

EXISTE AUSENCIA DE GRANDES PROYECTOS CON SELLO DE LA ACTUAL ADMINISTRACIÓN

Falta de nuevos estudios del MOP hace peligrar la inversión pública en la región

- Cámara Chilena de la construcción expresó su preocupación por la situación.
- Durante los últimos dos años no hay nuevos estudios y proyectos de relevancia en Magallanes.



LOS PROYECTOS QUE HOY ESTÁN EN EJECUCIÓN VIENEN DE GOBIERNOS ANTERIORES

Una creciente inquietud se cierne sobre la Región de Magallanes, donde el futuro del sector de la construcción se vislumbra con interrogantes ante la aparente escasez de nuevos proyectos de gran envergadura. Esta preocupación, que resuena en diversos estamentos de la sociedad magallánica, ha encontrado una voz contundente en el presidente de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) de Magallanes, Cristóbal

Bascuñán, quien ha encendido las alarmas sobre las posibles repercusiones para la economía y el empleo local. Bascuñán ha sido enfático en sus declaraciones. "Los proyectos importantes trascienden los gobiernos de turno y tener un banco de proyectos de largo plazo debe consolidarse como una verdadera política de Estado". Esta premisa subraya la necesidad de una planificación estratégica que trascienda los ciclos

políticos, una visión que, según la CChC, no se estaría materializando con la fuerza necesaria en la región. El presidente del gremio enfatiza que es "fundamental que las iniciativas estén alineadas con una estrategia de desarrollo regional de largo plazo" y que los proyectos "deben estar concebidos desde su origen con una visión integral de región, orientada a mejorar la calidad de vida de los habitantes de Magallanes y a consolidar un desarro-

llo sostenible". Además, recalca que se debe "asegurar que cada iniciativa contribuya efectivamente a los objetivos estratégicos regionales, con coherencia, continuidad y sentido de futuro". Esta visión crítica sugiere que, si bien se mantienen obras en curso, la capacidad de gestación de nuevas iniciativas por parte de la actual administración podría estar en entredicho, afectando la sostenibilidad del sector a largo plazo.

La Ejecución Presupuestaria y los Proyectos Destacados: Una Mirada Crítica a la Continuidad Gubernamental
 El informe del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de la Región de Magallanes y Antártica Chilena detalla una ejecución presupuestaria significativa para los años 2022 a 2024, alcanzando \$392.027.523 millones de pesos (moneda año 2025). Dentro de este periodo, se destaca la firma del convenio de programación MOP-GORE

2023-2028, que incluye 60 proyectos por un monto de \$424.845.586 (moneda 2025). Si bien estas cifras pueden parecer alentadoras a primera vista, la inquietud de la CChC no radica en la cifra total de inversión, sino en el origen de los proyectos y en la limitada generación de nuevas iniciativas de gran envergadura por parte de la actual administración, que se ha enfocado en mantener la construcción de obras heredadas de gobiernos anteriores.

Al analizar los “Principales Proyectos Ejecutados y en Ejecución” presentados por el MOP, se observa una fuerte presencia de obras cuya planificación o inicio se remonta a gestiones anteriores y que durante el presente gobierno solo se ha mantenido su construcción. En el ámbito de la conectividad vial, la Dirección de Vialidad lidera proyectos clave como:

- La Reposición Puente Chabunco en Punta Arenas, con una inversión de \$5.578 millones de pesos y financiamiento sectorial.
- La Construcción Camino Hollemberg - Río

Pérez en Magallanes-Última Esperanza, una obra emblemática con un monto de inversión de \$18.977 millones, financiamiento FNDR. Se espera que esta obra “aumentar la red vial en la región, además de ser a futuro una nueva Ruta entre Punta Arenas y Puerto Natales, permitiendo el acceso a la zona y promoviendo el desarrollo local”.

- La Pavimentación Ruta Y-65 KM 0 al 25 y KM 25 al 55 en Tierra del Fuego, proyectos que “permitirán el mejoramiento de la conectividad entre Porvenir y Punta Arenas, por la Ruta Y-65, sector

Porvenir-Manantiales”. Ambos contratos suman \$73.534 millones con financiamiento sectorial.

- La Pavimentación Ruta Y-71 KM 59 al 77 y KM 77 al 94 en Tierra del Fuego, que “permitirán mejorar la conectividad entre Porvenir y el paso internacional San Sebastián”. El monto de inversión asciende a \$68.504 millones, financiamiento sectorial. Durante este año, se espera comenzar con el mejoramiento de un tercer tramo desde el km 27 al 36, financiado con presupuesto FNDR por \$12.425 millones.

- La Pavimentación Ruta Y-150 Acceso Parque

Torres del Paine en Última Esperanza, que “permitirá mejorar la conectividad de acceso al Parque Nacional Torres del Paine”. El monto de inversión sectorial asciende a \$36.463 millones. Actualmente, se encuentra por licitar la pavimentación por las rutas Y-156 e Y-160, acceso a Guardería Laguna Amarga, por un monto de \$34.807 millones con financiamiento sectorial MOP.

- La Construcción Camino de Penetración Calafate Russfin en Tierra del Fuego, un proyecto que “consiste en la construcción de una senda de penetración que prolongaría la ruta Y-895 en 48km en total”. La primera etapa se encuentra en ejecución en una distancia de 22 kilómetros, con un monto de inversión total de \$35.253 millones, financiamiento MOP. Actualmente, se programó parte del tramo 1, km 15 al km 26 por \$15.000 millones.

- La Construcción Camino Vicuña Yendegaia - Sector Lago Fagnano Frente Norte y Sector Caleta 2 de Mayo, Frente Sur en Tierra del Fuego, un camino de 139 kilómetros financiado con recursos del sector, MOP. El proyecto está mandatado al Cuerpo Militar del Trabajo (CMT). Los dos frentes en

ejecución tienen un monto de inversión de \$66.690 millones (incluyendo obras civiles y asesorías).

Si bien estas obras son de indudable importancia para el desarrollo regional, la crítica se centra en que la mayoría de ellas son una extensión o continuación de planificaciones y gestiones de gobiernos anteriores. Durante el presente gobierno, el énfasis parece haberse puesto en la continuidad de estos proyectos más que en la generación de nuevas y ambiciosas obras que impulsen un crecimiento sostenido, concebidas y materializadas por la actual administración.

Cabe mencionar que durante la mayor parte del 2024 y lo que va del 2025 no se ha licitado ningún proyecto de infraestructura vial.

LOS ESTUDIOS DE INGENIERÍA: UNA ALERTA ROJA PARA EL FUTURO

Uno de los puntos más preocupantes y que fundamenta el del temor a una futura crisis en ea construcción, reside en la escala de los estudios de ingeniería que se están llevando a cabo. Los estudios son la piedra angular para la ejecución de cualquier pro-

yecto de infraestructura, y su alcance es un termómetro claro de la planificación a futuro. Al revisar los contratos de estudio del MOP, se observa que la mayoría son de “baja escala” en comparación con los grandes proyectos que ya están en ejecución o que la región necesita para un desarrollo robusto. Entre los estudios de ingeniería mencionados se incluyen:

- Estudio de Ingeniería: Construcción Camino Penetración Caleta Eugenia Puerto Toro (KM 0 al 37), Comuna de Cabo de Hornos.

- Estudio de Ingeniería: Diseño de Ingeniería Reposición Puente Río Pérez, Comuna de Río Verde.

- Estudio de Ingeniería: Mejoramiento Ruta Y-655, Sector Cerro Sombrero-Bahía Felipe.

- Estudio de Ingeniería: Proyecto Mejoramiento Ruta 9 Norte y Ruta 252-CH, Sector Barrio Industrial - Aeropuerto, Punta Arenas.

- Estudio de Ingeniería: Construcción Camino de Penetración Hollemberg; Seno Obstrucción - Bahía Pinto.

- Estudio de Ingeniería: Reposición Ruta 9, Sector Córdón Arauco - Casas Viejas.



LAS GRANDES OBRAS VIALES SE INICIARON EN GOBIERNOS ANTERIORES.

Estos estudios, con fechas de inicio entre 2022 y 2024 y fechas de término proyectadas hasta 2026, si bien son necesarios para la mantención y mejora de la infraestructura existente, no reflejan una visión estratégica de megraproyectos que puedan dinamizar la economía regional en el mediano y largo plazo. La ausencia de estudios para grandes proyectos de gran escala, sugiere que la cartera de proyectos para los próximos años podría ser significativamente reducida.

Esta carencia de "grandes ideas" en la fase de estudio es, precisamente, lo que podría generar una "baja ejecución de obras o nula ejecución de obras por falta de proyecto" en el futuro. Los proyectos de infraestructura tienen largos ciclos de desarrollo, desde la idea inicial hasta la puesta en marcha, y la fase de estudio es crítica para asegurar la viabilidad y el diseño de estas obras. Si los estudios actuales son de baja escala, la consecuencia lógica será una menor cantidad y menor envergadura de obras a ejecutar en los próximos años, creando un vacío en la inversión y la actividad constructora.

IMPACTO POTENCIAL: EL ESPECTRO DE UNA CRISIS EN LA CONSTRUCCIÓN REGIONAL

La industria de la construcción es un motor fundamental de la economía magallánica. Es una fuente vital de empleo, tanto directo como indirecto, y su actividad tiene un efecto multiplicador en diversos sectores productivos, desde la manufactura de materiales hasta los servicios de transporte y logística. Una desaceleración significativa en la construcción, provocada por la falta de proyectos, tendría consecuencias devastadoras para la región. El riesgo de una "crisis en la construcción en la región" es real y tangible.

Menos proyectos significan menos contratos para las empresas constructoras, lo que a su vez se traduce en despidos, reducción de la inversión en maquinaria y tecnología, y una disminución general de la actividad económica. Esto afectaría directamente a miles de trabajadores de la construcción y a sus familias, generando un impacto social considerable en una región que ya enfrenta desafíos geográficos y económicos únicos. La pre-ocupación de la CChC se ve acentuada por la dependen-

cia de la continuidad de proyectos ya iniciados, lo que expone al sector a una vulnerabilidad si no hay una reposición constante de la cartera de iniciativas.

La preocupación de la CChC es un eco de la necesidad imperiosa de una política de Estado que asegure la continuidad y el desarrollo de la infraestructura regional, más allá de los vaivenes políticos. Los "convenios de programación entre el MOP, MINVU, MINSAL con el Gobierno Regional, así como el Programa de Desarrollo de Zonas Extremas (PEDZE)", son ejemplos de buenas prácticas que, según Bascuñán, "han permitido avanzar en proyectos que reflejan esta mirada de largo plazo". Sin embargo, si estas herramientas no se utilizan para generar constantemente una cartera renovada de proyectos de gran impacto y de nueva generación, el futuro de la construcción en Magallanes se verá seriamente comprometido.

UN LLAMADO URGENTE A LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA Y LA VISIÓN DE FUTURO

La voz de la CChC Magallanes y los datos presentados por el propio



RÍO HOLLEMBERG - RÍO PEREZ: LA FUTURA NUEVA RUTA TURÍSTICA ENTRE MAGALLANES Y ULTIMA ESPERANZA.

MOP constituyen un llamado de atención urgente a las autoridades. La Región de Magallanes, con su potencial estratégico y sus desafíos intrínsecos, necesita una estrategia de desarrollo de infraestructura a largo plazo, que trascienda los periodos de gobierno y que se traduzca en una cartera robusta de proyectos de gran envergadura. No se trata solo de gestionar y ejecutar lo heredado, sino de innovar, planificar

el futuro y generar nuevas oportunidades.

La falta de nuevos proyectos de gran escala y la limitada ambición en los estudios de ingeniería actuales pintan un panorama preocupante para el sector de la construcción en Magallanes. Es imperativo que el gobierno, en conjunto con el sector privado y la sociedad civil, articule una política de Estado en infraestructura que garantice la continuidad del desarrollo

regional y evite una inminente crisis económica y laboral. La visión a largo plazo, la coherencia en la planificación y la voluntad política para concebir y ejecutar proyectos transformadores son las claves para asegurar un futuro próspero y sostenible para la Región de Magallanes. El tiempo para la acción es ahora, antes de que las proyecciones se conviertan en una dura realidad para miles de magallánicos.