

Expectativas sobre concesiones

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) anunció un plan quinquenal de concesiones hasta 2025 en torno a los US\$ 15 mil millones. De ese total, US\$ 4.664 millones corresponden a licitaciones en este año. Según la cartera, se trata de un incremento relevante en los montos porque en la última década el promedio anual de licitaciones ha sido de US\$ 750 millones. El programa incluye obras en autopistas, transporte público, hospitales, aeropuertos y embalses, entre otros. Aunque son proyectos de renovación o ejecución de mediano y largo plazo, el ministro Alfredo Moreno destacó la importancia de las iniciativas para la reactivación tras la crisis económica causada por la pandemia.

Diversos expertos han advertido sobre la moderación de la inversión materializada a través del sistema de concesiones en los últimos años, y los riesgos asociados a ese retraso en el déficit y la obsolescencia de la infraestructura. La pérdida de dinamismo ha sido atribuida a múltiples razones: económicas, agotamiento del impulso inicial, una industria ya madura, propuestas menos rentables o modificaciones legales y regula-

“Conviene observar la cartera de iniciativas con realismo y prudencia, tanto por las experiencias previas de anuncios como por las distintas variables en juego”.

torias; también a señales políticas, como ocurrió durante la segunda administración de la Presidenta Bachelet con los hospitales. El plan del MOP considera el supuesto de que el próximo gobierno continuará el proceso dentro del marco de colaboración entre Estado y privados que ha imperado por casi tres décadas; sin embargo, la discusión constitucional, y la crítica al modelo de concesiones, podrían perturbar ese principio.

Conviene observar la cartera de iniciativas a concesionar, además, con realismo y prudencia, tanto por las experiencias previas de anuncios al respecto como por las distintas variables en juego; en términos generales, los grandes proyectos —concesionados o no— enfrentan hoy exigencias más elevadas en aspectos como participación y consulta ciudadana, evaluación de

impacto social y ambiental o disputas expropiatorias, que han pasado a ser relevantes en las decisiones de inversión. En este ámbito, entidades técnicas y expertos han planteado diversas propuestas para perfeccionar la institucionalidad de las obras públicas en temas como coordinación de las agencias estatales que intervienen en la definición de proyectos, resolución temprana de controversias, estudio más cuidadoso de riesgos y de imprevisiones, régimen de tarifas a usuarios y flexibilidad o revisión contractual. Asimismo, han subrayado la necesidad de examinar los efectos del estallido social y luego del covid-19 en la manera de planificar las infraestructuras y la disposición de bienes públicos.

Aunque la reforma de la Ley de Concesiones de 2010 mejoró la posición del Estado y la protección del interés público, el conflicto entre el MOP y las concesionarias de los aeropuertos de Santiago y Puerto Montt, y las discrepancias con las autopistas urbanas en torno a los cobros a los usuarios, reflejan diferencias que pueden ser determinantes en la confianza de la ciudadanía con el sistema de concesiones y la percepción de legitimidad y reconocimiento de la industria.