

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Construcción](#)

Construcción

Copsa: “El MOP tiene una institucionalidad para hace 20 o 30 años”

Falta de actualización del reglamento de contratos y la Contraloría son las causas centrales de conflictos que derivan en judicialización.

Por: Magdalena Arce L. | Publicado: Jueves 11 de abril de 2019 a las 04:00 hrs.



Este martes, la asamblea general de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) reelegió a Leonardo Daneri como presidente por un nuevo período hasta 2020.

En un escenario donde el sistema de concesiones ha tomado un alto protagonismo en el país -se han invertido más de US\$ 20 mil millones en los últimos 20 años-, Daneri hace un positivo



Ha aparecido gente que dice que no trabaja más para el MOP, porque los contratos terminan judicializados y hacer eso significa cinco años, o más, de atrasos”.

balance de su gestión destacando que “hemos logrado colocar el concepto de que la infraestructura mejora la calidad de vida de las personas”, además de optimizar la competitividad del país.

“Una buena carretera es mucho mejor que un Tratado de Libre Comercio, ya que baja el costo logístico de los productos para llegar a otras naciones. El costo logístico -carreteras, puertos, etc.- de cualquier producto que Chile exporte es un 18% del valor FOB, y si disminuimos eso, es como bajar sus aranceles”.

- De cara a su nuevo mandato, ¿cuáles son los principales temas pendientes en infraestructura?

- El principal desafío que nos queda es que claramente Chile nos quedó chico. El país ha seguido creciendo muy fuertemente y no se ha invertido en infraestructura ni en cantidad ni en la calidad necesarias. Entonces, es necesario seguir insistiendo en que se hagan

proyectos que nos empiecen a prevenir, por ejemplo, del cambio climático, como en el caso de los principales puentes del país que en caso de un aluvión se pueden cortar, y concretar el longitudinal costero porque necesitamos una alternativa a la Ruta 5.

- ¿Cuál ha sido la receptividad del gobierno a estas propuestas?

- Todos están de acuerdo en que la infraestructura mejora la calidad de vida y ahora lo que tenemos que hacer es empezar a hacerla, no podemos quedarnos atrás. Hemos construido solo 9 kilómetros de autopistas urbanas en los últimos 10 años.

- ¿Es necesario reimpulsar el desarrollo de las autopistas, que en el último tiempo han tenido menos prioridad que otras infraestructuras?

- Todas las obras de infraestructura son bienvenidas, tanto autopistas como metro, trenes de cercanía o teleféricos. Todos los modos de transporte son complementarios. Por ejemplo, las líneas 6 y 3 de Metro son proyectos fantásticos de transporte público que sacan gente de los automóviles. Nosotros estamos planteando que, ojalá, la L7 llegue hasta el Aeropuerto de Santiago.

-¿Cuáles son los proyectos que requieren mayor urgencia?

-Hay dos tipos de proyectos: aquellos nuevos que permiten que el país crezca como el longitudinal costero, el Merval prolongado hasta Quillota, la longitudinal Pie de Monte hacia el norte y el tramo que falta de la Ruta 7 entre Hornopirén y Caleta Gonzalo, de tal suerte que llegue hasta Villa O'Higgins. Además, optimizar las concesiones y las rutas existentes, hay que hacer terceras pistas, mejorar sus servicios y sumarles más enlaces. Una concesión no puede ser estática, porque el país en 20 años ha cambiado brutalmente.

-En ese sentido, ¿cuál es su balance al desempeño del MOP en el marco de las críticas formuladas por grandes constructoras?

-El MOP tiene una institucionalidad para sus contratos que es una camisa de fuerza que no le permite resolver los problemas que hay ahora. Es una institucionalidad para hace 20 o 30 años: me refiero a su reglamento de contratos para obras públicas y la Contraloría. Entonces, qué está sucediendo, que ha aparecido gente que dice que no trabaja más para el MOP, porque los contratos terminan judicializados y hacer eso significa cinco años, o más, de atrasos.

-¿Cómo se podría solucionar?

-Es muy difícil, porque antiguamente cuando se hacía una obra pública, las comunidades aplaudían; ahora tiran piedras y se produce el problema de que se frena todo por unos pocos. Cambió el mundo y tenemos que adaptarnos y ser eficientes en ese ambiente. Normalmente, una obra de infraestructura beneficia a muchísimas personas y perjudica a unos pocos; entonces, tenemos que buscar un mecanismo para que estos últimos sean convenientemente resarcidos y permitan que se hagan las cosas oportunamente.

-¿Cómo ha visto la resolución de conflictos con el Panel Técnico?

- Afortunadamente, el sistema de concesiones sí tiene un mecanismo de resolución de controversias que ha funcionado y que se perfeccionó con el panel técnico que anticipa los problemas. Desgraciadamente no lo tiene el MOP en sus obras corrientes.

-¿Cómo ve la responsabilidad de la cartera en esa deficiencia?

-No es tanto problema del MOP en la parte técnica, es la lentitud que tiene en general el Estado en resolver problemas como hallazgos arqueológicos, estudios medioambientales y fricciones con las comunidades. Pero esto va más allá del MOP, es un tema que es del Estado que se ha ido quedando atrás.