



Eric Martin

UNA NUEVA OPORTUNIDAD PARA LAS CONCESIONES

EL COORDINADOR DE CONCESIONES DEL MOP, ERIC MARTIN, REFLEXIONA SOBRE LOS PROBLEMAS QUE HA PRESENTADO ESTE SISTEMA DE ASOCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN EL PASADO Y PRETENDE SER PARTE DE UN PROCESO REVITALIZADOR. HAY MÁS DE US\$ 9 MIL MILLONES EN OBRAS YA ADJUDICADAS O POR LICITAR AL AÑO 2020. ¿SE ALCANZARÁ LA META?

Por Jorge Velasco Cruz _Foto retrato Vivi Peláez

Eric Martin tiene una amplia experiencia en el área de infraestructura y concesiones. Ingeniero civil industrial de la Universidad de Chile, ha ejercido diversos cargos no sólo en el Ministerio de Obras Públicas, sino también en el de Justicia, Corfo y la Intendencia Metropolitana.

Hoy, como coordinador de concesiones, tiene claro el valor que desempeña en Chile la asociación público-privada. “Desde hace un rato largo, el Estado entiende que el sector privado tiene un gran espacio para trabajar en conjunto. Veo que es una relación sana y potente, y hoy debiera verse fortalecida”, señala.

Es en ese contexto, que las concesiones también juegan un rol fundamental y entiende que la infraestructura es una de las condiciones estructurales para el desarrollo del país, tanto de su competitividad económica como de su progreso social. “El estado de desarrollo de Chile logrado en los últimos veinte años, se debe en gran medida a la tremenda inversión que ha existido en infraestructura”, dice. Por eso, enfatiza, el ministro de Obras Públicas, Alberto Undurraga, ha puesto a la infraestructura al frente para lograr la meta de tener un ingreso de US\$ 30 mil per cápita al año 2030. El objetivo, aclara Martin, hay que alcanzarlo entre todos:

“Van a seguir existiendo inversiones sectoriales, pero hay otras que buscan incorporar al mundo de la construcción, de la operación y del financiero directamente en

la acción compartida del Estado para poder desarrollar infraestructura y ser más competitivos. Por ejemplo, el teleférico anunciado para ir a la Ciudad Empresarial surge de una iniciativa privada, que es capaz de ver una oportunidad y una solución a un modo de transporte, que tiene efectos en reducir la polución y bajar la congestión”.

¿Se puede cuantificar el aporte de las concesiones de la infraestructura necesaria para llegar al 30/30?

El sistema es muy importante, porque suele estar en aquellos desarrollos que son constitutivos de las facilidades para que el desarrollo económico del país se dé de buena forma. Por ejemplo, si no hay buenos aeropuertos o pasos fronterizos, el turismo queda rezagado. Algo similar ocurre con los embalses y el desarrollo de la infraestructura agrícola. Por tanto, estoy cierto de que si las concesiones no estuvieran, la meta del 30/30 se alejaría mucho. En todo caso y a nivel general, si pasamos del 2,5% al 3,5% del PIB en lo que respecta a infraestructura –más los aportes de Vivienda y Energía–, se podría alcanzar el objetivo.

REVITALIZAR LAS CONCESIONES

En el primer mandato de la Presidenta Bachelet, las concesiones sufrieron un fuerte descenso. Y durante el gobierno anterior, a pesar de hacerse grandes anuncios, no se hicieron ni la mitad de las licitaciones. Eric Martin está consciente de que las concesio-

nes siguen sin pasar por un buen momento. “Existe un problema en el consenso social entre el Poder Ejecutivo, el Legislativo y la comunidad en su conjunto, de que éste es un instrumento –dentro de varios– que beneficia a todos a efectos de generar condiciones para el desarrollo”, comenta.

¿Por qué decayeron las concesiones en los últimos años?

Hace ocho años atrás se produjo una revisión de la institucionalidad por la vía de los instrumentos legales que tenía la Ley de Concesiones. Se revisó la transparencia de los procesos de licitación, las relicitaciones, los modelos de negocio y también el tema de los proyectos disponibles para ser concesionados. Se trabajó más sobre los modelos de riesgo y los proyectos financieros de los operadores y constructores. A ello se sumó la crisis económica de 2008 y 2009.

Con ello se produjo una ralentización de las iniciativas y no se generó una cartera de proyectos que permitieran tener un portafolio concreto para echar a andar. A lo mejor faltó el empuje para que, a pesar de que estén cambiando las condiciones, se alimentara una cartera de proyectos. Se debería haber tenido la ingeniería lista de un montón de cosas, porque otro asunto es cómo se financian y no se hicieron esos avances.

Otro tema que conspiró es que el tiempo que demoraba un proyecto desde que ingresaba a una oficina y se declaraba de in-

HAY QUE
generar los
incentivos para
que el sector
privado se asocie
adecuadamente
para que las
competencias
de construcción
y operación se
reúnan en un
buen trabajo.



terés público y se licitaba, llegaba a los seis u ocho años. Nadie que haga proyectos puede sostener un tema abierto durante tanto tiempo. Ahí hay fallas de toma de decisiones con las reglas que están. Hay que ser capaces de decir que algo va o no.

¿Cómo se pueden reactivar?

Hay que tener una buena lectura del entorno. Los usuarios de la infraestructura concesionada subieron su umbral de exigencia. Es lo que ha sucedido con Américo Vespucio Sur entre el pasado y la actualidad. Por eso, un tema central que este gobierno impulsa es que cualquier obra de infraestructura debe recoger desde el origen –el diseño del proyecto– la sensibilidad social en todos sus tramos.

Otro elemento es convocar al mundo financiero para mirar estos proyectos de infraestructura como un negocio rentable en la perspectiva de largo plazo. Estos proyectos son muy estudiados, tienen sus demoras pero también ciertas certezas que permiten manifestar que son una buena alternativa de desarrollo para los recursos con regularidad en los ingresos.

Y por cierto, están las empresas constructoras y operadoras. Por ejemplo, en las cárceles, quienes se han dedicado históricamente a construir probablemente no tienen las competencias para operar. Por ello, hay que generar los incentivos para que el

sector privado se asocie adecuadamente para que ambas competencias se reúnan y operen en un buen trabajo. Ahí hay una responsabilidad del sector privado en buscar buenas asociaciones que les permitan sostener estos negocios de largo plazo. Debemos generar las condiciones como Estado para que esta operación sea adecuada y enriquecedora, y que además nos dé certezas de un buen rendimiento. De esta forma, se puede sostener un avance permanente de las concesiones.

¿Qué mejoras se pueden hacer al procedimiento de concesiones?

Agilizar las definiciones y tomas de decisiones respecto de ciertos temas. Hay que generar la capacidad técnica para definir rápidamente si un proyecto se puede hacer o no. De esta forma, se le entrega certeza al mercado. Hay proyectos que flotan rápido y otros que se caen con facilidad. Y eso uno lo puede resolver con facilidad.

¿Qué rol debiera desempeñar en ello el Consejo de Concesiones?

El Consejo de Concesiones, que funciona los primeros días de cada mes, es un gran aporte para que estas definiciones puedan ocurrir. Está armado –y funciona hace tiempo– sobre la base de cinco profesionales que, en función de su competencia y experticia, puedan resolver si una iniciativa debiera ser declarada de interés público

y así seguir siendo estudiada. Por lo tanto, el tema del impulso es más de gestión que normativo y de sacarle provecho a una herramienta existente.

Finalmente, ¿qué se realizará en concesiones durante esta administración?

Un tema es la modificación de contratos existentes, que han cumplido una parte importante de su tiempo. En eso se incluyen las terceras pistas en varios de los accesos y salidas a Santiago. También hemos manifestado el interés en revisar los sistemas de los portales de cobro. Hay, además, aspectos de servicialidad de las rutas y aeropuertos.

Un segundo asunto trata sobre las nuevas licitaciones. Aquí lo que se resolvió como métrica fueron dos cosas. Nuestro año va de marzo a marzo. Y se va a entender como adjudicado un proyecto cuando el documento de adjudicación esté firmado por el ministro de Obras Públicas y el ministro de Hacienda, sin haber entrado ni a la Presidencia ni a la toma de razón de la Contraloría. En ese contexto, hay 29 iniciativas por más de US\$ 6.700 millones para adjudicar entre 2014 y 2020 (además de otros US\$3.000 ya adjudicados), y para hacerlo en la actual o en la próxima administración. Entre ellos se incluyen el acceso a Valdivia, la Autopista Central y la Ruta 5 a Chiloé, que precisan de la validación ciudadana y del financiamiento adecuado para ser viables.