

## EDITORIAL

**A**poco menos de dos meses del cambio de gobierno, el cierre del ciclo del Ministerio de Obras Públicas en la Región del Biobío deja un balance marcado por la magnitud de la inversión pública, la adjudicación de proyectos estratégicos y una cartera de iniciativas para 2026. Más que un listado de obras, se consolida la infraestructura como soporte del desarrollo regional.

Según antecedentes del propio MOP, durante el actual gobierno se ejecutaron en la región más de \$1 billón en inversión pública, a lo que se suma una cartera presupuestaria cercana a los \$265 mil millones para este año, ya incorporada en la Ley de Presupuestos. Se trata de recursos asociados tanto a contratos en ejecución como a nuevos inicios de obra, lo que introduce una señal de continuidad en un escenario de transición política.

En el Gran Concepción, el énfasis estuvo puesto en la conectividad metropolitana. La entrada en operación del Puente Industrial, la próxima entrega del Viaducto Chacabuco y la adjudicación de la Ruta Pie de Monte configuran una reestructuración relevante de la red vial. A ello se suman los corredores de transporte público en rutas estructurales, proyectos que no solo incorporan pistas exclusivas, sino una reconfiguración completa de ejes altamente congestionados. En ese contexto, el seremi del MOP, Hugo Cautivo, ha subrayado que "no solo se trata de ejecutar obras, sino de dejar una carta de navegación para lo que viene", apuntando al carácter estructural de esta cartera.

El balance regional también muestra un giro hacia áreas tradicionalmente postergadas. La seguridad hídrica y los servicios sanitarios

# Inversión, obras y proyecciones: el balance del MOP en Biobío



*Se trata de recursos asociados tanto a contratos en ejecución como a nuevos inicios de obra, lo que introduce una señal de continuidad en un escenario de transición política.*

rurales pasaron a ocupar un lugar prioritario, con inversiones que impactan directamente en la calidad de vida de comunidades rurales. En paralelo, proyectos de conectividad en zonas cordilleranas, como en Alto Biobío, buscan integrar territorios que por décadas han quedado al margen de las grandes redes de infraestructura.

No obstante, el periodo estuvo marcado por ajustes y retrasos. La compleja tramitación ambiental, las reprogramaciones y el alza de costos post pandemia tensionaron proyectos de gran escala, como la red de hospitales concesionados del Biobío. El acuerdo alcanzado para retomar parte de estas obras evitó un escenario de mayor incertidumbre, pero dejó en evidencia las limitaciones de contratos diseñados bajo condiciones económicas ya superadas.

Mirando hacia adelante, iniciativas como la Costanera Sur, la circunvalación Tomé–Dichato, la interconexión Copiulemu–Hualquí o el teleférico de Talcahuanco siguen en etapa de estudios y se integran, junto a obras ya adjudicadas, al Plan Nacional de Infraestructura 2025–2055. En ese marco, el balance del MOP en el Biobío deja entrever una cartera en movimiento, condicionada por plazos, permisos y capacidad de financiamiento futuro.