



## Ciudad

“En este caso particular, el Puente Industrial, la ubicación que tiene está mal diseñada (...) Por lo tanto, aquí se da cuenta que no hay una visión del transporte de carga por carretera”. **Daniel Meza**, presidente Asociación de Transportistas de Chile

“Si ustedes me preguntan hoy día que hay una alternativa y el conductor, el camionero, el colega, tiene que pagar por usarla, no lo va a hacer”. **Freddy Martínez**, presidente Federación Camioneros Zona Centro Sur

**Pablo Carrasco Pérez**  
pablo.carrasco@diarioconcepcion.cl

Hay mucho aún por resolver en lo relacionado a lo que será la puesta en servicio de manera provisoria del Puente Industrial, entre abril y junio del próximo año.

Entre los varios aspectos a resolver está el de si los transportistas de carga van a usar o no el viaducto o buscarán cruzar de un lado al otro del Río Biobío por el Puente Llacolén o el Bicentenario.

Y al menos hasta ahora, la respuesta a esa interrogante es diversa, como lo plantearon a Diario Concepción dirigentes de las principales asociaciones de dueños de camiones que operan en la Región.

En el caso de la Federación de Dueños de Camiones de la zona Centro sur del país, su presidente Freddy Martínez, fue claro en sostener que entre una alternativa con pago y una sin peaje, la realidad es que los transportistas van a preferir esta última, dada la realidad que vive el sector y la economía nacional, sostuvo.

“Bueno, en primer lugar, quiero decir que toda infraestructura que se haga es buena. Lamentablemente hoy día estamos con un problema de carga importante por el poco crecimiento que tiene el país, prácticamente nulo. Hay una escasez inmensa de trabajo y eso implica también que no estamos pasando por un muy buen momento y eso también conlleva a que seamos lo más austero posible. Por lo tanto, si ustedes me preguntan hoy día que hay una alternativa y el conductor, el camionero, el colega, tiene que pagar por usarla, no lo hará”.

### Sí, pero...

En el caso de otra de las organizaciones que agrupa a los dueños de transportes de carga de la zona, como lo es la Asociación de Transportistas de Chile, su presidente Daniel Meza, coincidió que todo depende de la cantidad de carga que se genere, pero además del costo, que siempre es un tema, el problema es el emplazamiento del nuevo viaducto, que “no conversa con las principales rutas de entrada y salida del Gran Concepción, lo que no genera ningún incentivo para su uso porque sólo podría ser útil para movilizar carga entre la provincia de Arauco y Coronel hacia San Vicente de manera más o menos expedita, pero nada más”.

Agregó que, en el caso del Puente Industrial, “la ubicación que tiene está mal diseñada debido a que si tú miras el acceso a Concepción

VIADUCTO ENTRARÁ EN SERVICIO DE MANERA PROVISORIA ENTRE ABRIL Y JUNIO DEL PRÓXIMO AÑO

# Camioneros concuerdan que Puente Industrial no resolverá congestión en la Ruta 160

Así lo sostuvieron dirigentes de distintas asociaciones de dueños de transportes de carga de la zona. El valor del peaje en el viaducto, la baja en la cantidad de fletes que existe y la desconexión entre esta obra y las principales rutas son los argumentos para mirar con distancia la futura operación de esta infraestructura.



**MÁS DE UN 70% DE AVANCE** registran a la fecha las obras de construcción del Puente Industrial que unirá Hualpén con San Pedro de La Paz.

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.

que viene del Itata, que son las cargas que vienen del norte, abordan la Ruta Interportuaria, llegan a Gaete, que aún no hay posibilidad que ese

ejecute hacia el sector de Las Industrias, lo que a su vez podría llevar cargas a San Vicente y luego de ahí al sur de Concepción, que es

Coronel, no conversan”.

“Luego tenemos las cargas que salen hacia el sur, que podrían ser por vía Cabrero o Santa Juana, y

“Si tú me preguntas si va a ser viable para el transporte, sí va a ser viable. De hecho el transporte de carga creo que es uno de los que más esperan un nuevo acceso hacia la Puente Industrial”. **Juan Carlos Aguayo**, presidente Unión de Transportistas de Contenedores del Biobío

# 2025

## primer semestre

Esa es la fecha que como máximo maneja el MOP para poner en servicio de manera provisoria el Puente Industrial.

### Restricción en los otros Puentes

Una posibilidad es que se generen medidas o se impongan horarios en los otros viaductos para inducir el tránsito de camiones por el Puente Industrial.



tampoco conversan con ese acceso (Puente Industrial) porque tienen que ingresar a la ciudad. Nosotros como transportistas no queremos estar en la ciudad, queremos que nos saquen de la ciudad. Por lo tanto, aquí se da cuenta que no hay una visión del transporte de carga por carretera”, explicó Meza.

### Ahorro de tiempo

En tanto, para el presidente de la Unión de Transportistas de Contenedores (UTC) Biobío, Juan Carlos Aguayo, quienes mueven básicamente carga desde, hacia y entre los puertos de la zona, usar el Puente Industrial será una opción pensando en que dependiendo del destino habrá ahorros de tiempo.

“Tú sabes que el transporte siempre una de sus formas de generar dinero son los tiempos. Entonces yo creo que cualquier puente, cualquier vía que te acorde los tiempos de trayecto, lógicamente va a ser una alternativa muy viable para ello, porque nosotros, al menos los transportistas que trabajamos en la zona, generalmente andamos contra el tiempo”, añadió.

“Entonces, imagínate hoy en día con la congestión que hay en San Pedro de La Paz, lo que significa tener un conductor dos veces al día ahí. Los tiempos más encima, el estrés que creas al conductor es enorme. Por lo tanto, si tú me preguntas si va a ser viable para el transporte, sí va a ser viable. De hecho, el transporte de carga creo que es uno de los que más esperan un nuevo acceso hacia la Puente Industrial”, aseveró el representante de la UTC Biobío.

### Cifras

Pero con la misma claridad que

**POCO EFECTO** sobre la congestión en la Ruta 160 ven los camioneros en la entrada en operación del viaducto.

Aguayo reconoce que usarán el Puente Industrial, planteó que eso no va a terminar con la congestión en la Ruta 160 y que, en esto, según él, el nuevo viaducto va a aportar poco. “Ese puente te va a sacar de los camiones directamente a Talcahuano, San Vicente. O sea, hay que ver cuánta es la gente que se va a movilizar por ahí. A lo mejor las personas que trabajan en el mall a lo mejor lo van a poder tomar. Las personas que trabajan por los alrededores”, aseveró el dirigente de los camioneros, quien además con cifras coincidió en que no a todo el transporte de carga le servirá el nuevo viaducto.

“La gran cantidad de camiones

que salen desde Coronel, al menos en mi rubro, que son contenedores, van al sur de Chile. Y eso es Cabrero y la Ruta de la Madera. Si tú sacas la cuenta, el 75% o el 70% de lo que sale de Coronel, te hablo solamente en el tema de los contenedores, es para sur. Y muchos transportistas, toman Ruta de la Madera y algunos pocos toman Ruta Cabrero, se enlazan en la Ruta 5 y se van hacia el sur”.

Por ello, Freddy Martínez, agregó que se necesita una mirada global, que sea capaz de responder a la realidad que se vive hoy en el rubro del transporte de carga y para ello, también uso cifras y ejemplificó.

“El 70% de los camiones articu-

lados se mueven entre Santiago y Puerto Montt. De eso, más de un 55% deparan en los 17 terminales portuarios que tenemos en la región del Biobío. Por lo tanto, la demanda de vías, la demanda de estacionamientos para esperar cargar, para esperar descargar, no está contemplada en ninguna parte. Entonces, hacemos un puente y quedamos estacionados a las fiera del puerto o a la bodega. Entonces, aquí hay una cosa que no está integrada”, expresó el representante de los dueños de camiones de la Zona Centro Sur.

### Generar incentivos

Mientras, desde la Cámara de la Producción CPC Biobío, que reúne a las principales empresas generadoras de carga, su presidente, Álvaro Ananías, manifestó la necesidad de generar incentivos que permitan potenciar el uso del Puente Industrial y generar también medidas desde la autoridad para que el paso de los camiones se conduzca hacia este viaducto, pensando en las limitantes que en materia de infraestructura vial existen.

“Consideramos que el uso del Puente Industrial por parte del transporte de carga representa una oportunidad estratégica para aumentar la eficiencia en sus operaciones, especialmente en el transporte de mercancías hacia y desde los puertos de la Región”, explicó.

“El Gran Concepción es una zona donde diversos rubros compiten por espacio: industria, comercio, uso residencial, energía, transporte, entre otros. En este contexto, el sistema de transporte de carga y pasajeros, en sus diferentes modalidades, coexiste en un espacio limitado. Por lo tanto, el Puente Industrial será crucial para superar las graves restricciones actuales”, añadió el mismo dirigente.

“Creemos que es responsabilidad de la autoridad generar los incentivos y restricciones necesarios para optimizar el uso de las distintas vías de la región. Sin embargo, el Puente Industrial debería convertirse en una opción atractiva para el sector del transporte, ya que aumentará la eficiencia operativa. Además, debe coexistir con el funcionamiento del nuevo Puente Ferroviario de forma que optimizar el transporte de carga, lo que esperamos se traduzca, en un incremento de la productividad de las industrias locales”, cerró Ananías.

### OPINIONES

Twitter @DiarioConcepcion.cl  
 contacto@diarioconcepcion.cl