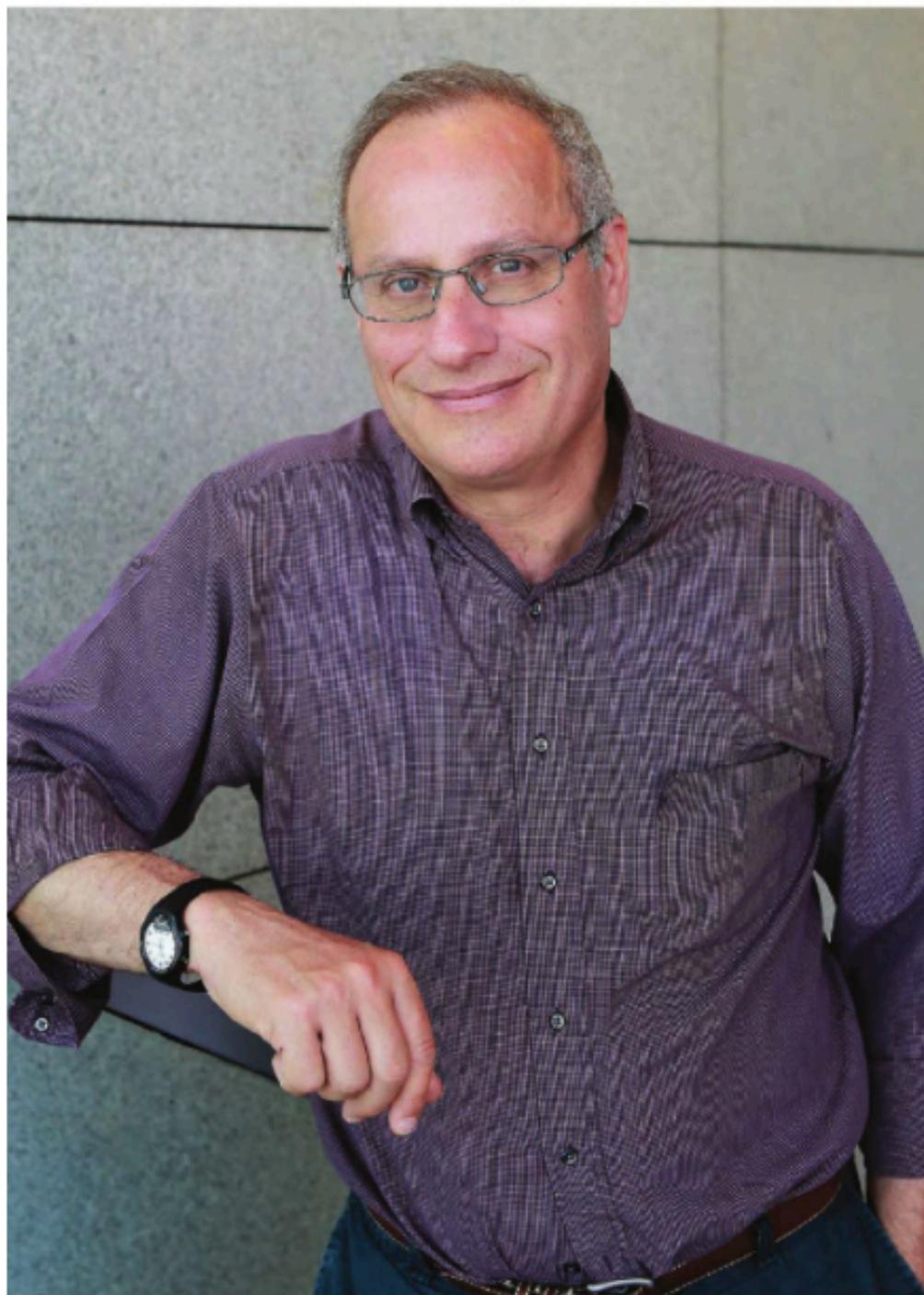


Ronald Fischer, investigador del Instituto Sistemas Complejos de Ingeniería

## “Es necesario mejorar la calidad de los anteproyectos de concesiones”



*Recientemente estuvo de visita en Santiago este destacado investigador, quien en 2014 lanzó el libro “Economía de las asociaciones público – privada”, que por estos días ha sido traducido al idioma japonés. En la siguiente entrevista aborda su visión sobre las concesiones en Chile; sus beneficios, riesgos y desafíos.*

### ¿Cuál es su opinión respecto del sistema de concesiones en Chile?

En una revisión comparativa con lo hecho en otros países, incluyendo naciones de Europa, nuestro sistema de concesiones ha obtenido mejores resultados: no se han hecho obras innecesarias, las renegociaciones (si bien son más que lo que sería óptimo) tienen una magnitud menor que en otros países, la solución de conflictos está mejor desarrollada y desde el episodio Mopgate, no se han detectado nuevos episodios de corrupción. Si bien hay mucho que mejorar, y he sido un crítico de las fallas del sistema, estamos relativamente bien, especialmente al compararnos con otros países.

### ¿Cómo mejorar en lo referente a anteproyectos?

Es necesario mejorar la calidad de los anteproyectos de concesiones y, más generalmente, aumentar los recursos que el Estado dedica a estudios de proyectos. Una de las causas de las renegociaciones

es que los anteproyectos no están suficientemente desarrollados y actualizados, por lo que al desarrollar el proyecto definitivo aparecen aspectos no considerados que aumentan los costos para cumplir la normativa. Esto tiene además el efecto de aumentar la incertidumbre y por lo tanto el riesgo que enfrentan los licitantes.

Además, es necesario volver a utilizar MVPI para los proyectos de aeropuertos, definir opciones de recompra bien especificadas y negociar con Hacienda para que una recompra seguida por una venta no incremente el déficit observado un año y luego cree un superavit. Fue un error no usar MVPI en AMB.

### ¿Qué otros desafíos están pendientes?

Es necesario tener claro cuáles son los tipos de proyectos que es apropiado sean concesionados y de qué depende esto. Esto requiere un análisis conceptual y discusión con expertos externos que la Dirección de Concesiones no ha realizado.

Adicionalmente, cuando se renegocian las concesiones anteriores a la reforma para extender sus plazos, debería ser una condición que el concesionario acepte la nueva normativa y no siga rigiéndose por la Ley anterior.

Otro punto posible de mejorar es el funcionamiento del Panel Técnico de Concesiones, encargado de zanjar las diferencias entre Estado y concesionarios. Finalmente, aunque escapa a concesiones y se aplica a todos los proyectos de



gran envergadura, es necesario mejorar el proceso de aprobación ambiental y las otras trabas al desarrollo de estos proyectos, sin por esto pasar una aplanadora sobre el medio ambiente y los intereses de la comunidad. Tal vez hay que aprender de lo que se propuso en Energía 2050.

### ¿En qué situaciones una concesión es el camino adecuado?

La respuesta fácil es: cuando es más eficiente proveer el servicio a través de un privado pero sin que el Estado pierda el poder de cambiar el servicio una vez cumplido el plazo de la concesión. Sin embargo, esto es difícil de definir. Los ingleses usan el concepto de "valor por dinero" (value for money), comparando cuál sería el costo del proyecto en manos públicas o mediante concesión. No obstante lo anterior, los cálculos que se usan en la comparación han mostrado ser muy discrecionales y los parámetros que se usan dependen de la orientación ideológica del gobierno de turno. No creo que esta sea la manera.



### ¿Qué opina del Fondo de Infraestructura?

Tengo muchas dudas sobre el Fondo de Infraestructura. Si pensamos que es políticamente posible seguir cobrando por concesiones cuyo plazo ha terminado, es posible generar fondos que se pueden utilizar en otros proyectos de infraestructura. Además, crece la oposición a seguir pagando por proyectos cuyo plazo de concesión ha concluido (supongo que a menos que se le agreguen obras importantes de ampliación). Me preocupa que esa institución tenga capacidad de endeudamiento, porque más allá de la capitalización de los recursos mencionados, todo otro endeudamiento es deuda del Estado, ya que no hay más recursos.

### ¿Qué proyectos resultan más urgentes en infraestructura?

Creo que lo más urgente en materia de proyectos de infraestructura es ampliar las Rutas 5 (hasta Talca por el Sur, y Los Vilos al Norte), 68 y 78, en una nueva licitación.

También es necesario invertir en trenes de acercamiento en Santiago, Concepción, Viña-Valparaíso, y tal vez Puerto Montt. Otra medida importante sería una doble vía en la Ruta 5 hasta Castro y by pass a esa ciudad.

Asimismo, destacan las nuevas líneas de Metro de Santiago, transporte urbano en Antofagasta e Iquique, teleféricos en Santiago y otras ciudades con montañas, y parques en muchas ciudades del norte del país, entre otras obras. No incluyo obras como el Megapuerto en San Antonio, porque ya está avanzando. **C**

