LITORALPRESS

Fecha: 11-04-2026
Medio: El Mercurio
Supl. : El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: MOP anuncia plan carcelario, concesiones de complejos fronterizos y acusa "abandono" de caminos rurales

Pág. : 6
Cm2: 1.418,4
VPE: $ 18.632.314

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: No Definida

EL MINISTRO MARTÍN ARRAU ANTICIPA LAS PRIORIDADES DE SU CARTERA:

MOP anuncia plan carcelario, concesiones de complejos fronterizos y acusa "abandono" de caminos rurales

Junto al Ministerio de Justicia trabajan en un programa que sumaría al menos 20.000 nuevas plazas en las cárceles, bajo el sistema de concesiones. Destrabar nudos para acelerar inicios de obras y efectuar cambios para atraer más inversionistas a las licitaciones, son algunos de los otros objetivos.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Además de algunos cuadros y la foto del Presidente José Antonio Kast, carpetas y documentos minuciosamente ordenados sobre un escritorio reluciente destacan en la oficina del ministro de Obras Públicas, Martín Arrau.

Hoy cumple un mes desde que arribó a la cartera, una de las de mayor relevancia en la actividad económica del país. Pero Arrau precisa que ya lleva cerca de cinco meses de estrecha relación con el MOP y sus funcionarios. Esto porque antes del 11 de marzo, el hoy secretario de Estado fue el encargado del área de infraestructura y coordinador de la campaña presidencial de Kast y en ese rol —también cuando ya se perfilaba para ministro— recorrió varias regiones del país, donde se reunió con diversas autoridades y funcionarios de la cartera.

De hecho, señala que solo le restaría visitar básicamente Magallanes y Los Ríos. En medio de esa agitada agenda y responsabilidades, afirma que se da algún tiempo en las mañanas para practicar deporte en su máquina de remo.

En esta entrevista con "El Mercurio", este ingeniero civil industrial UC y exintendente de Ñuble detalló los diversos planes del MOP, que administra más de tres mil contratos. Uno de los proyectos relevantes está en el ámbito penitenciario, tema clave en este Gobierno comprometido con mejorar la seguridad.

También abordó novedades relacionadas a un programa de concesiones de complejos fronterizos, el "abandono" que advirtió en caminos rurales y las conversaciones con las autopistas en materia tarifaria.

—Al llegar al MOP tuvo que enfrentar un recorte del 3% en el presupuesto solicitado por Hacienda. ¿Se afectarán inversiones y empleo?

"Esto hay que mirarlo con harto detalle. Este ministerio, en la ley de presupuesto del año pasado, sufrió un recorte de 17%. Hubo una disminución muy relevante y se le suma el 3%. Pero hay que ser objetivo. En los últimos años, el ministerio subejecutó el presupuesto. El monto asignado por la ley no fue capaz de gastarse completamente y siempre hubo un saldo que se fue recortando en el año para hacer calzar la asignación presupuestaria con la ejecución real. En ese sentido, estas disminuciones hay que gestionarlas, pero van a sincerar la capacidad de ejecución que ha tenido este ministerio, que nosotros esperamos mejorar, por supuesto… Este recorte no tendrá impacto real sobre las obras que se están ejecutando hoy día".

—Usted mencionó hace unos días que impulsará un plan de 72 iniciativas por US$ 30 mil millones. ¿Cómo se desglosa eso?

"En el gabinete del ministerio y del subsecretario hay tres personas dedicadas a gestionarlos y hacemos revisión semanal de ellos. Examinamos cómo hay que destrabar nudos, por ejemplo, en el Hospital del Salvador. Como país, es impresentable que nos sigamos demorando en esa obra".

"Son obras (las 72) que van a trascender este Gobierno. Algunas son la Orbital Norponiente de Santiago Norponiente, la Ruta 68, el Puente Chacao, Collipulli-Temuco, la conectividad austral, redes de hospitales, planes penitenciarios. Son iniciativas que generan una inyección de recursos importantes".

—¿En concesiones, estarán más enfocados en montos a licitar o en concretar inversiones?

"En los últimos años, en concesiones se invierten el orden de US$ 700 millones al año. Hay una cartera adjudicada con obras que implican entre US$ 11.000 millones y US$ 12.000 millones. Tenemos un *stock* de proyectos por ejecutar, no por adjudicar ni licitar".

"El primer foco es materializar esta inversión y eso implica coordinación con otros ministerios, permisología interna, es gestión. El segundo aspecto importante es valorizar este modelo y ahí es una gestión quizás más política. Chile muchas veces ha fallado en no defender los modelos exitosos".

"El sistema de concesiones ha demostrado con creces que es un buen modelo. No tendríamos la infraestructura pública que tenemos hoy día, líder en Latinoamérica, si no fuera mediante este sistema público-privado".

—¿Y cómo se acelera el inicio de las obras de los proyectos adjudicados? En los 90, las obras comenzaban poco después de licitarlas, ahora se tardan varios años.

"En el proyecto Río Bueno-Puerto Montt, del cual se abrieron las ofertas económicas hace unos días, el cronograma oficial contempla que en el mes 57 se inician las obras. Estamos hablando de hace casi cinco años y eso es impresentable. ¿Lo podemos resolver desde el ministerio? No completamente, porque hay estudios de impacto ambiental, hay procesos lentísimos de una, dos o tres participaciones ciudadanas. Otro ejemplo es el Hospital de La Unión, donde hoy día estamos recién escarpando, de manera lastimera por el tema arqueológico. Entonces, hay que acelerar".

"Estamos terminando de definir las nuevas bases tipo de las próximas concesiones que flexibilizan esto. También hacen una transferencia justa de riesgos entre el sector público y privado, permiten un inicio anticipado de obras, como se pretende hacer en la Ruta 68, que estamos trabajando con ellos".

—¿Eso puede aumentar la competencia? Bajó el número de oferentes en el último tiempo a 1,7 candidatos en promedio por licitación.

"La mayor competitividad del sistema y buscar más oferentes pasa por una transferencia correcta de riesgos. Hoy el Estado introduce más incertidumbre al sistema, con los riesgos arqueológicos, la entrada al Sistema de Evaluación Ambiental, que es una incertidumbre feroz, también con la permisología interna de los propios servicios del Estado y esa incertidumbre es costo para el operador. Eso lo tiene que compensar el fisco, pero en ese mecanismo no está claro y desalienta la inversión. Entonces, tenemos que balancear la transferencia apropiada de riesgos en las bases de licitación y en otros mecanismos. En eso estamos trabajando".

—¿Cuál es el desafío en infraestructura penitenciaria?

"Uno de los ejes que tenemos como Gobierno es la seguridad. Desde el MOP hay que contribuir a eso, no solo con retenes, tenencias, cuarteles de la PDI o complejos fronterizos, donde queremos lanzar un plan potente vía concesiones, con otros estándares de seguridad y tecnologías".

"Estamos estructurando un plan, hay un equipo que está dedicado solo a esto. En 30 a 60 días haríamos el lanzamiento oficial, pues el mandante es Justicia".

"El déficit carcelario proyectado en el largo plazo de Chile es de 30.000 plazas. Hoy día tenemos sobrepoblación en cárceles concesionadas, con un costo importante para el fisco. Pero tenemos un peor problema con el hacinamiento en las cárceles administradas por el Estado. Eso hay que resolverlo".

"Nuestro plan base son 20.000 plazas, pero esperamos presentar algo más allá. Eso pasa por plazas 100% concesionadas. Cada recinto penitenciario nuevo que sea construido es de cerca de 2.000 plazas, para que entendamos la magnitud de lo que hablamos. Hay que avanzar con lo que ya está hoy día, dentro de estos US$ 12.000 millones que mencioné. Algunos grupos penitenciarios hay que ampliarlos".

"Estamos viendo cómo agilizar la inversión a través de tecnologías modulares de cárceles, hay experiencia en otros países de eso".

—Es un reto porque nadie quiere tener una cárcel en la esquina de su casa.

"Exactamente. Pero en esto se ha abierto camino en el país. Hay buenas experiencias de cárceles concesionadas que están lejos de la ciudad. Eso se despejó, funcionan bien".

—¿Hay terrenos fiscales para esto?

"Precisamente, el plan se trata de eso. Terrenos fiscales es un gran tema. Algunos proyectos pasarán por ampliación de recintos penitenciarios existentes en zonas que están más lejanas a las ciudades".

—¿Puede dar a conocer las ciudades?

"Hay que esperar unos días".

Pasos fronterizos modernos

El MOP quiere impulsar vía concesiones, contratos de "mediana escala", afirma Arrau. El primer paso en esa dirección será en materia de seguridad, específicamente con complejos fronterizos. Uno de estos recintos, en la zona norte, será anunciado dentro de unos meses, anticipa Arrau.

—¿Qué valor extra tiene un complejo fronterizo concesionado?

"Una de las grandes utilidades del mecanismo de concesiones es que el privado mantiene y opera mejor la obra que el Estado, por lo general".

"Cuando hablamos de estos pasos fronterizos 2.0, deben tener mayor seguridad. Debemos contar con complejos fronterizos más robustos, con seguridad, con vallas, con escáner para camiones y vehículos, con todo. Eso requiere un nivel de operación y mantención alto. Hoy en la operación de estos recintos intervienen cuatro a seis organismos públicos de difícil coordinación. Un privado lo puede hacer y mantener de mejor manera".

Auditorías por caminos rurales

—Entiendo que encontraron contratos de vialidad rural vencidos. ¿Son muchos casos?

"Ese es uno de los grandes temas cuando hablamos de conectividad nacional. Hay vecinos que viven del camino. Tenemos 80.000 kilómetros de redes que mantienen esta red caminera vial secundaria. Unos 60.000 de esos kilómetros se mantienen a través de contratos globales. Ahí nos encontramos con una alerta o con un problema. Había 30 contratos globales, 30 grupos de comunas que estaban sin mantención. Había unos que tenían más de un año de no tener contrato de mantención".

"Y en los próximos meses o semanas, están venciendo otros 32. O sea, podríamos llegar a tener 60 contratos de cerca de 180, un tercio, sin mantención".

"Activamos las auditorías para ver qué pasó, pero sobre todo estamos corriendo. El director general de Obras Públicas junto al equipo de Vialidad están reportando día a día los contratos, si se han subido o no a licitación para llegar con esa solución a los vecinos".

"Esto toma tiempo, porque tiene que publicarse una licitación, tomar razón y llegará el invierno. En las regiones del Maule al sur esto es muy complejo. Hay un abandono de la red caminera que es brutal en esta tipología. Tenemos que ponernos al día".

> ***Un aspecto importante es valorizar este modelo (de concesiones) y ahí es una gestión quizás más política.*** *Chile muchas veces ha fallado en no defender los modelos exitosos".*

HÉCTOR ARAVENA

Martín Arrau, ministro de Obras Públicas.

TREN A VALPARAÍSO: Prevé trabajo con gobernadores para evaluar alternativas

El ministro Martín Arrau retiró de Contraloría el contrato para la realización de un estudio integral clave para la posterior construcción del ferrocarril Santiago-Valparaíso, que impulsó el gobierno de Gabriel Boric. "Con gente que me he topado me dice 'por qué dejaron de construir el tren'. Pero hay que sincerar esto, lo que hay acá son estudios, anuncios, eso es lo que hay", enfatiza Arrau.

Por ahora, el ministro estima que "hay que hacer una evaluación más integral entre la Región Metropolitana y Valparaíso sobre cuál, efectivamente, es la mejor alternativa de conexión". En este trabajo, agrega, espera que también participe el ministro de Transportes, Louis de Grange, y los gobernadores de las regiones de Valparaíso y Metropolitana, Rodrigo Mundaca y Claudio Orrego, respectivamente. "Tenemos que hacer una evaluación integral que incluya el desarrollo portuario que se está planificando en la Región de Valparaíso, las redes existentes y ver cómo la conectamos con la Región Metropolitana", sostiene Arrau.

"LA DESALACIÓN avanza y debemos ponernos pantalones largos"

Concretar nuevos embalses, dar respuesta a los más de 28.000 expedientes atrasados de la Dirección General de Aguas (DGA) y desarrollar la primera estrategia nacional de desalación. Esos son algunos de los desafíos que Martín Arrau advierte para la cartera de Obras Públicas.

"La ley de desalación ya está aprobada, habrá que dictar reglamentos y desarrollar la primera estrategia nacional de desalación, por lo tanto, el desafío es enorme, de trabajar con los operadores de plantas desaladoras y con los usuarios de todas las regiones", señaló el ministro.

Agregó que "el país debe entender que de aquí a 50 años, la desalación va a ser una realidad, no solo en Antofagasta, sino que desde Chile central al norte". Sostuvo que "la desalación avanza a una velocidad enorme y debemos ponernos pantalones largos, ordenar sistemas y dar señales de largo plazo… Eso habilitará desarrollo humano, agrícola y minero-industrial".

> ***Esta funa o ataque a la ministra (Ximena Lincolao, de Ciencia y Tecnología),*** *da cuenta de que hay personas que no creen en el diálogo, en trabajar con argumentos y que usan la violencia como método de acción política".*

REBAJA DE PRECIOS a peajes de autopistas: "Estamos conversando con las concesionarias"

La última acción que redujo los precios de los peajes de las autopistas ocurrió luego de que en 2019, el MOP y las concesionarias acordaron eliminar un factor adicional fijo que se aplicaba al reajuste de las tarifas, que era de 3,5% y quedó solo el ajuste por el IPC acumulado en 12 meses.

Ministro, ¿hay algún plan en la línea de reducir los precios de los peajes?

"La ley de concesiones es un tremendo mecanismo y lo vamos a defender. Ha traído muchos beneficios al país, pero también es muy flexible, permite muchas modificaciones. A los contratos a veces se le agregan obras, un túnel, un puente, un trébol y eso se compensa con tiempo (de contrato) o con pago por parte del Estado, en fin. También se permite modificar tarifas, como lo hizo el presidente Piñera en su segundo gobierno, donde se eliminó este reajuste del 3,5% anual, quedando solo con el IPC en las tarifas. Hay espacios, nosotros siempre estamos conversando. ¿Pero cuál es el eje que nos motiva? Hay dos cosas. Lo primero, son las familias, los usuarios, cuando vemos que efectivamente hay tarifas que hoy día están impactando potentemente, más de lo que se esperó cuando se diseñó este sistema, en el presupuesto familiar. Por supuesto que hay algo que podemos analizar y buscar espacios. Hasta ahí llegaríamos. Efectivamente, esto es algo muy complejo y evidentemente estamos conversando con cada una de las concesionarias, no solamente de las zonas urbanas, sino de todo Chile, sobre cómo mejoramos, cómo hacemos obras o abordamos otro tipo de temas. El segundo eje que nos moviliza en esto es la seguridad. Hoy día, no solamente la seguridad de las encerronas que ocurren, sino que esa anomia que vemos, esa insensibilidad, en temas de basura, grafitis, rucos, pero también en las personas que circulan sin patente, en la evasión. Es un todo. Tenemos que ver si existe espacio para rebalancear, para nuevos equilibrios en esto en cuanto a la seguridad, al presupuesto familiar, con un análisis técnico-financiero, que es lo que moviliza y permite este sistema. Nosotros no podemos alterar las bases de lo que da estabilidad de la inversión en este sistema… Estamos conversando".

www.litoralpress.cl