



GLORIA HUTT
PRESIDENTA DE COPSA

“Las concesiones pueden ser un aporte sustantivo al crecimiento económico que el país necesita”



JULIO CASTRO

La exministra destaca la consolidación del sector, pero advierte desafíos, como los permisos y la necesidad de nuevos mecanismos para adaptar los contratos. Ve posible extender el sistema a redes de parques, recintos educacionales o deportivos.

POR VALERIA IBARRA

Fueron 12 años los que estuvo Gloria Hutt trabajando en concesiones. En su vida anterior a la política, la subsecretaria de Transporte, luego ministra de la cartera y posteriormente presidenta de Evópoli, fue una ingeniera de una empresa especializada en consultoría de transporte. “Hice estudios para prácticamente todas las concesiones que están operando, de carreteras principalmente”, reseña.

Invitada a presidir el gremio Copsa, asumió hace pocos días en reemplazo de Leonardo Danneri, quien lideró la asociación de concesionarias por ocho años, un sector multimillonario que suma proyectos adjudicados por US\$ 9.500 millones. “Me pareció una oportunidad muy atractiva por el potencial que tiene el sector. Creo firmemente que puede ser un aporte sustantivo al crecimiento económico que el país necesita y también a la calidad de vida de las personas, teniendo en cuenta que se administra infraestructura pública de servicio”, sintetiza Hutt.

– ¿En qué pie está el sistema de concesiones en este momento?

– Ha ido creciendo y consolidándose, ampliando ámbitos de cobertura y aplicando el mecanismo

a infraestructuras que son distintas de las originales, que en principio eran carreteras; ahora vemos que hay centros penitenciarios, centros como el Movistar Arena, hospitales. El mecanismo se ha consolidado bastante bien, lo ha logrado a lo largo del tiempo y a lo largo de distintos gobiernos, de distintos signos (políticos). Muestra que tiene una fortaleza en sí mismo y que eso hay que cuidarlo.

– Y en su gestión en Copsa, ¿en qué se enfocará?

– Uno, en reforzar la mirada en el servicio, en el hecho de que estas infraestructuras prestan servicios y las personas están cada vez más sensibles a la calidad de servicio.

Lo otro es que es difícil pensar en una recuperación económica estable y sólida que no contenga inversiones en infraestructura. Están en todos los planes de recuperación económica en el mundo.

Un desafío importante es proponer mecanismos que permitan adaptaciones más rápidas de los contratos iniciales. En proyectos de muy largo plazo, 30 años, los proyectos cambian mucho. Los mecanismos vigentes no tienen la flexibilidad necesaria.

– ¿Por qué, si está consolidado, hay tan poco interés en las últimas concesiones?

– Puede ser que las condiciones sean menos atractivas. Otra opción es que haya más dificultad para la ejecución de los proyectos y eso significa incertidumbre, por ejemplo, en los temas de permisos. Otra alternativa es que haya opciones de inversión más interesantes en otros países, como Brasil, que está muy activo y abriendo áreas nuevas interesantes.

– ¿Qué propone, en concreto, en el tema de los permisos?

– Apuntamos a que mientras más resueltos estén los permisos antes de adjudicar, más rápido se puede ejecutar la obra y más rápido también se pone en servicio. Lo que buscamos es que haya más avance previo, que ayude a que

“Apuntamos a que mientras más resueltos estén los permisos antes de adjudicar, más rápido se puede ejecutar la obra y más rápido también se pone en servicio”.

después el cierre de esos permisos o los inicios de obra puedan ejecutarse en un plazo más breve. Las demoras más grandes ocurren en las etapas iniciales, de uno o dos

años, justamente que es cuando se están discutiendo los términos de los contratos.

– ¿Cree que el modelo puede extenderse a otras áreas?

– En 2050 vamos a ser 2 mil millones de personas más en el planeta y la mayor parte va a vivir en áreas urbanas. Y el patio de la casa es el espacio público. Entonces invertir en espacio público genera una mirada de equidad y bienestar. Ahí hay también una línea de inversiones públicas que podrían ser concesionadas, que puede generar enormes cambios de calidad de vida a muchas personas.

– ¿Qué, en concreto?

– Redes de parques o espacios públicos de uso, uno podría pensar hasta centros deportivos, establecimientos educacionales, por ejemplo.

No + TAG

Gloria Hutt fue ministra de Transporte para el estallido social en 2019, que justamente se inició con una evasión masiva en el Metro.

“Fue muy duro vivirlo. Y el foco principal con que trabajábamos en ese momento era justamente recuperar la movilidad de las personas y las avalanchas lo que producen es un deterioro del servicio para todos, de un servicio que además no puedes cortar”, reflexiona.

Con las proporciones del caso, apunta a que eso pasaría si avanza el “No + TAG” en el Congreso. “Esa es una iniciativa que daña objetivamente al sistema”, dice. “Puede causar un gran deterioro de las inversiones en infraestructuras”.

“El resultado de este domingo va a condicionar el despliegue del resto de los candidatos”

Renueve a entrar en el ruedo político –“en el rol actual, mi postura tiene que ser mucho más transversal”, dice– la exministra desdramatiza la caída de Evelyn Matthei en los últimos sondeos. “No hay que extrañarse de altibajos en encuestas por distintos sectores, porque en un año electoral tan intenso como este, donde hay elecciones parlamentarias y además elección presidencial y primaria, la dinámica es muy intensa”. Hutt enfatiza que “está todo bastante abierto y tenemos que esperar cómo van decantando distintas etapas (...) el resultado de este domingo de la primaria oficialista, que va a condicionar el despliegue del resto de los candidatos. Puede cambiar mucho el escenario”.

Respecto de si volvería a la política, la exministra y exministra de Evópoli contesta: “Yo tomé este compromiso (Copsa) para dedicarme por un tiempo razonablemente largo, que me permita una gestión valiosa para el gremio”.