

LEONARDO DANERI, PRESIDENTE DE COPSA

“Esta región es paradigmática en cuanto a la cantidad de concesiones”

Franco Riveros B. / La Serena

 @eldia_cl

Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), una entidad gremial que agrupa a empresas que tienen concesiones de obras de infraestructura o servicios públicos otorgadas por el Estado de Chile, visitó la región para participar en un seminario sobre el rubro, así como también, para presenciar la firma del acuerdo entre el MOP y la empresa Acciona por el hospital de La Serena, precisamente, una obra concesionada.

En cuanto a su visita, detalló que tenía dos objetivos. “El primero fue realizar una reunión de directorio en la región, porque esta zona es paradigmática en cuanto a la cantidad de obras públicas en concesión que se están haciendo, se han hecho y se van a hacer. Esto es muy importante para nosotros, ya que demuestra que las concesiones son una herramienta que mejora la calidad de vida de las personas a través de la infraestructura en todo el país”, sostuvo.

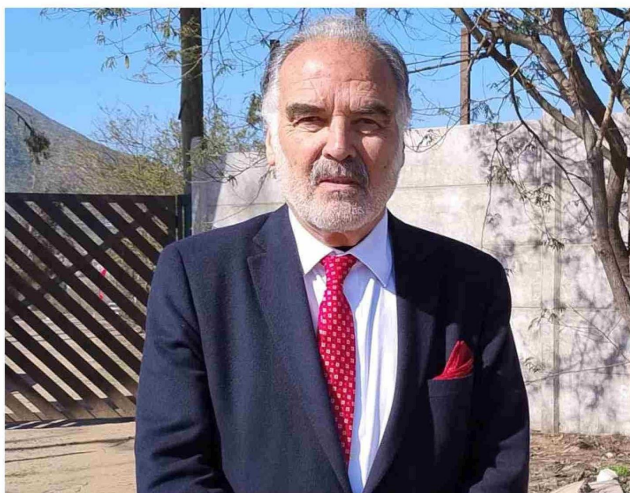
¿Cómo analiza el modelo de concesiones actualmente?

“El mecanismo de hacer infraestructura de uso público a través del Ministerio de Obras Públicas tiene dos formas. Una es la ejecución directa, que incluye pavimentación, conservación de caminos y obras de menor tamaño, normalmente a través de licitaciones con empresas constructoras privadas. Sin embargo, las obras de mayor magnitud, como un hospital de 250 millones de dólares o una autopista de 1.000 millones de dólares, requieren una expertise y una institucionalidad que el ministerio no tiene para obras públicas corrientes. La ley de Concesiones ofrece tres ventajas: conseguir financiamiento a través de prenda de acciones, tiene un excelente sistema de resolución de controversias y una institucionalidad que genera mucha confianza en la inversión. Estas condiciones permiten abordar obras de gran tamaño de manera mucho más fácil, además de atraer empresas de clase mundial que tienen la capacidad de ejecutar estas obras”.

Un tema que preocupa respecto a las grandes obras tiene que ver con la “permisología”. ¿Qué opinión tienen como gremio?

“Muy complicado. Hemos destacado que en este minuto estamos en un

El líder de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, estuvo en la zona para participar en un seminario sobre este modelo de negocios en el territorio, y en conversación con Diario El Día, abordó la “permisología” al que se enfrentan como sector, así como también, la promoción de inversión privada, a través de este tipo de iniciativas.



FRANCO RIVEROS

“

Ninguna obra concesionada, cualquiera que sea - una carretera, un aeropuerto, un hospital o una cárcel- es privada. Siempre son bienes nacionales”

momento estelar de la industria de las concesiones en el sentido de que hay una cantidad inédita, casi 7.000 millones de dólares en construcción, otros 3.000 millones de dólares más en licitación y alrededor de 12.000 millones de dólares más para el futuro. Es una cantidad no vista que van a resolver grandes problemas y

urgentes que tenemos como país. Sin embargo estamos viendo que estos proyectos, dada la institucionalidad en áreas como Monumentos Nacionales, como Medio Ambiente, cambios de servicios, van a significar que las demoras van a ser de 10 años por lo menos. Entonces si eso sucede nos vamos a desprestigiar y vamos a hacer que el país retroceda y pierda competitividad”.

En la región se va a hacer una desaladora en base al modelo de concesiones. ¿Cuál es su opinión en cuanto a aplicar este modelo a ese tipo de infraestructura?

“Muy bien, porque esas desaladoras son fundamentales para la región, y es tan importante que hubo que modificar la ley de Concesiones, que en su concepción original solo permitía que las desaladoras fueran hechas para uso de riego, no para consumo humano. Entonces se modificó justamente la ley para permitir el consumo humano de tal suerte que las desaladoras pudieran abastecer las ciudades y eso permite que se pueda ejecutar un proyecto que estaba adelantado por

la sanitaria local que tenía parte de los permisos conseguidos. Había otro proyecto que no tenía los permisos, que iba más atrás, así que se optó por eso, modificando la ley”.

También se están haciendo dos hospitales bajo este modelo en Coquimbo y La Serena, pero no así el de Illapel.

“El problema con la industria de las concesiones es que es para grandes obras que requieren capacidades financieras y, por supuesto, estructuras de costo distintas a las que se manejan en obras más pequeñas, un hospital pequeño no es susceptible de ser abordado por concesiones. Lo que sí se puede hacer en un hospital como el de Illapel es la solución que se ha dado en el sur de Chile, en que se han paquetizado grupos de hospitales, se han hecho legislaciones de tres o cuatro (hospitales) más pequeños con una sola concesión y eso ha permitido efectivamente sacarlos adelante”.

Entonces, con este modelo ¿se abaratan costos?

“Los dos hospitales que estamos viendo ahora cuestan cada uno alrededor de 250 millones de dólares. Ese tamaño de hospital es perfectamente válido solo por concesiones y es más barato el costo que uno hecho directamente por el sector público”.

¿En qué otros sectores se puede aplicar este modelo de concesiones?

“En este momento en la región hay concesiones en carreteras y aeropuertos, que son logística. Hay concesiones en salud, que son los hospitales o en seguridad, que son las cárceles. Viene una concesión en agua, que es la desaladora. ¿Dónde se puede aplicar? En educación. Por ejemplo, los SLEP perfectamente podrían abordar su mantención y puesta al día de mejoramiento a través de concesiones para poder hacer infraestructura de tipo deportiva y recreativa”.

Hay una crítica al modelo de concesiones que da a entender que se privatizan los bienes. ¿Cómo han abordado esta situación?

“La ley de Concesiones permite construir infraestructura de uso público. Ninguna obra concesionada, cualquiera que sea - una carretera, un aeropuerto, un hospital o una cárcel - es privada. Siempre son bienes nacionales de uso público, en que el Estado le encarga a un privado que lo financie, lo diseñe, lo construya y lo opere, y al término del plazo de la concesión, lo devuelve en perfectas condiciones al Estado. Nunca han sido privadas ni serán privadas”.