

## 10 PREGUNTAS AL SENADOR CARLOS KUSCHEL

# “MUCHO CABALLO AMARRADO, POCO CABALLO SUELTO”

En plena discusión del proyecto de reforma a la Ley de Concesiones, el presidente de la Comisión de OO.PP. del Senado afirma que es un error creer que los problemas del sector provienen de las imperfecciones de la ley dictada en 1996.

Por Hernán Díaz



**1. Los aspectos técnicos en discusión se originan probablemente en maneras distintas de evaluar los resultados que ha tenido, para el país, la Ley de Concesiones desde su entrada en vigencia en 1996. ¿Cuántas y cuáles son, a su juicio, esas visiones discrepantes?**

“Mi impresión es que la mayoría de la gente piensa que la Ley de Concesiones ha funcionado bien. Ha habido excepciones, algunas fallas, dificultades y aspectos que se han destacado, que a mi entender son menores, pero que han tendido un manto de duda en algunas cosas. Por ejemplo, las descoordinaciones y fallas de gestión entre el MOP y Gendarmería en el tema de las cárceles, que rebotan de otra forma. Ese tipo de fallas genera un ambiente negativo que para mi gusto no se justifica, pues son sólo pequeñas manchas en un cuerpo grande cuyos buenos resultados generales son difíciles de objetar. Pienso que no ha habido suficiente claridad para separar la paja del trigo, entonces estamos confundiendo algunos elementos. Ahora, aunque a mi juicio la Ley de Concesiones ha sido bastante dinámica en estos once años de aplicación, presenta sin duda algunos aspectos que se pueden corregir. Y en eso estamos.”

**2. La asociación de concesionarios de obras de infraestructura pública (copsa) ha afirmado en varias oportunidades que, de aprobarse, el actual proyecto de reforma acarrearía un retroceso. ¿Piensa usted que efectivamente desincentivará la inversión privada en infraestructura pública?**

“Yo creo que lo que hay que hacer es arreglar el proyecto, como le decía recién, para que esta ley se pueda aplicar incluso, por ejemplo, a nivel regional y comunal. Son varios los puntos pendientes, por lo cual hemos ampliado el plazo de discusión hasta el 10 de octubre.”

**3. Quienes apoyan la reforma argumentan que una buena parte de las concesiones, en la práctica, no ha sido adjudicada a través de licitaciones competitivas. El economista Ernesto Engel se ha referido incluso a los “monopolios naturales” suscitados. ¿Cuál es su posición a este respecto?**

“Bueno, las primeras licitaciones han sido adjudicadas competitivamente, pero las ampliaciones de éstas se han visto en cierta forma atrapadas por lo que el señor Engel llama monopolios naturales. Y el proyecto de reforma propone una solución para eso. Desde mi punto de vista, aquí ha faltado análisis original desde un comienzo, porque si los proyectos se amplían, a veces en un 40, un 60 y hasta un 80 por ciento, es porque primero se ha calculado mal las necesidades reales. Por eso pienso que acá hay un tema de gestión que es insoslayable.”

**4. Con respecto a los mecanismos de resolución de controversias contemplados en la ley actual, ¿le parecen perfectibles? ¿Piensa Ud. que el proyecto de reforma se hace cargo de este tema en el sentido correcto?**

“Sí. Es más, pienso que se puede establecer más de un mecanismo de resolución de controversias, si bien aquí discrepo con el gobierno, en cuanto a que el sistema actual de resolución de controversias no ha sido tan malo como lo han planteado algunos de sus personeros.”

**5. En sus intervenciones públicas**

**sobre la reforma, Ud. ha sostenido la necesidad de que el gobierno se involucre en aquellas obras locales de menor envergadura, que actualmente son responsabilidad de los municipios. ¿En qué se fundamenta su planteamiento?**

“Hay obras de menor envergadura que se pueden diseñar también en la forma de concesiones y entregar su construcción a privados. Eso permitiría no tener que disponer necesariamente de los fondos al contado y, como ocurre con las concesiones, pagarla con la operación de la obra una vez que está construida. Esos cobros, por tratarse de una obra menor, van a ser necesariamente más baratos que los de obras de gran magnitud. Me refiero a obras pequeñas, como por ejemplo mercados municipales, ferias artesanales, etcétera. Hace falta que las constructoras regionales se agrupen para presentarse a las licitaciones de obras, porque casi siempre estas constructoras regionales terminan siendo subcontratadas por las grandes”.

**6. Pasando a temas más específicos, ¿cuál es su posición frente al tema de la construcción de la autopista Vespucio Oriente: construirla en superficie o soterrarla y que el déficit de su financiamiento lo aporten los desarrolladores inmobiliarios y las municipalidades, como pretende el ministro Bitrán?**

“Creo que hay que hacer la mejor obra a largo plazo que permitan los recursos. Como estamos hablando de una obra concesionada, tiene que financiarse con los flujos. Déjeme decirle algo: a nosotros allá en Chiloé nos están obligando a pagar los puentes. Mientras en Santiago todos los puentes sobre el río Mapocho son gratis, en Dalcáhué quieren que paguemos peaje para poder cruzar un puente. En el caso de la autopista Vespucio Oriente habría que recabar todos los antecedentes, porque cuando el flujo de usuarios no da –y desconozco si tal es el caso en Vespucio Oriente– el atractivo de una concesión se desvanece automáticamente.”

**7. ¿Su respuesta a esta última pregunta la aplicaría como principio general de cofinanciamiento público-privado?**

“Sí, pero soy partidario de nivelar las cosas, porque hoy la cancha está totalmente desnivelada a favor de Santiago. En Santiago las obras están todas hechas, las calles están todas pavimentadas, mientras que las regiones parecen botadas y presentan serias carencias de equipamiento en materia de obras públicas. Y resulta que ahora que ya tienen todo hecho en Santiago, se les ocurrió que todos tenemos que pagar por las obras nuevas que se construyan. Como verá, eso es muy desventajoso para las regiones.”

**8. En términos generales, ¿considera apropiado que los grandes proyectos inmobiliarios se hagan cargo del impacto urbano que tienen sobre el entorno?**

“Sí. Porque los grandes proyectos inmobiliarios traen consigo economías y ‘deseconomías’ a los lugares y zonas donde se construyen. En ese sentido, me parece justo que así sea.”

**9. En su calidad de senador por la zona, ¿cómo evalúa el actual desarrollo del Plan Chiloé de “inversiones sustitutas” al proyecto del puente sobre el canal de Chacao?**

“El Plan Chiloé está totalmente atrasado. Ya pasó el 2006 y el 2007 y esta guaguaita, que tenía por nombre Bicentenario, difícilmente alcanzará a nacer para el 18 de septiembre de 2010. No veo ninguna posibilidad de que todo lo que se prometió vaya a estar listo para entonces. Lo mismo pasa con el ‘camino a Chile’, como le dicen en Palena a los 60 kilómetros de camino que faltan para completar la carretera Austral: totalmente atrasado. Estamos en 2007 y todavía no parten ni los puentes.”

**10. Por último, y desde un punto de vista técnico, ¿cómo evalúa la gestión del ministro Bitrán?**

“Da la impresión de que el suyo es un perfil demasiado técnico, porque en el tema de las concesiones está todo muy atrasado. Después de casi dos años del actual gobierno, encuentro que se está haciendo muy poco en materia de inversión. Hay muy pocas obras, muy poco avance. Hay mucho estudio, mucha prevención, mucho cuidado, mucho caballo amarrado y poco caballo suelto.” **EC**