

Conexión del puente Bicentenario con Chacabuco y los ramales del puente Industrial rematarán trabajos este año. La ruta Pie de Monte y los corredores del transporte público también destacan.

Por Nicolás Arrau Álvarez  
 nicolas.alvarez@diariodelsur.cl

Desde el Ministerio de Obras Públicas destacan que durante este gobierno se han destrabado diversas iniciativas del área, algunas ya finalizadas y otras que concluirán este año. En ese contexto, el seremi Hugo Cautivo subraya la conexión del puente Bicentenario con la avenida Chacabuco, proyecto que define como un "ícono de la nueva puerta de entrada a la ciudad de Concepción", cuya inauguración está prevista para fines de este semestre, aunque sus condiciones operativas estarán habilitadas con anterioridad.

El Gobierno, sin embargo, proyectaba en octubre pasado que la habilitación de la infraestructura estaría lista este verano, lo que no sucederá.

A eso se suma el inicio de los últimos trabajos que tienen que ver con la vialidad del puente Industrial, es decir, los ramales de la ruta 160 para mejorar la conectividad de ingreso desde San Pedro de la Paz y la bajada hacia Coronel. Se espera que esto esté concluido a fines de 2026 o, a más tardar, a inicios de 2027 con la entrega de operaciones por parte de la concesionaria.

"También seguiremos avanzando en la alta cordillera. Tenemos obras emblemáticas en materia de la nueva conectividad hacia Lonquimay desde Ralco, porque estamos avanzando con una primera etapa, Ralco-Palmucho, que estará terminada durante el año. Y en la Provincia de Arauco

## Descentralización

El seremi Hugo Cautivo no sólo releva el impacto de obras en el Gran Concepción, sino que también planes desarrollados en la alta cordillera o la Provincia de Arauco.



La inauguración de la conexión del puente Bicentenario con Chacabuco se proyecta para fines de este semestre.

Iniciativas pendientes serán finalizadas o iniciarán procesos en nuevo gobierno

# MOP proyecta plazos de obras estructurales y especialistas destacan impactos en vialidad

se inició hace poco la iniciativa Los Máquis-Loncotripay en la zona de Tirúa y con proyección hacia La Araucanía, con una inversión de \$24 mil millones", precisa el seremi.

Respecto a las obras que están en proceso de adjudicación, la autoridad proyecta los corredores de transporte público en las rutas 150 y 160, "que durante los próximos dos años estarán trabajando en los procesos de ingeniería de detalle y las pertinencias ambientales respectivas". La idea es que el inicio de obras—cuya inversión se estiman en US\$ 400 millones—se materialice durante la mitad del gobierno de José Antonio Kast.

"Lo mismo en ruta Pie de Monte, una obra que está en proceso

de adjudicación en este minuto, y que esperamos que durante los dos o tres primeros años (del nuevo gobierno) experimente sus procesos de ingeniería de detalle y estudios de impacto ambiental para que antes de que termine la próxima administración comience sus faenas, de tal modo que los 20 kilómetros de extensión entren en operaciones en 2032", puntualiza Cautivo.

En el MOP enfatizan que existe una carta de navegación para los próximos dos gobiernos, con compromisos financieros. Eso sí, las conversaciones más directas con el nuevo equipo que asumirá el 11 de marzo aún no se inician, pues se está a la espera del nombramiento del nuevo titular de la cartera en la Región.

## "ES NECESARIA UNA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD"

Desde la CPC Biobío no sólo ven estas obras como una mejora en el tráfico y la circulación de vehículos particulares y de carga, sino que como una condición mínima necesaria para sostener la competitividad regional. Señalan también que, si la Región se pone la meta de recuperar su sitio de motor industrial del centro sur de Chile, la planificación debe ir más allá de los puentes actuales.

"Es necesaria una estrategia de movilidad con una mirada integral y que sume, por ejemplo, las obras de la Costanera Sur, pieza que aún falta para cerrar el circuito de la ribera sur del Biobío. Junto con el puente Industrial, la

Costanera Sur permitiría que el flujo vehicular de San Pedro de la Paz se distribuya de manera inteligente, evitando que todo el tráfico converja en un solo punto crítico", subraya el presidente de la multigremial, Álvaro Ananías, quien igualmente llama a priorizar proyectos como la circunvalación Tomé-Dichato y la interconexión Copiulemu-Hualqui-Puerto Coronel.

Para avanzar en estas materias, el representante llama a considerar tres pilares: certeza jurídica y presupuestaria, la agilidad en la permisología y una integración logística real. "Necesitamos que el próximo gobierno llegue con una agenda de inversiones e infraestructura de shock, donde la seguridad y la conectividad sean la ba-

Es necesaria una estrategia de movilidad con una mirada integral y que integre, por ejemplo, las obras de la Costanera Sur, pieza que aún falta para cerrar el circuito de la ribera sur del Biobío".

Álvaro Ananías,  
 presidente de la CPC Biobío

Si veo efectos más estructurales en los corredores de transporte público, ya que eso no sólo agrega capacidad vial, sino que ordena el sistema, porque prioriza modos de transportes mucho más eficientes".

Sebastián Astroza,  
 académico UdeC

se para volver a atraer inversión", enfatiza Ananías.

Sebastián Astroza, académico UdeC e investigador del Center for Advanced Transportation, Logistics, and Economic Competitiveness (CATLEEC), dice que las iniciativas destacadas por el MOP tendrán impactos en los tiempos de viaje, pero no uniformes para toda la ciudad, sino que más bien reforzarán la reducción de cuellos de botella súper específicos para redistribuir algunos flujos, lo que debiese traducirse en una mejora en la confiabilidad de los viajes, más que una reducción dramática de los tiempos de viaje.

"Donde sí veo efectos más estructurales es en los corredores de transporte público, ya que eso no sólo agrega capacidad vial, sino que ordena el sistema, porque prioriza modos de transportes mucho más eficientes y hace que los tiempos de viaje sean menores y más predecibles", recalca.

El especialista pide también planificar de manera más temprana y robusta para evitar retrasos en la concreción de las obras. En paralelo, llama a consolidar una coordinación efectiva entre autoridades e instituciones y pensar una ciudad a un plazo más largo, es decir, una planificación que no dependa de la administración de turno.

"Para que estas obras avancen en plazos, quizá se necesita mayor rigor desde que se inician los procesos: mejores diseños, permisos más claros y con tiempos que se cumplan, y una coordinación real", subraya.