



DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Opinión](#) > [Columnistas](#)

Columnistas

Caso Nuevo Pudahuel: los riesgos para el sistema de concesiones

Rodrigo Barcia Director del Doctorado en Derecho Universidad Autónoma de Chile

Por: Rodrigo Barcia | Publicado: Miércoles 3 de febrero de 2021 a las 04:00 hrs.

Compartir



El concesionario del aeropuerto internacional de Santiago, Nueva Pudahuel ha iniciado gestiones preliminares para demandar a Chile ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI). Las razones de la demanda contra el Estado de Chile se fundan en la negativa del Ministerio de Obras Públicas (MOP) a modificar el contrato, a requerimiento de la concesionaria, que alega pérdidas aproximadas de US\$ 30 millones tras la baja en el flujo de pasajeros. El MOP, a su vez, señala que dicha merma también alcanzó al Estado -ya que los ingresos del terminal aéreo mayoritariamente van al Fisco- y agrega que no hay pérdidas por parte de la concesionaria, si no caída en sus ingresos.



Rodrigo Barcia

“La causal de modificación del contrato es externa al proyecto: una pandemia. De traspasarse el riesgo a la concesionaria, significará que la tasa de riesgo futuro será a su vez traspasada al Fisco en futuras concesiones”.

Hay varios estudios que indican que la infraestructura pública en Chile está quedando obsoleta rápidamente y se requiere un aumento importante de la inversión. Dada la crisis económica que vive Chile, los recursos destinados a este sector -el MOP ha anunciado un ambicioso plan- serán claves para la recuperación del crecimiento y del empleo, donde la participación de los privados también será relevante. En la anticipación de escenarios son clave los incentivos que la actitud del regulador –en este caso el MOP- genere en las concesionarias.

Según el estudio “Hacia relaciones contractuales modernas en las obras de infraestructura de uso público”, entre las principales causas que originan divergencias en los contratos de obras públicas están las interferencias del mandante en la ejecución; falta de métodos de solución rápida de controversias; atrasos en los pagos por parte del mandante; inexistencia de evaluación de los riesgos asociados al contrato y a su negociación; y precio final de la obra, que no se ajustaba al valor real de ella. Para los concesionarios en el 86% de los casos estas diferencias tuvieron efectos negativos.

Así, la variación en los costos de estos contratos está permitida por cambios solicitados por el propio mandante o por inconvenientes asociados con la ejecución del proyecto, circunstancias que vienen dadas por un aumento real de los valores de la obra y que son revisadas por el Panel Técnico de Concesiones. Y acá viene la complejidad del conflicto con Nuevo Pudahuel, ya que la causal de modificación del contrato es externa al proyecto, como lo es una pandemia. De traspasarse el riesgo a la concesionaria, significará que la tasa de riesgo futuro será a su vez traspasada al Fisco en futuras concesiones.

El MOP, a través del ministro Alfredo Moreno, ha señalado que el deber del Estado es cuidar los recursos fiscales. Si bien el ministro está en lo correcto, sería deseable analizar si el ahorro de recursos actuales compensará la merma en el aumento del gasto en concesiones, que generará la transferencia de la tasa de riesgo desde las futuras concesionarias, a través de los precios de licitación, al Fisco.

Te Recomendamos



Moreno responde a demanda de accionistas de



Operador del Aeropuerto de Santiago inicia proceso



Chilena Consolidada se anota un triunfo en