



Escenario impacta a diversas iniciativas a lo largo de la Región

# Biobío en construcción permanente: por qué las grandes obras no avanzan

Gobierno, exautoridades, sector privado y alcaldes analizan los gatillantes que frenan los avances. Se apunta a una modernización entre los sectores público y privado, y zonas grises a la hora de determinar la solvencia de las empresas.

Por Nicolás Arrau Álvarez  
 nicolas.alvarez@diarioelsur.cl

Desde la época posterior al terremoto, la Región del Biobío ha estado marcada por una condición que constantemente atenta contra el avance de infraestructura vital para el desarrollo de sus ciudades. El Puente Bicentenario, por ejemplo, que recién en 2026 culminará su última etapa de conexión con la avenida Chacabuco, debió haber finalizado en diciembre de 2013, pero retrasos y problemas económicos con Copasa—primera empresa en adjudicarse la licitación—impidieron su rápida ejecución. De ahí en más, los anuncios de la última fase proyectaron el cese de trabajos para inicios de 2024, —los trabajos de la tercera etapa comenzaron en mayo de 2022—, aunque con el tiempo se fijaron otras fechas: primer trimestre de 2025 y luego marzo de este año, aunque nada ocurrió la última información entregada señala que las obras del viaducto Chacabuco culminarán este segundo semestre y que al momento hay un 88% de progreso.

Lo ocurrido recientemente con Tapusa y obras como Puente Perales, Eje Colón y Enlace Esmeralda confirman esta condición, y así también es posible sumar en la lista otros proyectos emblemáticos como la Red de Hospitales Biobío en Lota, Coronel, Nacimiento y Santa Bárbara, faenas que hasta hace poco registraban avances irrisorios por parte de la Sociedad Concesionaria OHLA. A pesar de todos los inconvenientes, la exministra de Obras Públicas, Jessica López, anunció en noviembre del año pasado que los cuatro establecimientos de salud estarán listos de aquí a 2030, fecha que retrasa su puesta en marcha.

## UN ESCENARIO MUCHO MÁS DESAFIANTE

La serie de retrasos que experimentan las grandes obras del Biobío, tanto hoy como en el pasado, es algo que preocupa. Autoridades a cargo de carteras clave como Obras Públicas y Vivienda y Urbanismo analizan la situación y advierten que el escenario es mucho más desafiante que hace una década. El seremi del MOP, José Piña, plantea que la consolidación de rutas ya no sólo se mide en cemento, sino que en la capacidad de gestionar riesgos multifactoriales.

En ese sentido, Piña plantea que es imprescindible fortalecer los mecanismos de evaluación de las empresas contratistas, por ejemplo, a través de fiscalización en tiempo real de la salud financiera y la ejecución técnica en terreno para actuar de forma preventiva y no reaccionaria. "Es necesario avanzar en nuevas herramientas legales y administrativas que permitan actuar con mayor celeridad frente a los incumplimientos contractuales (...) Y es importante la coordinación interinstitucional y de contingencias técnicas, para lo cual estamos trabajando en una reconfiguración de cómo abordamos estos proyectos, impulsando una mayor coordinación entre instituciones para actuar de manera más eficiente y fortalecer la capacidad de respuesta ante estas contingencias", señala.

Desde Vivienda, el seremi Anselmo Villagra declara que este escenario complejo que enfrentan hoy las obras urbanas y de conectividad se complejiza por varios factores, entre ellos una industria de la construcción que atraviesa una situación financiera delicada a nivel país. "Ahora bien, también es importante ponerlo en contexto, porque desde 2023 a la fecha el Minvu en la Región ha adjudicado 135 obras. En el caso específico de Tapusa, hay un punto que es importante despejar y es que el problema no se originó por incumplimientos del Estado", recalca.

Más allá de este caso puntual, Villagra advierte lecciones, por lo que cree necesario fortalecer los mecanismos de evaluación financiera y seguimiento de las empresas contratistas durante la ejecución de las obras, especialmente en contratos de gran escala y larga duración. Suma que es importante avanzar en herramientas que permitan actuar más rá-

Desde el Minvu plantean que hay un diálogo abierto con parlamentarios. Se plantea estudiar modificaciones para diversificar empresas que ejecutan obras estratégicas.



Eje Colón se ha convertido en un dolor de cabeza para las personas que transitan por la zona.

## Estado de avance de las principales obras en Biobío

PROYECTO	Fecha original de término	PROGRESO ACTUAL	Nueva fecha de término
Puente Bicentenario - conexión Chacabuco	Enero de 2024	88%	Segundo semestre 2026
Red Hospitales Richter, Coronel, Lota, Nacimiento y Santa Bárbara	Julio de 2027	10%*	Año 2030
Puente Perales tramo 1	Septiembre de 2026	51%	Por determinar
Enlace Esmeralda	Junio de 2027	20,3%	Por determinar
Eje Colón - Perales tramo 3	Año 2026	64,6%	Por determinar

\*Promedio obtenido del avance de los cuatro hospitales. Fuente: ministerios de Obras Públicas y Vivienda y Urbanismo



La conexión del Puente Bicentenario con Chacabuco finalizará este año.

pidiendo frente a incumplimientos, "porque hoy los procesos administrativos y legales pueden ser demasiado extensos".

"En medio de esta situación también se ha abierto un diálogo con parlamentarios de la Región, quienes han planteado la necesidad de estudiar modificaciones legales y administrativas que permitan diversificar las empresas que ejecutan obras estratégicas en las ciudades, evitando altos niveles de concentración de contratos en una sola firma y reduciendo el impacto que puede generar una contingencia de esta magnitud", plantea, y añade que hay un desafío estructural en materia de permisos, coordinación interinstitucional y capacidad de respuesta frente a contingencias técnicas.

Según lo señalado por el ministro Iván Poduje, la idea es retomar las obras asociadas a Tapusa en seis meses.

## MODERNIZACIÓN Y ANÁLISIS A LA SOLVENCIA

Exautoridades como Hugo Cautivo, quien recientemente encabezó la Seremi de Obras Públicas, tiene en consideración el golpe que sufrió el sector constructor post pandemia, "que impactó a nivel local y arrojó un nivel de precariedad en muchas empresas", algo que ya pasó con Claro Vicuña Valenzuela y hoy con Tapusa. En ese momento, recuerda, el ministerio buscó cambiar el modelo de gestión con los proveedores para recoger la diferenciación de los precios y las complicaciones de los flujos financieros de las compañías, "porque hoy no tienen facilidad en la banca (...) y nosotros nos abrimos a la generación de anticipos".

A juicio de Cautivo, la modernización de la relación público-privada sigue

siendo un tema que aún no se extiende en todas las áreas del Estado, lo que genera algunas trabas respecto a lo que requiere el sector de la construcción. "Pero no es sólo modernizar, sino que se deben incorporar elementos de mayor transparencia y revisión de cuentas, pero también avanzar en descentralización y capacitar a los actores locales, que tienen el pulso más cercano sobre los proyectos", dice.

Agrega que a la fecha todavía hay áreas grises a la hora de analizar la solvencia económica de las empresas por parte del Estado, lo que impide que se determine la condición global de muchas firmas que participan en las grandes obras públicas, sobre todo considerando que la mayor parte es subsidiaria de holdings internacionales.

Quien fuera su par en Vivienda y Urbanismo, Claudia Toledo, señala de inmediato que es muy difícil prever escenarios como el acontecido con Tapusa, y explica que uno puede ver pequeños alertas, "pero para la parte pública es muy difícil meterse en la interna tan profunda".

La subvaloración de las obras desde el punto de vista económico, es decir, planes que son más caros respecto a la inversión inicial definida, es parte de los factores que advierte la exseremi, por lo que llama a ajustar los procesos de evaluación, y ojalá desde la Región. Otra cosa que plantea es que las empresas que participan en el sistema son parte de un registro, categorizando, incluso, su solvencia financiera.

"Todo lo que se pide ya es suficiente, entonces, cómo al momento de evaluar podemos decir que hay una insol-

venencia? (...) Por otra parte, está la norma de Compras Públicas, que busca que llegue el mayor número de empresas a las licitaciones. Si se ponen más requisitos, se puede ir en contra de ese espíritu y, quizá, no se presente nadie", declara.

Por último, Toledo enfatiza la importancia de iniciar esfuerzos para atraer a la zona más compañías que puedan hacerse cargo de obras de envergadura.

## DESACTUALIZACIÓN DE COSTOS

Para gremios como la CPC Biobío la serie de retrasos que enfrenta la Región se debe a un tema multifactorial. En primer lugar, apuntan a una desactualización de los costos al momento de implementarse las faenas, es decir, los contratos se diseñan con presupuestos que, al momento de ejecutarse, ya han sido superados por la inflación de materiales y la mano de obra. Esto, en gran medida por el escenario geopolítico altamente volátil que ha ocasionado alzas en los precios de los combustibles, según describen.

Por otra parte, piden mejorar los procesos de licitación, distribuyendo adecuadamente y con un criterio más estratégico las adjudicaciones, de forma de bajar los riesgos en obras que son de infraestructura esencial para la conectividad de la ciudad.

"Evidentemente, hay un llamado urgente al Estado a reevaluar los criterios en sus procesos de licitación. No es primera vez que estamos en una situación donde se retrasan los proyectos o donde no se terminan las obras debido a externalidades (...) Si hay obras como el Eje Colón donde han pasado dos empresas y ninguna ha podido ajustarse a los plazos, es señal de que hay un problema en la formulación de los parámetros en la licitación y, en consecuencia, de la adjudicación también", recalca el presidente de la multigremial, Álvaro Ananías.

El representante insiste en establecer contratos más flexibles que permitan implementar cláusulas de reajuste automático ante variaciones significativas en el IPC de materiales de construcción, evitando que el riesgo recaiga 100% en el privado; incorporar ajustes en casos de fuerza mayor evidente; agilizar los pagos y reducir los tiempos de recepción de obras; fortalecer la capacidad técnica de los equipos regionales.

Los alcaldes igual coinciden en razones multifactoriales, que van desde debilidades en los diseños de los contratos en lo que respecta a la asignación de riesgos, la capacidad que tiene el Estado para anticiparse y responder con agilidad ante escenarios complejos, la situación financiera de algunas empresas, hasta una institucionalidad que muchas veces resulta lenta para tomar decisiones correctivas.

El presidente de la Asociación de Municipalidades del Biobío y alcalde de Hualqui, Ricardo Fuentes, señala que los mecanismos de evaluación no siempre logran identificar de manera correcta la real capacidad financiera y operativa de las empresas que licitan. Por eso, como alcaldes, proponen una evaluación más rigurosa, continua y con mayor control durante la ejecución de faenas, pero también mejorar los criterios de evaluación en licitaciones, incorporando análisis más estrictos de solvencia financiera y trabajos previos comprobables.

"Debe haber un seguimiento permanente para que, en caso de incumplimientos, se pueda sancionar de forma efectiva y estos proyectos no queden paralizados por años. Sería bueno darles mayor relevancia a los municipios para darle seguimiento a las obras, ya que son estos los más cercanos a la gente", enfatiza.