



CONCESIONES: LO BUENO, LO MALO Y LO FEO

Leonardo Daneri J.

9 de Mayo de 2007



Lo Bueno: Las Concesiones como Sistema

LO BUENO: LAS CONCESIONES COMO SISTEMA



Tienen claras ventajas económicas sobre otros sistemas:

SON EFICIENTES. Son los propios usuarios de las obras quienes pagan por ellas. Permiten llegar a un precio óptimo. En consecuencia, las obras, y los recursos, son usadas eficientemente.

SON EQUITATIVAS. El que usa paga.

PERMITEN LA PARTICIPACIÓN PRIVADA. Es un mecanismo que facilita la asociación público-privada

LO BUENO: LAS CONCESIONES COMO SISTEMA



Tienen claras ventajas económicas sobre otros sistemas:

DISMINUYE EL PODER MONOPOLICO: En un contexto de adjudicación competitiva de concesiones el poder monopólico se reduce. Los oferentes compiten por el mercado aunque no puedan competir en el mercado. Además tiene los incentivos bien puestos. Hay que recordar que la máxima expresión de poder monopólico es el Estado.

APORTE DE GESTION. La gestión privada incorpora los incentivos para el mejoramiento continuo de la gestión y del servicio, en todas las etapas del proyecto.

VALUE FOR MONEY: Las concesiones permiten que los consumidores y contribuyentes reciban lo mismo que si lo hiciese el fisco, pero a un valor más bajo o en un período más corto, o, en forma equivalente, por un mismo valor reciben más. Refleja la combinación óptima de costo total para toda la vida del proyecto.

LO BUENO: LAS CONCESIONES COMO SISTEMA



El mundo no puede estar equivocado

- **No es un invento chileno, aunque muchos países explícitamente buscan imitar el modelo chileno**
- **El esquema de la asociación público –privada ha sido amplia y exitosamente utilizado en el mundo para proveer obras y servicios de infraestructura.**
- **Se ha usado desde las tradicionales carreteras con peaje hasta regimientos, pasando por aeropuertos, puertos, hospitales, edificios públicos, parques, colegios, cárceles, etc.**
- **Hasta 2005 en el mundo se habían realizado más de 1.100 proyectos de concesiones con una inversión asociada de US\$ 450.000 millones, de la que 35% corresponde a carreteras.** (US Department of Transportation, Synthesis of Public Private Partnership Projects for Roads, Bridges & Tunnels From Around The World – 1985-2004)



LO BUENO: LAS CONCESIONES COMO SISTEMA

El mundo no puede estar equivocado

• Recientemente, el WORLD ECONOMIC FORUM mostró el reporte sobre Inversión Privada en Infraestructura en América Latina

World Economic Forum: Ranking en América Latina de atractividad para la inversión privada en infraestructura

(1: peor - 7: mejor)

1 Chile	5,43
2 Brasil	4,40
3 Colombia	4,33
4 Perú	4,23
5 México	4,04
6 Uruguay	4,02
7 El Salvador	3,97
8 Guatemala	3,64
9 Argentina	3,41
10 Venezuela	3,37
11 Bolivia	3,34
12 República Dominicana	3,33

- Chile aparece como el país con las mejores condiciones para la inversión privada en infraestructura
- Lo considera como el único país en América Latina que tiene nivel mundial en este campo
- Destaca el alto grado de satisfacción del público por los servicios de la infraestructura privada
- Su peor evaluación es la falta de continuidad en los procesos de privatización e incorporación del sector privado a la provisión de infraestructura



Lo Bueno: La Experiencia Chilena

El aporte al país

Efectos Macroeconomicos: Inversión

- Ha implicado un flujo de inversión promedio de cerca de US\$ 800 millones anuales durante los últimos 10 años
- Este ritmo de inversiones también ha tenido un fuerte impacto macroeconómico directo. El Banco Central lo consignó mostrando que las concesiones son parte fundamental del proceso de reformas de la economía chilena, que permitieron suavizar los efectos de la crisis asiática (*).

(*) Corbo, Vitorio. *The Chilean economy: Institutional buildup and perspectives*; Presentación en OECD, Enero 2007

El aporte al país Las obras

- Las concesiones de obras públicas han significado un cambio drástico del estándar de la infraestructura en Chile

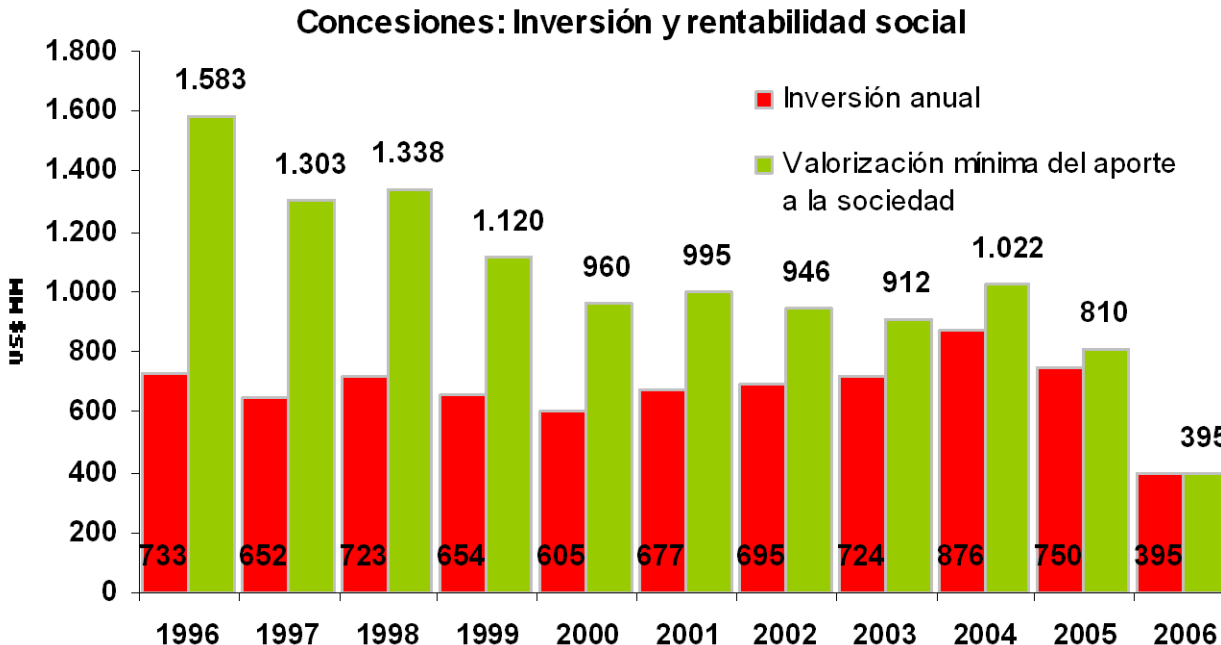
Aportes al país del Sistema de Concesiones

Autopistas Doble Calzada	1.871	Km.
Ruta 5	1.524	Km.
Rutas	347	Km.
Transversales		
Carreteras Calzada Simple	241	Km.
Autopistas Urbanas	176	Km.
Aeropuertos	100.200	m²
Edificación pública	405.000	m²

LO BUENO: LA EXPERIENCIA CHILENA

El aporte al país Las obras

- Hagamos un ejercicio simple: Determinemos el mínimo (en realidad, el ínfimo) del valor que han aportado al país las obras de concesiones
- Supongamos que las obras de las concesiones tienen una rentabilidad social de 8%, es decir, la mínima exigida para la inversión pública.



• La inversión total considerada es de **US\$ 7.484 MM**

• Se transforma en una agregación de valor al país por más de **US\$ 11.384 MM** sólo hasta 2006.

• En realidad, Chile hizo un negocio con **52% de rentabilidad**

LO BUENO: LA EXPERIENCIA CHILENA



El aporte al país

Más allá de las obras: los efectos en los usuarios

Esta rentabilidad social es la cota mínima de los efectos de la asociación público-privada en infraestructura en Chile

•Considera parcialmente algunos aspectos como:

•**MAYOR SEGURIDAD.** La gestión privada tiene los incentivos para invertir en medidas de seguridad, ya que es una variable que influye en sus resultados.

•**AHORROS PARA LOS USUARIOS.** Son considerable los ahorros de tiempo, combustible, mantenimiento de vehículos, etc. Hace a cada uno de estos usuarios más competitivo.

•Sin embargo, la rentabilidad social esperada *ex ante* es sólo una fracción de la verdadera.

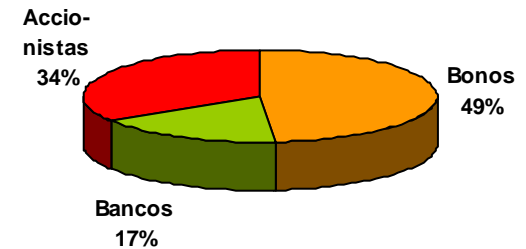
LO BUENO: LA EXPERIENCIA CHILENA

El aporte al país

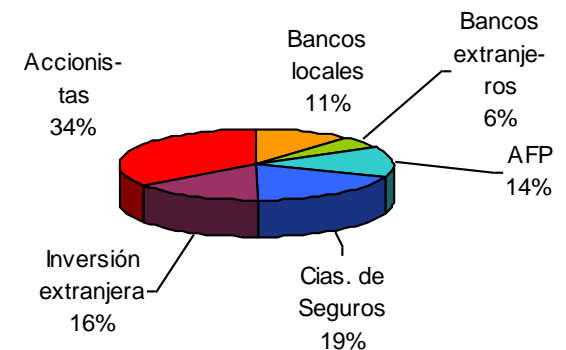
Más allá de las obras: todos recibimos algo de las concesiones

- Un aspecto muchas veces olvidado y que no está incorporado en la evaluación social es el efecto en el mercado financiero chileno que han tenido las concesiones.
- El sistema de concesiones ha llevado a colocaciones financieras por más de US\$ 6.800 millones.
- El esquema de financiamiento comenzó con deuda de corto plazo, luego emisión a largo plazo, para luego emitir acciones.
- Los poseedores de bonos son principalmente inversionistas de largo plazo como las AFP y compañías de seguro

Financiamiento de las concesiones (2004)



Financiamiento de las concesiones (2004)



LO BUENO: LA EXPERIENCIA CHILENA



El aporte al país

Más allá de las obras: efectos directos en competitividad

- **La llegada de las empresas concesionarias internacionales, tuvo el mismo efecto en la industria de la construcción que la que tuvo en la economía la apertura al exterior de hace 30 años.**
- **Llegaron actores relevantes a nivel mundial**
- **Aportaron nueva tecnología**
- **Se tradujo en una baja de costos y precios general de las obras de construcción**
- **Generó que el sector se hiciera más competitivo**
- **Se refleja en que la construcción se transformó en un sector transable y con muchas empresas exportando servicios de construcción**

El aporte al país

Más allá de las obras: efectos directos en competitividad

- Este cambio también tuvo efectos en la administración del Estado:
 - Los usuarios convirtieron a las concesiones en el *benchmark* para las obras públicas fiscales.
 - Obliga a un creciente *accountability* para medir la gestión del MOP.
 - Motiva la creación de la superintendencia de obras públicas tanto para las concesionadas como para las fiscales.



Lo Malo

Se deben reconocer algunas debilidades de las concesiones en general

- **Es una industria muy sensible y dependiente a la calificación del riesgo país**
- **Marco referido no sólo a factores propios del sector de la infraestructura si no que también a otros sectores, tales como la profundidad del mercado financiero y las condiciones macroeconómicas.**
- **La importancia de asegurar adecuadamente este marco recae en que permite mitigar riesgos.**
- **De otra forma, hay que pagar por los riesgos asumidos y hace los proyectos más caros**

Se deben reconocer algunas debilidades de las concesiones en general

- **Dependen fuertemente del liderazgo y compromiso del gobierno en la materia.**
- **En la medida que el sistema funciona y se desarrolla, algunas de las características y condiciones consideradas como básicas pueden tomar mayor importancia. Es el caso de la capacidad de gestión de la contraparte.**
- **El sistema está expuesto a que una vez que las obras que parecían más urgentes, inmediatas y obvias están concluidas, siempre el fisco tendrá la tentación de realizar una negociación post contractual, es decir, cambiar la regulación para una nueva etapa que requeriría nueva regulación. Riesgo que se acrecienta si el estado dispone de recursos.**

Se deben reconocer algunas debilidades de las concesiones en general

- El problema es que el dinamismo de la actividad económica y la competitividad exigida a la infraestructura en su condición de insumo básico de todas las actividades económicas, hace que constantemente surjan nuevas necesidades.
- En la medida que se pierde el activo de la estabilidad, aumenta la probabilidad de períodos sin inversiones y empiezan nuevamente a generarse déficits de inversión en infraestructura. El costo de esta situación lo paga la competitividad de todo el país.

LO MALO: ALGUNAS DEBILIDADES DEL SISTEMA



Algunas debilidades de las concesiones en general y la realidad en Chile Desmitificando sus efectos

MITO: Las concesiones permitirían inversiones en infraestructura fuera del presupuesto fiscal aprobado, lo que en algunos casos podría condicionar los presupuestos futuros. El caso de los convenios complementarios.

- 63 convenios, la mayor parte originados en el Estado.
- No generan cambios relevantes en el monto de inversión.
- Participación equivalente a la presente en la inversión tradicional de OO.PP.
- Se utilizaron para realizar obras de aguas lluvia, Metro y obras directas para las comunidades aledañas a las obras.



LO MALO: ALGUNAS DEBILIDADES DEL SISTEMA

Algunas debilidades de las concesiones en general y la realidad en Chile Desmitificando sus efectos

MITO: Las concesiones tienen un alto riesgo de renegociación.

•De los países con alta intensidad de uso de concesiones, Chile tiene la tasa más baja de renegociación de América Latina.

•Otros sectores regulados tienen “renegociación” cada 5 años

Pais	Concesiones de transporte	Renego- ciaciones	Porción
Argentina	40	34	85%
Bolivia	5	0	0%
Brasil	50	28	56%
Chile	27	6	22%
Colombia	44	28	64%
Costa Rica	1	1	100%
Rep. Dominicana	3	1	33%
Guatemala	2	2	100%
México	91	46	51%
Panamá	5	1	20%
Perú	5	3	60%
Uruguay	2	0	0%
Venezuela	1	1	100%

Fuente: Banco Mundial 2004.

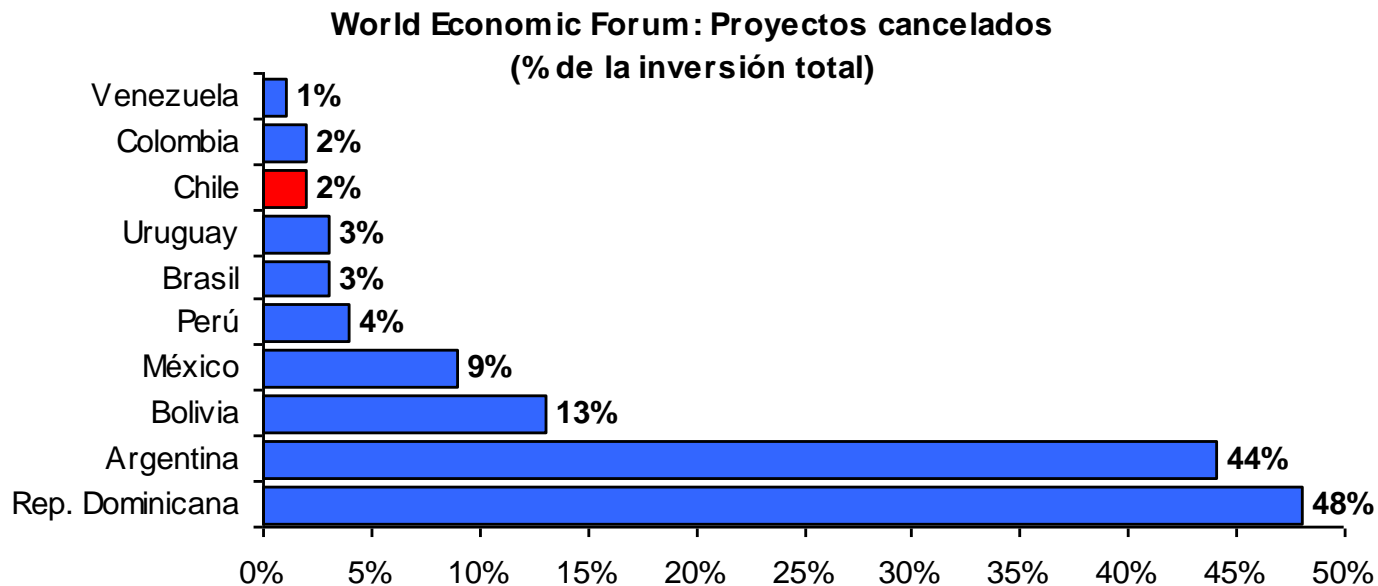


LO MALO: ALGUNAS DEBILIDADES DEL SISTEMA

Algunas debilidades de las concesiones en general y la realidad en Chile Desmitificando sus efectos

MITO: Con las concesiones aumenta la probabilidad de proyectos abandonados o que finalmente son cancelados.

- Chile tiene una de las tasas más bajas de cancelación o abandono de proyectos.



LO MALO: ALGUNAS DEBILIDADES DEL SISTEMA



Sin embargo, se deben reconocer algunos errores en el sistema de concesiones chileno

- En los primeros proyectos hubo esquemas de licitación deficientes y modelos de negocio inadecuados
- La industria ha ido madurando, se refleja en que los criterios de licitación han ido aprendiendo de la experiencia
- Algunos proyectos viales se pusieron en servicio en etapas tempranas de avance de obras
- Existen algunos problemas puntuales de enlaces en la autopistas urbanas
- La opinión pública (y el poder político) no reconoce abiertamente los beneficios del sistema. Aunque el mundo diga lo contrario.
- La industria no ha sido capaz de difundir las bondades del sistema. Aunque los usuarios lo expresan a través de su preferencia.

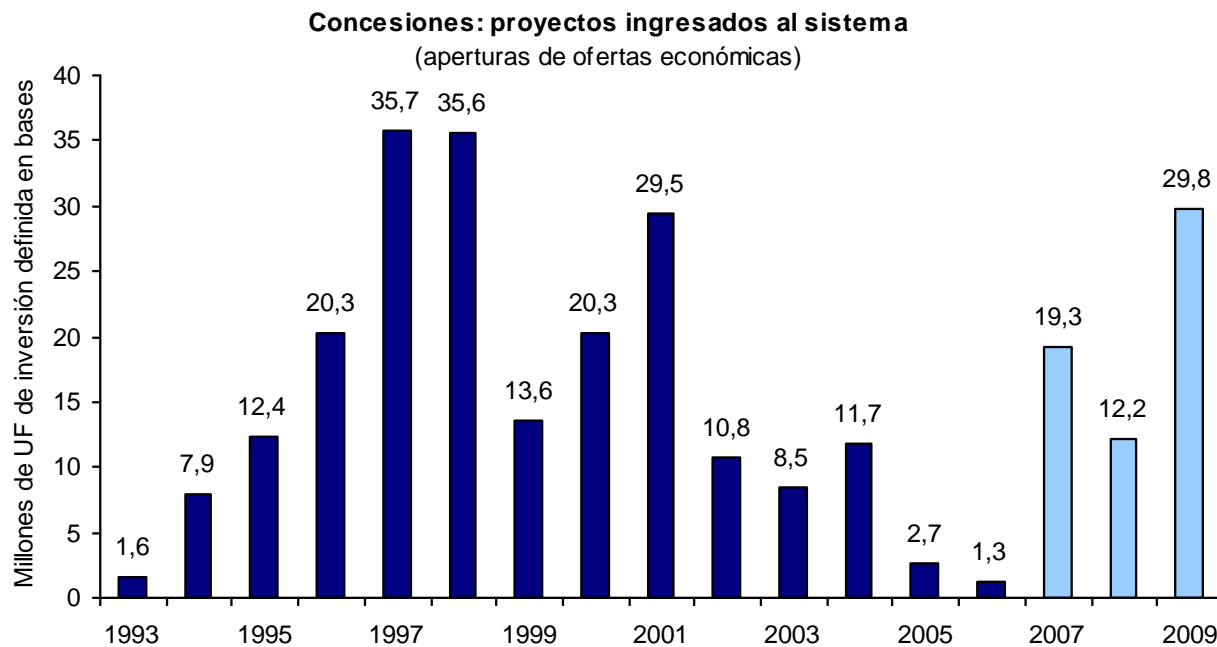


Lo Feo

Bajo ingreso de proyectos al sistema

- La inversión comprometida alcanza su máximo en el período 1997-98 y luego vuelve a tener dinamismo durante 2001-02.
- En lo más reciente el ingreso de proyectos ha sido menor, ya que en el período 2003-2006 sólo proyectos por una inversión total de UF 24 millones han superado la etapa de apertura de ofertas económicas.
- Durante los últimos cuatro años, es decir, durante prácticamente el último tercio de la era de las concesiones, sólo se ha realizado la apertura económica del 11% de la inversión total del sistema.
- La máxima expresión de esta situación son los años 2005 y 2006 donde el volumen de inversión ingresado al sistema son los más bajos desde sus inicios, sólo UF 2,7 millones en 2005 y UF 1,3 millones en 2006.
- El menor ingreso de proyectos al sistema no permite mantener el crecimiento adecuado de acuerdo al nivel de desarrollo del país

Bajo ingreso de proyectos al sistema



- Los últimos proyectos adjudicados, todos asociados al Transantiago y su particular timing de implementación, fueron adjudicados en enero de 2006 (Corredor Santa Rosa y Estaciones de transbordo para el Transantiago), pero el inmediatamente anterior fue adjudicado casi un año antes, en febrero de 2005 (Conexión vial Suiza-Las Rejas).

Portafolio de nuevos proyectos 2007-2008

- A comienzos de abril fue anunciado un nuevo portafolio de proyectos que incluye 47 proyectos por US\$ 4.376 MM.
- Si bien estas iniciativas generarán actividad de inversión hacia el futuro deben considerarse varios condicionantes para que esto ocurra.
- Sólo 20 de estos proyectos, con una inversión asociada de US\$ 2.117 millones, tienen una fecha de llamado a licitación definida o ésta ya fue realizada.

Proyecto	Inversión (US\$ MM)	Llamado a licitación
Puente sobre el Río Maipo – Santa Rita de Pirque	6	Realizado
Ferrocarril Trasandino Central	140	Realizado
Concesión Ruta 160, Tramo Coronel – Tres Pinos	220	Realizado
Ruta 5 Norte, Tramo Domeyko - Caldera, III Región	300	Realizado
Relicitación Aeropuerto El Tepual, Puerto Montt	18	1er sem 07
Relicitación Aeropuerto Diego Aracena, Iquique	13	1er sem 07
Relicitación Programa de Infraestructura Penitenciaria, Grupo II	60	1er sem 07
Nuevo Hospital Maipú	80	1er sem 08
Nuevo Hospital La Florida	80	1er sem 08
Relicitación Acceso Vial Aeropuerto AMB	10	2do sem 07
Nuevo Aeropuerto IX Región	50	2do sem 07
Concesión Ruta 5. Tramo Puerto Montt – Pargua	120	2do sem 07
Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación	15	2do sem 07
Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta	110	2do sem 07
Conexión Vial Melipilla - Camino de la Fruta	25	2do sem 07
Américo Vespucio Oriente	600	2do sem 08
Puente sobre el Canal Dalcahue	25	1er sem 08
Conectividad Cruce Canal Chacao	80	1er sem 08
Interconexión Vial Ruta 160 - Ruta Interportuaria y Acceso a Puertos de la VIII Región	150	2do sem 08
Edificio Público Quinta Normal	15	1er sem 08
TOTAL	2.117	

Fuente: Elaboración propia



Portafolio de nuevos proyectos 2007-2008: ¿Cuántos y cuando se harán?

• Dada la evidencia empírica del período 2000-2005, es poco probable que todos los proyectos sean adjudicados en las fechas anunciadas e incluso es muy probable que muchos de ellos no sean siquiera finalmente concesionados.

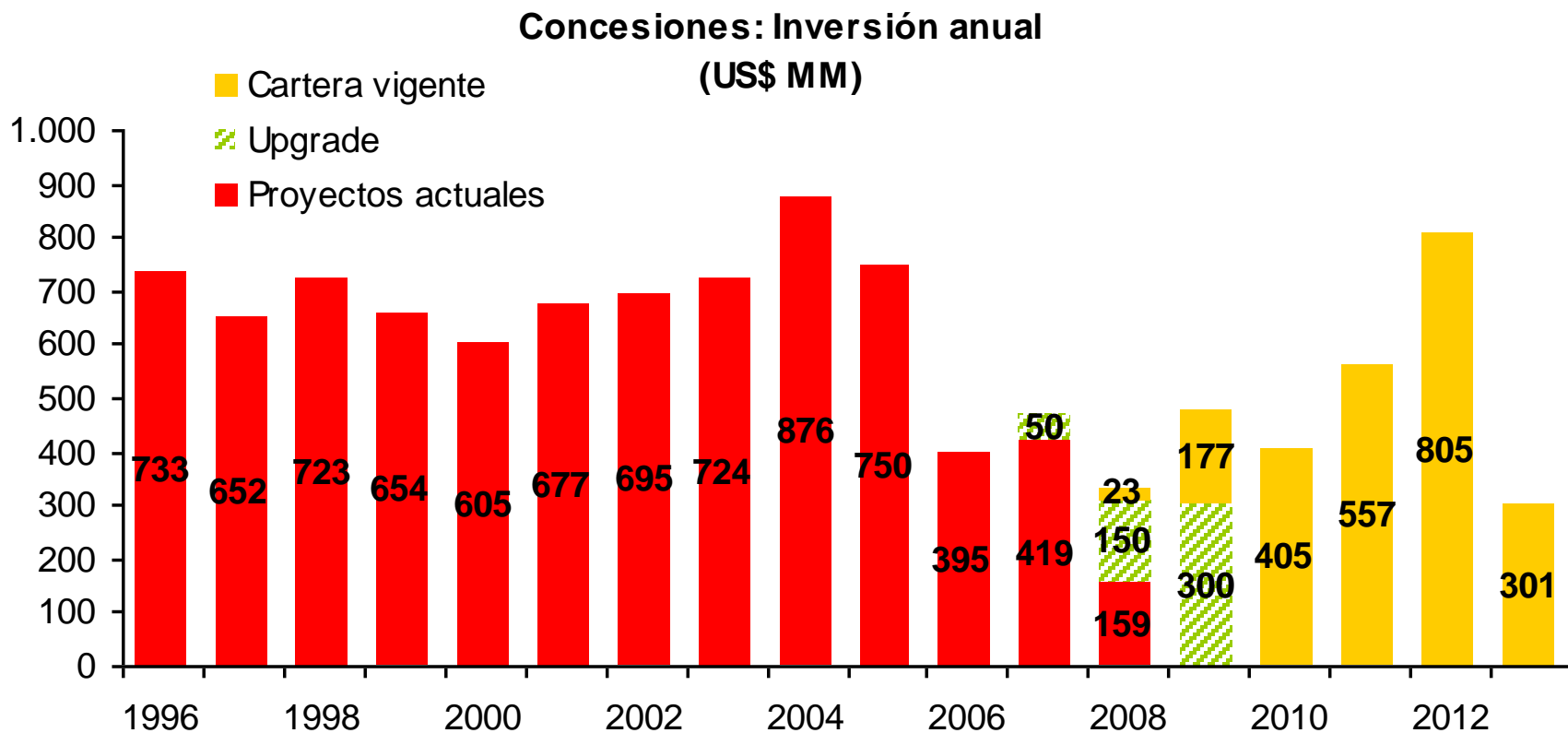
Concesiones: Revisión fecha de adjudicación vs. Fecha anuncio inicial
(período 2000-2005)
(como porcentaje de la inversión asociada)

Status	% del total
Sin atraso	25,6%
Adjudicación después de 1 año	25,7%
Adjudicación después de 2 años	2,2%
Adjudicación después de 3 años	1,0%
Adjudicación después de 4 años	0,1%
Aun sin concesionar	45,3%
TOTAL ANUNCIADO	100%

Nota: No incluye Puente Chiloé y Embalse El Bato
Fuente: Elaboración propia basándose en información pública

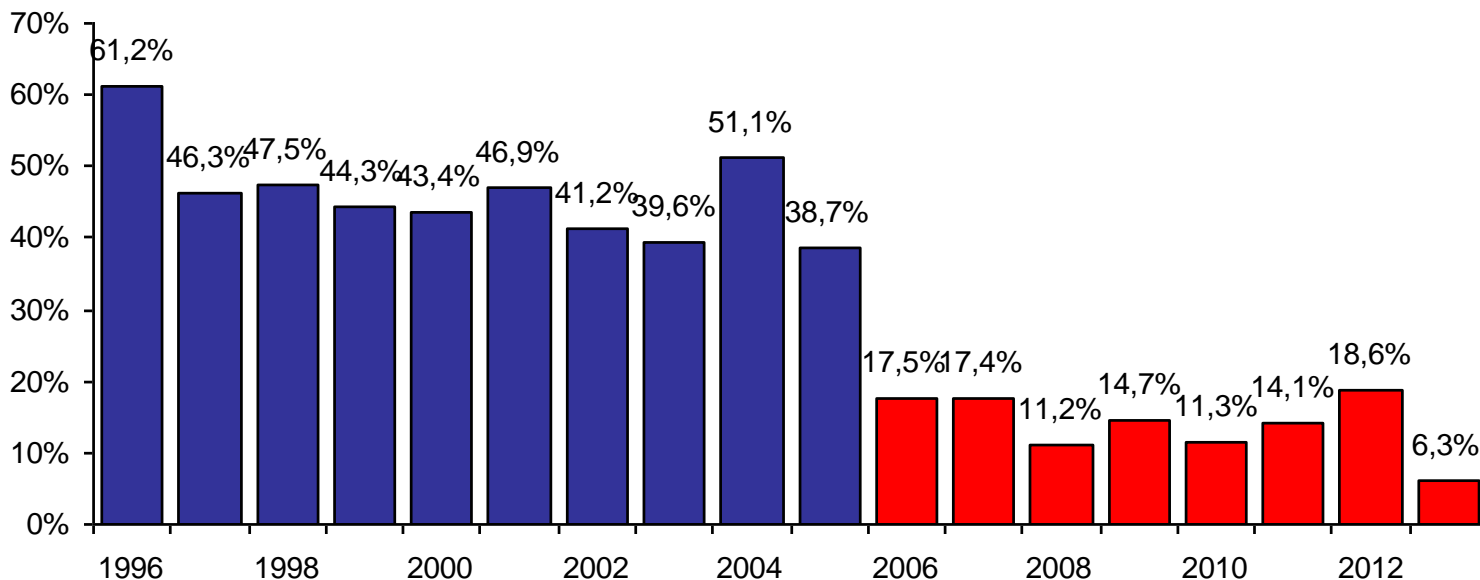
- Además el período hasta que se ejecuten los proyectos es largo y se verá aumentado por el ingreso de todos los proyectos al SEIA
- Hasta el momento se han presentado 20 proyectos de autopistas, cuya demora ponderada de acuerdo al volumen de la inversión asociada, llega 315 días sin considerar las reclamaciones y 720 días considerándolas.
- En definitiva, para los nuevos proyectos de concesiones, se espera que la demora en la calificación ambiental demore entre uno y dos años.

Concesiones: ¿Cómo viene el futuro? Según lo que sabemos hasta hoy.



Concesiones: ¿Qué significaría esta caída? En terminos de participación en el total de inversión pública

Concesiones: participación de la inversión anual en el total de inversión pública en infraestructura

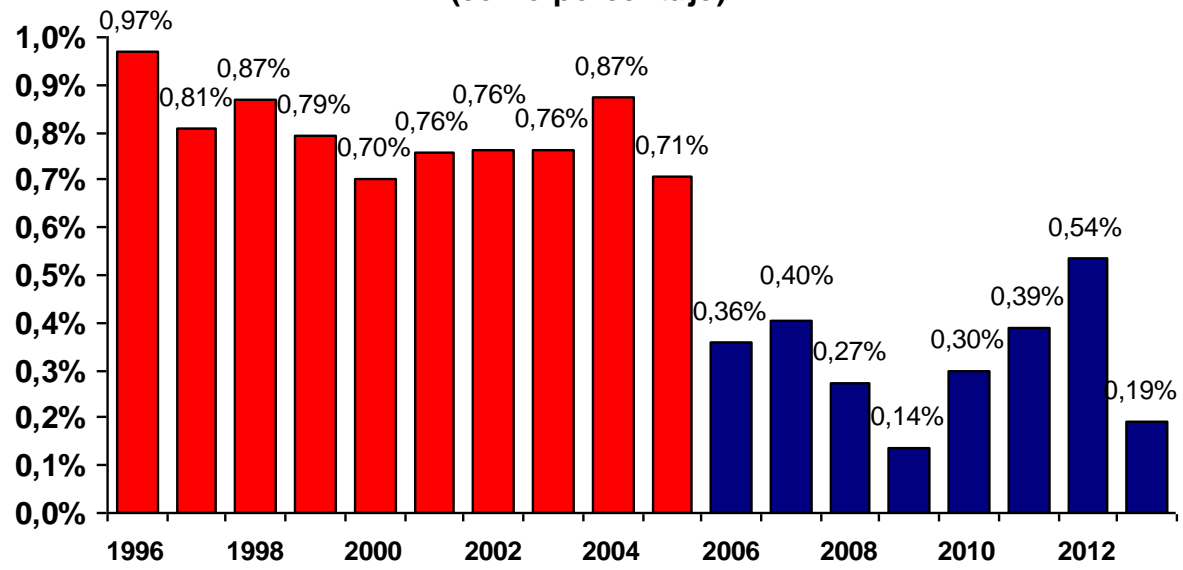


- Este cambio estructural también se reflejaría en su participación en el total de la inversión pública en infraestructura pública.
- Este indicador promedió 46% entre 1996 y 2005, pero desde 2006 y para los próximos años no se proyecta que alcance el 20% de la inversión pública total en infraestructura de uso público

Concesiones: ¿Qué significaría esta caída? Como efecto directo en el PIB

- Más allá del efecto de esta baja inversión en el ámbito de la infraestructura pública, es importante situarlo en el contexto general de la economía.
- La inversión en concesiones como porcentaje del PIB en promedio llegó a 0,8% entre 1996 y 2005.

Inversión en concesiones: participación en el PIB (como porcentaje)



- En 2006 se produce un cambio estructural y la participación de la inversión en concesiones en el PIB llegó a sólo 0,36 %. Este bajo nivel se proyectaría hacia los próximos años.

Concesiones: ¿Qué significaría esta caída? Como efecto directo en el PIB

•El promedio de inversión anual registrado en los 5 años previos a este cambio estructural (2001-2005) llega a US\$ 744 MM.

•Si se toma este valor como benchmark del nivel de inversión, se verifica que entre 2006 y 2013 se dejarán de invertir US\$ 2.513 MM

Concesiones: inversión anual y su efecto directo en el PIB

Año	Inversión anual		Diferencia respecto del benchmark (*)	
	(US\$ MM)	(% del PIB)	(US\$ MM)	(% del PIB)
2006	395	0,4%	-349	-0,3%
2007	469	0,4%	-275	-0,2%
2008	332	0,3%	-412	-0,3%
2009	477	0,1%	-567	-0,4%
2010	405	0,3%	-340	-0,3%
2011	557	0,4%	-187	-0,1%
2012	805	0,5%	60	0,0%
2013	301	0,2%	-444	-0,3%

(*) Se considera como benchmark el promedio de inversión anual del período 2001-2005

Fuente: Elaboración propia y Banco Central

•¿Qué significa esto en términos de oportunidades de crecimiento perdidas?

•Sólo en términos directos la menor inversión respecto a dicho benchmark significa una disminución de entre 0,1% y 0,4% del PIB para los distintos años. Esto no considera las ganancias de eficiencia y spill-overs derivados de la inversión en concesiones.



Lo mejor de todo: ¿cómo fortalecemos esta industria?

¿CÓMO FORTALECEMOS ESTA INDUSTRIA?



Somos el país más atractivo para invertir en infraestructura en América Latina y las cosas no se ven muy promisorias. Entonces, ¿Qué falta?

- **Liderazgo y compromiso claro del sector público hacia la asociación público-privada**
- **Certidumbre regulatoria**
- **Una contraparte adecuada**
- **Un plan de proyectos claro y *accountable***
- **Claridad y eficiencia en el proceso de concesión. El caso de las iniciativas privadas**



CONCESIONES: LO BUENO, LO MALO Y LO FEO

Leonardo Daneri J.

9 de Mayo de 2007