

Fecha: 16-01-2026
Medio: Diario la Región
Supl.: Diario la Región
Tipo: Noticia general

Pág.: 9
Cm2: 421,3
VPE: \$ 593.966

Tiraje: 4.000
Lectoría: 12.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

Título: Circunvalación genera tenso debate y logra respaldo político transversal en comisión

Comisión de Obras Públicas sesionó en La Serena:

Circunvalación genera tenso debate y logra respaldo político transversal en comisión

Si se aprueba la modificación del contrato en las próximas semanas en el Panel Técnico de Concesiones, las obras podrían iniciarse en 2029 o 2030, mientras que, si se realizaba una nueva licitación, el inicio podría haberse postergado hasta 2033. Gobernador, parlamentarios y alcaldes coinciden en que el próximo gobierno debe dar continuidad a la iniciativa.



Bastián Álvarez Pardo

Lograr que el Panel de Concesiones emita, antes de febrero, su pronunciamiento favorable del proyecto de la Circunvalación de la Ruta 5 Norte; además de evidenciar ante las autoridades que asuman en marzo la urgencia de concretar el proyecto, son dos de las principales conclusiones de la Comisión de Obras Públicas del Senado, que sesionó este jueves en La Serena.

El proyecto de Circunvalación fue ingresado el 22 de diciembre al Panel Técnico de Concesiones, que tiene 30

días para pronunciarse en torno a la iniciativa, para que luego pase al Consejo de Concesiones.

Con la Circunvalación como tema principal, la sesión se anticipaba tensa, con la propia **ministra de Obras Públicas, Jessica López** reconociendo ser «de mecha corta», los senadores acusando un abandono por parte de la cartera y alcaldes y el gobernador manifestando la urgencia de concretar, de una vez por todas, el proyecto.

«No está en duda la construcción de la circunvalación Coquimbo-La Serena. El proyecto se hace», ase-

guró López en la sesión, quien recordó que el proyecto original, que consideraba trincheras, presentaba riesgos para la comunidad, por lo que debió repensarse y rediseñarse y que la discusión que viene es definir si el proyecto continuará a través de una modificación del contrato o una nueva licitación.

El senador Daniel Núñez planteó que «la ministra comprometió sacar, de aquí a fin de mes, el resultado del Panel Técnico, para que en febrero, el Consejo de Concesiones lo apruebe. Y si eso se cumpliera, antes del 11 de marzo, esta obra esta-

ría aprobada en las instancias formales del MOP y solo quedaría la negociación del acto administrativo del financiamiento».

En tanto, **Sergio Gahona** señaló que «frente a un cambio de administración, es natural que cada gobierno vaya a reevaluar y revisar los proyectos y si esto ocurre, puede demorar hasta tres años más. Todos queremos este proyecto (...), lo que hay que hacer es acelerar el proceso».

Por su parte, **Matías Walker** aseguró que «no podemos seguir esperando y es muy importante que, con el cambio de Gobierno, siga habiendo continuidad» y detalló que para ello, la Comisión oficiará al Panel de Expertos y al Consejo de Concesiones.

En el mismo orden, **Cristóbal Juliá, gobernador regional**, manifestó que «cada vez que tenemos cambios de gobierno, sea cual sea su color político, se caen los proyectos (...) Las regiones no podemos estar siempre pagando los platos rotos de los cambios de gobierno y el hiper-centralismo del país».

En tanto, **la alcaldesa Daniela Norambuena** reiteró que «tenemos una situación compleja, donde no se han cubierto los plazos con respecto al mejoramiento del tramo urbano. No podemos seguir dependiendo de un Panel de Expertos, que es externo, sino que la concesionaria debe comenzar con las obras (...) estamos en deuda con la movilidad».

¿Cómo avanza la obra?

Las obras del tramo interurbano, iniciadas en mayo de 2025, alcanzan un 40% de avance y para el tramo urbano se espera el inicio de obras en el segundo semestre de 2026. La segunda concesión de la Ruta 5 en el tramo entre Los Vilos y La Serena estableció, originalmente, un tramo urbano (de 16 kilómetros de longitud) y uno interurbano (de 229 kilómetros) y es el tramo urbano el que ha presentado las mayores dificultades. Entre ellas, está la desconexión urbana por las trincheras proyectadas, condiciones hidrológicas desfavorables, impacto patrimonial y riesgos ambientales, interferencia con rutas de evacuación y un gran impacto urbano y social por congestión y expropiaciones.