

Nuevas ideas para una mejor infraestructura

Nuestro país tiene importantes déficits de infraestructura pública. Es cierto que, comparados con otras naciones del continente, estamos en una situación que incluso podemos calificar de privilegiada. Pero aun así son muchísimos compatriotas los que experimentan a diario los efectos de estas carencias.

Por ejemplo, ese millón de familias que no tienen agua potable ni alcantarillado o esas miles de personas que deben esperar años por una atención médica por falta de camas hospitalarias, que padecen crecientes niveles de congestión vehicular o que cada invierno ven inundados sus barrios, porque no existe infraestructura para el manejo de aguas lluvias.

La lista es larga e incluye muchos más ámbitos. De ahí que los distintos gobiernos han tratado de abordarla con las mejores herramientas disponibles, entre las cuales destaca el sistema de concesiones, responsable de los notables avances registrados en las últimas décadas en materia de infraestructura, pero que, sin embargo, todavía tiene posibilidades de mejorar.

Una de esas oportunidades pasa por el perfeccionamiento del Reglamento de Iniciativas Privadas de Concesiones que, según el Ministerio de Obras Públicas, pronto debiera ser enviado a la Contraloría General de la República para su toma de razón.

Esta es una buena noticia. Existe consenso entre las autoridades y los distintos actores de la industria en cuanto a la necesidad de modernizar este marco normativo, de modo de incentivar a los privados a que presenten ojalá cada vez más propuestas de proyectos de infraestructura, que contribuyan a mejo-

rar tanto la calidad de vida de las personas como la competitividad del país.

Para ello es clave, entre otros aspectos, ofrecer a los proponentes mayores certezas en materia de plazos de tramitación y pagos por los estudios elaborados. Y, según la información que manejamos, la propuesta del Gobierno contendría aspectos positivos y otros que cabría rectificar.

Por ejemplo, valoramos que el nuevo Reglamento prevea aumentar el incentivo a la presentación de proyectos y que busque reducir los tiempos contemplados para la etapa de presentación de los mismos.

En cambio, nos parece importante asegurar que el reembolso por los estudios cubra el 100% del valor de cotización y no el 75%, como se indicó en alguna oportunidad, pues no existe ninguna certeza de que este diferencial pueda ser recuperado posteriormente. Y también, que el monto máximo total a reembolsar por los estudios realizados corresponda al 1% del presupuesto oficial, que se define en la etapa de licitación, y no sobre estimaciones preliminares.

Por último, nos parece relevante que, dentro del monto total de reembolso, además de los estudios mínimos definidos por la Dirección General de Concesiones en su declaración de interés público, se incluyan todos los gastos que debe realizar el privado durante la etapa de proposición.

Estamos seguros de que estos ajustes darían un real y potente reimpulso a la presentación de iniciativas privadas de concesiones y, por ende, de nuevas obras de infraestructura pública que necesitan y demandan las personas y un país que aspira a alcanzar el desarrollo.

Existe consenso entre las autoridades y los distintos actores de la industria en cuanto a la necesidad de modernizar el marco normativo de las concesiones, de modo de incentivar a los privados a que presenten ojalá cada vez más propuestas de proyectos de infraestructura.

Carlos Piaggio
Gerente de Infraestructura CChC.

