

6.994,55

SP IPSA 4.545,18

BOVESPA 119.311,09

DÓLAR US \$7

VER MÁS



Recuperación del mercado laboral comienza a evidenciar las cuarentenas y desempleo sube en marzo

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

Leonardo Daneri, Presidente de Copsa: "La mayor lección que hemos sacado con la pandemia y con la crisis es que los contratos tienen que ser flexibles"

Dice que la validación social del sistema de concesiones se debe abordar, incluso con una nueva mirada de lo que termina pagando el usuario.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Viernes 30 de abril de 2021 a las 04:00 hrs.



Foto: Archivo

Compartir

“Las personas en general tienen claro que una autopista concesionada presta un buen servicio, mejor que un servicio que tiene un usuario de la vialidad pública, pero el problema es que la encuentran cara”.

“Hay que cambiar” la forma de hacer infraestructura.

Un nuevo período en la presidencia de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) acaba de asumir Leonardo Daneri, que identifica que uno de los principales desafíos para la industria es hacerse cargo de las críticas que han surgido contra el sistema de concesiones, especialmente hacia las autopistas.

También considera fundamental que se resuelvan los conflictos que hay entre el Estado, representado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP), y las concesionarias, para dotar de mejor infraestructura al país.

- ¿Qué desafíos identifica para este nuevo periodo como presidente de Copsa?

- Los desafíos son bastante grandes porque estamos viviendo un periodo inédito en la historia de Chile, sobre todo con tanta efervescencia política por la pandemia. Es un periodo pospandemia que nunca hemos vivido, que sin duda va a afectar a todo el país, a todas las industrias y la de las concesiones no va a escapar de

aquello. Lo segundo, es que desde el estallido social hay una serie de empresas e industrias que han sido cuestionadas y la nuestra está dentro de ellas.

- ¿Qué pueden hacer las concesiones para tener una mayor validación en la ciudadanía?

- Las personas en general tienen claro que una autopista concesionada presta un buen servicio, mejor que un servicio que tiene un usuario de la vialidad pública, pero el problema es que la encuentran cara.

Primero que nada, el dueño de toda la infraestructura pública en Chile, concesionada o no, es el Estado. El dueño es el que fija qué es lo que se hace, cuándo se hace y cuánto se cobra. Lo que hay que poner en valor es que dentro de ese impuesto, que se paga como peaje, hay una parte no menor, un tercio promedio que se lleva el Estado, por muchos conceptos: por arriendo de infraestructura, bienes y derechos, expropiación, etc.

problema, pero si tenemos que de alguna manera empezar a explicar que hay un espíritu recaudatorio de estos sistemas de peaje actual, que probablemente hay que cambiar.

Hay dos formas de hacer infraestructura: por impuesto general de la nación, ahí todos pagan, una autopista de Santiago la estaría pagando un habitante de Arica. En cambio, si es con peaje, ahí el que usa paga.

Probablemente va a haber que llegar a un concepto del "el que usa paga, pero solo paga por lo que usa" y no está pagando impuestos o cargos adicionales al Estado.

Eso creemos que es la manera de abordar los tiempos que vienen, modificando algunas situaciones, ponerse a la altura de lo que está pasando y hacer el máximo esfuerzo para integrar en todas las decisiones de generación de infraestructura a las comunidades. La gente ahora quiere participar, antiguamente la infraestructura la hacían los técnicos, eso también se acabó.

-¿Cuál es la autocrítica de la industria por este malestar al sistema de concesiones?

- La autocrítica es no habernos dado cuenta que el país estaba cambiando y probablemente debimos haberlo previsto antes, el problema lo traemos de antes del estallido y los orígenes son bastante claros.

El primer origen es que el país dejó de crecer. Cuando el crecimiento de la economía permitía que las personas aumentaran sus ingresos, las tarifas del Tag son pagables, pero cuando la gente tiene baja de ingresos se transforman en carga.

Lo segundo es que, a raíz de una muy mala política pública que fue el Transantiago, eso obligó a mucha gente a cambiarse a un automóvil, que no consideró las externalidades negativas como pagar la patente, peaje, multas, etc.

Eso empezó a generar esta sensación de que el sistema de autopistas es caro. Nuestra autocrítica es que nos debiéramos haber dado cuenta de eso y haber empezado antes a hablar con el Estado para que empezara a corregir esto.

- ¿Considera que de aquí en adelante los contratos de concesiones debieran ser más flexibles para entregar un mejor servicio?

contratos tienen que ser flexibles, no pueden ser escritos en piedra.

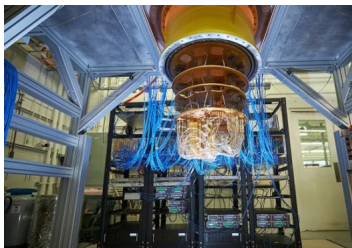
El diseño de las autopistas urbanas que actualmente están operando en Santiago fueron hechos a fines de los años 90, cuando este era otro país, entonces los contratos no pueden ser rígidos. Debemos tener un sistema bastante más flexible, pero lo más importante para que esto funcione es que recuperemos el espíritu societario entre el Estado, encarnado en el MOP y en Hacienda, con la industria de concesiones.

Si seguimos en conflicto, si seguimos denostándonos, si seguimos litigando por la prensa, todos vamos a perder. Tenemos buen sistema de resolución de controversias, que ha funcionado muy bien.

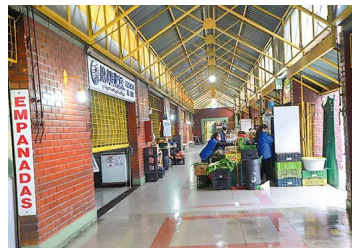
- ¿En qué punto se encuentra la relación entre el MOP y las distintas concesionarias?

- Esa relación está pasando por algunos altibajos, estamos en una parte baja. Por eso para nosotros es fundamental y tenemos la mejor disposición posible para recuperar el espíritu societario y mejorarlo para que todos ganemos.

Te Recomendamos



Según Goldman Sachs, la computación cuántica



Pandemia obliga a postergar contrato de



Sonami y propuesta de dejar sin efecto