

Fecha: 12-01-2026

Medio: Diario Concepción

Supl.: Diario Concepción

Tipo: Noticia general

Título: **MOP cierra administración con una cartera regional que supera el billón de pesos**

Pág.: 6

Cm2: 796,9

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

8.100

24.300

☐ No Definida

Gobierno y concesionaria alcanzaron un acuerdo para retomar la construcción de los hospitales de Santa Bárbara, Nacimiento, Lota y Coronel.



FOTO: MOP

Hugo Ramos Lagos
contacto@diarioconcepcion.cl

BALANCE EN INFRAESTRUCTURA DEL BIOBÍO

MOP cierra administración con una cartera regional que supera el billón de pesos

Y con un fondo superior a \$265 mil millones para 2026, OO.PP. dejará diversos proyectos hídricos y viales en ejecución para el próximo ciclo político.

A poco menos de dos meses del cambio de gobierno, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) cierra en el Bío-Bío un periodo marcado por una inversión pública de gran escala, la adjudicación de proyectos estratégicos y una cartera que seguirá desplegándose más allá de 2026, articulando grandes obras viales, seguridad hídrica y proyectos urbanos junto con iniciativas que continuarán su tramitación en el próximo ciclo político.

En primer término, el balance se apoya en las cifras. De acuerdo con antecedentes del MOP, durante el actual gobierno se han ejecutado en la región poco más de \$1 billón en inversión pública. A ello se suma una cartera presupuestaria —proyectada para 2026— cercana a los \$265 mil millones, ya incorporada en la ley de presupuestos y asociada a contratos en ejecución y nuevos inicios de obra.

Más allá del volumen, el enfoque declarado por el organismo ha puesto el acento en el rol de la infraestructura como soporte del desarrollo regional. Conectividad territorial, mejoramiento urbano, resiliencia frente a eventos climáticos y acceso a servicios básicos aparecen como ejes transversales de la planificación, combinando proyectos viales, hidráulicos y de

edificación pública bajo una misma lógica de intervención estatal.

Ese marco permite distinguir entre obras ya entregadas, proyectos adjudicados que comienzan su fase de ejecución y una cartera que queda en carpeta para los próximos años, muchas de ellas aún sujetas a estudios, permisos sectoriales o evaluaciones ambientales. En ese

contexto, y en conversación con Diario Concepción, el seremi del MOP, Hugo Cautivo, sostuvo que “no solo se trata de ejecutar obras, sino de dejar una carta de navegación para lo que viene”.

Conectividad en el Gran Concepción

Según la autoridad, en el Gran Concepción el cierre del ciclo coincidió con la entrada en operación o fase final de obras largamente esperadas. El Puente Industrial, ya habilitado, y el Viaducto Chacabuco, cuya entrega está prevista para el primer trimestre de 2026, figuran entre los proyectos que han comenzado a reconfigurar la red vial metropolitana, junto con una serie de mejoras en accesos y

enlaces asociados.

En el caso del Puente Industrial, la puesta en marcha del TAG abrió un debate público. Gremios del transporte y sectores productivos del Bío-Bío han advertido posibles efectos en los costos logísticos y la competitividad regional, mientras desde el Ejecutivo, la ministra del MOP, Jessica López, sostuvo que no se va “a incumplir el contrato que está firmado”. Más allá de tal discusión, el viaducto marca un hito estructural en relación con la conectividad metropolitana.

En esa misma lógica de reforzar la capacidad vial del área metropolitana se inscribe la Ruta Pie de Monte, concesión que conectará San Pedro de la Paz con Coronel y que busca aliviar la presión sobre la Ruta 160. Con una inversión estimada en torno a los US\$360 millones, el proyecto fue adjudicado durante este periodo y ya inició sus primeras obras tempranas, perfilándose como uno de los principales ejes para redistribuir los flujos de tránsito del sector sur del Gran Concepción.

También forma parte de este paquete la licitación de corredores de transporte público en la Ruta 160, Ruta 150 y la Autopista Concepción-Talcahuano. Con una inversión global cercana a los US\$400 millones, los proyectos consideran pistas exclusivas, pero también una reconfiguración completa de estos

FOTO: CAROLINA ECHAGÜE M.



ejes, incorporando seguridad vial, accesibilidad universal y segregación de flujos en zonas de alta congestión. “Estamos hablando de nuevas rutas, con estándares completamente distintos a los actuales”, afirmó el seremi.

En el mismo plano se ubican las iniciativas ligadas a la Autopista Interportuaria, tanto su ampliación como su futura extensión hacia el sistema portuario. Desde el MOP se ha señalado que estas obras buscan mejorar la conexión entre puertos, zonas industriales y rutas estructurales, y reducir el tránsito pesado por áreas urbanas del Gran Concepción, en línea con la estrategia de consolidar al Biobío como plataforma logística de la macrozona sur.

Servicios y foco en áreas rurales

Pero el arqueo regional no se limita a la vialidad. Uno de los cambios más visibles del periodo fue el aumento de la inversión en servicios sanitarios rurales y obras hidráulicas. La seguridad hídrica, especialmente en sectores rurales, pasó a ocupar un lugar prioritario, con presupuestos que, según el ministerio, multiplican varias veces los niveles registrados al inicio del gobierno.

Un ejemplo es el proyecto de ser-

vicio sanitario rural en el sector Pehuén de Cañete, que considera la extensión de cerca de 40 kilómetros de redes y el aumento de arranques desde 500 a más de 1.000, con proyección a 1.500. “Estamos hablando de una inversión de más de \$10 mil millones”, señaló Cautivo, agregando que se trata de obras “que tienen un impacto directo en la vida cotidiana de las comunidades”.

En zonas cordilleranas, la conectividad también apareció como un foco relevante. El tramo Chenqueco-Guallalí de la ruta Ralco-Lonquimay, en Alto Biobío, comenzó a materializar una demanda histórica, con obras ya licitadas y en ejecución. Se trata de una intervención compleja, marcada por condiciones geográficas y climáticas exigentes, pero considerada clave para integrar territorios rezagados.

Ajustes y proyecciones en la región

El propio MOP reconoce, no obstante, que no todas las iniciativas avanzaron al ritmo inicialmente previsto. Reprogramaciones, ajustes presupuestarios y mayores exigencias normativas marcaron parte del periodo, especialmente en proyectos de gran escala, donde la tramitación

ambiental y sectorial se volvió determinante en los plazos.

Uno de los casos más complejos fue la red de hospitales concesionados del Biobío, que incluye los recintos de Concepción, Coronel, Santa Bárbara, Lota, Nacimiento y Los Ángeles, un paquete de infraestructura sanitaria que arrastra dificultades desde la pandemia y el fuerte aumento de los costos de construcción. El proceso, que llegó a estar al borde del quiebre contractual, obligó a OO.PP. a abrir una etapa de negociación con la empresa concesionaria para evitar la paralización definitiva de las obras.

En noviembre de 2025, Gobierno y concesionaria alcanzaron un acuerdo para retomar la construcción de los hospitales de Santa Bárbara, Nacimiento, Lota y Coronel. La resolución fue valorada por los alcaldes de Lota y Coronel como un paso necesario para dar certezas a las comunidades tras meses de espera, aunque han planteado también necesidades complementarias en accesos asociados a los recintos.

“Son grandes inversiones que requieren no solo que el Estado cumpla su rol, sino que también exista una respuesta desde el mundo privado respecto de sus obligaciones”, sostuvo Cautivo, aludiendo al acuerdo

que permitió retomar el proyecto. Además, el seremi explicó que el escenario post pandemia —con alzas en materiales, financiamiento y mano de obra— tensionó un contrato que fue diseñado bajo condiciones económicas muy distintas a las actuales.

Otro ejemplo de esto es el Puente Amdel, entre Hualqui y Santa Juana. “Cuando comenzamos el gobierno esperábamos estar licitando las obras”, reconoció. Sin embargo, la incorporación del río Biobío al sistema de protección de humedales urbanos obligó a realizar un Estudio de Impacto Ambiental, lo que “cambió completamente la programación” y dejó la licitación para el próximo periodo.

Mirando hacia adelante, iniciativas como la Costanera Sur, la circunvalación Tomé-Dichato, la interconexión Copiulemu-Hualqui o el teleférico de Talcahuano 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.

OPINIONES

X @MediosUdeC
 contacto@diarioconcepcion.cl