

# COMENTARIO ECONOMICO

## LAS OBRAS PUBLICAS Y LA LEY DE CONCESIONES

A propósito de las expectativas que se están creando a raíz de la reciente dictación de la Ley No. 19.068 que moderniza el Régimen de Concesión de Obras Públicas, que se espera hará posible la participación del sector privado en el financiamiento, la construcción y operación de obras de infraestructura pública, parece conveniente referirse, aunque sea brevemente, a su finalidad y a la importancia relativa de las obras de infraestructura financiadas por el Estado y por los particulares respectivamente, para evitar que se sobreestime el potencial de desarrollo de estas últimas, debilitando el rol principal que tiene el Estado en el financiamiento y planificación de las Obras Públicas.

Como se ha reafirmado en numerosos trabajos efectuados y publicados por la Cámara Chilena de la Construcción, es responsabilidad principal del Estado generar y proveer la infraestructura pública necesaria para posibilitar el crecimiento integral del país, y es el rol primordial de los empresarios privados hacer inversiones eficientes, que provean fuentes de trabajo productivo bien remunerado para la población activa.

Ello está en la esencia del modelo de Economía Social de Mercado, ampliamente difundido, y aceptado por todos los sectores de la población.

La verdadera finalidad de las obras por Concesión es, entonces, incrementar marginalmente las inversiones en obras públicas útiles, más allá de los montos que actualmente se invierten, como un esfuerzo más para alcanzar las cifras de inversión en infraestructura, que ha fundamentado en estudios anteriores nuestra institución, por su importancia para el desarrollo acelerado del país y por su efecto multiplicador, pues constituye a veces el apoyo indispensable, y otras veces, un factor inductivo importante en la materialización de proyectos de inversión productivos del sector privado.

El ámbito real posible de acción del sistema de "Concesiones" es el campo de aquellas obras públicas de infraestructura, que sin ser primordiales e indispensables para la vida nacional, son útiles y necesarias para el desarrollo del país y tienen rentabilidades sociales y privadas positivas, o bien pueden llegar a tenerlas, aplicando subsidios moderados del Estado, ya sea que participe con una parte del financiamiento y/o de la inversión, o bien subsidie, dentro de márgenes socialmente aceptables, la demanda de aquellos usuarios de menores recursos que requieran hacer uso del bien o servicio en cuestión entregado en Concesión.

Así pues, para el éxito del sistema resultarán particularmente relevantes las definiciones reglamentarias generales, las condiciones que se fijen en las bases de las propuestas y los criterios que se establezcan en materia de tarifas y subsidios. La inexperiencia de nuestro país en la ejecución de infraestructura por concesiones induce a procurar un desarrollo tal que permita ir haciendo las correcciones y dar soluciones en la medida que se vayan presentando los problemas prácticos de este nuevo esquema.

Dentro de este campo, las autoridades del Ministerio de Obras Públicas se han esmerado en preparar los primeros proyectos de infraestructura que pueden ser objeto de Concesión, y entre ellos se conocen, hasta ahora, las siguientes posibilidades y sus montos estimados de inversión:

1.-	Túnel El Melón	US\$ 18 millones
2.-	Camino Nacimiento-Sta.Juana	US\$ 25 millones
3.-	Camino a San Antonio (completar esta vía y explotar el total a concesión)	US\$ 40 millones
4.-	Camino Los Conquistadores (acceso a Concepción desde Maule)	US\$ 30 millones
5.-	Obras Sanitarias en Litoral Central Norte y Litoral Central Sur (Balnearios) (*)	US\$ 30 millones
6.-	Servicios Sanitarios, Pucón, Villarrica y Tongoy (*)	US\$ 10 millones
7.-	Complejo Aduanero Los Andes	US\$ 10 millones
	<b>Total</b>	<b>US\$ 163 millones</b>

(\*) Se ejecutarían por Sistema de Concesiones de Servicios Sanitarios.

**NOTA:** El nuevo Puerto de Corral no se incluye entre las obras a licitar por el sistema de concesiones, por tratarse de un proyecto netamente privado, que para su ejecución requiere de una "Concesión Marítima", situación conceptualmente diferente a la considerada en este comentario.

Estos son los montos aproximados que se esperaba lograr como inversión en obras públicas por Concesión, entre los años 1992 y 1994.

Comparando estos montos con los del Programa Nacional de Infraestructura Pública para el período 1991-1994, que se han dado a conocer recientemente, y que alcanza a los US\$ 2.350 millones, se aprecia que el potencial para las Concesiones, estimado en forma realista, alcanzaría sólo a un 6,5% de la inversión total en infraestructura.

Es por ello que conviene aclarar a quienes desconocen estas realidades y que, suponiendo a las Concesiones un campo potencialmente mayor que aún no sabemos si posee, están ya buscando destinos alternativos a los escasos recursos que necesariamente debe destinar el Estado a la creación de infraestructura nacional.

La presión que genera esta errada apreciación puede ser especialmente peligrosa en un período en que la inversión total muestra una disminución, desde los niveles alcanzados en 1990, como lo ha detectado el Catastro de Proyectos de Inversión elaborado por la Cámara Chilena de la Construcción, y como está siendo reconocido por los analistas especializados y las propias autoridades de Gobierno.