

Concesiones peligrosas

Eduardo Engel*

Con modestia digna de imitación, sin que la opinión pública se enterara, un selecto grupo de empresarios viene trabajado durante meses para revolucionar por completo el negocio de los seguros. La innovación ideada por estos visionarios es una nueva modalidad de seguro, bautizada como seguro “retroactivo”.

Con los seguros “tradicionales”, el dueño de una casa decide, año a año, si contrata un seguro o no. Si lo contrata y la casa se incendia, la compañía de seguros se hace cargo de la pérdida correspondiente. En cambio, si opta por no contratar un seguro y la casa se incendia, el dueño de la casa debe asumir la pérdida.

Con la llegada de los seguros retroactivos, la situación cambia radicalmente. Ya no será necesario asegurarse con anticipación, bastará con contratar un seguro después de ocurrido el siniestro. ¿Se quemó su casa y no la tenía asegurada? Tranquilo, es el momento de comprar un seguro retroactivo que se haga cargo de la pérdida. ¿Chocó su auto y la culpa fue suya? No se preocupe, vaya donde su corredor de seguros favorito para que le venda un seguro retroactivo a todo evento.

¿Invertiría Ud. en una empresa que ofrezca seguros retroactivos? Lo más probable es que no, ya que perdería toda su plata. En efecto, una empresa que asegura casas contra incendios no es viable si se le quema la casa a todos sus clientes, que es lo que sucede cuando los seguros son retroactivos. Es por eso que no vemos seguros retroactivos en la práctica.

Pero todo esto está por cambiar. La semana pasada el gobierno informó a través de la prensa que piensa vender seguros de tráfico a las concesionarias de carreteras. El gerente de una de las concesionarias, además de mostrarse complacido con la idea, acotó que una opción muy interesante es que dichos seguros sean retroactivos.

La introducción de estos seguros es, usando una frase muy en boga en estos días, un “cambio en las reglas del juego”. Claro que, a diferencia de los cambios que tanto preocupan a más de un dirigente empresarial o político de derecha, en este caso se trata de un cambio que favorece a sectores empresariales y perjudica a la ciudadanía, por lo cual ha pasado inadvertido.

Cada una de las empresas que ganó una concesión conocía perfectamente las reglas del juego. Cuando firmó el contrato correspondiente, se comprometió a construir la carretera y luego mantenerla durante un largo período (típicamente entre 20 y 30 años). ¿Dónde estaba el negocio? En los ingresos por peajes que recibe la concesionaria. De hecho, el peaje a cobrar fue elegido libremente por ésta al momento de hacer la oferta con que ganó la licitación. ¿Y dónde estaba el riesgo del negocio? En el número de automovilistas que usaría la carretera. Si el flujo vehicular es superior al presupuestado, la concesionaria obtiene suculentas ganancias. En cambio, si es inferior puede sufrir pérdidas de consideración.

Y resultó que el flujo vehicular creció más lento de lo esperaban las concesionarias, en parte por los problemas económicos de los últimos años, en parte porque quienes ganaron las licitaciones fueron particularmente optimistas. Por lo cual las concesionarias quieren que el gobierno asuma la pérdida correspondiente. Porque un seguro de tráfico provisto por el gobierno, sea o no retroactivo, no es más que un subsidio para las concesionarias financiado por todos los chilenos. Y esto en un momento en que el gobierno tiene dificultades para financiar la agenda social que el Presidente Lagos prometió en su campaña.

A modo de contrapunto, es interesante relatar lo sucedido con una carretera concesionada por el Estado de Virginia, en los Estados Unidos, a mediados de los '90. Las proyecciones de demanda, con un peaje de 1 dólar y 75 centavos, fueron de 35 mil automóviles diarios; la demanda efectiva resultó ser muy inferior (8.500 automóviles). ¿Qué sucedió? No hubo “seguros de tráfico retroactivos” sino que los inversionistas hicieron la pérdida correspondiente, tal como sucede en la gran mayoría de los negocios cuando las cosas salen peor de lo presupuestado.

Hasta hace poco los informes de prensa sugerían que el gobierno iba a resistir las enormes presiones que estaban ejerciendo las concesionarias y los lobbies afines. Por ejemplo, tres meses atrás, a propósito de los problemas por los cuales atraviesan las concesionarias debido a que estimaron mal los flujos, el ministro Etcheberry declaró “ése era un riesgo que ellos corrían cuando se presentaron a las licitaciones”.

Es importante que el gobierno no ceda. No es rol del gobierno salvar a empresas que hacen malos negocios. De hecho, el gobierno ya ha hecho más que suficiente a través de los llamados “convenios complementarios”, mediante los cuales el MOP contrata obras adicionales de las concesionarias sin una licitación pública que evite precios excesivos.

Tampoco hay consideraciones políticas que justifiquen ser blandos con las concesionarias. Las carreteras ya fueron construidas, de modo que si el concesionario no cumple con sus obligaciones contractuales, el gobierno puede poner fin anticipado a la concesión y relicitarla. En el proceso los usuarios no sufrirán repercusiones mayores.

El precedente que se sienta si el gobierno asume las pérdidas de las concesionarias es poco afortunado, ya que en licitaciones futuras será cosa de ofrecer peajes muy bajos para ganar así la licitación. Si el flujo vehicular resulta ser alto, la concesionaria obtiene jugosas utilidades; en cambio si resulta ser bajo es cosa de esperar la próxima recesión (en un período de 20 o 30 años siempre hay una recesión) para pasarle la cuenta al Fisco.

Cuando se escriba la historia de Chile en torno al cambio de milenio, las concesiones de infraestructura pueden terminar siendo una de las grandes obras de los gobiernos de la Concertación. Sin embargo, la idea no era que el negocio de las concesiones fuera uno donde las empresas se quedan con las ganancias y los usuarios asumen las pérdidas. Un esquema como ese no hace más que desprestigiar la participación privada en la provisión de infraestructura pública.

***Eduardo Engel es Profesor Titular de Economía de la Universidad de Yale.**