DF
Suscríbete
DIARIO FINANCIERO
Suscríbete 50%dcto
DIARIO FINANCIERO

Construcción

Informe del Consejo de Concesiones hizo crítico balance de la industria y abrió discrepancias con el MOP

La instancia recomienda que los contratos consideren "explícitamente" la obligación de proveer un estándar de servicio mínimo, lo cual "evitaría que las tarifas se mantengan fijas con independencia de la calidad".

Por: José Troncoso y Claudia Saravia | Publicado: Martes 29 de marzo de 2022 a las 04:00 hrs.

DF Suscríbete

"Disputas por los diarios entre reguladores y empresas por las alzas de tarifas que muchas veces no se condicen con la calidad del servicio, especialmente en las autopistas urbanas, tienen a la industria dentro de las peor evaluadas del país".

Esta es una de las sentencias que planteó el Consejo de Concesiones en un documento que contiene una serie de propuestas con el objetivo de fortalecer el sistema, y que fue entregado hace unas semanas al Ministerio de Obras Públicas (MOP), cuando aún estaba en manos del exministro Alfredo Moreno. Fue elaborado por los miembros de la entidad (de carácter consultivo de la secretaría de Estado) Soledad Arellano (presidenta), Rodrigo Delgadillo, Tomás Flores, Juan Andrés Varas e Iván Poduje (quien ya no pertenece a la instancia).

El documento demandó un trabajo de alrededor de dos años, y hace aproximadamente seis meses se entregó un borrador al MOP.

Sin embargo, el recibimiento de dicho texto no fue el esperado, y según cuentan fuentes cercanas, este hecho generó ciertas "discrepancias" entre ambas partes, ya que si bien desde la cartera de Obras Públicas estaban de acuerdo con la totalidad de las sugerencias, no apoyaban la idea de que el Consejo hiciera público este texto a través de una declaración, además, a solo días de que el gobierno del expresidente Piñera dejara La Moneda.

En diciembre de 2021, el Consejo recibió el documento con ciertos reparos por parte de dicha cartera, en el cual -según entendidos- recomendaban dejar de lado la visión "autoflagelante" con la cual se hablaba del sistema concesionario, y sostuvieron que pese a las fallas expuestas, aún existe interés por parte de las empresas en participar de los contratos público-privados.

"Incentivo perverso"

El documento elaborado por el consejo plantea que el sistema de concesiones de obras públicas chilenas ha sido un motor fundamental para el desarrollo del país en los últimos 30 años, permitiendo la ejecución de casi US$ 20.000 millones de inversión privada. "A pesar de lo anterior, en los últimos años (y con las naturales variaciones que la agenda pública impone), lamentablemente el sistema de concesiones ha hecho noticia más por sus problemas y conflictos que por sus beneficios", se señala.

"sobre todo en el marco de un debate constitucional donde previsiblemente se cuestionará la participación de los privados en distintas áreas de la economía", afirmaron.

Dado esto, el consejo lanzó una serie de propuestas que –a su juicio- contribuyen a corregir algunos de los problemas detectados.

Los consejeros afirmaron que, desde hace un buen tiempo, varios contratos de concesión han sido modificados en respuesta a sugerencias de los propios operadores, resultando en aumento de las obras a cambio de mayores tarifas o extensiones de plazo. "Esto genera un incentivo perverso para aplazar contratos y compromete la transparencia del sistema", se afirmó.

Frente a esto, el consejo recomendó realizar una planificación estratégica de las obras, que contemple toda la cartera de inversiones del MOP, y que seleccione aquellos proyectos que por su demanda pueden ser financiados mediante un sistema de concesiones. "Por eso es relevante que en los nuevos contratos de concesión se haya incorporado la posibilidad de que las obras adicionales puedan ser ejecutadas directamente por el Estado, con el objeto de mejorar el estándar cuando la situación lo requiera", señalaron los consejeros.

Estándar mínimo

En el documento se planteó además que parte importante de los actuales contratos fueron definidos en un contexto nacional distinto, en que el riesgo de inversión en infraestructura tarificada era mayor. "Eso explica, en parte, que las tarifas sean en general, rígidas (definidas en la licitación) y que no se adapten a las condiciones cambiantes o a los niveles de servicio, lo que explica, pero política y comunicacionalmente no justifica, que las tarifas sigan subiendo, aunque la autopista no ofrezca la misma calidad de servicio inicial, debido a la congestión", se señaló.

Un aspecto crítico -añadieron- es que las tarifas por congestión no generan la respuesta esperada en desincentivar el flujo, lo que hace que los usuarios paguen más por una ruta más congestionada, lo que resulta muy difícil de entender para la opinión pública.

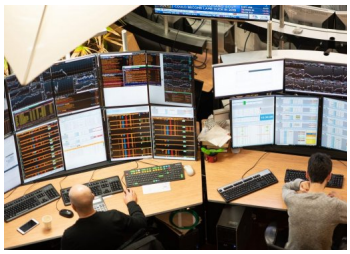
"La administración central debe contar con algún mecanismo que le permita proporcionar adaptabilidad a la evolución natural del sistema", propusieron. "En consecuencia, el contrato de concesiones debería tomar explícitamente en cuenta la obligación de proveer un estándar

los costos y beneficios que perciben la empresa y los usuarios así como también las inversiones futuras para asegurar la calidad del servicio", dice el documento.

A juicio de los consejeros firmantes, este modelo, u otro equivalente, evitaría que las tarifas se mantengan fijas con independencia de la calidad del servicio, y entregaría señales de mayor transparencia a la ciudadanía respecto a modificaciones en los contratos, que contemplan aumentos de obras, tarifas o plazos de concesión.

Te Recomendamos

Raúl Bezanilla de Besalco y alza de los costos: "La mayoría de los contratos cuentan con índices de reajuste"

Presidente de Perú sobrevive a segundo intento de destitución en el Congreso

Laurence Golborne es nuevamente propuesto para el directorio de SQM