

LA COLUMNA DE...



CLEMENTE PÉREZ
ABOGADO, MÁSTER EN
POLÍTICAS PÚBLICAS

Esta carretera se construye con tus ahorros

Se reactivaron las concesiones, por fin. Con la licitación de la Ruta 68 y de Santiago Los Vilos, vemos que la cartera de nuevos proyectos, por US\$ 17 mil millones de verdad está avanzando, y se esperan inversiones por US\$ 1.500 millones, solo en 2025. Casi un 10% más que este año. ¡Por fin!

Esto es una buena señal. El Gobierno recapacitó y se dio cuenta que las concesiones son claves para modernizar nuestra infraestructura, atraer inversiones y generar empleo. En los últimos dos años se ha puesto las pilas, después de algunas dudas existenciales con las que comenzó: durante el primer año de Gobierno no se hizo ninguna licitación de nuevos proyectos y el borrador de Constitución que promovió para el Apruebo, y del que nos salvamos, establecía prohibiciones de concesionar proyectos en determinadas materias, como cárceles. Hoy las cárceles concesionadas son una de las “niñas bonitas” de la nueva cartera de proyectos.

Pese a las innumerables ventajas de la asociación público-privada, la verdad es que en Chile tenemos algunas dificultades. La primera es que las autopistas y las concesionarias de obras públicas, en general, están siempre rankeadas entre las industrias que menos confianza generan en la opinión pública, disputando lugares con las AFP y las isapres. Es necesario tomar medidas para que una industria, que nos debiera enorgullecer a todos, cuente con más respaldo. Por ello, es una buena noticia el lanzamiento del programa “buen vecino” del MOP, que permita mejorar la inserción de las obras concesionadas en su entorno.

La segunda gran dificultad es la escasa competencia en estas licitaciones.

La competencia es clave porque en estos proyectos la contienda no es “en la cancha”, sino que es “por la cancha”. Es en la licitación cuando es posible obtener las mayores ventajas de un proceso competitivo. Sin embargo, a las recientes licitaciones de la cárcel de Talca y de los aeropuertos de Copiapó y Antofagasta llegó un solo oferente, mientras que a Santiago Los Vilos y a la Ruta 68, llegaron solo dos.

Para aumentar la competencia, la Ministra López ha realizado *roads-hows* y giras. Pero, es posible que haya causas que impiden una mejor acogida. Algunas recomendaciones: (1) El riesgo de la permisología debiera ser asumido en mayor medida por el MOP. Es más fácil para una empresa instalada en Chile, que para una extranjera, lidiar con la burocracia reinante. (2) Reducir los costos de transacción: cada convenio complementario toma años, hay ahí otra ventaja para los incumbentes. (3) Reducir plazos de desarrollo de proyectos. Adicionalmente, se requiere definir una política de peajes, que concilie una cierta rebaja en peajes en las renovaciones de obras ya construidas, con la inversión necesaria para que la infraestructura se vaya renovando y creciendo.

Y por último, pedirle a la empresa pública desarrollo país, que desarrolle concesiones en infraestructura social, del tipo de colegios, espacios públicos y otros proyectos de menor escala. Ojalá volviéramos a ver esos carteles camineros que decían: “Esta carretera se construye con los ahorros de los trabajadores chilenos”.

Es una buena noticia la reactivación de las concesiones, pero aún persisten dificultades que superar en la asociación público-privada.