

Editorial

El reiterado desafío vial del Gran Concepción

Cada año, el inicio de marzo marca en el calendario del Gran Concepción algo más que el regreso a clases. Es el retorno abrupto a una realidad vial que pone a prueba la paciencia ciudadana y la capacidad de coordinación del Estado. Esta vez, sin embargo, el escenario es especialmente complejo.

Según datos del Ministerio de Educación, entre el 4 y el 9 de marzo más de 400 mil estudiantes de la Región del Biobío retomarán sus actividades académicas. Solo entre el 2 y el 6 de marzo ingresarán masivamente más de 330 mil escolares, a los que se sumarán el lunes 9 otros 70 mil estudiantes de educación superior. Se trata de un aumento significativo en los desplazamientos diarios que, de acuerdo con las estimaciones oficiales, implicará un alza del 25% en el flujo vehicular y un 11% más de demanda en transporte público respecto del periodo estival.

Frete a este panorama, el Gobierno ha delineado un plan de contingencia que busca amortiguar el impacto del llamado "super miércoles". Entre las principales medidas se cuenta el refuerzo del transporte público licitado en un 11%, con más de 1.700 máquinas operando en horario punta y 1.771 salidas programadas entre las 7 y 9 horas en el Gran Concepción, Santa Juana y Tomé. A ello se suma un incremento sustantivo en el servicio del Biotrén, que pasará de poco más de 70 frecuencias en marzo del año pasado a más de 100 este 2026, además de la adaptación de vagones para mejorar la distribución de pasajeros.

También se anunció el despliegue de 20 equipos de fiscalización del Ministerio de Transportes en puntos críticos, el refuerzo de Carabineros en sectores de alta congestión y una labor extendida de la Unidad Operativa de Control de Tránsito. En paralelo, se ha hecho un llamado a los establecimientos educacionales para implementar horarios diferidos, herramienta que en años anteriores ha permitido suavizar los peaks de demanda.

Las medidas son pertinentes y necesarias. Sin embargo, este año la contingencia se ve agravada por un factor estructural, como es la simultaneidad de múltiples obras de envergadura en distintos puntos estratégicos del área metropolitana.

En Concepción, sectores como Esmeralda, el entorno de Plaza Perú y la conexión del puente Bicentenario concentran faenas que obligan a desvíos y reducciones de capacidad vial. El municipio, encabezado por el alcalde Héctor Muñoz, ha solicitado ajustes en los esquemas de desvío, coordinación reforzada con Carabineros y op-

timización semafórica, especialmente en zonas sensibles como la salida hacia Chiguayante, el eje Padre Hurtado con Cochrane Poniente, Ramón Carrasco en Lomas de San Andrés y el entorno universitario cercano a la Universidad de Concepción.

En Talcahuano, las obras del Puente Perales y del Eje Colón tensionan de manera evidente el sistema. La reducción de pistas en Jaime Repullo y la sobrecarga del cruce Los Cóndores han obligado a diseñar medidas específicas: reversibilidad vial en ciertos tramos, sincronización de semáforos con la barrera ferroviaria y prohibición de virajes en horas punta en sectores como Las Higueras.

Y si hay un punto históricamente crítico, ese es la Ruta 160, que conecta San Pedro de la Paz con Coronel y Lota. Allí, los atochamientos matinales y vespertinos se han convertido en una postal recurrente. La entrada en operación del Puente Industrial abre una oportunidad concreta para descomprimir el tránsito, siempre y cuando

los camiones de alto tonelaje efectivamente lo utilicen. La autoridad ha sido clara en solicitar el compromiso de los gremios del transporte de carga para que esta infraestructura cumpla el rol para el cual fue concebida.

La pregunta de fondo, no obstante, es si seguiremos enfrentando marzo como una emergencia anual o si avanzaremos hacia una planificación verdaderamente estructural. Es evidente que las obras en ejecución son necesarias y, en el mediano plazo, me-

jorarán la conectividad y la calidad de vida. Pero mientras se desarrollan, requieren una gestión fina, coordinada y transparente.

La congestión vehicular no es solo un problema de tiempos de traslado, ya que afecta la productividad, la salud mental, la seguridad vial y la calidad de vida de miles de familias. Por ello, este tema debe ocupar un lugar prioritario en la agenda pública, no solo durante la primera semana de clases, sino a lo largo de todo el año.

El Gran Concepción funciona como un sistema interconectado. Lo que ocurre en Talcahuano impacta en Concepción; lo que sucede en San Pedro de la Paz repercute en Coronel; las decisiones en una comuna inciden en las demás.

Marzo no puede seguir siendo una prueba de resistencia ciudadana. Debe transformarse en la evidencia de que existe planificación, coordinación y liderazgo. Si las autoridades logran actuar como una sola red, anticipando, comunicando y corrigiendo a tiempo, no solo se mitigará la congestión de este año particularmente complejo, sino que se sentarán las bases para enfrentar de mejor manera los marzcos que vendrán.

Las medidas son pertinentes y necesarias. Sin embargo, este año la contingencia se ve agravada por un factor estructural, como es la simultaneidad de múltiples obras de envergadura en distintos puntos estratégicos del área metropolitana.