

Fecha: 21-05-2026
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: Los riesgos y oportunidades que ven expertos para Transportes y OO.PP. bajo solo un ministro

Pág.: 2
Cm2: 905,9
VPE: \$ 11.900.054

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

Gremios, académicos y exsecretarios de Estado analizan los desafíos del biministro Louis de Grange:

Los riesgos y oportunidades que ven expertos para Transportes y OO.PP. bajo solo un ministro

MARCO GUTIÉRREZ V.

Que las carteras de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones estén al mando de solo un ministro no es algo inédito. Las últimas autoridades que asumieron esa doble responsabilidad en Chile fueron Carlos Cruz (2000-2002), Javier Etcheberry (2002-2004) y Jaime Estévez (2004-2006), durante el gobierno de Ricardo Lagos.

A la vez, entre los años 1967 y 1974, el ministerio de OO.PP. se llamó de Obras Públicas y Transportes.

La Junta de Gobierno en 1974 mediante el Decreto Ley 557 creó el Ministerio de Transportes, separándolo del MOP. Luego en 1977, el artículo 1° del DL 1.762, dispuso que esa cartera se denominaría en lo sucesivo Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

Ayer, el Presidente José Antonio Kast en medio del cambio de gabinete nombró a Louis de Grange como biministro del MTT y el MOP, sumando este último ministerio al que ya lideraba desde el 11 de marzo pasado. Esto, porque Martín Arrau salió de Obras Públicas para asumir en Seguridad.

Expertos y exministros consultados por "El Mercurio" afirmaron que la unificación de ambas carteras bajo solo un ministro puede generar oportunidades para complementar decisiones de inversión en diversos proyectos. Sin embargo, también advirtieron potenciales riesgos asociados a, por ejemplo, no poder abarcar las múltiples áreas que suman las dos carteras. Pero esto último, se podría mitigar con equipos competentes y empoderados, especialmente los subsecretarios.

Complementariedad

Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y exministro de OO.PP. y Transportes, sostuvo que "la interacción de las dos carteras genera oportunidades para atender cosas complejas". Como ejemplo, señaló que "Transportes tiene que ver con la logística del país y quien construye las obras para avanzar en ese tema es el MOP. La coordinación para eso es relevante, como en temas de accesibilidad a los puertos".

Gloria Hutt, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) y exministra de Transportes (2018-2022), explicó que "un ministro o una misma persona ocupa dos ministerios no es tan infrecuente. En el mundo hay casos y particularmente en infraestructura y transporte, hay distintos modelos. En algunos, transporte se hace cargo de la regulación, la planificación y todos los sistemas de movilidad. Infraestructura, en forma coordinada, resuelve con las obras y las inversiones, de manera que hay una relación directa".

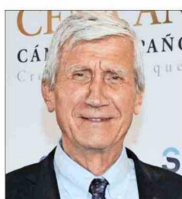
Otra voz experta es la de Marcial Echenique, arquitecto de la UC y doctor en urbanismo en la Universidad de Barcelona, con un posdoctorado en transportes y modelos matemáticos en la Universidad de Cambridge, Inglaterra, misma casa de estudios donde fue decano de la Facultad de Arquitectura y de que es profesor emérito. "En general, me parece bien que ambos ministerios se unan. Transportes era fundamentalmente el ministerio del Transantiago", comentó el académico que ha colaborado con varios gobiernos chilenos desde 1990.

Echenique añadió que "el transporte no puede estar separado de Obras Públicas, ya que debe estar coordinado el movimiento carretera - autos y camiones - y aéreo, que es de responsabilidad del MOP, con el transporte público y otros que están ligados al MTT. Creo que es una buena oportunidad para

La unificación de ambas carteras puede generar espacios para complementar decisiones de inversión en diversas áreas. Los peligros asociados a, por ejemplo, no poder abarcar las múltiples exigencias se podrían mitigar con equipos competentes y empoderados, especialmente los subsecretarios, indican los especialistas.

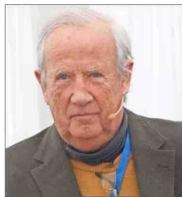


Louis de Grange, biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones.



“Un ministro a cargo de Obras Públicas y Transportes puede ser visto como una oportunidad porque son actividades complementarias”.

CARLOS CRUZ
DIRECTOR EJECUTIVO DEL CPI Y EXMINISTRO



“Transportes era fundamentalmente el ministerio del Transantiago. El transporte no puede estar separado de Obras Públicas”.

MARCIAL ECHENIQUE
DOCTOR EN URBANISMO



“La multiplicación de ministros no ha aumentado la calidad de las políticas públicas en los últimos años”.

RONALD FISCHER
ACADÉMICO DE INGENIERÍA INDUSTRIAL DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE



“Me parece importante que cuando se juntan dos ministerios es que exista una especie de gabinete que sea un ente coordinador”.

GLORIA HUTT
PRESIDENTA DE COPSA Y EXMINISTRA DE TRANSPORTES



“Es una oportunidad por la amplia experiencia que él (De Grange) tiene en carteras que manejan temas en común y que son de mucha relevancia para el país”.

ALFREDO ECHAVARRÍA
PRESIDENTE DE LA CCHC



“Uno factor importante para que este esquema funcione, será contar con subsecretarios y equipos directivos técnicamente sólidos y con capacidad de gestión”.

RICARDO GIESEN,
ACADÉMICO UC

Construcción (CCHC), Alfredo Echavarría.

Para Gloria Hutt "lo que es indispensable para que un modelo integrado funcione, es la solidez de los equipos. Que el ministro coordine y los equipos tengan un buen grado de autonomía, un muy buen conocimiento de los temas, de manera que sean capaces de formular propuestas de políticas públicas, en el caso de Transportes regulatoria y en infraestructura, particularmente en Chile donde hay concesiones, todos los temas contractuales".

En la Dirección General de Concesiones aún no se nombra oficialmente al nuevo director. Para Giesen es clave fortalecer ese organismo y el Programa de Vialidad y Transporte Urbano Sectra, entre otros. "También será fundamental que exista una adecuada priorización de proyectos y una coordinación efectiva entre planificación, financiamiento y ejecución", añadió.

Desafíos

Varios son los desafíos que enfrenta el biministro De Grange, indicaron los expertos. Para Ronald Fischer "en el caso del MOP, hay que volver a interesar a los inversionistas en concesiones, dado que el plan del gobierno involucra muchas de estas obras; así como resolver la incertidumbre de los permisos y el tiempo que tardan aprobarse los proyectos. Como es el tema que el ministro menos conoce, tendrá que depender de asesores y los subsecretarios. Especialmente en los temas hídricos, que son vitales y en los que hay que desarrollar inversiones para aumentar la disponibilidad de agua sin grandes efectos sobre el medio ambiente".

Fischer añadió que "la movilidad urbana es un tema que el ministro conoce y las políticas existentes —siendo tal vez de demasiado alto costo— no son disparatadas. En telecomunicaciones hay mucha competencia y buenos servicios, pero la industria en general trabaja con rentabilidades bajas o negativas".

Algunos de los temas que Martín Arrau dejó avanzados previo a su salida del MOP son de carácter de un plan de concesiones de carreteras y las negociaciones con las autopistas concesionadas para intentar reducir las tarifas de los peajes. También impulsó la reactivación de contratos para la mantención de caminos rurales, entre otros.

ne absorbiendo más atención política y de gestión que la otra".

Carlos Cruz, en tanto, señaló que un peligro es "administrar dos entidades que son tan distintas del punto de vista de su envergadura. El ministerio de Obras Públicas es tal vez la entidad en Chile que más invierte, mientras que Transportes es una más pequeña, orientada a la regulación. Integrar esas dos funciones no es fácil".

Equipos idóneos

Los riesgos antes mencionados pueden ser enfrentados con equipos técnicos y políticos idóneos que tengan cierta independencia y apoyen la labor del ministro, señalaron expertos. En este aspecto, clave es el papel de los subsecretarios, añadieron.

implementar un programa de transporte coordinado como el que se hizo en tiempos de Lagos y posteriormente con Piñera II".

En la misma línea, Ricardo Giesen, académico UC y director del Centro Avanzado de Transporte, Logística y Competitividad Económica (Catlee), indicó que "contar con una visión integrada podría facilitar una mejor alineación de las prioridades de inversión y las necesidades de movilidad de las personas y de la actividad económica. Esto es particularmente relevante en áreas como infraestructura portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y vial".

Giesen afirmó además, que "una estructura más integrada podría contribuir a reducir duplicidades administrativas, fortalecer la coordinación técnica y

entregar una mirada más sistémica sobre los desafíos de competitividad, desarrollo territorial y logística del país".

Peligros

Ronald Fischer, académico de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, estimó que "es viable" el desarrollo de estas carteras bajo el mando de una persona y afirmó que "la multiplicación de ministros no ha aumentado la calidad de las políticas públicas en los últimos años". Pero advirtió que podría ocurrir que la autoridad "no defina o gaste capital político en temas del área en que tiene menos interés, por falta de tiempo".

Igualmente, Ricardo Giesen aseguró que "el principal riesgo es que una de las agendas termi-