



Título: *Contratos de concesiones de obras públicas*

Medio: El Mercurio

Sección: Opinión

Circulación: Diario

Página: A2

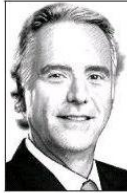
http://www.nexchannel.cl/nexchannel/noticias/ver_imagen.php?img=2012/05/06/ElMercurio-A2

Contratos de concesiones de obras públicas

“...Para realizar nuevas obras que mejoren o actualicen la calidad de servicio de una concesión, se requiere de un largo proceso de negociación en el que el Estado depende, muchas veces, de la buena voluntad de los concesionarios para llegar a acuerdo...”.

FELIPE MORANDÉ

Para todos aquellos que viven en Santiago, se ha hecho evidente la arremetida de nuevos proyectos inmobiliarios y comerciales que, sumados a un fuerte aumento en el parque automotor, se traducen en una gran saturación de los ejes viales. Actualmente, en la capital circularán cerca de un millón y medio de vehículos en calles y autopistas cada vez más atochadas. Y el pronóstico no es muy alentador: se estima que el 2015 circularán dos millones de vehículos por las calles de Santiago.



Esta presión sobre el desarrollo de las autopistas se replica en aeropuertos y otras obras de infraestructura pública, en las que se requiere que las empresas concesionarias generen soluciones de ampliación o remodelación que puedan realizarse en forma rápida y eficiente y a un costo razonable para el Estado, de modo de mantener un estándar de servicio óptimo para los usuarios. Sin embargo, estas necesidades urgentes chocan con contratos de concesión que tienen duraciones de 20, 30 y hasta 40 años que ralentizan la concreción de estas mejoras.

Es evidente que las empresas concesionarias deben ser capaces de adaptarse a las nuevas exigencias y estándares. Lamentablemente, la legislación que rige actualmente a la mayoría de las concesiones de obras públicas dificulta dar esta respuesta ágil que requiere la ciudadanía.

Para realizar nuevas obras que mejoren o actualicen la calidad de servicio de una concesión, se requiere de un largo proceso de negociación en el que el Estado depende, muchas veces, de la buena voluntad de los concesionarios para llegar a acuerdo.

Lo anterior se debe a que el Estado está amarrado a que toda obra que supere el 15% del contrato original —lo cual ocurre en prácticamente la totalidad de los casos— debe necesariamente surgir de un acuerdo entre el MOP y la concesionaria. En algunas oportunidades las empresas no tienen interés en realizar la obra, o aspiran a la tasa de retorno original del proyecto, mucho más alta que las que serían razonables hoy, en que las tasas de interés y el costo del financiamiento se han reducido dramáticamente.

Esto suele presentar una desventaja para el Estado, pues dado su menor costo de endeudamiento le sería más eficiente construir en forma directa las obras, pero los actuales contratos no sólo le impiden intervenir, sino que además no contemplan condiciones de negociación con las empresas para mayores obras.

Algunos han esgrimido el término anticipado del contrato de concesión de la infraestructura por parte del Estado como una solución para desarrollar las nuevas obras que se requieren en diferentes puntos del país. Sin embargo, la ley actual considera la recompra como una situación excepcional, que requiere caducar la concesión e impone plazos largos y engorrosos. Claramente no es la herramienta que se requiere para generar obras rápidas de manera de ir anticipándose a los problemas viales o de capacidad de atención a pasajeros, como es el

caso de los aeropuertos.

Tan complicado y oneroso es terminar una concesión, que en el caso de la Cárcel de Antofagasta (obra que fue abandonada con un 45% de avance), el Estado debió pagarle a la empresa más de 30 millones de dólares por una obra que luego debió volver a licitar.

Sería ventajoso para ambas partes que existiera una definición clara en la ley y en los contratos que fije las condiciones de término de una concesión en caso de no haber acuerdo para nuevas obras, para que sea una opción cierta a través de la cual el Estado pueda construir a tiempo las obras que la ciudadanía requiere. Ello aportaría mayor transparencia al sistema y posibilitaría una toma de decisiones eficientes por parte del Estado y de la concesionaria. Un ejemplo a tener en cuenta es la Ley N° 20.504, que me tocó tramitar en el Congreso en 2010 con el fin de resolver un problema aún más agudo que existía con los contratos del Transantiago. Esta ley definió un marco regulatorio para el transporte público concesionado y en su articulado transitorio contempló un mecanismo de término de los contratos entonces vigentes. En una ventana de tiempo de dos años (desde la promulgación de la ley), y en el contexto de una renegociación de los contratos de concesión vigentes, se podía poner término a los mismos y un comité de expertos establecía el monto de la indemnización. Así se respetaba el derecho constitucional a una indemnización justa y, al mismo tiempo, se creaba un mecanismo expedito de solución de diferencias.

* El autor es decano de Economía de la Universidad Mayor.