



Concesiones de obras públicas: Evaluación y desafíos

El modelo de concesiones de obras públicas chileno le cambió la cara a la infraestructura del país y tiene el potencial de seguir haciéndolo. Fue fundamental para enfrentar en los 90 el gran déficit de infraestructura en diversos ámbitos que el Estado era incapaz de solventar, y es un actor relevante en nuestro camino al desarrollo y la modernidad. Por lo mismo, debemos cuidar este modelo exitoso de cooperación público-privada, restableciendo las confianzas entre los diversos actores y dándole mayor dinamismo al sector. Ello incluye, por supuesto, una serie de perfeccionamientos de cara a los nuevos desafíos, y pasar desde una cartera de proyectos de primera generación a una de segunda, pensada para mejorar la calidad de vida de los chilenos.

Debemos reconocerlo: las concesiones en Chile venían perdiendo de manera notable su dinamismo en los últimos años, llegando a su punto más bajo en la pasada administración Bachelet. Hoy, mirando el vaso medio lleno, la segunda parte de este gobierno fue reconocidamente exitosa en apurar el tranco y recuperar

JOSÉ FRANCISCO GARCÍA
Coordinador de Políticas Públicas Libertad y Desarrollo

el tiempo perdido de los primeros dos años, marcados no sólo por la reconstrucción post 27F, sino por la dificultad de formar equipos técnicos y por una alta rotación en puestos clave. En el global, se llevaron adelante 31 proyectos, lo que implicará materializar cerca de US\$ 7.000 millones (de los US\$ 8.000 inicialmente proyectados para 2010-2014).

En particular, de la cartera 2013-2014 que será heredada por la administración Bachelet destacan la relicitación del Aeropuerto A. Merino Benítez y la licitación de Américo Vespucio Oriente (tramo El Salto-Príncipe de Gales), así como de diversos hospitales. Asimismo, destacan las terceras pistas de la Ruta 5 Sur, el Puente Maipo, el tramo urbano de la ruta Santiago Los Vilos o la Cuesta Las Chilcas. También se pueden apreciar mejoras y la optimización de los actuales contratos, incorporando nuevas condiciones de servicio, mayores elementos de transparencia y competencia en los procesos de modificación de los contratos existentes en la incorporación de obras, mayores exigencias respecto de la aplicación de condiciones financieras, entre otros. Todo lo anterior, no sólo con beneficio al inte-

rés fiscal, sino acorde a los estándares de usuarios cada vez más exigentes. En todos estos ámbitos queda mucho por hacer.

Desde una perspectiva futura, junto con las diversas propuestas en materia de reforma al diseño institucional de concesiones —debiendo también ser pensadas para darles estabilidad a los equipos técnicos—, quedan todavía amplios espacios para la modernización de los procesos licitatorios y para considerar criterios de libre competencia en las bases de licitación, de forma a evitar situaciones de abuso en los servicios complementarios. La infraestructura carcelaria sigue siendo un problema mayor, de escaso avance durante este gobierno. Asimismo, es necesario repensar el esquema de incentivos y procesos respecto de las iniciativas privadas, que a comienzos de la década pasada tuvieron un gran auge y luego decayeron notoriamente.

Finalmente, buena parte de las energías deberán centrarse en las denominadas concesiones de segunda generación, esto es, en la denominada infraestructura social, siendo ahora clave poner mayor énfasis en la innovación y en ampliar el modelo de concesiones hacia los servicios y las necesidades de las personas que exigen hoy día una mejor calidad de vida, considerando nuevas áreas, como parques, estadios, transporte, recreación, etc.

“Debemos cuidar este modelo exitoso de cooperación público-privada, restableciendo las confianzas entre los diversos actores y dándole mayor dinamismo al sector”.

