

# *La Tercera-Opinión*

6 de septiembre de 2008

## **Mejorando la Ley de Concesiones**

Eduardo Engel, Ronald Fischer y Alexander Galetovic

La votación del proyecto de ley que perfecciona el sistema de concesiones de infraestructura fue detenido en el Senado. Según informes de prensa, el proyecto estaba en tabla para ser votado cuando un senador lo envió de vuelta a la Comisión de Obras Públicas. Durante más de un año las reformas a la Ley de Concesiones han enfrentado fuerte oposición de quienes se benefician con la situación actual, incluyendo algunas empresas concesionarias y políticos que han aprovechado la construcción de obras públicas para alcanzar objetivos electorales.

Los cambios legales son necesarios porque el sistema, pese a que ha tenido éxito en mejorar la infraestructura de transportes, adolece de defectos. El mayor inconveniente ha sido el número y el monto de las renegociaciones. En un estudio reciente, basado en la información disponible en la página web del MOP, concluimos que una proporción significativa —un 25 %— de los US\$ 11.270 millones invertidos en 47 concesiones se ha entregado sin ningún tipo de competencia<sup>1</sup>.

Más aún, el 80 % de estos US\$ 2.810 millones se ha negociado sin revisión de terceros independientes. Entendemos que contratos de largo plazo pueden ser renegociados cuando las condiciones cambian, pero es indicio de deficiencias si cada concesión se renegocia, en promedio, una vez cada 26 meses, y si el 75 % de los montos renegociados se acuerdan antes de la puesta en servicio provisoria de las obras.

Es importante reducir la frecuencia de las renegociaciones por varios motivos. Primero, usuarios y contribuyentes pagamos más caro por la falta de competencia inherente en las renegociaciones. Segundo, si los concesionarios obtienen buena parte de sus ganancias renegociando, la teoría económica de incentivos indica que en las licitaciones competirán con desventaja las empresas más eficientes e innovadoras, pero no tan bien conectadas. Por último, las renegociaciones estimulan la irresponsabilidad fiscal y el uso de las concesiones con fines electorales, porque permiten al gobierno corriente saltarse los mecanismos presupuestarios.

El proyecto detenido en la Comisión de Obras Públicas obliga a fijar estándares de servicio en el contrato de concesión, sin que se pueda renegociar aduciendo que es más caro cumplirlos.

---

<sup>1</sup>Véase el estudio “Renegociación de concesiones en Chile”, realizado en conjunto con Manuel Hermosilla.

Más aún, las renegociaciones para mejorar el estándar deben ser visadas por un panel técnico elegido por el Consejo de Alta Dirección Pública, y por un Consejo de Concesiones con mayoría de expertos independientes del gobierno.

Estas instancias revelarán a la ciudadanía eventuales errores cometidos preparando en proyecto, lo cual obligará al MOP a ser más prolijo diseñando los contratos de concesión. Por ejemplo, de haber existido los contrapesos que provee la nueva ley, seguramente no se habría licitado un túnel inviable cruzando el San Cristóbal convergiendo a una de las zonas más congestionadas de Santiago.

El Consejo también revisará los proyectos que propone el MOP y adjudicará los contratos. Con ello se terminarán los conflictos de interés que existen hoy, porque el ministerio a la vez diseña, licita, adjudica, fiscaliza y renegocia.

Las reformas legales le dan transparencia a las renegociaciones y tratan de reducir su frecuencia y relevancia, sin quitarle flexibilidad al sistema. Sin embargo, la presión por aguarlas para hacerlas ineficaces es muy fuerte. La ciudadanía debe observar con atención lo que está ocurriendo en el Congreso.