

Louis de Grange

“En Transportes, la importancia de la infraestructura y la tecnología va mucho más allá de la bicicleta y subsidiar buses”

El futuro ministro tuvo un rol central durante el estallido social de octubre de 2019: como presidente de Metro ordenó el cierre de las estaciones, según señala, “porque estaban en riesgo las personas”. Hoy, pretende cambiar el foco de su cartera y asociar el transporte a la riqueza que produce el país.

Por Luciano Jiménez

»

El nuevo ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange (ind.) saca su tarjeta bip! para mostrarla cuando se le consulta si acaso usa el transporte público. “Está bien carreteada, tiene más de 400 viajes al año”, dice, mientras exhibe el plástico desgastado.

No es primera vez que el exdecano de la Facultad de Ingeniería y Ciencias de la Universidad Diego Portales salta desde el mundo técnico hacia la primera línea. Ya entre 2018 y 2022 fue presidente de Metro, en uno de los momentos más relevantes para la empresa estatal: El estallido social del 18 de octubre del 2019, que dejó 20 estaciones quemadas y 77 con daños, y que obligó a cerrar las estaciones para evitar destrozos.

Ello le valió críticas de la que será la futura oposición. Sin ir más lejos, desde el gobierno la ministra de Mujer y Equidad de Género, Antonia Orellana, aunque sin nombrarlo, aludió en entrevista con La Tercera que “no fue el Frente Amplio el que cerró el Metro provocando la molestia de miles y miles”.

¿Cómo fue la transición de pasar de ser una ministra de Sebastián Piñera a llegar a un gobierno que está más a la derecha?

Siempre estuve dispuesto a colaborar con el equipo que acompañó al presidente Kast en campaña. Estuve permanentemente apoyando a los equipos. Al presidente Kast lo conocía de antes. Cuando estuve en Metro también tuvimos muy buenas reuniones y siempre hemos tenido una muy buena relación.

¿Y en lo ideológico, no le hizo ruido entrar al gabinete?

Es que el Ministerio de Transportes es un ministerio predominantemente técnico, es muy disciplinario. Se aleja un poco del tema más ideológico, de la contingencia política partidista.

¿Cómo marcó su carrera el rol que tuvo durante el estallido social?

Me tocó enfrentar las dos peores crisis de la historia de Metro. Una, el estallido social, la destrucción de varias estaciones, y luego la reconstrucción de las estaciones. Junto con los equipos de Metro, pero el mérito es principalmente de ellos, por supuesto, logramos reconstruir y devolver a la ciudadanía en 11 meses. Eso fue bien notable, un trabajo en equipo. Es la misma filosofía que transmite el presidente Kast. Y la segunda crisis fue la pandemia. Mostramos buenos resultados y eso ayudó a que surgiera la opción de avanzar hacia el ministerio.

Si bien usted no fue quien aumentó la tarifa en \$ 30, o el que dijo “esto no preñó”, de igual manera quedó como un rostro del estallido social. ¿Puede ser un lastre?

Yo creo que es al revés. Mucha gente, y lo veo con bastante frecuencia, siempre me recuerda el trabajo que hicimos en Metro. La velocidad y diligencia en la gestión para devolverles las estaciones a los vecinos.

Efectivamente, fue una época muy difícil, pero creo que estuvimos a la altura del desafío.

¿Pero no será un flanco con la oposición? La ministra Orellana aludió a su decisión de cerrar el Metro.

Es importante recordar los hechos. Conforme pasaba el 18 de octubre, los vándalos

lanzaban objetos contundentes a las vías, impedían la circulación de trenes, llegaba un momento en que los trenes simplemente no podían circular. Había agresiones a equipos dentro de Metro. La mejor decisión fue cerrar las estaciones, porque estaba en riesgo la vida de las personas. La vida de pasajeros y equipos en las estaciones. Y la decisión fue consensuada por todos los gerentes de Metro. También participé. Fue la mejor decisión que se tomó en ese momento.

Pero eso refleja que la oposición arremeterá en su contra en temas como este.

No creo, muy por el contrario. Metro tiene apoyo transversal. Es reconocido tanto nacional como internacionalmente como un ejemplo de empresa pública. Las personas saben que las decisiones que ha tomado Metro siempre han sido con un foco de seguridad tanto en pasajeros como en los equipos.

Usted ha dicho que el alza de \$ 30 fue un error.

Con el diario del lunes siempre es más fácil, pero por supuesto que el alza de la tarifa debió haberse peleado con más fuerza. Y, de hecho, posteriormente hubo discusiones de alzas de tarifas a las cuales me opuse completamente y no se subió más la tarifa.

¿Qué le parece que con alzas similares en este gobierno no haya habido protestas?

El alza de tarifa fue un pretexto para una gestión de violencia mucho más transversal y profunda. Si no hubiese sido el alza de tarifa quizás hubiese sido otro tema en el corto plazo. Y por supuesto hay bastante deshonestidad. Este gobierno ha subido \$ 60 la tarifa del Transantiago. Entiendo que

viene un alza luego, en febrero, de otros \$ 10. Siendo que además este gobierno ofreció transporte gratis. Tienes un ministro de Transportes y Telecomunicaciones que impulsaba el Transantiago gratis y que incluso definía cómo financiarlo. Entonces, ese nivel de contradicción parecería no importarle a un sector político. Ha habido deshonestidad en el tema tarifario.

“Tenemos que cambiar el foco”

¿Cuál será la prioridad de su gestión?

Mejorar la calidad de vida de las personas. Y para eso generar un mejor uso de recursos para el Transantiago y regiones. Un tema fundamental es fortalecer el transporte asociado a la riqueza que produce Chile. No me refiero solo a minería, celulosa, forestales, salmones. Los pequeños empresarios que tienen que trasladar sus productos para venderlos. Es decir, transportar la riqueza que produce Chile en forma eficiente. El transporte de carga. Eso mejorará los ingresos. Por ejemplo, el 70% del costo de una botella es el transporte. Y lo tercero, asociado al mundo de las telecomunicaciones, es surfear este tsunami digital. Estamos viviendo una revolución digital. Tenemos esta posibilidad con la inteligencia artificial, con los vehículos autónomos. Y hay potencial para que esa innovación se traduzca en mayor productividad y menor uso de recursos.

¿La ciudadanía se queda con que el ministerio se trata solo sobre transporte público?

Tenemos que cambiar un poco el foco que ha habido en los últimos años. El Ministerio de Transportes no es solo la bicicleta y subsidiar buses. Es mucho más que eso. Hay un tema de puertos, ferrocarriles,

Fecha: 01-02-2026

Medio: La Tercera

Supl. : La Tercera

Tipo: Noticia general

Título: **Louis de Grange "En Transportes, la importancia de la infraestructura y la tecnología va mucho más allá de la bicicleta y subsidiar buses"**

Pág. : 19

Cm2: 766,2

Tiraje: 78.224

Lectoría: 253.149

Favorabilidad: No Definida

camiones, colectivos, plataformas, aplicaciones, conexiones aéreas. Alguna conexión interregional nueva. Son temas que hay que explorar. Tenemos que pensar en transportes y telecomunicaciones con una mirada larga. La importancia de la infraestructura, de la tecnología, mucho más allá de la bicicleta y subsidiar buses.

Usted ha tenido una relación tensa con el ministro saliente de Transportes. Una disputa desde la academia. ¿Podemos esperar que su gestión estará marcada por críticas a su antecesor?

Con el ministro Juan Carlos Muñoz tenemos coincidencias y diferencias. Los dos consideramos que el transporte público es relevante y tiene que ser la prioridad por sobre el transporte privado. Y las diferencias están dadas más que nada porque el ministro Muñoz estigmatiza mucho el uso del automóvil. Y yo creo que tanto el automóvil como las aplicaciones o los taxis tienen un rol muy importante. Pero el respeto profesional es mutuo.

¿Qué es lo bueno y lo malo de su gestión?

Lo bueno fue la promoción del transporte público y el avance en los trenes. Aunque eso también depende mucho de las empresas estatales. El Ministerio de Transportes a veces tiene poco que hacer en materia ferroviaria. De lo que no ha funcionado bien, el subsidio récord de Transantiago es criticable. Que el déficit de Transantiago sean 1.200 millones de dólares al año. Es como bueno, ¿qué está pasando acá? Considerando, además, la cantidad de buses semivacíos circulando que hay. La tarifa ha subido \$ 60. El tema de las licencias de conducir, el colapso de la entrega de licencias digitales. Fue un mal diseño del ministerio. No es consistente con las capacidades instaladas ni con los procesos definidos en los municipios. No hubo conversación.

¿Cómo combatir la evasión del Transantiago, hoy ubicada en 34,9%?

Es realmente difícil bajar la evasión por múltiples razones. El sistema está diseñado contractualmente para favorecerla. Los contratos no generan ningún incentivo a operadores y conductores para controlar la evasión. Tienen buses articulados con tres puertas, en que evadir es muy fácil. Hay que generar algún incentivo para que sean las mismas empresas las que se preocupen de la evasión. En el retail si el robo hormiga dependiera del Estado sería imparable. Pero también hay una cuestión política. Recordemos que el "Evadir, no pagar" fue una consigna política del actual oficialismo y que lo exacerbaron. Tienes un director de Metro que llamaba a evadir y no pagar. Tienes un exministro que felicitaba a los evasores. Se requiere aumentar recursos para fiscalización y aumentar sanciones, que sean efectivas. Porque hoy la probabilidad de que te pillen evadiendo es muy baja, y que sean sancionados es aún más baja.

Kast inaugurará la Línea 7 del Metro. ¿Hacia dónde debe expandirse la red?

Esperamos que el presidente Kast logre inaugurar la Línea del Metro. No está garantizado. Metro tiene un plan basado en comunas más periféricas, con peor conectividad, más aisladas, que fue el caso de

Quilicura, requieren una prioridad. Hay muchos proyectos, una circunvalación por Departamental, la extensión de la Línea 3 a Villa La Reina, la extensión de la Línea 6 a Hospital El Carmen de Maipú. La extensión de la Línea 7 a Cerro 18 en Lo Barnechea.



"(Durante el estallido) había agresiones a equipos dentro de Metro. La mejor decisión fue cerrar las estaciones, porque estaba en riesgo la vida de las personas".

Hay que distinguir lo que es sectores de clase media alta con lo que es densificación. No hay ninguna línea de Metro que llegue a lugares con baja densidad, eso no ocurre. Lo que sí ocurre es que algunas comunas que Metro las cruza en un lado tienen un plano regulador distinto que el otro. Por ejemplo, entre Ñuñoa y La Reina, la Línea 4 pasa justo por la mitad. Lo otro que es importante notar es que el Metro que llega a sectores más acomodados es para las personas que trabajan en esos sectores. Hoy, la estación de Metro que más pasajeros tiene en toda la red es Manquehue. Y no es necesariamente para la gente

que vive en ese sector, es para los que trabajan. El análisis es un poco más multivariante.

Quiroz plantea construir mayor densidad poblacional en esas zonas con líneas de Metro.

Ese es un punto muy importante que plantea y estoy absolutamente de acuerdo. Lo ideal es que en torno a las estaciones de Metro se aumenta la densificación. Lamentablemente, eso no depende del gobierno. Depende de los municipios. Y lamentablemente, a veces hay intereses contrapuestos.

¿Le atrae un tren de Santiago a Valparaíso?

El mayor potencial ferroviario que tiene Chile está a nivel suburbano. Por ejemplo, el Melitrén Santiago-Lampa. Un proyecto Puerto Montt, Alerce, Puerto Varas. Uno entre Coquimbo y La Serena. Los proyectos suburbanos tienen más potencial. Los de larga distancia pueden ser poco competitivos con el avión. Hay que estudiarlos más. En Santiago y Valparaíso los buses funcionan bien, los autos igual. El proyecto que impulsó este gobierno es más un tren suburbano. Conecta la Quinta Cordillera. Ese proyecto más suburbano a mí me hace más sentido.

Usted ha planteado evaluar el uso de las ciclovías. Una tendencia que va en aumento en otros países.

La mayoría de las ciclovías son de tutoría municipal. Segundo, no hay información sobre el uso de la ciclovía, no existe. Para ver si es que ese uso alternativo de la infraestructura se está usando bien, porque una pista la pueden usar para muchas cosas, para ensanchar la vereda, para poner una pista de transporte público. Si vas a dedicar una pista para una ciclovía tienes que asegurarte de que se use bien.

Tampoco le gustan los buses de dos pisos.

Son absolutamente inútiles para una ciudad como Santiago. Son mucho más caros, mucho más lentos. La mayoría de los asientos están en el segundo piso, la gente tiene que subir, sentarse y recién parte. A la gente de tercera edad no le sirven. Les cuesta mucho subir. Es todo malo. Hay un uso mediático de los buses, quizás turístico. Y tienes que sumar que no pueden circular en todas las calles tampoco. No están diseñadas para eso. No ha sido responsable el uso de recursos públicos. Han sido 12 millones de dólares y eso es un alza de tarifa del Transantiago.

Además, ha criticado que sobran buses en Santiago.

Cualquier persona lo puede constatar. Mirando la calle en cualquier hora, hora punta, y en la mayoría de los ejes de Santiago ves buses semivacíos. No ha habido una adaptación de la oferta de buses cada vez que se ha expandido el Metro. El 2008 había 6.500 buses y 80 km de Metro. Hoy hay 7.600 buses y casi 150 km de Metro. Tienes menos viajes por el teletrabajo. Tienes más Metro, más buses y menos viajes. ¿Y eso en qué se traduce? En que en este gobierno batiste sucesivamente tres veces el récord histórico de subsidios al sistema.❶