

Si avanzar es la consigna...

Herman Chadwick Presidente de Copsa (Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública)

El sistema de concesiones cumplirá —en tres semanas más— 16 años de vida. Durante este tiempo ha dotado al país de autopistas, carreteras y edificios públicos muy superiores a la infraestructura previa, mejorando así nuestra conectividad, reduciendo los tiempos de transportes y aumentando los beneficios y la seguridad de los usuarios.

En los últimos días, algunos logros de esta industria se han visto empañados por críticas centradas en la ejecución de nuevas obras a través de convenios complementarios, distrayendo la discusión pública de cómo mejorar y agilizar esta industria. En esta etapa de la discusión, pareciera redundante afirmar que el 84% de estos convenios se ha originado por solicitudes del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que el 36% del total ha sido por cambios en el cronograma, retrasos en la expropiación, cambio de trazado de la concesión o modificación de los servicios.

El MOP, velando por el interés general del país y acorde a la legalidad vigente, ha introducido estas modificaciones buscando mantener las obras concesionadas en línea con los estándares de un país en crecimiento y responder a las crecientes necesidades de los usuarios. Sin estos convenios, la infraestructura permanecería inerte en el tiempo, siendo imposible responder a las nuevas demandas y a los avances tecnológicos.

Ejemplo de lo anterior es la necesidad de crear terceras pistas e instalar Tag Interurbano en las carreteras que salen de Santiago, factores difíciles de prever hace 15 años y que hoy son temas urgentes.

La única relación de los concesionarios con los convenios complementarios es el aporte de éstos para modificar, mejorar y actualizar la infraestructura para servir mejor a sus usuarios. Por lo mismo, estos convenios no son considerados a la hora de analizar financieramente la viabilidad de un proyecto ni forman parte de la estructura del negocio.

Consideramos que las normas sobre la ejecución de estos convenios, y las restricciones que pudieran imponerse a ellos son materia de políticas de Estado. Entendemos que es rol del gobierno decidir qué hacer con sus obras públicas y cómo actualizarlas según las necesidades del país, considerando el costo de oportunidad de las mismas en términos de tiempo y recursos estatales.

Los temas que sí conciernen a los concesionarios son aquellos que puedan influir sobre el financiamiento y la gestión de las obras. Ejemplo de ello son algunas disposiciones del proyecto que modifica la ley de concesiones y, por cierto, la modernización del MOP.

Tal como hemos señalado en las instancias correspondientes, nos preocupa la judicialización en la solución de los conflictos y la excesiva burocracia que podría crearse, así como posibles desequilibrios en la relación Estado-concesionario que pudieran afectar a futuros contratos.



Inquietan las demoras en el proceso de modernización del MOP, pues afectan la gestión de una industria que depende, en gran parte, de la agenda de proyectos del ministerio y una política de concesiones que supere los plazos de los gobiernos de turno”.

Si avanzar es la consigna...

El sistema de concesiones cumplirá —en tres semanas más— 16 años de vida. Durante este tiempo ha dotado al país de autopistas, carreteras y edificios públicos muy superiores a la infraestructura previa, mejorando así nuestra conectividad, reduciendo los tiempos de transportes y aumentando los beneficios y la seguridad de los usuarios.

En los últimos días, algunos logros de esta industria se han visto empañados por críticas centradas en la ejecución de nuevas obras a través de convenios complementarios, distrayendo la discusión pública de cómo mejorar y agilizar esta industria. En esta etapa de la discusión, pareciera redundante afirmar que el 84% de estos convenios se ha originado por solicitudes del Ministerio de Obras Públicas (MOP) y que el 36% del total ha sido por cambios en el cronograma, retrasos en la expropiación, cambio de trazado de la concesión o modificación de los servicios.

El MOP, velando por el interés general del país y acorde a la legalidad vigente, ha introducido estas modificaciones buscando mantener las obras concesionadas en línea con los estándares de un país en crecimiento y responder a las crecientes necesidades de los usuarios. Sin estos convenios, la infraestructura permanecería inerte en el tiempo, siendo imposible responder a las nuevas demandas y a los avances tecnológicos.

Ejemplo de lo anterior es la necesidad de crear terceras pistas e instalar Tag Interurbano en las carreteras que salen de Santiago, factores difíciles de prever hace 15 años y que hoy son temas urgentes.

La única relación de los concesionarios con los convenios complementarios es el aporte de éstos para modificar, mejorar y actualizar la infraestructura para servir mejor a sus usuarios. Por lo mismo, estos convenios no son considerados a la hora de analizar financieramente la viabilidad de un proyecto ni forman parte de la estructura del negocio.

Consideramos que las normas sobre la ejecución de estos convenios, y las restricciones que pudieran imponerse a ellos son materia de políticas de Estado. Entendemos que es rol del gobierno decidir qué hacer con sus obras públicas y cómo actualizarlas según las necesidades del país, considerando el costo de oportunidad de las mismas en términos de tiempo y recursos estatales.

Los temas que sí conciernen a los concesionarios son aquellos que puedan influir sobre el financiamiento y la gestión de las obras. Ejemplo de ello son algunas disposiciones del proyecto que modifica la ley de concesiones y, por cierto, la modernización del MOP.

Tal como hemos señalado en las instancias correspondientes, nos preocupa la judicialización en la solución de los conflictos y la excesiva burocracia que podría crearse, así como posibles desequilibrios en la relación Estado-concesionario que pudieran afectar a futuros contratos.

Inquietan, también, las demoras en el proceso de modernización del MOP, pues afectan la buena gestión de la industria que depende, en gran parte, de la agilidad de la agenda de proyectos del ministerio, la confección de buenas bases de licitación y contratos, y la existencia de una política de concesiones que supere los plazos de los gobiernos de turno.

Mejorar la infraestructura, agilizar el sistema y, como consecuencia, revitalizar la inversión son los temas que deberían estar en la agenda de este nuevo aniversario. Los concesionarios son los más interesados en un sistema más eficiente y transparente, al cual piden la apertura de las críticas de algunos sectores. Si avanzar es la consigna, manos a la obra.



Herman Chadwick
Presidente de Copsa (Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública)

Inquietan, también, las demoras en el proceso de modernización del MOP, pues afectan la buena gestión de la industria que depende, en gran parte, de la agilidad de la agenda de proyectos del ministerio, la confección de buenas bases de licitación y contratos, y la existencia de una política de concesiones que supere los plazos de los gobiernos de turno. Mejorar la infraestructura, agilizar el sistema y, como consecuencia, revitalizar la inversión son los temas que debieran estar en la agenda de este nuevo aniversario.

Los concesionarios son los más interesados en un sistema más eficiente y transparente, al cual poco le aportan las críticas de algunos sectores. Si avanzar es la consigna, manos a la obra.

Publicado el 26/08/09
La Tercera