



Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa)

Leonardo Daneri

“LA INFRAESTRUCTURA MEJORA LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS”

EL PRESIDENTE DE COPSA HABLA DE LA IMPORTANCIA DE CONTAR CON MÁS Y MEJOR INFRAESTRUCTURA PARA RESPONDER A LAS NECESIDADES DE CHILE Y POTENCIAR SU DESARROLLO. PARA ELLO, DESTACA LA ALIANZA PÚBLICO PRIVADA COMO UNA HERRAMIENTA CLAVE. “LA LEY DE CONCESIONES HA SIDO UNA DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS MÁS EXITOSAS QUE HA TENIDO EL PAÍS”, AFIRMA.

Por Jorge Velasco Cruz_ Fotos Vivi Peláez

Desde el año 2000, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (Copsa) reúne a las principales empresas concesionarias de Chile, con el objetivo de promover el desarrollo de esta industria y de colaborar con el Estado en el fortalecimiento de la alianza público privada en pro de la evolución de la infraestructura del país.

Su presidente desde mayo de 2017, el ingeniero civil, socio y director ejecutivo de la empresa Arrigoni Ingeniería y Construcción, Leonardo Daneri, destaca el rol que han tenido las concesiones en los últimos 20 años. “Han permitido invertir del orden de los US\$ 15.000 millones en infraestructura. Producto de la capacidad de gestión, financiamiento y operación de los privados, se hicieron obras que no hubieran sido posibles de construir por el sector público”, afirma. En el Ministerio de Obras Públicas resaltan que gracias a este sistema, hasta 2016 se habían ejecutado 82 contratos en distintas fases, destacando la construcción de más de 3.000 kilómetros de autopistas y la gestión de once terminales aéreas, entre otros beneficios.

“NUESTRA POSICIÓN ES QUE SE construya infraestructura y todos los canales son válidos, importantes y no excluyentes”.

¿Cuál es estado de la industria de las concesiones en Chile?

Es una industria madura, que está explotando, gestionando y operando una gran cantidad de contratos, algunos de los cuales ya han pasado por renovaciones y han cambiado concesionarios. Adicionalmente, la industria está entrando en el ciclo virtuoso de las concesiones. Hay muchas que están llegando a su término, particularmente en carreteras. Eso significa, de acuerdo a la Ley de Concesiones, que el Estado -que ha sido y será el dueño de la infraestructura concesionada- recupera estas obras públicas en perfecto estado de conservación y operación y las vuelve a licitar. Por lo tanto, el Estado ahora tiene un activo que antes no poseía. Y ese activo es lo que constituirá el Fondo de Infraestructura, en la medida en que se mantengan las tarifas vigentes en las concesiones actuales.

¿Cómo está la industria en comparación con otros momentos, considerando que a comienzos de la década del 2000 hubo un boom?

La industria ha tenido altos y bajos. Cuando se dictó la Ley de Concesiones por unanimidad del Congreso Nacional -ha sido una de las políticas públicas más exitosas que ha tenido el país-, empezó a crecer la inversión en infraestructura, lo que nos permitió poner a Chile a la altura del siglo XXI, particularmente en lo que respecta a carreteras y aeropuertos. Después, el sistema fue cuestionado y cayó a niveles de inversión bajísimos en 2009. No se ha podido recuperar del todo, salvo en el último año y medio en que ha habido una gran cantidad de proyectos que han sido licitados y adjudicados, lo que nos augura en los próximos años una interesante inversión en infraestructura.



Daneri asumió como presidente de Copsa en mayo de 2017.

DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES

“Ese proyecto significa darle más músculo al Ministerio de Obras Públicas para gestionar de mejor forma la infraestructura y nos parece muy bien. Actualmente hay una Coordinación de Concesiones que no tiene la jerarquía suficiente para operar en forma autónoma y depende de otras direcciones del MOP para realizar su gestión”.

formato que ayuda a ejecutar más y mejores obras. “Cuando tenemos un Estado muy comprometido en muchísimos gastos, como educación o salud, los recursos que van quedando disponibles para infraestructura son menores desde el punto de vista estatal. Por lo tanto, es obvio que hay que recurrir a la industria de las concesiones, cuyas empresas no solo consiguen el financiamiento, sino que hacen operación y gestión. Una obra pública concesionada es mucho más equitativa para las personas, porque presta un mejor servicio que una obra no concesionada”, explica.

¿Qué se necesita para impulsar más las concesiones?

Para impulsar más la construcción de infraestructura necesitamos que se mejore todo el sistema de permisos y que, en el fondo, nos dejen hacer los proyectos. La evolución del país nos ha llevado a una cultura de preservación de ciertos elementos que hace muy difícil construir la infraestructura en los plazos que la gente requiere. Adicionalmente, el gran crecimiento del parque vehicular, que se ha duplicado en los últimos diez años, está ejerciendo una gran presión en las redes, a lo que se suma la cantidad de servicios que la ciudadanía demanda y que están instalados en las mismas áreas que ocupa la infraestructura. Es decir, la fricción que despierta la construcción de las obras importantes es cada vez mayor con las comunidades. Toda obra pública beneficia a muchísimos y perjudica a unos pocos. Sin embargo, en los últimos tiempos nos hemos encontrado con que, por no perjudicar a unos pocos y no hacerles ninguna compensación, hemos desfavorecido a muchísimos.

También ha habido otros sinsabores, particularmente por sesgos ideológicos, cuando fueron cuestionadas las licitaciones de hospitales a principios de este Gobierno. Sin embargo, la realidad ha demostrado que los hospitales construidos por el sector privado a través del mecanismo de concesiones, se han hecho más rápido y más barato que los que ha tratado de gestionar directamente el Estado por la vía del Ministerio de Salud.

¿Cómo evaluaría la utilización del sistema en hospitales y cárceles, que son dos sectores donde el uso de las concesiones podría no ser tan evidente?

En cárceles hay tres grupos concesionados que operan exitosamente, sin los problemas de hacinamiento, maltrato, conducta y reinserción laboral que tienen las cárceles públicas. Esto se da por diversas razones: la infraestructura es de mejor calidad y está mejor gestionada. Pero desgraciadamente, el modelo de concesiones en cárceles fue cuestionado en el primer gobierno de Michelle Bachelet y se produjo la paralización completa de la inversión en esa área.

Y en hospitales estamos viendo que por estos días se va a inaugurar el hospital más moderno que hay entre Lima y Santiago, construido por concesión en un tiempo récord –el Hospital de Antofagasta– y que ofrece una infraestructura excepcionalmente buena.

OBRAS EQUITATIVAS

Para Leonardo Daneri, la infraestructura es fundamental para el desarrollo del país, ya que mejora la calidad de vida de las personas. “Como concesionarios de obras públicas, primero que nada estamos defendiendo que se haga infraestructura. Por ello, postulamos que debe estar al mismo nivel que la educación, la salud y la previsión, pero con una gran diferencia: en estos ámbitos el Estado y los privados compiten por prestar servicios. Pero en infraestructura tenemos esta ley virtuosa de concesiones, que permite que ambos se asocien para hacer infraestructura”, comenta.

El presidente de Copsa destaca que este tipo de asociación público privada es un

¿Cómo se resuelve este problema?

Por la vía de compensar a aquellos pocos que pudieran verse afectados. No hay que cegarse a hacer una obra que es de tremenda importancia para muchos. Un ejemplo es lo que ocurrió con el tren Rancagua Express, que es la duplicación de la vía férrea desde Santiago hasta San Bernardo y que demoró cinco años en concretarse. Cuando esas obras se iniciaron, los alcaldes de las comunas involucradas fueron a obstaculizarla. Al ver los testimonios de esos vecinos ahora y cómo les ha cambiado la vida, puesto que si antes se demoraban 1:20 horas en llegar a su trabajo y en la actualidad lo hacen en 20 minutos, uno aprecia qué absurdo fue que los alcaldes se hubieran opuesto tan fuertemente a hacer el proyecto. En el fondo estuvieron perjudicando a sus propios vecinos y electores.

NUEVOS PROYECTOS

En los próximos dos meses se realizarán elecciones parlamentarias y presidenciales y en marzo asumirá un nuevo Gobierno. En estas circunstancias, Copsa ha estado haciendo ver a las autoridades y candidatos la importancia de la infraestructura para mejorar la calidad de vida de las personas. Asimismo, ha mostrado la relevancia del impacto del cambio climático en esta área.

“Hay que invertir mucho dinero que no está en ningún prospecto de inversión para defender los bienes y la vida de las personas en lo que respecta a defensas costeras, fluviales, aluvionales y lacustres. Además, el cambio climático implica lluvias de una intensidad y magnitud no registradas hasta la fecha. Por lo tanto, todo el diseño de nuestras obras viales está obsoleto, habrá que reforzar gran parte de los puentes del país y realizar obras redundantes. Desde ese punto de vista, construir el Longitudinal Costero es una iniciativa que debiera estar en todos los planes de gobierno y

“TODA OBRA PÚBLICA BENEFICIA a muchísimos y perjudica a unos pocos. Sin embargo, nos hemos encontrado en los últimos tiempos con que, por no perjudicar a unos pocos y no hacerles ninguna compensación, hemos desfavorecido a la mayoría”.

algo similar debiera ocurrir con las principales autopistas transversales del país, ya que no dan más en su capacidad de porteo, particularmente en las regiones Metropolitana, Quinta y Séptima”, comenta Leonardo Daneri.

¿Qué otros proyectos son prioritarios para desarrollar en los próximos cuatro años?

Los trenes de cercanía en Santiago y en las principales ciudades del país, el teleférico en aquellas urbes como Valparaíso, Antofagasta e Iquique en que hay problemas de topografía. Hay que hacer más líneas de Metro, ya que el transporte público es básico para la calidad de vida de las personas. El Transantiago no ha sido la solución y tiene fricción con la ciudad. Construir corredores de transporte público en superficie es cada día más difícil, dada la competencia que tiene con otros medios de transporte como las bicicletas y los automóviles. Así, por ejemplo, hay un corredor en Avenida Vicuña Mackenna que lleva tres o cuatro años haciéndose, que da cuenta cabal de la fricción que despierta una obra importante con las comunidades. Esa obra está atrasada porque los cambios de servicios se demoran y es caro hacerlos.

¿Cuál es el rol de las concesiones en estas obras?

Nuestra posición es que se construya infraestructura y todos los canales son

válidos: la que construye directamente el MOP, la que construye Metro o EFE o el Ministerio de Salud y la que se hace con los privados. Todas son importantes y necesarias y no son excluyentes.

Pensando sobre todo en concesiones, ¿con qué estaría conforme al cerrar el próximo Gobierno?

Con que se hubiera iniciado el Longitudinal Costero, que se construyan las redundancias que requiere la Ruta 5, que se haya iniciado la construcción del tramo que falta de la Ruta 7 (Carretera Austral) entre Caleta Gonzalo y Hornopirén, puesto que es inconcebible que no se tenga control territorial en todo el país. Se debe integrar la Ruta 7 como Ruta 5 y que de verdad nos embarquemos en tener una Ruta 5 que llegue hasta Puerto Williams.

Además, hay que tener una Ruta 5 en autopista hasta Arica. Actualmente alcanza hasta Caldera y están los proyectos para llegar a Antofagasta y desde ahí a Iquique. También debemos tener los principales aeropuertos del país convertidos en internacionales, con los sistemas de navegación que corresponde para ello. Y tenemos que pensar en cómo va a ser el próximo aeropuerto de Santiago, ya que, dadas las tasas de crecimiento de la industria aérea, va a estar prácticamente colapsado cuando se inaugure.