

LEONARDO DANERÍ, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE CONCESIONARIOS DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA, (COPSA):

"Vemos que la Cuarta Región es el paradigma de las obras públicas ejecutadas por el mecanismo de concesiones"

Juan Francisco Castellón

Leonardo Danerí, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, (COPSA). Esta jornada participará en el Seminario "Infraestructura concesionada y desarrollo inclusivo: desafíos para la región de Coquimbo, organizado por la Universidad Católica del Norte y el gremio.

En la previa, atendió a Semanario Tiempo donde abordó no solo los desafíos del modelo para la zona, que consideró como un "paradigma" por la alta cantidad de contratos, cruzando varias áreas como cárceles, aeropuertos y vial. Prontamente, se sumará el sector de la desalación. "Tiene obras de infraestructura tanto en construcción como proyectadas. Lo segundo es que primera vez en COPSA vamos a hacer, justamente, un directorio local.

¿Cómo ve usted las infraestructuras que tienen este modelo de desarrollo?

"La Cuarta Región es el paradigma de obras públicas ejecutadas por el mecanismo de concesiones. Es una que tiene las mayores obras de infraestructura, tanto en construcción como proyectadas. Lo segundo es que primera vez en COPSA vamos a hacer, justamente, un directorio por esta condición, porque estamos marcando que esta es una región con una gran cantidad de inversión con este mecanismo, que es una de las políticas públicas más exitosas que ha tenido el país en los últimos 30 años. Lo otro, es que se cruzan todas las áreas de infraestructura. Estamos hablando de infraestructura vial, como las autopistas, tanto como hacia el norte como el sur, y Ovalle. Después, tenemos inversiones en seguridad, como son el recinto penitenciario; hay infraestructura en salud, como son los hospitales (La Serena y Coquimbo); el Aeropuerto de La Serena. Estoy transmitiendo que la región tiene infraestructura de calidad para la ciudad con este mecanismo, eso vale la pena remarcarlo".

Son varias áreas, ¿cómo visualizan una construcción de una planta desaladora bajo este

Representante del gremio no solo participará en un relevante seminario sobre esta industria en la región de Coquimbo, sino que abordará los desafíos del modelo que cataloga como una de las mejores políticas públicas de los últimos 30 años. También aborda las complejidades en algunos contratos de la zona, como son la Ruta 5, entre Los Vilos y la capital regional y el hospital de La Serena, así como el reto de levantar una planta desaladora.

sistema?

"Efectivamente, dentro del país, la desaladora está considerada como una infraestructura pública. Ahora, eso tiene varias connotaciones. Hay que partir diciendo que esta va a ser la desaladora más austral en Chile. En el norte del país, hay varias desaladoras que, por razones climáticas, y por disponibilidad de agua dulce. La de Minera Los Pelambres es una obra privada, pero desde el punto de vista del consumo humano y de servicios a la comunidad, la infraestructura de desaladora es importante para el Ministerio de Obras Públicas, como para la industria. Además, que se modificó la Ley de Concesiones para permitir que esta planta se pueda construir por concesiones y que fuera susceptible para el consumo humano, porque la Ley permitía solamente el riego".

¿Qué otros espacios ven para utilizar este mecanismo?

"Está la posibilidad en un futuro de hacer un tranvía para La Serena y Coquimbo, que mejorará el transporte urbano y será un atractivo turístico que en esta región tiene un potencial enorme. Vamos a tener un muy buen aeropuerto, que va a empezar prontamente su construcción, y probablemente hay que pensar en mejorar ese acceso. Después está pensado, aunque escapa a la Ley de Concesiones, un paso hacia Argentina".

Los hospitales de La Serena y Coquimbo se construirán bajo el modelo de concesiones, sin embargo, Illapel no siguiera ese camino...

"Efectivamente, en las primeras licitaciones de concesiones de hospitales se produjo una

sobrerreacción, básicamente, del personal que utilizaba estos recintos, que no entendía bien el modelo. Posteriormente, eso se ha ido corrigiendo. Hoy, tenemos 20 hospitales que siguen construyéndose y operándose bajo el modelo de concesiones. Se ha demostrado que el costo de construcción es bastante menor que el costo que tiene el MOP (Ministerio de Obras Públicas) o el Minsal (Ministerio de Salud), ejecutándolos directamente. Y tercero, los tiempos de puesta en servicio son mucho menores. Por lo tanto, este es un mecanismo que ha demostrado ser eficiente. Ahora, los doctores y profesionales no deben preocuparse que el hospital esté bien mantenido, no va a tener filtraciones, goteras, en fin, porque la Ley de Concesiones obliga a que el concesionario entregue, al término de la concesión, la infraestructura, cualquiera que sea, en perfecto estado de conservación, cosa que no sucede en los hospitales públicos. Y en el caso de Illapel, probablemente el tamaño del hospital no es suficiente para abordarlo con una concesión y, por eso, lo que se ha hecho en el sur es que se han paquetizado los hospitales, 3 o 4 hospitales por concesión. Por lo tanto, la solución para la región es esa: paquetizar los hospitales en las poblaciones más pequeñas de la región".

Respecto al hospital de La Serena hubo una divergencia entre el MOP y la empresa Acciona por problemas de empujes... ¿Cómo observaron esa discrepancia?

"Las concesiones son de Primera Generación, por ejemplo las autopistas y aeropuertos, donde un organismo del Estado,



en este caso el MOP, es quien se entiende con el concesionario. En el caso de hospitales y las cárceles, está el concesionario y está el ministerio sectorial. Entonces, en este caso, hay que coordinar a dos ministerios. El MOP y el Minsal. Y lo que pasó acá, y que no ha pasado anteriormente, y se va a ir corrigiendo con el tiempo, son los rípios que tiene la Ley, pero se llegó a un muy buen acuerdo y eso hay que resaltarlo, tanto a la concesionaria, como al MOP, incluso al poder Legislativo que ayudó para que este inconveniente pudiera ser subsanado".

Se decidió que concesión de la Ruta 5, entre Los Vilos y La Serena cambiara al proyecto original y se implementara, un bypass en la conurbación. Para la industria genera algún tipo de ripio, existen mecanismos suficientes para zanjar una controversias?

"Si esta obra pública de conexión entre La Serena y Coquimbo hubiera seguido un camino corriente, estaríamos en un juicio que va a durar diez años. Afortunadamente, como está por Concesiones, que tiene un buen mecanismo de solución

de controversias, se llegó a un acuerdo rápidamente. Ahora, el problema de fondo es otro. Tenemos una institucionalidad en aspectos ambientales, preservación de restos arqueológicos, cambios de servicios, entre otros, que hacen muy difícil hacer obras de impacto en ciudades tan importantes como La Serena. Hacer la autopista, como estaba pensada inicialmente, entre Coquimbo y La Serena, de alto nivel, con todos los pasos desnivelados, en una ciudad histórica, con restos arqueológicos, obviamente pasó lo que tenía que pasar. Aparecieron restos arqueológicos, y es de público conocimiento que el problema de la arqueología es que tiene frenados a muchos proyectos en el país: hospitales, carreteras, aeropuertos, de todo tipo. Ahí tenemos que mejorar la institucionalidad o dar los recursos. Y se propuso una solución bastante armónica, porque eso permite el mecanismo de concesiones, y se va a hacer un bypass que garantiza la conectividad no solo de Coquimbo y La Serena, sino que, desde ahí al norte y al sur. Es una solución armónica, donde prácticamente ganan todos, y más los habitantes de La Serena y Coquimbo".