

Gloria Hutt, presidenta de COPSA y paralización de obras de la red hospitalaria:

## “Hay casos donde la interpretación o las especificaciones quedan abiertas a decisiones que no son compartidas”

Entre licitaciones y operación de obras, el mercado de las concesiones mueve \$3,7 mil millones de dólares en el Biobío sobre los cuales ahondó la autoridad.

Por Felipe Cuevas Mora  
 felipe.cuevas@diariosur.cl

La Región del Biobío ha sido históricamente un puntal para el desarrollo del mercado de concesiones de obras públicas en regiones, con hitos relacionados a los primeros contratos suscritos en la década del 90 para la construcción de la ruta de la Madera, el acceso norte a Concepción (Autopista del Itata) o la construcción del nuevo aeropuerto Carriel Sur a inicios de los 2000.

En la actualidad, los contratos suscritos por la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP) en la zona mueven poco más de \$2.718 millones de dólares, y se proyecta adjudicar entre el segundo semestre y los primeros meses de 2026 otros \$1.077 millones de dólares en obras de infraestructura.

Gran parte de esos proyectos se encuentran al alero de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), que cuenta con más de dos décadas de trayectoria en el desarrollo de proyectos a nivel nacional, que contemplan carreteras, puentes, hospitales, aeropuertos y cárceles.

Su presidenta Gloria Hutt visitó esta semana la Región, a poco más de dos meses de haber asumido funciones, con un agenda marcada tanto por la visita a proyectos ancla como el Puente Industrial y reuniones con diversas autoridades y representantes locales de varias concesionarias.

En medio de esa visita, la exministra de Transportes en el segundo gobierno de Sebastián Piñera dialogó con Diario EL SUR sobre los desafíos de la industria y el estado actual algunos de los proyectos clave en la zona.

“La Región tiene una presencia importante de concesiones y de socios nuestros de forma bien diversa. Están las carreteras que son fundamentales para el crecimiento económico, facilitan los desplazamientos, establecen la red logística haciendo más productiva, algo que permite generar empleos, pero también un tema que nos tiene bien pendientes es el de generar mucho bienestar a las personas de la zona”, introduce.

—¿Cómo ven la relación con el MOP, en particular con la Dirección General de Concesiones (DGC), para trabajar de forma complementaria en estos procesos licitatorios, las demandas de ustedes como concesionarias y las urgencias locales?

—Ese es un trabajo permanente. No olvidemos que la asociación público-privada es un contrato entre dos partes que comparten un objetivo común, entonces es como si fuéramos una sociedad que tiene un contrato para lograr ese objetivo que queremos, y se necesita tanto la buena disposición del Estado como la disposición al riesgo de los privados, que viendo un proyecto atractivo están disponibles para poner capitales y endeudarse, tomar el riesgo y desarrollar las obras.

Se reparten distintas obligaciones y en la medida que el trabajo sea armónico las cosas resultan bien, lo que genera un beneficio a

las personas cuando ocurre y eso lo compartimos profundamente. El trabajo de la asociación público-privada ha mostrado ser valorado transversalmente, lleva treinta años, ha atravesado gobiernos y esa relación se ha mantenido bien.

En ese punto, asegura que “esperamos seguir siendo socios que generan bienestar a las personas, es lo que todos queremos lograr”, junto con reconocer que “si bien hay impedimentos, con una serie de proyectos atrasados o que necesitan más empuje—donde es indispensable comenzar las obras pronto—las voluntades están y espero que avancemos bien”.

—En esta Región se licitan y se proyectan obras por más de \$1.077 millones de dólares vía concesiones, entre ellos la ruta Vía de Monte, los electrocorredores o el teleférico en Talcahuano.

—Biobío tiene hartas características que lo hacen bien atractivo, con dimensiones de población importantes de manera que todos los proyectos tienen altas tasas de ocupación lo que los hace bien atractivos, y reducen el riesgo para los inversionistas. Lo que si ocurre es que a medida que se va construyendo la infraestructura empiezan a abrirse otras demandas adicionales, y la idea es ir siempre respondiendo a esas demandas con propuestas novedosas, más actualizadas y hay mucho por hacer.

Bajo esa premisa, Hutt expone que desde COPSA “esperamos que en esas licitaciones se ofrezcan condiciones que hagan atractiva la inversión, y hacerlo quiere decir que estén de alguna manera acotados los riesgos de los inversionistas: lo que ha pasado en las últimas licitaciones es que hay un incipiente desbalance y muchos

riesgos se pasan a los inversionistas, afectando el financiamiento”.

“Si no se consigue ese financiamiento, es muy difícil afirmar una oferta. En esos casos esperamos condiciones atractivas como ha ocurrido en distintos puntos del país, lo que por ejemplo nos permite contar con un aeropuerto de alto estándar, el puente Industrial y las carreteras que permiten el desarrollo”, añade.

—¿Han tenido una respuesta favorable del MOP a ese planteamiento? Se lo pregunto porque por ejemplo la DGC ya postergó algunas de las licitaciones que le he mencionado, ante la solicitud de las empresas.

—Seguimos conversando, y tenemos un antecedente: en los últimos concursos ha habido pocas ofertas y es mejor para el sistema que haya competencia, más oferentes, independiente de que las condiciones las pone el Estado.

Ahi no se ve afectado el precio, pero si las posibilidades de tener obras de más alto estándar, mejores ofertas y para nosotros es muy importante que sean ofertas viables, para llevarlas a un banco y se acepte que ese nivel de riesgo es posible, que no sientan que con ese riesgo ellos arriesgan que la deuda sea pagada. Esa conversación con el MOP es permanente y estamos avanzando con mesas específicas al respecto.

### RED HOSPITALARIA

—Entre los contratos que COPSA tiene en la zona está la construcción de la Red de Hospitales en las comunas de Coronel, Lota Nacimiento y Santa Bárbara, hoy paralizada y en un proceso de arbitraje con la DGC y del MOP. ¿Cómo observan el proceso de arbitraje que se lleva hoy adelante?

—Nosotros esperaríamos que esto se resolviera y no tener que judicializar ninguno de los proyectos, pero hay casos en que la interpretación o las especificaciones quedan abiertas a algunas decisiones que no son compartidas, y eso lleva a que se necesite una instancia de aclaración, técnica, que es este arbitraje.

La institucionalidad permite que esto se despeje, lo que si lamentamos es que se llegue a eso a sin haber podido resolver esto antes, tanto por temas de plazos como la importancia que tiene avanzar en la

“El free flow es muy aceptado por las personas”

Parte de la visita de Gloria Hutt a la zona contempló la visita a las obras del Puente Industrial, que contempla su apertura en la fase de marcha blanca el próximo lunes 8 de septiembre, que contempla una inversión superior a los \$200 millones de dólares.

“Esta obra refleja de manera muy fidedigna el tipo de proyectos que inspira la acción de COPSA como Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, con una infraestructura que mejora la vida de las personas con nuevos estándares, que trae incorporación de peatones y ciclistas que no habíamos visto a esta escala”, valora.

—Además, esta es la primera obra concesionada fuera de Santiago que tendrá cobra de telepeaje en una zona urbana.

—Lo que hemos visto es que el pago electrónico de flujo libre, conocido como free flow, ha sido muy aceptado por las personas por el ahorro del tiempo, comparado con una plaza de peaje.

En este caso, efectivamente el puente operará con ese sistema y ya se han entregado 30 mil dispositivos repartidos de 120 mil habilitados para utilizar el puente y además es interoperable con otros sistemas del país: lo que estamos tratando de lograr y en eso el ministerio ha sido muy activo, es que todos los peajes finalmente terminen siendo electrónicos porque permite integrarlos y que sean gestionados por una gran red en vez de puntos independientes.

red de hospitales, que es una urgencia mayor para la ciudadanía.

—Se ha cuestionado que la empresa OHLA no tiene las condiciones financieras para continuar con las obras, razón que ha motivado el retraso en el cumplimiento de plazos.

—Cuando algunos de los socios está en un arbitraje, nosotros desde COPSA confiamos en una correcta resolución de ese arbitraje. Sin duda, aportamos todo lo necesario para que el proceso se realice lo más pronto posible porque lo que nos importa es que las obras estén disponibles para las personas en un plazo breve. Pero esto deteriora ese objetivo e impide disponer a las personas servicios de salud, que no hace falta que explique lo importante que son.

Lo que ha pasado en las últimas licitaciones es que hay un incipiente desbalance y muchos riesgos se pasan a los inversionistas, afectando el financiamiento. Si no se consigue es muy difícil afirmar una oferta”.

Biobío tiene hartas características que lo hacen bien atractivo, con dimensiones de población importantes de manera que todos los proyectos tienen altas tasas de ocupación lo que los hace bien atractivos”.



En junio pasado, la exministra de Transportes Gloria Hutt asumió como presidenta de la Asociación Gremial de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA).