

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

Columnistas

La reforma pendiente del MOP

Eduardo Bitran ex ministro de obras públicas, Académico Facultad de Ingeniería UAI

Por: Eduardo Bitran | Publicado: Jueves 20 de febrero de 2020 a las 04:00 hrs.

Hoy se trata de las acusaciones de corrupción en La Araucanía, pero el Ministerio de Obras Públicas ha estado en la palestra desde principios de la década antepasada. A principio de los 2000, el tema de controversia era la gestión del sistema de concesiones, siendo el principal problema el nivel de renegociaciones y la inequitativa resolución de controversias. La reforma impulsada a partir de 2006, consistía en licitar las concesiones por Menor Valor Presente del Ingreso para evitar rentas excesivas y renegociaciones oportunistas.



“Ahora que se propone revisar la calidad y pertinencia del gasto público, estudiemos una reforma profunda al sector de infraestructura”.

Sin embargo, lo más relevante fue la reforma de la ley de concesiones. Con esta reforma las disputas se fallan en derecho, se crea un panel de expertos de concesiones independiente de las partes para supervisar los proyectos y se obliga a realizar licitación pública de las obras adicionales, entre otros aspectos. Estos cambios lograron reducir las renegociaciones y pagos adicionales en forma drástica, de 35% en la primera década del sistema, a menos del 5% del costo inicial de las obras en la actualidad.

Sin embargo, quedan pendientes diversas reformas al sector de infraestructura. Las denuncias de corrupción, que no son nuevas en el MOP, dejan de manifiesto una excesiva discrecionalidad y carencia de transparencia y de rendición de cuentas. Adicionalmente, se ha politizado el proceso de priorización de las inversiones. El caso más emblemático es el puente sobre el canal de Chacao, que no tiene rentabilidad social y que además se licitó con serias deficiencias, dando pie a un comportamiento oportunista del contratista. A esto se agrega la fragmentación del proceso de gestión de proyectos, la falta de una planificación multi modal que permita asignar los recursos de inversión de acuerdo a la rentabilidad social de modos alternativos de transporte.

El sesgo crónico en contra de la inversión en mantenimiento y la generación de mayor transparencia y rendición de cuentas en las obras públicas se trató de abordar estableciendo la obligación del MOP de comprometer estándares de servicio para toda la vida útil de los proyectos y mediante la creación de una Superintendencia autónoma que debía fiscalizar el cumplimiento de estos estándares. Así, la cartera debía avanzar a un enfoque de ciclo de vida y a integrar las diferentes fases del proyecto, con foco en la calidad de servicio que otorga, pero desafortunadamente esta iniciativa no fructificó.

En momentos en que el ministro de Hacienda propone revisar la calidad y pertinencia del gasto público, es oportuno plantear una reforma profunda al sector de infraestructura. Propongo retomar la agenda propuesta por el ministro de Transportes en 2013. Crear la superintendencia de Transportes incorporando el concepto de fiscalización de contratos por estándar de servicio, integrar en el Ministerio de Transporte la función de planificación multimodal de la infraestructura de transporte, y crear una entidad autónoma responsable de la evaluación social de inversiones. Mejorar la evaluación, planificación y gestión de la infraestructura pública es prioritario para avanzar a un desarrollo sostenible.

Te Recomendamos



Dólar supera los \$ 800 y alcanza su mayor valor en el año en pésima jornada para el cobre y emergentes



Reino Unido limitará la entrada de inmigrantes sin estudios o que no hablen inglés



Matriz de Puerto Central y Puerto Lirquén anuncia su retiro de la bolsa de Dubai y pasará a ser privada