

Fecha: 25-05-2026
Medio: El Mercurio de Valparaíso
Supl.: El Mercurio de Valparaíso
Tipo: Noticia general
Título: "Un ministro a cargo de Obras Públicas y Transportes puede ser una oportunidad para las inversiones en materia logística"

Pág.: 4
Cm2: 561,1
VPE: \$ 1.349.463

Tiraje: 11.000
Lectoría: 33.000
Favorabilidad: ☐ No Definida

E ENTREVISTA. CARLOS CRUZ, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI):

“Un ministro a cargo de Obras Públicas y Transportes puede ser una oportunidad para las inversiones en materia logística”

Claudio Ramírez
cramirez@mercuriovalpo.cl

Hace pocos días, el Gobierno decidió sumar a un nuevo biministro en el gabinete. Se trata de Louis de Grange que, además de Transportes y Telecomunicaciones, encabezará el Ministerio de Obras Públicas, algo que puede ser clave para la región, considerando la serie de proyectos que se deben desarrollar en la zona.

Para el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), Carlos Cruz, esto puede representar una oportunidad, aunque para ello -señala- serán muy importantes los equipos de cada uno de los ministerios.

“El nombramiento de un ministro a cargo de Obras Públicas y de Transportes puede ser visto como una oportunidad, porque son actividades complementarias. Nosotros hemos planteado la importancia de una coordinación mucho más estrecha y esta es una oportunidad para que esto se pueda materializar debidamente, sobre todo aquello que tiene que ver con inversiones en logística y en el desarrollo de los accesos a las ciudades, a los puertos, a las distintas actividades que el Ministerio de Transportes, de alguna manera, supervisa”, indica el exministro del MOP.

“En todo lo que tiene que ver con la coordinación logística, es muy importante. Ahora, si eso se produce a través de tener un solo responsable de ambas carteras, puede ser una tremenda oportunidad de producir esta coordinación de forma operativa, en forma práctica y en forma cotidiana”, subraya.

¿Puede ser un riesgo también?

Tiene un riesgo, y es que son dos ministerios muy distintos, con culturas y presupuestos muy diferentes. Esto hace que la posibilidad de integrar los dos ministerios, por ejemplo, en la parte administrativa o en todo lo que es la parte financiera, no se pueda hacer. Por lo tanto, no hay ventajas de economía de escala, digamos, por integración,



EL EXSECRETARIO DE ESTADO ANALIZÓ LAS VENTAJAS Y DESAFÍOS DE CONTAR CON UN BIMINISTRO.

sino la ventaja más bien es de coordinación de los dos ministerios. Y eso requiere un apoyo muy importante de parte de los subsecretarios. Yo le atribuyo un rol fundamental en el éxito de esta iniciativa al equipo que el ministro pueda armar con sus subsecretarios.

COMPLEMENTACIÓN

- Por ejemplo, pensando en los proyectos que hay en curso en la región, como las ampliaciones portuarias, la licitación del transporte público, la extensión del ferrocarril a La Calera, ¿puede ser una ventaja tener un nuevo biministro?

- Bueno, en ninguno de esos proyectos Obras Públicas tiene una incidencia mayor, pero sí tiene una significativa en todo lo que son obras viales. Por ejemplo, tiene que coordinarse con el ministerio de Transportes para todo lo que tiene que ver con la integración de los distintos sistemas de abastecimiento y la llegada de los productos a los puertos. En el caso de San Antonio, por ejemplo, el Ministerio de

“La ventaja más bien es de coordinación de los dos ministerios. Y eso requiere un apoyo muy importante de parte de los subsecretarios”.

Obras Públicas tiene la responsabilidad sobre las carreteras concesionadas y, por lo tanto, pasa a ser muy importante desde el punto de vista de lo que es la llegada y salida de los productos al puerto. El caso del Puerto Terrestre de Los Andes, el ministerio es el agente concedente y eso tiene mucha relevancia también para todo lo que es el transporte logístico.

- O sea, hay aspectos en que pueden complementarse.

- Hay que ver bien cuáles son las distintas áreas de influencia, cuáles son las áreas de responsabilidad que tiene el Ministerio de Obras Públicas, a través del Sistema de Concesiones, de Vialidad,

de la Dirección de Obras Portuarias, para ver de qué manera se complementan las iniciativas que puede impulsar Transportes a través de su propia acción, pero también a través de la que emprenden las empresas, porque el Ministerio de Transportes sí tiene una responsabilidad en el direccionamiento de las empresas portuarias y ferroviarias.

- Pero sus obligaciones en una cartera no podrían distraerlo de las obligaciones que tiene en la otra, pensando en estos mismos proyectos que le mencioné.

- Por eso es tan importante el rol de los subsecretarios, porque ellos adquieren una responsabilidad mucho mayor en términos de reforzar aquellas actividades que son propias de la subsecretaría. Por ejemplo, en el área de transporte, todo lo que tiene que ver con las licitaciones, todo lo que tiene que ver con el transporte público en general, la coordinación de los distintos modos. En fin, eso va a tener que recaer mucho más fuerte en el subsecretario. Y en el caso de Obras

“El avance de los proyectos en la zona es una oportunidad de que se concentre un gran volumen de inversión que puede ser muy útil para el desarrollo regional”.

Públicas, todo lo que tiene que ver con la gestión de las direcciones tradicionales del ministerio, pero también la gestión del área de concesiones. Por lo tanto, uno ve que hay responsabilidades que van a tener que ser asumidas por los subsecretarios para que esto pueda funcionar bien.

PROYECTOS REGIONALES

- ¿Cómo ve este avance que han tenido últimamente los proyectos en la región, por ejemplo, las ampliaciones portuarias?

- Lo veo como una tremenda oportunidad. Esto es algo que se venía trabajando desde hace mucho tiempo. Hemos sido siempre bien críticos de la demora que tienen los permisos que se requieren para llevar adelante este tipo de iniciativas y de repente empiezan a soltarse las amarras y a valorarse. Me parece que es una muy buena oportunidad que se haya recomendado favorablemente la ejecución del puerto de San Antonio. Creo que lo mismo pasa con la extensión del ferrocarril a La Calera y con el puerto de Valparaíso, en el sentido de que ya están todas las condiciones dadas para que se avance en el proceso licitatorio. En fin, pienso que hay que mirarlo como la oportunidad de que se concentre un gran volumen de inversión que puede ser muy útil para el desarrollo regional.

- ¿Qué le parecen las propuestas que ha hecho la CCHC en el informe de infraestructura para el desarrollo?

- Es un documento que es muy potente porque hay una investigación muy de fondo detrás de eso. Creo que hay una gran coincidencia con lo que nosotros, como CPI, hemos venido trabajando. Es un aporte muy importante.