

Fecha: 06-03-2026
Medio: Semanario Tiempo
Supl.: Semanario Tiempo
Tipo: Noticia general

Pág.: 5
Cm2: 722,1
VPE: \$ 1.444.144

Tiraje:
Lectoría:
Favorabilidad:

Sin Datos
Sin Datos
☐ No Definida

Título: Contraloría oficia al MOP por suspensión de obras en el tramo urbano La Serena-Coquimbo de la Ruta 5



Contraloría oficia al MOP por suspensión de obras en el tramo urbano La Serena-Coquimbo de la Ruta 5

Por: Bastián Álvarez Pardo

El rechazo, por parte del Panel Técnico de Concesiones del MOP, al proyecto de Circunvalación en la Ruta 5 Norte en su tramo urbano entre Coquimbo y La Serena, continúa generando discusión a nivel político, institucional y ciudadano.

Es así como Contraloría General de la República ofició a la ministra de Obras Públicas, Jessica López, con el fin de requerir detalles respecto de los costos, inversión y otros aspectos de la obra.

La solicitud fue interpuesta de manera individual por Carlos Ruiz, Director de Asuntos Internacionales de la Corporación Paso Agua Negra (CORPAN) en octubre de 2025 y vuelve a adquirir relevancia tras el rechazo por parte del Panel Técnico de Concesiones del MOP al proyecto.

"La obra que reclamé es el Tramo Urbano de la Ruta 5 entre Coquimbo y La Serena. Lo que requerí, es que se fiscalice la legalidad, fundamentos y oportunidad de la suspensión

El ente contralor inició una investigación a raíz de la denuncia efectuada por Carlos Ruiz Benítez, director de Asuntos Internacionales de CORPAN, con el fin de retomar las obras originales que se suspendieron. Además, Ruiz plantea que los parlamentarios incumplieron su rol fiscalizador en el proyecto.

de obras del tramo urbano. Para ello, Contraloría obligó a la Ministra de Obras Públicas, Jessica López, a responder, ya que es un ámbito de su competencia y se le requiere la información de manera formal".

La exigencia es que se reanuden las obras originales de la Ruta 5 en el tramo urbano (sin circunvalación), bajo el planteamiento de que "es imposible que se den los plazos para que esto vea la luz, ya que es un proyecto nuevo, en una zona no intervenida, con una incertidumbre mucho mayor que la que tendría modificar y ampliar la Ruta 5 en su tramo urbano ya existente", explica Ruiz.

A juicio del representante de CORPAN, existen varias falencias en el proyecto, que fueron ratificadas por el Panel Técnico de Concesiones del MOP.

PRINCIPALES CUESTIONAMIENTOS: TIEMPOS Y COSTOS

Entre ellas, existirían plazos que vencieron; como por ejemplo, los 12 meses para dictar el Decreto Supremo requerido por el Decreto N° 27.

"Recordemos que hubo un decreto de suspensión de las obras de la Ruta 5, para poder hacer los estudios para la Circunvalación. El decreto que suspendió las obras y el que traspasa los estudios a SACYR, supera los plazos autoimpuestos, por lo que además, habría un vicio administrativo", plantea Carlos Ruiz.

Y, consecuencia de ello, surgen otros cuestionamientos, en torno al contrato suscrito entre el MOP y SACYR para dichos estudios; ya que, como plantea, que no es posible que sea la misma concesionaria que eje-

cuta la obra sea la que se haga cargo de los estudios.

Aquello podría abrir un flanco relacionado con el conflicto de intereses: "El mismo Panel Técnico estableció que no habría competitividad en los valores y precios, porque los estaría presentando el mismo concesionario".

"Malamente se gastaron \$3.000 millones en los estudios que realizó SACYR para la Circunvalación y eso quedó en nada, ya que la obra hay que licitarla nuevamente. Es otro gastadero de plata tremendo, que tenemos que asumir los más de 500.000 habitantes del Área Metropolitana y con ello nuevos estudios y plazos, que no son tolerables y seguimos con todos los problemas que ello conlleva ya por una década", cierra Ruiz.

¿PASO SOTERRADO O AÉREO?

Ruiz propone que la principal solución, es que se retomen las obras del tramo urbano entre La Serena y Coquimbo, pero considerando vías aéreas, en lugar del paso soterrado (bajo nivel) ubicado en la Avenida Francisco de Aguirre. Lo anterior, ya que "según lo que han dicho expertos, costaría un quinto, un cuarto o un tercio de lo que costaría soterrarlo". Además, se debe considerar que, de acuerdo con Ruiz, los pasos bajo nivel de Peñuelas y Cuatro Esquinas tienen fallas de diseño, ya que se encuentran paralelos a la línea de la ola e impedirían la evacuación en caso de tsunami.

"Si se construyen los pasos aéreos perpendiculares a la línea de playa, como en Japón, permiten que las personas escapen o evacúen ante un maremoto. Esa sería la solución que no se hizo en Cuatro Esquinas ni Peñuelas, pero que se podrían hacer en la Avenida de Aguirre".