

Leonardo Daneri, presidente de Copsa, advierte los efectos del proyecto de ley que impulsa diputado Jaime Mulet

Fin de multas a quienes no usen tag: "Si esto se aprueba se acaba la industria de las concesiones"

Concesionarios anticipan que se frenarían las obras en construcción y se generaría una merma económica al fisco.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Como un proyecto "populista" que podría paralizar o poner fin a la industria de las concesiones de obras públicas en Chile. Así califica el presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Leonardo Daneri, el proyecto que impulsa el diputado Jaime Mulet (Federación Regionalista Verde Social) que busca derogar el artículo 114 de la Ley de Tránsito. La iniciativa apunta a eliminar la facultad del Estado de aplicar multas a quienes circulen sin sistema electrónico o tag por las autopistas concesionadas del país.

El texto fue presentado al Parlamento en octubre de 2023, pero recién en diciembre pasado la comisión de Obras Públicas de la Cámara de Diputados lo aprobó en general.

—¿Qué le parece este proyecto? ¿Ha enturbiado el ambiente en las concesiones en las últimas semanas?

"Yo creo que el adjetivo enturbiar es muy suave. Eso es embarrar, eso es un desastre. O sea, eso es eliminar una industria completa. Así es, así de claro. El diputado Mulet y los parlamentarios que aprobaron la idea de legislar no entendieron mucho lo que significa el hecho de que se elimine ese artículo".

"Cuando ese señor que pasó sin el dispositivo iba a renovar su permiso de circulación el año siguiente, si no tenía pagada la multa no podía sacar la patente. Esa es la clave".

—El diputado Mulet señala que "la promesa del buen servicio (de

las concesiones) no se ha cumplido a cabalidad" y el proyecto cuestiona el alza de los peajes.

"Son espurios los argumentos. Decir que es un mal servicio, entonces cerremos todos los hospitales del país".

"Si esto avanza, la autopista Santiago-Valparaíso (segunda concesión) no se va a hacer. Si esto llegara a aprobarse, se acaban todas las obras que están en construcción, de inmediato, y las que están en adjudicación. Quién va a querer hacer una autopista para que no paguen".

—¿Podría desalentar la presentación de ofertas a futuras licitaciones?

"Por supuesto. Es muy grave".

—¿Usted está exagerando o es así?

"Si eso se aprueba se acaba la industria de concesiones en Chile. Salvo que el Estado esté dispuesto a hacer peajes sombra".

Leonardo Daneri señaló que en 2023, el sistema de concesiones viales recaudó US\$ 2.350 millones y de ese monto unos US\$ 600 millones fueron a parar al Estado (por pago de derechos e impuestos). Agrega que otros US\$ 1.700 millones, la industria los destina a mantener, operar, financiar y pagar la actividad, dinero que el fisco tendría que disponer para mantener un sistema bajo una ley del tag que se impulsó.

Afirma que esos recursos no los tiene el Estado. "Esta medida involucra un gasto fiscal gigantesco. Es absolutamente inconstitucional", asegura.

—¿Considera que es un proyecto populista?



“Son espurios los argumentos (del proyecto). Decir que hay un mal servicio, entonces cerremos todos los hospitales del país”.

LEONARDO DANERI
 PRESIDENTE DE COPSA

"Absolutamente".

—¿Puede agarrar vuelo en un año de elección presidencial?

"Después de la experiencia de los retiros (de fondos de pensiones), cualquier cosa puede pasar. Recuerdo muy bien cuando se hizo el primer proyecto de retiro, todo el mundo dijo 'no, eso no va a suceder jamás en Chile', pero sucedió".

“Permisología” y críticas al aeropuerto

El presidente de Copsa también realizó un balance de la actividad de concesiones que impulsó el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en 2024 y analizó la baja participación de empresas en varios procesos de licitación.

"Fue un muy buen año, incluso histórico en lo que respecta al monto de obras en construcción

via concesiones, que son más de US\$ 10.000 millones. Entre adjudicación y licitación hay US\$ 10.000 millones más, y lo que está en proceso a 2027 son US\$ 3.000 millones a US\$ 4.000 millones. Son números muy relevantes que están demostrando que cuando hay voluntad política en el Estado, cuando el Estado quiere, puede".

—¿Por qué hubo pocas ofertas de empresas en las licitaciones del año pasado?

"Se abrieron muchas licitaciones. En una licitación como Santiago-Los Vilos o Santiago-Valparaíso, debe tener un costo entre recursos propios, asesoría y estudios de entre US\$ 1 millón y US\$ 2 millones, que puede perderse. Eso hay que tenerlo en cuenta. Las empresas se reservan y no van a todas las licitaciones, porque evidentemente demanda

muchísimas horas de trabajo y costos... Pero pese a que hubo pocas ofertas, no quiere decir que no hayan sido competitivas".

—¿Las tramitaciones que enfrentan los proyectos desincentivan la participación?

"Evidentemente. Si queremos tener más ofertas, tenemos que cambiar la 'permisología'. Eso está clarísimo. Con las condiciones actuales, las incertidumbres son 'si voy a poder hacer la obra, cuándo voy a poder empezar a hacerla y cuándo voy a terminarla'. Es enorme. Eso cambia completamente los parámetros financieros. ¿Cómo es posible que Américo Vespucio II (Príncipe de Gales-Los Presidentes), una concesión licitada en 2017, se haya empezado a construir en 2024?".

—Hay casos como el que está ocurriendo en el proyecto de de-

saladora de Coquimbo, donde se le exige encontrar un lugar donde depositar los bienes paleontológicos que se encuentran en las obras, pero el Museo Arqueológico de La Serena no está recibiendo material. ¿Qué se puede hacer?

"Es un chiste. Primero, se ponen *ex ante* en la condición de que van a encontrar algo y, segundo, que será valioso. Pero parece que los mismos museos no creen que sea muy valioso. Probablemente no quieran recibir botellas de vidrio de la mitad del siglo pasado. Si lo que pasa es que, como se cataloga como de interés arqueológico cualquier objeto de más de 50 años de antigüedad, una radio a pilas es algo arqueológico".

—¿Cuál es su análisis de las críticas a la operación del aeropuerto? Se cuestionan las caminatas largas y los demorosos sistemas de chequeo.

"No nos olvidemos de que Chile está en la punta del mundo. Por lo tanto, nuestro aeropuerto internacional es terminal, no es un *hub*... Eso hace que coincidan muchos vuelos a la misma hora y producen horas punta, sobre todo de extranjeros, que les ponen una presión a fondo a la PDI, al SAG y a la Aduana".

"Lo primero que habría que hacer es buscar una forma de hacer turnos, de tal suerte, que se cubran esas horas. Es un poco lo que hacemos las autopistas cuando tenemos fines de semana largos".

"Asimismo, habría que hacer una gobernanza, que tiene que ver con la gestión de todos los servicios públicos involucrados: SAG, PDI, Aduana y la DGAC".

"Este es un aeropuerto que ya demostró que está funcionando con la capacidad que está diseñada hoy. El año pasado pasamos los 25 millones de usuarios. Y no nos olvidemos de que todavía está en construcción".