



LEONARDO DANERI, PRESIDENTE DEL COMITÉ DE CONCESIONES:

“LAS CONCESIONES NO HAN JUGADO UN ROL PREPONDERANTE EN LA RECONSTRUCCIÓN”

POR JORGE VELASCO FOTOS VIVI PELÁEZ

“No podemos construir como se había hecho antes, porque ante un nuevo sismo las estructuras volverán a fallar. Debíamos construir de acuerdo a lo que aprendimos, con los cambios normativos que ello conlleva”.

Ante el terremoto, la ingeniería y la construcción nacionales demostraron estar a muy buen nivel en todos los aspectos.

En general, la infraestructura del país, tanto de uso habitacional como industrial y público, reaccionó bastante bien, considerando que el sismo superó con creces todas las normas de diseño que se estaban usando en Chile. La celeridad con la cual se recuperó la operatividad de las autopistas también fue adecuada. Más que nada, los inconvenientes para el sistema de concesiones se derivaron del desconocimiento de cómo actuar ante una eventualidad de esta índole.

Los problemas que se han presentado son aquellos que no estaban reflejados en los contratos, y que han significado demoras en la reconstrucción de los pasos superiores y del Puente del Río Claro. Todas las obras concesionadas tienen seguros, pero no debemos olvidar que su dueño es el Estado de Chile. Quien opera la concesión es la concesionaria, pero quien decide lo que se hace o no es el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

No podemos construir como se había hecho antes, porque ante un nuevo sismo

las estructuras volverán a fallar. Debíamos construir de acuerdo a lo que aprendimos, con los cambios normativos que ello conlleva. En este sentido, el caso del Puente Claro es paradigmático. Se trata de una estructura de más de cien años de uso; es un puente antiguo de dos pistas. El seguro paga la reposición de lo que había: un puente viejo. Sin embargo, no podemos reconstruir un puente de dos pistas con tecnología antigua. Entonces, el dueño –el MOP– quiere construir un puente de tres pistas por lado, antisísmico, con mejoras acorde a las regulaciones actuales. La pregunta está en quién paga esa diferencia. La toma de decisiones no siempre es fácil de hacer, porque implica diversas responsabilidades y mejoras en las obras que significan convenios complementarios y mayores pagos.

A su vez, todos los seguros, como son una indemnización, están exentos de IVA. Pagan el valor neto de las obras a construir. Pero la concesionaria, para llevar a cabo una obra, debe contratar a una empresa constructora a la cual sí le debe este impuesto. Ello produce un descalce que debe ser devuelto por el Estado. El cómo resolver este problema demoró

varios meses. No olvidemos que hay contratos que se deben cumplir por ambos lados, y una contingencia como ésta no estaba contemplada. Esas diferencias han entrampado el proceso.

En este contexto, las concesiones no han jugado un rol preponderante en la reconstrucción. Una concesión, desde que se toma la decisión de hacerla hasta que se coloca la primera piedra, necesita de dos a tres años. Por lo tanto, no es un mecanismo de emergencia, sino para obras permanentes o definitivas. El problema es que la cartera de concesiones existente es bastante pobre. El gobierno anunció US\$ 8 mil millones de inversión para el periodo 2010-2014. De ellos, US\$ 2 mil son para modificar concesiones en uso. De los US\$ 6 mil restantes, la mitad se concentrarán en grandes proyectos como Américo Vespucio Oriente y la Costanera Central, que todavía no se licitan.

Nosotros, como Comité de Concesiones, estamos dispuestos a poner la mejor disposición y la mejor capacidad de ingeniería que tenemos en Chile para hacer rápido los proyectos. **EC**