

Fecha: 05-02-2026
Medio: El Día
Supl.: El Día
Tipo: Noticia general
Título: Más de \$3 mil millones ha invertido el MOP en estudios para la circunvalación

Pág.: 4
Cm2: 655,8
VPE: \$ 1.001.378

Tiraje: 6.500
Lectoría: 19.500
Favorabilidad: ☐ No Definida

GREMIOS INSTAN A QUE EL NUEVO GOBIERNO TOMÉ LA POSTA DE ÉSTA Y OTRAS INICIATIVAS

Más de \$3 mil millones ha invertido el MOP en estudios para la circunvalación

FRANCO RIVEROS B. La Serena

“No está en duda la construcción de la circunvalación Coquimbo-La Serena”. Con esas palabras, la ministra de Obras Públicas, Jessica López en su última visita a la región para participar en la comisión de Obras Públicas de Senado, se refirió a la continuidad que la cartera busca darle al proyecto, ad portas del cambio de mando presidencial.

Cabe recordar que la segunda concesión de la ruta 5 —en el tramo entre Los Vilos y La Serena— contempló originalmente un sector urbano y otro interurbano. El interurbano posee una extensión de 229 kilómetros, mientras que el urbano alcanza los 16 kilómetros.

Precisamente, el principal debate se ha concentrado en el tramo urbano, ya que el desarrollo de la ingeniería detectó múltiples interferencias y situaciones que dificultan ejecutar lo previsto en el proyecto original, el cual establecía un sistema de “trincheras” similar al de la Autopista Central en la Región Metropolitana.

Entre los principales inconvenientes de ese proyecto destacan la desconexión urbana por las trincheras proyectadas, impacto patrimonial, riesgos ambientales, riesgo de interferencia con rutas de evacuación, condiciones hidrológicas desfavorables y un gran impacto urbano y social por congestión y expropiaciones.

En este sentido, la ministra Jessica López explicó en aquella ocasión que “a veces nos pasa que surgen planteamientos que nos hacen repensar los proyectos de manera significativa, por ejemplo, en la ruta 78 que une Santiago con San Antonio, y este de la circunvalación, en la ruta 5 en Coquimbo-La Serena. Insistir en un proyecto de trincheras como estaba pensado no responde a la seguridad necesaria para la conectividad”.

Asimismo, explicó a la comisión que el camino elegido por el Ministerio de Obras Públicas fue una modificación al contrato a la actual concesionaria, que deberá ser aprobada por el Panel Técnico de Concesiones (PTC), pues implica un aumento en el presupuesto de más de un 25%, cuya respuesta debería conocerse por estos días.

MÁS DE \$3 MIL MILLONES

Entretanto, los estudios relacionados al proyecto continúan avanzando,



En su última visita a la Región de Coquimbo, la ministra del MOP, Jéssica López, indicó que no habían dudas de que el proyecto de circunvalación debía seguir ejecutándose, independientemente del cambio de gobierno.

Los recursos invertidos se desglosan en tres grandes áreas: análisis de las alternativas viales, el estudio de impacto ambiental y un diagnóstico de evaluación social, a lo que se suman costos de boletas de garantía y pólizas de seguro.

proceso que, por lo pronto, ya ha considerado el desembolso de una notable cantidad de recursos.

En concreto, desde el Ministerio de Obras Públicas, indicaron que, a la fecha, se han financiado aquellos estudios incorporados en el decreto supremo N°27, de enero de 2023 por un costo de 72.541 UF.

A ello se agrega el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), el que tuvo un costo de 7.356 UF, y el Estudio de Evaluación Social, de 4.100 UF, a los que se suman las boletas de garantía y pólizas de seguros, por 209 UF.

Asimismo, se incluye la actualización del EIA, luego del levantamiento de información en terreno a través de los procesos de participación ciudadana y el levantamiento de la línea base en torno a los nuevos polígonos de los humedales El Culebrón y Elqui, por un valor de 7.200 UF.

Así, el costo final de los estudios contratados y validados en el marco del DS N° 27, ascienden a la suma de 91.406 UF, vale decir, más de \$3 mil millones de pesos.

¿EN QUE ETAPA ESTÁ EL PROYECTO?

Mientras tanto, las obras —tanto en el tramo urbano como interurbano de la ruta 5— ya han ido avanzando.

Así, en el tramo interurbano, los primeros movimientos se iniciaron en mayo de 2025 con la demolición del puente Huentelauquén y alcanzan un 40% de avance. Se espera que culminen antes de los 15 meses de programación.

También se encuentran en ejecución obras como los puentes Limarí Oriente, Quebrada Seca y Almendro.

En paralelo, se está trabajando en seis nuevas pasarelas peatonales y en la actualización de las actuales,



A la fecha se han financiado los estudios incorporados en el decreto supremo N°27, de enero de 2023, que se refiere a los estudios de alternativas por un costo de 72.541 UF”

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

incorporando la nueva normativa para personas con discapacidad.

También se trabaja en 11 nuevas áreas de camiones en Choapa, Limarí y Coquimbo, mientras que, para 2027, quedará habilitado el sistema free flow para el cobro de peaje.

En tanto, para el tramo urbano se espera el inicio de obras en el segundo semestre de 2026, una vez que finalice el desarrollo definitivo del proyecto.

Fecha: 05-02-2026
Medio: El Día
Supl.: El Día
Tipo: Noticia general
Título: Más de \$3 mil millones ha invertido el MOP en estudios para la circunvalación

Pág.: 5
Cm2: 300,1
VPE: \$ 458.179

Tiraje: 6.500
Lectoría: 19.500
Favorabilidad: ☐ No Definida

NUEVO GOBIERNO DEBE SEGUIR CON LAS OBRAS

Desde el mundo empresarial, en tanto, Ricardo Guerrero, gerente de la Corporación Industrial para el Desarrollo Regional de Coquimbo (CIDERE), abogó por la continuidad de la iniciativa una vez asuma la nueva administración del Presidente José Antonio Kast.

"Hemos afirmado anteriormente que los futuros ministros nominados en el área económica por el Presidente electo despiertan confianza. Ellos mismos han explicado que pondrán un especial empeño en destrabar los procesos que frenan la inversión y nos impiden retomar un crecimiento potente. Así que tenemos una razonable esperanza puesta en que el nuevo gobierno impulse con la energía necesaria una agenda de reactivación, incluyendo –por supuesto– los grandes proyectos emblemáticos de los que se ha hablado tantas veces: la circunvalación para La Serena y Coquimbo, el mejoramiento del tramo urbano de la ruta 5 –incluyendo esa vergonzosa interrupción en el sector El Olivar, que debe ser resuelta a la brevedad–, la planta desalinizadora de El Panul, la doble vía en la ruta D-41, la pavimentación de los últimos kilómetros de camino hasta el

“

Tenemos una razonable esperanza puesta en que el nuevo gobierno impulse con la energía necesaria una agenda de reactivación, incluyendo los grandes proyectos emblemáticos"

RICARDO GUERRERO
GERENTE DE CIDERE

límite internacional en Agua Negra, las ampliaciones y extensiones de faenas en grandes mineras, el proyecto Dominga, entre otros", señaló.

A su juicio, aliviando la carga de la "permisología", se hace previsible que la región despegue económicamente en los próximos años.

Por su parte, Marcos Carrasco, presidente de la Multigremial regional,

“

Lamentablemente el gobierno del Presidente Boric frenó el avance producto de buscar una mejor alternativa, que sería esta circunvalación. Pero hay que ver lo que significa el costo de esa megaobra"

MARCOS CARRASCO
PRESIDENTE DE LA MULTIGREMIAL

apuntó como elemento clave, que el próximo gobierno "pueda analizar y revisar en qué etapa está el proyecto de circunvalación para la conurbación de La Serena y Coquimbo".

Carrasco reconoció que éste es un proyecto bastante ambicioso, "pero aquí hay que analizar el costo de ese proyecto, considerando el puente, el túnel y todo lo que implica expropiar

los 39 kilómetros por los cuales pasa esta ruta".

Si bien, el dirigente manifestó algunas dudas respecto a la iniciativa vial, reconoció que ésta, claramente, "sería una solución de largo plazo, pues vendría a dar solución a algunos problemas que tenemos de conectividad en la región y por supuesto a descomprimir la ruta 5, en el tramo urbano de La Serena y Coquimbo".

Eso sí, advirtió que se debe considerar además los accesos al puerto de Coquimbo. "Como dijo el exalcalde Roberto Jacob, esperamos que esto no sea un maquillaje y que realmente haya una solución, como se planteó en el segundo gobierno de Bachelet, proyecto que fue adjudicado por la empresa concesionaria por ese gobierno y por los profesionales, en este caso Mirtha Meléndez, que fue seremi de Obras Públicas, y que lamentablemente el gobierno del Presidente Boric frenó el avance producto de buscar una mejor alternativa, que sería esta circunvalación. Pero hay que ver lo que significa el costo de esta megaobra. Los gremios no estamos por frenar el desarrollo de la Región de Coquimbo, pero tampoco podemos firmar un cheque en blanco en términos del costo que significa una obra de la envergadura de la circunvalación".