

¿Todo tiempo pasado fue mejor?: 20 años de concesiones en Chile.

Dentro de la literatura económica existe cierto consenso del impacto sustantivo de la infraestructura en el desarrollo económico de las naciones y la calidad de vida de sus habitantes (Rozas y Sánchez, 2004). El mecanismo usual de impulso-propagación de los efectos positivos de la infraestructura, establece que una mayor disponibilidad y calidad de los servicios de infraestructura implica una mayor productividad de los factores, así como una reducción de los costos de producción. Luego, la mayor rentabilidad incentiva la inversión, y a su vez el crecimiento potencial del producto (Rozas, 2008). Con todo, y a la luz de la evidencia, es indudable el rol fundamental de la infraestructura en la configuración del patrón de desarrollo económico y social de los países.

A principios de la década de los noventa, Chile presentaba un escaso desarrollo de la infraestructura explicada principalmente por una inversión históricamente insuficiente. Así por ejemplo, las necesidades de inversión estimadas por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) entre 1995-2000 ascendían a US\$ 11.000 millones, aproximadamente tres veces el presupuesto anual del MOP de aquella época (Gómez-Lobo y Hinojosa, 2000). De esta manera, el mecanismo formulado para mejorar las condiciones de la infraestructura fue la concesión de proyectos a empresas privadas. Estas se encargarían de construir, mantener y financiar las obras, para luego cobrar por el uso del servicio durante un periodo entre 10-30 años. Al finalizar la concesión, la infraestructura se transferiría al Estado. De esta idea, ya han pasado 20 años. Actualmente, existen más de 40 proyectos concesionados en plena operación y 5 que han acabado su tiempo de concesión. Desde la concesión del túnel Melón en 1993, la asociación pública-privada ha involucrado una inversión superior a los US\$ 12.000 millones (aproximadamente 5,2% del PIB de Chile en 2012), de los cuales 86% se han destinado al desarrollo de rutas urbanas y transversales, junto con la mejora y ampliación de la Ruta 5.

Los beneficios teóricos de utilizar el mecanismo de concesiones son múltiples, entre ellos están: la opción de incrementar la inversión en infraestructura sin aumentar mayormente el presupuesto público, la función de mantenimiento incentiva la mejora de la calidad constructiva de las obras, ayuda a descartar la existencia de elefantes blancos mediante el anclaje de los ingresos de la empresa a la demanda, entre otras (Engel et al., 1999). Sin embargo, es importante señalar que las ventajas del sistema de concesiones están supeditadas al diseño correcto del proceso de licitación y contrato de concesión.

No obstante lo anterior, durante los últimos años la inversión en infraestructura mediante concesiones ha experimentado una baja considerable. Así, el flujo de inversión estimado para 2013 asciende a US\$ 609 millones –como resultado del desarrollo de los proyectos que se encuentran en plena etapa de construcción– implicando una caída de 66,1% con respecto a 2004, donde el flujo de inversión alcanzó los US\$ 1.798 millones. Para el año 2014 se espera que el flujo alcance los US\$ 517 millones, el monto más bajo desde 2010.

Esta ralentización en la inversión de concesiones se explica, en parte, por la sensación de que nuevos proyectos son menos urgentes y tendrían una rentabilidad social más baja, en relación al escenario de hace 10 o 20 años atrás. No obstante y de acuerdo al último informe de Infraestructura Crítica para el Desarrollo 2012-2016, desarrollado por la Cámara Chilena de la Construcción, las necesidades de inversión para el periodo de análisis bordearían los US\$ 48.000 millones (alrededor de 18% del PIB de Chile en 2012), siendo los sectores electricidad (US\$ 13.257 millones), vialidad interurbana (US\$ 11.581 millones) y vialidad urbana (US\$ 11.721 millones) –incluido el transporte público– los que presentan un mayor déficit de inversión. En este sentido, la profundización del mecanismo de concesiones se presenta como una política eficiente en la provisión de mejor y más infraestructura.

“Existen más de 40 proyectos concesionados en plena operación y 5 que han acabado su tiempo de concesión. Desde 1993, la asociación pública-privada ha involucrado una inversión superior a los US\$ 12.000 millones.”

David Contreras Gómez
Analista Económico
Gerencia de Estudios CChC

