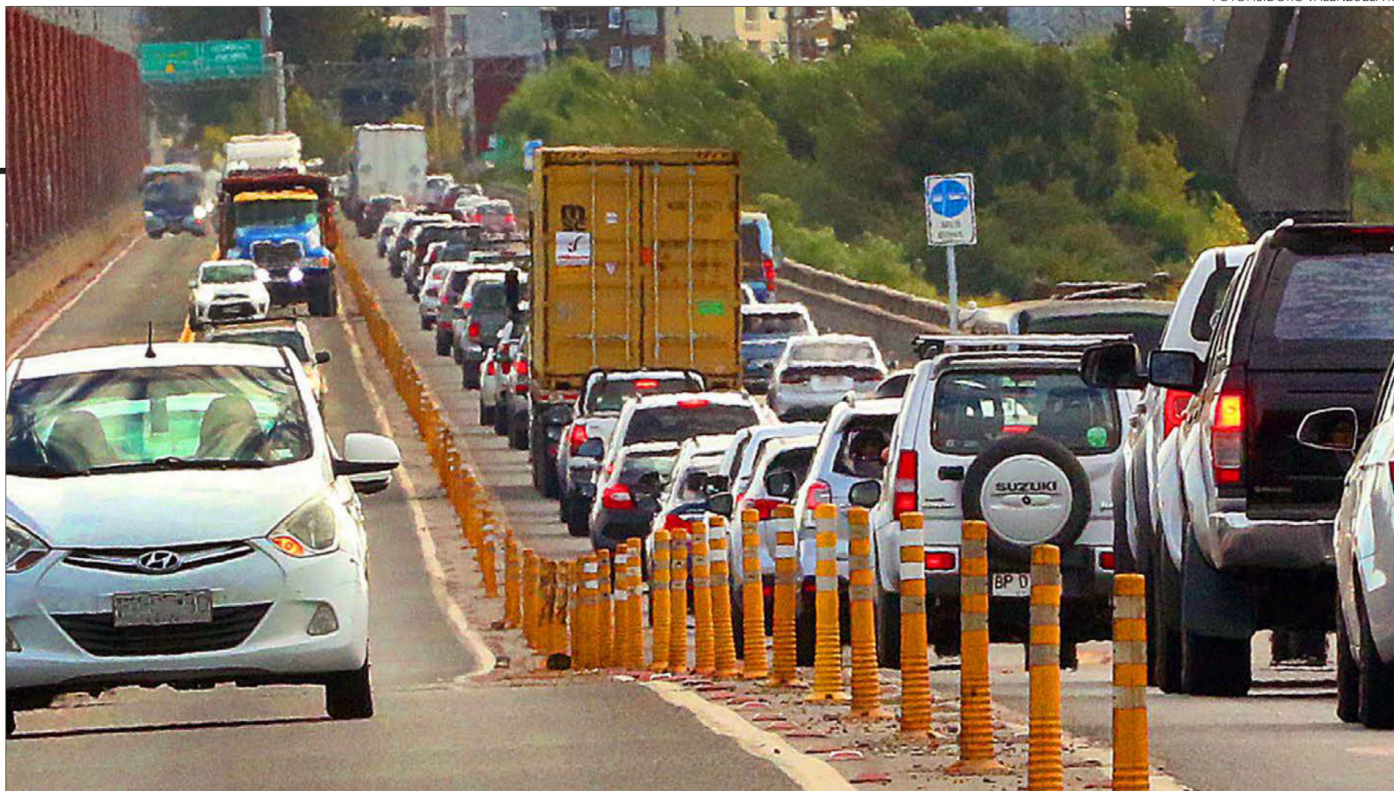
Tensión vial por uso del Puente Industrial

Desde el Ejecutivo se reconoce que fortalecer el uso del Puente Industrial es una prioridad en el actual escenario. El seremi de Obras Públicas y seremi (s) de Transportes y Telecomunicaciones del Biobío, Hugo Cautivo, sostuvo que “hemos planteado que hay que

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.



FOTO: ISIDORO VALENZUELA M.



fortalecer el uso del Puente Industrial", remarcando que se trata de una infraestructura clave para absorber parte del aumento de flujos que se proyecta en este periodo.

La autoridad explicó que aún existen obras en ejecución que inciden en su funcionamiento. "Hay varias obras que todavía están en proceso, entre ellas la generación de los ramales en el sector poniente de la Ruta 160, que van a integrar de mejor forma el Puente Industrial a la ruta".

Pero uno de los principales nudos sigue siendo el comportamiento del transporte de carga. Consultado por eventuales exigencias a los camiones, el seremi reconoció que "es un tema que todavía está en discusión" y que deberá resolverse en una próxima etapa, aunque enfatizó que "se hace necesario regular el uso del transporte de carga mayor", debido a los riesgos de seguridad vial que se generan al compartir calzada con buses y vehículos particulares.

En esa línea, sostuvo que "vemos con buen ojo la posibilidad de una regulación que incentive el uso del Puente Industrial", recordando que uno de los objetivos originales de la obra era consolidarse como "una ruta productiva y logística, que favoreciera la optimización de tiempos del transporte de carga".

Desde el municipio de San Pedro de la Paz, en tanto, la postura es más categórica. Según indicaron desde la casa edilicia, se ha solicitado en dos oportunidades al nivel central, junto al Gobierno Regional del Biobío (Gore), restringir el tránsito de camiones por el Puente

Llacolén en horarios peak, medida que en la práctica incentivaría el uso del Puente Industrial. "Aún ni siquiera tenemos respuesta", señalaron, manifestando su molestia por la falta de definiciones.

Caso de Hualpén

Desde la comuna de Hualpén, si bien se reconoce el diagnóstico general sobre la necesidad de fortalecer el uso del Puente Industrial, la evaluación local introduce matices. El director de Tránsito, Jorge Escobar, señaló que para la comuna el viaducto "ya es una obra terminada", pero que su operación ha generado efectos no previstos. "Para nosotros el genera más externalidades que beneficios", afirmó, explicando que parte importante de los flujos acaban descartándose en la Costanera, elevando la congestión en puntos como la rotonda Gran Bretaña.

Escobar precisó que el proyecto original contemplaba una definición clara respecto del transporte pesado, la cual a su juicio no se ha concretado. "El puente tenía un objetivo cierto, que era obligar a todo el transporte pesado que trabaja entre los puertos a utilizarlo", sostuvo, apuntando a que ello requiere resoluciones formales del Ministerio de Transportes.

"Tal como se prohibió el tránsito de camiones por el Puente Juan Pablo II, aquí se puede hacer exactamente lo mismo, pero a la inversa", señaló, en alusión a la posibilidad de que el MTT establezca, mediante resolución, el uso obligatorio del viaducto para el transporte de carga pesada. A su juicio, mientras esa

medida no se aplique, Hualpén seguirá absorbiendo parte relevante de los impactos, pese a no ser el principal destino de esos flujos.

Planificación para marzo

En paralelo al debate sobre infraestructura, las autoridades activaron el plan operativo para enfrentar el aumento inmediato de viajes. Cautivo detalló que durante los primeros días del mes se desplegarán controles y labores de coordinación junto al municipio de San Pedro de la Paz, con especial énfasis en los horarios de mayor congestión asociados al inicio del año escolar y laboral.

El plan considera un refuerzo del transporte público. "Hay un aumento de servicios tanto del transporte público mayor", indicó el seremi, apuntando a que la estrategia busca ofrecer alternativas reales al uso del vehículo particular, especialmente en corredores que históricamente operan al límite de su capacidad en horas punta.

Respecto a otro ámbito del transporte público, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) anunció mejoras en la operación del Biotrén hacia la zona sur. En concreto, la Línea 2 sumará siete servicios nuevos en horario peak, además de un servicio especial desde Lomas Coloradas, con el objetivo de absorber parte de la demanda que hoy se concentra en la Ruta 160.

Mientras tanto, desde el Gore, su jefe de la División de Infraestructura y Transportes, Jaime Aravena, recaló que el trabajo desarrollado en el marco de la Mesa Más Movilidad no debe entenderse como el

término de una etapa, sino como un traspaso orientado a asegurar continuidad.

Aravena sostuvo que uno de los principales aportes del plan ha sido la coordinación efectiva entre ministerios, municipios y el nivel regional, lo que permitió destrabar iniciativas que históricamente enfrentaban retrasos. "El contribuir a que todos y cada uno de los distintos sectores y ministerios estuvieran presentes, que los distintos alcaldes y municipalidades participaran, ayudó efectivamente a que las iniciativas avanzaran en los tiempos y plazos que se requerían", señaló.

A nivel comunal, San Pedro de la Paz activó también su planificación, que incluye coordinación con operadores de transporte, despliegue de Seguridad Ciudadana y trabajo conjunto con Carabineros para monitorear y dinamizar el tránsito en tiempo real. El alcalde, Juan Pablo Spoerer, afirmó que se trata de "medidas concretas que ya están en marcha", aunque sujetas a evaluación permanente.

Entre las iniciativas en análisis se encuentra la posibilidad de permitir que los furgones escolares utilicen vías exclusivas, medida que podría beneficiar a más de 1.500 estudiantes y reducir de manera significativa el número de vehículos particulares. Desde el municipio recalcaron que el plan contempla ajustes según la evolución del tránsito, en un marzo que vuelve a exigir coordinación efectiva y decisiones oportunas.

OPINIONES

X @MediosUdeC
 contacto@diarioconcepcion.cl