

Fecha: 09-11-2024
 Medio: La Tercera
 Supl.: La Tercera - Pulso
 Tipo: Noticia general

Pág.: 10
 Cm2: 798,5
 VPE: \$ 7.943.936

Tiraje: 78.224
 Lectoría: 253.149
 Favorabilidad: No Definida

Título: JESSICA LÓPEZ Ministra de Obras Públicas y concesiones: “Nuestra ambición es que ingresen empresas de más países, de Japón, de Canadá, de Australia”

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) está ejecutando este año su presupuesto más aceleradamente que en ejercicios anteriores. Con fondos por \$ 3,5 billones para 2024, a septiembre sumaba una ejecución del 57,3%, cifra que no se alcanzaba para igual fecha desde 2017. El presupuesto de este año, además, es el primero que Jessica López, ministra de Obras Públicas desde marzo de 2022, podrá gestionar por completo. López estima que a octubre la cifra llega al 65%.

Para el próximo año, la ministra espera imprimir un mayor ritmo aún. Y más estable. “Creo que es posible acelerarla más. El Presupuesto nacional se aprueba el 30 de noviembre, hay que hacer unas acciones superrápidas para poder empezar a ejecutar el primero de enero. No lo hemos logrado, pero necesitamos que nuestra ejecución sea regular durante los 12 meses del año. No que se esté concentrando hacia el final porque es muy riesgoso. Siempre pasa que alguna licitación queda desierta, alguna empresa tiene un problema, entonces se trastoca todo si tú no tienes una cosa más fluida. Vamos a insistir en 2025 de manera de entregar un Ministerio que esté operando en forma más distribuida en el tiempo, y no con este estrés de ejecutar en presupuesto en el último mes. Es una locura”, analiza sobre una cartera que maneja parte de los mayores recursos del país.

López dice que 2024 ha sido un año de dulce y de agraz, con un inicio con incendios que obligó a la cartera a enfocar esfuerzos en el retiro de escombros y demolición de muchas viviendas; y con un buen desempeño, dice, en la ejecución de infraestructura pública. “Hemos reforzado el trabajo de concesiones y también a través de la ejecución”, resume.

En el área de las concesiones, el MOP anunció en mayo una cartera de 24 proyectos por un total de US\$ 12.600 millones para licitar entre 2024 y 2025, entre autopistas, teleféricos, tranvías, un tren y la planta desaladora de Coquimbo. Ya se han activado dos iniciativas de esa cartera: la Cárcel de Talca (ya adjudicada) y la Ruta 5 Caldera-Antofagasta, que abrirá ofertas a finales de mayo del 2025. El MOP estima que este año podrían activarse otros seis: ya están por salir de la Contraloría las bases de licitación de los electrocorredores de Concepción en la Ruta 150 y la Ruta 160 y la Cárcel de Copiapó. Y pretende también lanzar la desaladora de Coquimbo, el teleférico entre Iquique y Alto Hospicio, y el Sistema de Alertas de Tsunamis.

Sin embargo, las últimas licitaciones han concitado bajo número de postulantes. A la cárcel de Talca llegó un solo oferente. También a la relicitación de la Red Aeroportuaria Norte. Y a Santiago Los Vilos, también concesionada nuevamente este año, llegaron solo dos. Estas fueron adjudicadas a Constructora San José, el consorcio Sacyr-Cointer, y Vías Chile, respectivamente. Todas de origen español. **De los 24 proyectos comprometidos en mayo, ¿cuántos están licitando este año?**

—Habíamos comprometido doce, espero que podamos cumplir con eso, si no, vamos a andar cerca. Lo que no vamos a dejar es la promesa de los 24 proyectos. A veces nos ha pa-



Ministra de Obras Públicas y concesiones: “Nuestra ambición es que ingresen empresas de más países, de Japón, de Canadá, de Australia”

La jefa de la cartera asegura que hay interés por las licitaciones en el país, pese al bajo número de oferentes de los últimos procesos. “La premisa de que no hay suficientes ofertas no es tal”, responde. La autoridad afirma que están tratando de atraer a Chile empresas de países sin tanta presencia en el país, a un rubro dominado por los españoles.

Una entrevista de PAULINA ORTEGA
 Foto MARIO TÉLLEZ

sado que las propias empresas nos piden hacer un delay (retraso) porque no tienen la capacidad para estudiar todo lo que estamos sacando. También tenemos que considerar eso, porque podemos llamar a licitación, pero al final vamos a tener que declararla desierta y repetir el proceso si las empresas no postulan. **Han disminuido las licitaciones que se declaraban desiertas...**

Claro, se ha ido regularizando el periodo de pandemia. Yo pienso que en Chile no hemos dimensionado suficientemente el impacto que tuvo la pandemia en la actividad económica y en los procesos productivos. Acá en el Ministerio tuvo un impacto gigante en obras abandonadas, en la actividad de la construcción y en licitaciones que no pudimos adjudicar. Eso se ha ido regularizando, pero siempre, sobre todo los proyectos de concesiones, son proyectos grandes entonces, a veces la industria de las concesiones necesita más tiempo ya sea para conseguir recursos, ya sea para estudiar los proyectos, pero es parte del proceso.

Las últimas licitaciones han tenido uno o dos oferentes. ¿Por qué cree que se da ese número reducido de interesados? ¿Se puede hacer un cambio en el modelo de concesión para incentivar un aumento?

— Siempre hay cosas que es posible mejorar, buscar mecanismos que hagan más fácil el proceso, porque hoy día es muy muy engorroso y lento. Estamos siempre buscando mejoras, pero en lo esencial el sistema funciona bien, es un sistema que está apropiadamente regulado, que tiene buenos mecanismos para resolver discrepancias a través del panel de ex-



perros, a través de la comisión arbitral, y hay mejoras en el ámbito financiero que es posible hacer. Pero en lo esencial, el sistema es hoy día reconocido mundialmente y muy exitoso. Así es que no visualizamos cambios estructurales respecto al sentido del sistema, en términos de los recursos privados que se aportan.

Hay algunas empresas que apuntan a que el modelo de concesiones deja el riesgo principalmente a las empresas.

- Sí, es la idea.

¿Cree que es uno de los factores por los que existiría poco interés por las concesiones?

- Lo primero es que no hay poco interés por las concesiones, hay mucho interés por las concesiones. Nosotros hemos estado en un proceso de visitar algunos países para buscar nuevas empresas, dada la gran cantidad de proyectos que vienen por delante. Chile tiene mucha necesidad de infraestructura, entonces no vemos problema en tener un tren de proyectos muy largo. Algunos son ideas, otros son proyectos, otros ya están completándose. Tienen que estar en todas las etapas. Y ha funcionado bien, no hay poca demanda, hay demanda suficiente.

Nosotros queremos diversificar aún más esa demanda, queremos que haya más oferentes, queremos que haya más competencia, porque eso es bueno para el sistema, para el país y para cada uno de los proyectos. Entonces, para eso hemos estado haciendo *roadshows* y mostrando este sistema en el exterior, pero la premisa de que no hay suficientes ofertas no es tal. O sea, lo que nosotros estamos buscando es mejorar, aumentar la cantidad de empresas y

mejorar el sistema de oferta. No estamos lidiando con una deficiencia.

¿Hay algún tipo de oferente más presente en Chile?

- Tenemos una presencia de empresas españolas bien grande. Esto responde a que cuando uno mira también en el mundo cuáles son las empresas más grandes en el rubro de la construcción, muchas de las empresas españolas son líderes. La presencia española ha sido desde el origen del programa muy alta y se ha mantenido así.

Pero también hay presencia de otros países e incluso también de sociedades concesionarias de origen chino que operan algunos tramos de la Ruta 5, están construyendo una red de hospitales y ha funcionado bastante bien. Nuestra ambición es que ingresen empresas de más países, de Japón, de Canadá, de Australia eventualmente, de otros países de Europa, en fin. Queremos incentivar eso.

¿Y eso se ve cercano?

No sé si cercano, pero de que le hemos puesto empeño, le hemos puesto. Y son procesos lentos, porque ellos tienen que desembarcar en Chile, tienen que instalarse en Chile, tienen que crear empresas en Chile: es un proceso que tiene una maduración, pero vamos a perseverar en ese camino.

Desaladoras

¿Cuáles son los desafíos que tiene para el final del mandato del gobierno?

Primero, lo más importante es cumplir todas las promesas que el Presidente ha hecho. Haber hecho una demostración de que el ministerio puede mejorar significativamente su gestión, y eso hace una diferencia para las personas, porque las obras están más a tiempo. Hemos hecho una diferencia también en el impacto económico de nuestra acción y con todas las formas de lucha, con concesiones, con presupuesto propio, con presupuesto mandado, todo. Todo lo que sea necesario para generar infraestructura. Y el otro tema es dejar avanzado lo que es la estrategia del país en el tema hídrico, que es un tema crucial y que tenemos que darle la importancia de ver.

¿Lo ideal es llenar el país de desaladoras?

No, no llenar. Hay distintas soluciones en cada zona. Para el norte de Chile parece más razonable las desaladoras, porque son zonas desérticas. Hace más de 30 años que se inauguró la planta desaladora en Antofagasta. Antofagasta hace más de 30 años que se abastece con agua desalada y todavía la gente no toma agua de la llave porque cree que tiene arsénico cuando el agua viene del mar. Pero es bien distinto cómo se va a resolver la situación, porque además la desertificación va avanzando. Por ejemplo, tenemos decretos de escasez en Magallanes. Entonces ahí se requiere infraestructura que permita disponer agua de agua lluvia, agua de glaciares, porque el calentamiento global está, entonces también tiene que estar la infraestructura hídrica.

La desaladora de Coquimbo es la más importante?

Probablemente esta sea la más significativa porque se nos adelantó la crisis hídrica en la región de Coquimbo. Y la acción del Presidente ahí fue superágil y significativa como señal de que hemos venido hablando del tema de la crisis hídrica muchos años y ya era hora de pasar a la acción. ●