

Hugo Ramos Lagos
 contacto@diariokonceptcion.cl

EL COSTO DE EVITAR EL TAG

El Puente Industrial fue concebido como una de las principales soluciones para descongestionar los accesos al Gran Concepción, especialmente en el eje hacia San Pedro de la Paz. Sin embargo, pese a su disponibilidad como vía alternativa, su nivel de uso se ha mantenido por debajo de lo proyectado, en un escenario donde la presión sobre la red vial continúa concentrándose en los puentes tradicionales.

A nivel práctico, en el Gran Concepción se ha visto que tanto automovilistas como transportistas de carga pesada siguen optando mayoritariamente por rutas gratuitas, evitando el pago del telepeaje (TAG). Esta decisión ha derivado en una sobrecarga persistente en otras vías estructurantes, intensificando la congestión en puntos críticos como la avenida Pedro Aguirre Cerda, el Puente Llacolén y otros accesos desde y hacia San Pedro de la Paz.

Por si faltara un elemento más en la ecuación, a este escenario se suma un nuevo factor que tensiona aún más el sistema: el alza significativa en el precio de los combustibles. En este contexto, el transporte de carga y distintos gremios productivos han advertido un aumento relevante en sus costos logísticos, con potenciales efectos en tarifas y en la cadena productiva regional.

En ese sentido, se abren dos posibles efectos: por un lado, se podría profundizar el desincentivo al uso del viaducto, al combinar el mayor costo del combustible con el pago del telepeaje; pero, por otro, evitar el puente —con el objetivo de reducir un costo directo— podría generar el efecto inverso, al traducirse en mayores tiempos de viaje, mayor consumo energético y una presión adicional sobre un sistema vial ya saturado.

Visión del gremio transportista

Desde el mundo del transporte de carga, el presidente de la Federación de Dueños de Camiones del Biobío, Germán Faúndez, reconoce que el actual escenario —marcado por el alza de los combustibles y la alta congestión— está llevando al gremio a reevaluar el uso del Puente Industrial como una alternativa más eficiente en términos de costos y tiempos.

Explicó que la decisión enfrenta directamente dos costos: asumir el peaje o enfrentar un mayor consumo de combustible, tiempos de traslado más extensos y una operación menos eficiente.

A modo de ejemplo, señaló que el costo de atravesar San Pedro en condiciones de congestión puede ser significativamente mayor, ya

Ante el alza de los combustibles: camioneros reevalúan usar el Puente Industrial

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.



El incremento en el valor de las bencinas abrió una nueva arista en el debate por la baja utilización del viaducto, empujando al gremio transportista a reconsiderar una vía resistida por su telepeaje.

que un trayecto que debería tomar como mucho 10 minutos puede extenderse a más de 40 minutos —e incluso cerca de una hora—, manteniendo el camión en funcionamiento durante todo ese tiempo, lo que termina encareciendo el viaje incluso más que el propio telepeaje.

En ese sentido, planteó que, más allá del costo del TAG, el análisis operativo puede inclinar la decisión hacia el uso del puente. “Más allá del costo, tienes que ver cuánto realmente estás gastando y cuánto te estás ahorrando”, sostuvo.

No obstante, advirtió que no existe una decisión uniforme dentro del rubro, ya que cada operador evalúa sus propios costos y rutas. En esa línea, descartó la viabilidad de imponer el uso del puente de

manera obligatoria, aunque sostuvo que una eventual rebaja en el valor del peaje podría terminar de inclinar la balanza, haciendo más conveniente optar por el Puente Industrial frente a los costos acumulados de la congestión.

Eficiencia del sistema en cuestión

Consultado al respecto, el académico del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Concepción, Juan Antonio Carrasco —especialista en planificación y modelación de sistemas de transporte—, plantea que en el caso del transporte de carga “el compromiso entre tiempo y dinero dependerá de cada operador de carga y de los incentivos y desincentivos que tenga”, advirtiendo que cada empresa pondera de forma distinta variables como el peaje, el consumo de combustible y los tiempos de traslado.

A partir de ese comportamiento, el académico amplía el análisis al sistema en su conjunto, señalando que el fenómeno observado no responde únicamente a un problema de infraestructura disponible. “El comportamiento de viaje de las personas se guía por los beneficios

y costos que perciben, pero estas decisiones individuales no necesariamente coinciden con el bien común”, sostiene, apuntando a que evitar el Puente Industrial para no pagar peaje puede ser una decisión racional a nivel individual, aunque no necesariamente eficiente para la red.

En esa línea, agrega que no basta con considerar únicamente el costo asociado a la infraestructura —como ocurre con el peaje—, sino que también deben incorporarse los costos que los propios usuarios generan al sistema. “Se deben evaluar medidas de restricción para que los automovilistas perciban el costo real que generan para la sociedad en su conjunto”, indica.

En ese contexto, la congestión aparece como uno de los principales efectos de esta desalineación. Según Carrasco, operar en condiciones de tráfico denso implica un mayor consumo de combustible debido a las constantes detenciones y aceleraciones, lo que se traduce en un incremento de los gastos individuales y en un mayor uso de recursos a nivel global.

OPINIONES

X @MediosUdeC
 contacto@diariokonceptcion.cl