

6.622,78

SP IPSA 4.518,64

BOVESPA 119.198,97

DÓLAR US \$7

VER MÁS

DIARIO FINANCIERO

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

Columnistas

De nuevo renegociando las concesiones

Eduardo Bitran Académico Facultad de Ingeniería y Ciencias Universidad Adolfo Ibáñez

Por: Eduardo Bitran | Publicado: Jueves 18 de febrero de 2021 a las 04:00 hrs.

Compartir



En un artículo publicado en el National Bureau of Economic Research en 2020, los académicos Engel, Fischer y Galetovic analizan la experiencia de concesiones de infraestructura de transportes a nivel internacional. Los autores concluyen que las renegociaciones de concesiones son “generalizadas” y afectan la generación de valor para la sociedad.



Eduardo Bitran

“La amenaza por la concesionaria de AMB de demandar al Estado chileno constituye una presión indebida que correctamente ha sido rechazada por el MOP”.

El artículo destaca el caso de Chile, que logró reducir en 30 veces el monto de la inversión realizada mediante renegociaciones durante la construcción, pasando de un 27,6% a sólo el 0,9%

aspectos de esta reforma que habrían contribuido a explicar este extraordinario resultado.

Mencionan la creación de un panel de expertos independiente, que se pronuncia sobre bases técnicas acerca de las controversias, previo al proceso arbitral; la obligación de licitar cualquier obra adicional, prohibiendo la participación de personas relacionadas, lo que reduce las rentas apropiables mediante renegociación; y finalmente analizan la utilización como mecanismo de licitación del valor presente de los ingresos, con plazo de concesión variable. Respecto de este último factor, calculan que la inversión adicional en las renegociaciones de contratos de plazo fijo representa el 57,2% de la inversión inicial, mientras que las de plazo variable asignadas al menor valor presente del ingreso representan tan sólo el 6,1%, diez veces menos.

Los antecedentes aportados por este artículo iluminan respecto a la disputa que se ha generado entre el MOP y la concesionaria del aeropuerto AMB, que exige la extensión del contrato de concesión debido a la caída imprevista de la demanda producto de la pandemia. Las amenazas de la concesionaria del Aeropuerto AMB de llevar al MOP al CIADI por no acceder a sus exigencias, no tienen asidero jurídico. En efecto, el contrato de concesión se estableció a plazo fijo y la antes mencionada reforma excluyó explícitamente la llamada “teoría de la imprevisión”, concepto jurídico que obligaría al Estado a restablecer el equilibrio económico de una concesión cuando ocurren eventos adversos al negocio; excluyendo las “causas sobrevinientes” que afecten la rentabilidad de la concesión como justificación de compensación.

Sólo se faculta compensar por actos del Estado, que afecten específicamente el negocio u otras materias cuando estuvieran explícitamente establecidas en el contrato. No siendo este el caso, la amenaza de demandar al Estado chileno constituye una presión indebida que correctamente ha sido rechazada por el MOP, más aún cuando el concesionario no ha utilizado los mecanismos establecidos para resolver controversias. Las renegociaciones de contratos de obras públicas son también muy frecuentes. El último caso conocido es el Puente sobre el Canal de Chacao, en que la renegociación implicó un aumento de inversión de más de un 30%. La causa fue la premura política que llevó a licitar el proyecto sin tener ingeniería. Fortalecer la institucionalidad de inversión pública en infraestructura sigue siendo una prioridad para aumentar la productividad de nuestra economía.

Te Recomendamos