

LEONARDO DANERI:

“Faltó convencer a la gente de las bondades del sistema de concesiones”

El presidente del Comité de Concesiones de la CChC es un férreo defensor del sistema mediante el cual el gobierno otorga a empresas privadas la administración de bienes públicos. Por eso, asegura que la razón de la polémica por el alza de tarifas en las autopistas es la desinformación y no el sistema de concesiones.

Por Constanza Hepp • Fotos Viviana Peláez, Carola Rosas y El Mercurio

Leonardo Daneri se ha dedicado toda la vida a construir Obras Públicas. Ha formado parte de empresas constructoras del área de infraestructura, como Sical S.A. y Mendes Junior & Asociados, y desde 1996 está involucrado en el tema de las concesiones: ese mismo año, la Sociedad Concesionaria Aerovías S.A., de la cual es socio, se adjudicó el proyecto del acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Daneri también es consejero de la CChC desde hace una década y presidió el comité de Obras Públicas entre 2000 y 2003. Actualmente encabeza el comité de Concesiones en virtud de la experiencia que ha acumulado en el tema.

Este ingeniero civil confiesa que le ha tocado estar al mando del área de concesiones en una época de cambios: desde el 1 de enero de este año, las cuatro autopistas concesionadas de la Región Metropolitana –Autopista Central, Costanera Norte, Vespucio Norte Express y Vespucio Sur– aumentarán sus tarifas entre un 10% y un 28% según el horario y el tramo recorrido. Esta alza se suma a la que ya está en aplicación por concepto de saturación y que contempla un recargo del 300% sobre la tarifa normal. Pero Daneri se mantiene optimista. “En esta época han habido muchas discusiones. Pero lo he enfrentado

tratando de estar siempre disponible para defender las bondades del sistema y hacer entender a la gente lo mucho que sirve”, dice desde su oficina cercana al Parque Forestal.

¿De qué modo se justificaría el alza de tarifas de las autopistas concesionadas? ¿No sería como cambiar las reglas del juego a mitad de camino?

Para cualquier análisis del tema de las autopistas urbanas y cualquier obra concesionada, nunca hay que olvidar que el dueño de la obra es el Estado de Chile y él fija las reglas del juego. Nunca una concesionaria puede hacer algo que no esté en el contrato que tiene firmado con el Estado y el hecho de ir incrementando las tarifas con el tiempo, a medida en que se van cumpliendo ciertas condiciones, está en el contrato. Cuando hay exceso de tránsito una manera de regular que tiene que ver con el mercado, es subir las tarifas. Es lo mismo que sucede en Chile hace muchos años con las tarifas de la electricidad en el invierno, o con el agua en el verano. En fin, con cualquier bien que se hace escaso la manera de regular su uso es subir las tarifas.

¿Y qué le parece el rechazo que los usuarios han manifestado ante estas alzas?

La razón del escándalo es una gran desinformación, hay mucha gente que está

disconforme con el sistema y con eso es muy difícil dialogar. La sensación que hay detrás de todo esto es que la autopista no presta servicios y que uno está pagado por algo que estaba antes. Pero la gente no calibra cuánto vale su tiempo, o cuánto vale su vida, porque la seguridad es mucho mayor en las autopistas. ¿Cuánto está dispuesta a pagar por eso? Es libre de decidir pero al final gran parte de la tarifa la paga el ahorro de combustible, es una mala idea bajarse de la autopista.

¿Adónde cree usted que pueden llegar las demandas colectivas que se han presentado ante la justicia a raíz del alza de las tarifas?

A ninguna parte. En Chile efectivamente hay un sistema de acciones colectivas, pero es cuando las personas han sufrido algún abuso y este no es el caso. Si es que tienen éxito lo único que van a lograr es obligar al Estado a indemnizar notablemente a los perjudicados que serían los concesionarios, y eso vulneraría el esquema de las autopistas que es ‘el que usa paga’, porque terminarían pagando todos los contribuyentes chilenos.

Sin embargo, los parlamentarios están en su derecho a plantear sus dudas frente al sistema.

Sin duda, y nunca han estado cerradas las fuentes de información. Yo creo que el tema de fondo es que hay una sensación creada



"La gente no calibra cuánto vale su tiempo, o cuánto vale su vida, porque la seguridad es mucho mayor en las autopistas. ¿Cuánto está dispuesta a pagar por eso?"

de que las autopistas prestan un servicio innecesario, inútil y caro. Y eso es lo que hay que corregir porque no es así. En una autopista usted gasta un 30% menos en combustible. ¿Tiene sentido ahorrarse esa plata? Y no estamos valorizando el tiempo o la seguridad.

Las alzas también aparecen como repentinamente porque se autorizó a los concesionarios a elevar las tarifas sólo después de un cierto tiempo, cuando uno ya se había acostumbrado. ¿Le parece que fue una buena técnica?

Más que mala o buena, fue el acuerdo que hubo. Probablemente se hizo eso pensando en que durante un primer tiempo habría que fomentar el uso, para que la gente viera las bondades. Es lógico, tal como lo hace cualquier señor que vende chalecos que empieza con sus chalecos más baratos. Es absolutamente legítimo como herramienta de mercado y no veo por qué se cuestiona para una autopista. Usar las autopistas es un beneficio como comprar cualquier producto. Como consumir agua, o gas, o comprar un chaleco. No tiene ninguna diferencia. El único derecho que garantiza la Constitución es el libre desplazamiento de las personas, y en ninguna parte dice que es gratis.

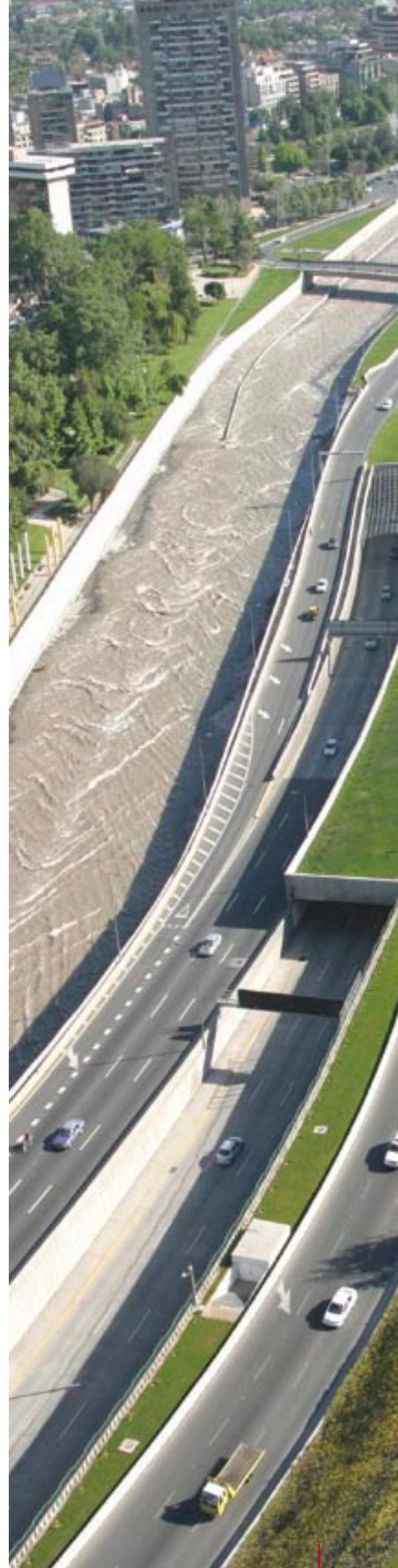
A partir de este año se va a incorporar un nuevo cobro. El Tag se va a tener que arrendar. ¿A qué se debe este cobro adicional?

En los contratos de concesión se estableció que se tenían que regalar un número determinado de Tag. Era un número finito, y si esos ya se acabaron, el concesionario ya cumplió con su contrato. Ahora, resulta que tenemos una ciudad que está incrementando en un 20% su número de automóviles al año, que es una cifra brutal. Entonces se acabó el número de Tag y ahora alguien tiene que pagarlos. Y una vez más, el que usa paga. Además que es un arriendo bastante módico.

Para estimular el pago oportuno de las cuentas, las autopistas concesionadas se están poniendo de acuerdo para generar una factura única. Este sistema ¿va a generar costos adicionales?

Cuando se implementó este sistema cada autopista lo hizo por su lado porque así eran los contratos, entonces cuando se quiere unificar el pago hay todo un problema financiero detrás. Aquí se quiere crear la figura del administrador financiero, como en el Plan Transantiago. Esa entidad tendría que recibir la plata y después entregarla a cada autopista y eso significa costos de transacción que no estaban previstos inicialmente y hay que conjugarlos. Cada autopista diseñó su sistema de cobros, su sistema de control y ahora hay que crear uno nuevo, en conjunto.

Otro de los problemas a los que se han enfrentado las concesionarias es el tema de las caleteras. ¿Dónde radica exactamente su responsabilidad?





En general, todas las autopistas tienen caletas porque el dueño, el Estado, ha determinado que tienen que estar ahí. Ahora, evidentemente, ha habido problemas porque esas vías están interrumpidas en algún punto. Yo he escuchado brutalidades de los parlamentarios que dicen que es obligación de las concesiones tener caletas tan viables como las autopistas.

¿Pero es o no su obligación que hayan vías alternativas?

Bueno, la vía alternativa a cualquier autopista urbana es la ciudad. Alternativas hay miles. Cuando se concesionaron las vías el Estado dijo 'haga las caletas en tales y tales partes'. Y se hicieron las que el Estado pidió, pero en algunos puntos no se pudo hacer por distintos problemas y ahora eso se está corrigiendo para que sean caletas continuas. Hay que sacarse de la cabeza que es obligación hacer una caleta perfecta, continua, por donde la gente pueda transitar como si fuera por la autopista.

Dado que se han encontrado con tantos inconvenientes, ¿habría que hacer una revisión de los contratos que suscribió el Estado con las concesionarias?

Todo contrato es perfectible por definición, particularmente después de que han pasado algunos años de operación y se puede ver qué cosas quedaron mal pensadas. Las revisiones son complejas porque cambian las reglas del juego y puede ser muy malo para todos. Si hay una revisión y esa revisión favorece al concesionario, eso es una falta de igualdad de oportunidades para la gente que compitió en buena lid.

Puede prestarse también para cualquier tipo de situaciones de corrupción.

¿Qué tipo de autocrítica se puede hacer respecto a este sistema?

Quizás faltó comunicación para convencer a las personas de las bondades de este sistema. Pensamos que la gente iba a asumir rápidamente las ventajas y no es así, parece que hay que hacer toda una labor de educación y de convencer a las personas. Además, hay otro tema que es bien importante. Cuando se hace una concesión no sólo el Estado consigue que un privado coloque su dinero para resolver un problema de la sociedad sino que además consigue que la capacidad de gestión del privado se ponga al servicio de la sociedad. Y, sobre todo en este momento, ha quedado patente que la capacidad de gestión del Estado está cada día más débil.

Para el futuro, Leonardo Daneri no ve con buenos ojos las modificaciones que el ministro Bitrán quiere hacer a la Ley de Concesiones, principalmente porque considera que ha funcionado bien hasta ahora, sobre todo el mecanismo de resolución de conflictos que es justamente lo que se quiere revisar. "Se quiere cambiar esa comisión arbitral por una comisión en derecho y de alguna manera eso judicializa el sistema. Creo que eso no es bueno y va a generar que haya menos interesados en las próximas concesiones. En Chile están operando los mayores concesionarios del mundo y este es un mercado súper pequeño, entonces con un ambiente hostil en un mercado pequeño no va a haber ningún interés en seguir invirtiendo acá", sentencia el ingeniero. **EC**