

Concesionarias, empresarios:

Las fracturas del terremoto

Pamela Gutiérrez / La Nación. Domingo 14 marzo 2010

Vespucio Norte, el paso Hospital de Autopista del Maipo y el aeropuerto constituyen la cara visible de los daños estructurales que sufrieron las empresas concesionarias. Aunque los privados trataron de mitigar la emergencia en estos días, también ha habido cuestionamientos a las bases de licitación de la Dirección de Concesiones del MOP, las que deberían ser más rigurosas en caso de un sismo de alta intensidad.



Los vehículos que transitaban por la Autopista Vespucio Norte no advirtieron a tiempo que la estructura cedió con el terremoto. Foto: UPI

“El accidente fue en un dos por tres. Yo iba por la autopista y de repente veo que hay un vacío y caigo. Me fui de punta y finalmente el auto aterrizó por el techo. Antes de mí habían caído otros tres autos. Logré salir por la ventana del chofer y ayudé a salir a dos personas más que habían caído antes que yo, mientras seguían cayendo los autos. Estaba muy oscuro y como el pavimento es negro, peor todavía”. Esa fue la jornada de terror que vivió Rafael Galleguillos Ortega, ex conductor de prensa de Red Televisión que circulaba por la Autopista Vespucio Norte a la altura de Lo Echevers, Quilicura, cuando el terremoto del 27 de febrero quebró la vía. A juicio de los especialistas, el sismo de 8,8 no es razón suficiente para que esta estructura y otras como el paso Hospital de Autopista del Maipo y el Aeropuerto Arturo Merino Benítez hayan colapsado o sufrido serios daños. Más aún, cuando los usuarios pagan por transitar y por ocupar esa infraestructura.

Apenas despuntó el día y hubo electricidad, los canales de televisión mostraron la peor imagen que podían tener las empresas concesionarias: caminos quebrados, autos chocados y el aeropuerto Pudahuel con serios daños en el sector de tránsito

de pasajeros. Frente a este escenario, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), entidad que agrupa a los privados, se puso un plazo de 48 horas para buscar soluciones de emergencia para conectar al país vía terrestre y habilitar el aeropuerto.



Los peores damnificados se situaron en la Autopista Vespucio Norte, donde cayó Rafael Galleguillos, quien sólo hace pocos días logró contactarse con la empresa para resarcir el daño a su vehículo y costos de salud, a raíz de las lesiones que sufrió en la caída. Las víctimas, heridas leves según el reporte de las autoridades, se precipitaron en el paso superior de Lo Echevers, sector que está siendo demolido, lo mismo que el paso superior Miraflores. El proceso terminará el 22 de marzo, tras lo cual comenzarán las faenas de reconstrucción, según consigna un comunicado de la empresa.

Vespucio Norte tiene una extensión de 29 kilómetros que unen a ocho comunas de Santiago. En 2009, según la información entregada por la misma compañía a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS), obtuvo utilidades superiores a 13.000 millones de pesos, equivalente a cerca de US\$26 millones. La empresa está constituida por tres grandes grupos: ACS, ex Dragados en un 46,48%; Hochtief (consorcio alemán), en un 45,45% y, en menor medida, Cofides (Compañía Española de Financiación del Desarrollo), con un 8,07%. ACS es una compañía española presidida por Florentino Pérez, quien además es presidente del Real Madrid, cuyo entrenador es el chileno Manuel Pellegrini. Pérez es el segundo hombre más rico de España y está ubicado en el lugar 397 de la lista Forbes.

Otra concesionaria que tuvo colapso de su estructura fue la Autopista del Maipo, que abarca el tramo Santiago-Talca. El principal controlador de la empresa es Cintra, dirigida por Rafael del Pino y Calvo Sotelo, hombre que a su vez heredó en el 2000 el imperio levantado por su fallecido padre y que era considerado uno de los hombres más ricos de España. En Chile, el presidente del directorio es Herman

Chadwick, el mismo responsable de Copsa. Es primo del Presidente de la República, hermano de la directora del Conace María Teresa Chadwick, quien a su vez es esposa del nuevo integrante del Tribunal Constitucional y ex ministro secretario general de la Presidencia, José Antonio Viera-Gallo. También es hermano del senador UDI y ex integrante del comando de Sebastián Piñera, Andrés Chadwick. Militante UDI, ha sido candidato a senador y también fue concejal por la comuna de Santiago. Además de participar en Cintra, es vicepresidente del Consejo Nacional de Televisión y director de Inversiones Aguas Metropolitana. Otro director de la empresa es Hugo Vera Vengoa, actual consejero nacional de concesiones de la Cámara Chilena de la Construcción.

¿Sólo el terremoto?

La pregunta que queda en el aire es: ¿basta con justificar que fue un terremoto para que colapse una estructura de esa envergadura? El vicepresidente del Colegio de Ingenieros, Sergio Contreras, indica a LND que “no es esperable ni debiera ser. Son vías de comunicación y tienen que seguir funcionando aún en casos más complejos que cualquier otro tipo de estructura”. Agrega que este sismo ha sido “particularmente destructor”, por lo cual “probablemente será necesario ajustar normas”.

En tanto, el presidente de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara, el PPD Patricio Hales, sostuvo que “en general las obras públicas han respondido bien, pero en el caso de la Dirección de Concesiones, todavía falta mayor rigor en las exigencias de los proyectos de cálculo estructural”.



Agrega que en el caso de Vespucio Norte, “ver una losa desplomada, que estaba diseñada para ser un simple apoyo, donde la estructura fue diseñada para no ser solidaria con el pilar, tendría que haber tenido la capacidad suficiente para servir de repisa móvil, donde la losa tendría que moverse como estaba diseñada, sin necesidad de que se tuviera que desplomar y tener a ocho vehículos cayendo al vacío. Lo que pasó en Américo Vespucio Norte es un paradigma del descuido y ahí, probablemente, hay una insuficiencia de control en los planos de cálculo en la Dirección de Concesiones”.

Durante 72 horas, el aeropuerto Pudahuel tuvo interrumpido el tránsito de pasajeros y sólo se permitió la llegada de algunos vuelos, en razón de que colapsaron los cielos falsos, algunas luminarias, parte del aire acondicionado y pasarelas que comunican el puente de entrada con el edificio.

SCL ideó instalar carpas para pasar la emergencia y atender a los pasajeros. Dichas carpas deberían ser retiradas antes de 15 días, según informó la empresa a LND. A través de un comunicado, la compañía asegura que “no se observa daño estructural relevante en el terminal. Tanto su obra gruesa como todas sus losas techos y muros, incluido el muro cortina de vidrio que rodea la estructura, resistieron el sismo”.

En el documento se agrega que “la concesionaria nunca ha tenido libertades para ejecutar los trabajos y determinar materiales. En el sistema de concesiones, el Ministerio de Obras Públicas hace un riguroso trabajo de supervisión durante todo el proceso de obra”.

Esta explicación le parece insuficiente al presidente de la Federación Aérea de Chile, Julio Subercaseaux Mac-Gill: “No me basta que la concesionaria me diga que no hubo problemas estructurales, como si el resto de los daños no importaran. La falla fue igualmente grave, porque si se cae el cielo, las pasarelas y los vidrios, puede que no sean daños estructurales, pero es igualmente delicado el tema. El hecho es que se perdió el servicio para el cliente, y en este caso, para el país”.

Subercaseaux agrega que la falla del aeropuerto reveló otro problema: “Esta crisis se habría enfrentado mucho mejor si hubiésemos contado con el aeropuerto de Cerrillos. El puente aéreo que se realizó desde Tobaraba para transportar ayuda se podría haber triplicado si se hubiera contado con ese aeropuerto”.

La empresa SCL tiene un patrimonio que asciende a US\$58.183.886, que se divide en seis accionistas, siendo el principal controlador Agencias Universales (Agunsa), con el 47,03% de las acciones. Agunsa es una empresa cuyo giro es el transporte y distribución de carga a nivel aéreo y terrestre con 72 oficinas distribuidas en 20 países. El presidente del directorio de SCL y Agunsa es José Manuel Urenda, hijo del ex senador UDI por la Quinta Región Costa, Beltrán Urenda. El segundo controlador es Abertis, con el 14,77% de acciones, siendo su presidente Salvador Alemany Mass, un prominente hombre de negocios que tiene participación en directorios de empresas de infraestructura en Italia, Brasil y Portugal. Un grupo menor de acciones tiene Inmobiliaria Parque Tres (13,43%), de origen chileno, que representa a la empresa Cimenta. En este directorio y, por ende en SCL, participan el ex ministro secretario general del gobierno de Patricio Aylwin, Enrique Correa. Otro director de la empresa es Antonio Tusset, ex director del Hogar de Cristo y actual integrante del directorio de Banmédica, holding controlado por los grupos Penta y Fernández León.

Reacción

En Copsa se pusieron el plazo de 15 días para regularizar la conectividad dañada, de modo de permitir el paso de vehículos pesados que transportan productos de exportación como frutas, vinos y madera. En este proceso de reconstrucción, como explica el presidente de Copsa, Herman Chadwick (ver entrevista), se trata de recuperar la infraestructura colapsada, como el paso Hospital (Autopista del Maipo, en la Sexta Región), y Acceso Sur, y ofrecer alternativas de tránsito. “Hay que buscarle soluciones parciales para permitir el desplazamiento por las carreteras más o menos en el mismo tiempo que había antes. Si entre Santiago y Talca el tiempo de desplazamiento era de tres horas, en los días siguientes del terremoto podían ser ocho horas. La idea es volver a tres horas, aunque va a estar el problema de Hospital, donde estamos buscando una fórmula, que es tratar de salvar las dos pistas del medio para dejarlo conectado y empezar a construir el resto”.

Añade que el Acceso Sur, que también pertenece a Autopista del Maipo, logró ser habilitado pese a que colapsó y “tenemos el túnel prácticamente listo y entre 15 a 20 días deberíamos tener abierto el Acceso Sur, que permite una entrada a Santiago por Angostura sin pasar por Hospital”.

El sistema de concesiones fue ideado durante el gobierno de Eduardo Frei y tuvo su apogeo durante el mandato de Ricardo Lagos, como una forma de permitir que los privados invirtieran en infraestructura, ya fuera en caminos, hospitales, cárceles, puertos, aeropuertos y embalses, a cambio de permitir a los ejecutores de la obra el retorno de la inversión. Bajo esta premisa, el Estado podía focalizar la inversión en otras áreas más deprimidas de la economía. Tras la promulgación de la Ley de Concesiones de Obras Públicas en 1996, la planificación de la política de concesiones quedó en manos del Ministerio de Obras Públicas (MOP), que es el interlocutor del gobierno frente a los privados, agrupados en la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa A.G.), que hoy está presidida por Herman Chadwick. Para este año se espera licitar otros 18 proyectos por US\$3.181 millones.

La relación entre los privados y el Estado no ha sido precisamente armoniosa. Aunque tras el terremoto el saliente ministro Sergio Bitar apareció junto a los privados damnificados por el sismo, en 2007 vivieron una fuerte tensión, con acusaciones de “extorsión” ante la propuesta del ministro de Obras Públicas Eduardo Bitrán por modificar la Ley de Concesiones, sobre todo en lo relacionado en el pago de sobre costos por parte del Estado a las concesionarias. En marzo de 2008, el ministro Bitar acusó a los privados de aumentar los costos para obras públicas. No en vano, el MOP aplicó 173 multas a 10 concesionarias por \$5.800 millones entre el 2007 y 2008.

Para este año, se espera la reactivación de la discusión de la Ley de Concesiones, cuya modificación fue impulsada por Bitrán y que fue fuertemente resistida por los privados. A fines del año pasado, el ministro Sergio Bitar le había retirado la suma urgencia, a lo cual el entonces presidente de la Comisión de Obras Públicas, el diputado Mario Venegas, indicó que ello era necesario para el perfeccionamiento del proyecto.



Información disponible en el sitio ARCHIVO CHILE, Web del Centro Estudios “Miguel Enríquez”, CEME: <http://www.archivochile.com> (Además: <http://www.archivochile.cl> y <http://www.archivochile.org>).
Si tienes documentación o información relacionada con este tema u otros del sitio, agradecemos la envíes para publicarla. (Documentos, testimonios, discursos, declaraciones, tesis, relatos caídos, información prensa, actividades de organizaciones sociales, fotos, afiches, grabaciones, etc.)
Envía a: archivochileceme@yahoo.com y ceme@archivochile.com

NOTA: El portal del CEME es un archivo histórico, social y político básicamente de Chile y secundariamente de América Latina. No persigue ningún fin de lucro. La versión electrónica de documentos se provee únicamente con fines de información y preferentemente educativo culturales. Cualquier reproducción destinada a otros fines deberá obtener los permisos que correspondan, porque los documentos incluidos en el portal son de propiedad intelectual de sus autores o editores. Los contenidos de cada fuente, son de responsabilidad de sus respectivos autores, a quiénes agradecemos poder publicar su trabajo. Deseamos que los contenidos y datos de documentos o autores, se presenten de la manera más correcta posible. Por ello, si detectas algún error en la información que facilitamos, no dudes en hacernos llegar tu [sugerencia / errata.](#)