

GLORIA HUTT
 PRESIDENTA DE COPSA Y PLAN DE
 CÁRCELES DEL MOP

“Es indispensable que eso que implica un riesgo para los ingresos se resuelva antes de implementarlo”



JONATHAN DURÁN

■ Para la dirigente gremial, los contratos de estas obras presentan hoy un problema: fueron diseñados para una población que, en la práctica, termina sobrecargándose.

POR LAURA GUZMÁN

Hace algunos días, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) eligió a su directorio para el período 2026-2027; instancia en la cual se ratificó por segundo año consecutivo a Gloria Hutt -exministra de Transportes y Telecomunicaciones- como presidenta del gremio.

Su continuidad se da en un momento clave: un cambio de gobierno y la llegada de nuevas autoridades al Ministerio de Obras Públicas (MOP), encabezado por Martín Arrau, quien ha manifestado su intención de reimpulsar con fuerza la cartera.

Con ese telón de fondo, Hutt ha delineado algunos pilares estratégicos para el gremio, como agilizar la ejecución de proyectos adjudicados; mejorar la evaluación de riesgos; avanzar hacia un sistema de planificación de infraestructura más robusto; entre otros.

Pero más allá de estos lineamientos, Hutt detalló que hay algunos temas urgentes. Uno de ellos -planteó- son los contratos de hospitales concesionados, asunto que ya puso sobre la mesa en conversaciones con el MOP.

- ¿Qué está ocurriendo con los hospitales?

- Ha habido problemas no solo en el inicio de construcción, también durante la operación. Hay áreas grises de interpretación, por ejemplo,

de aplicación de multas de acceso, de premios por cumplimiento, variables de servicio y eso, a nuestro juicio, necesitamos perfeccionarlo. Hay 19 proyectos adjudicados y solo cuatro en operación; hoy es el momento, no cuando tengamos los 19 con problemas.

- ¿El problema radica en la existencia de dos mandantes?

- No necesariamente. Eso puede ser en la definición, pero después, en los criterios de evaluación, eso es puramente trabajo con el inspector fiscal y ahí vemos que hay áreas de mejoramiento; áreas grises que se prestan para judicializar.

- ¿En el caso de las cárceles ocurre algo similar?

- Ahí tenemos otro problema, que es que el contrato se dimensiona para una población y se sobrecarga, y los criterios para compensar por esa sobrecarga no están claramente establecidos; lo que afecta directamente el funcionamiento y el resultado del consorcio.

- Con este escenario, y un plan de cárceles concesionadas impulsado por el MOP. ¿Existe interés del sector privado en participar?

- Siempre hay interés, pero es indispensable que eso que implica un riesgo para los ingresos se resuelva antes de implementarlo.

Alza de competencia

Uno de los focos que se ha plan-

teado la industria es reactivar la competencia en los procesos de licitación. Según Hutt, hoy se reciben menos ofertas que en años anteriores; lo que no es saludable para el rubro.

Para revertir esta tendencia, planteó que es clave avanzar en la modernización de los contratos, pero también ampliar el alcance del sistema de concesiones hacia nuevas áreas.

- ¿A qué tipo de proyectos?

- En la tecnología, por ejemplo, tipo *data center* o redes de telecomunicaciones. De los países con grandes sistemas de concesiones, cinco o seis están invirtiendo en este ámbito. También tenemos educación, desde luego. En Sao Paulo hay un ejemplo muy bueno de 29 colegios que se licitaron. Con las carreras que tenemos en educación, sería un gran avance.

- Por el momento, Chile no ha avanzado en ninguna de esos rubros. ¿Cree que se quedó atrás?

- En la región sigue siendo atractivo, porque es un país con un riesgo controlado. Pero cuando uno mira el nivel internacional, la región está al final del ranking. Ahí hay un desafío enorme.

- Con todo, ¿existe interés de nuevos inversionistas extranjeros en ingresar al sistema chileno?

- Tuvimos una reunión muy interesante con un grupo de Corea que promueve las inversiones; y

Posible rebaja del TAG: “Todo se puede hacer, pero mi impresión es que no es de corto plazo. Hay que tener la precaución de que se haga dentro de los marcos contractuales y que no se ponga en riesgo la estabilidad a largo plazo del sistema”.

ellos están entendiendo mejor el sistema de concesiones de Chile para promoverlo allí.

El debate del TAG

En los últimos días, el sistema de cobro electrónico de autopistas (TAG) ha vuelto al centro del debate, tanto por el alza en la evasión como por la posibilidad de que el gobierno impulse una rebaja en las tarifas.

- ¿Qué le parece la propuesta?

- Es bien importante mirar lo que dice la cartera, que reconoce

que cualquier conversación en este caso tiene que ser uno a uno, porque son todos contratos distintos. Acá hay varios casos. Por ejemplo, las concesionarias que tienen plazo variable no podrían tener automáticamente una rebaja, porque el financiamiento tiene un flujo de pago que no lo puedes cambiar automáticamente, tienes que volver a negociarlo.

- ¿Pero es viable?

- Toda discusión es posible, todo se puede hacer, pero mi impresión es que no es de corto plazo. Hay que tener la precaución de que se haga dentro de los marcos contractuales y que no se ponga en riesgo la estabilidad a largo plazo del sistema, que eso es lo que nosotros protegemos. Creo que en el MOP están muy claros con eso.

- Respecto del aumento de la evasión, ¿qué medidas se podrían implementar?

- Una fiscalización intensiva de Carabineros en puntos claves podría entregar un mensaje de que esto no es gratis, que esto es un fraude. Otro aspecto que se podría hacer es que los generadores de carga hicieran algún tipo de validación a los transportistas que contratan, que tengan al día sus pagos del TAG, o filtrar a los que cometen fraude.

- ¿Se podrían ajustar los contratos para compensar las pérdidas por evasión?

- Sería institucionalizar el fraude.