

EL INCIERTO FUTURO DEL FINANCIAMIENTO DE OBRAS

LA CRISIS GENERADA POR LA PANDEMIA, LOS IMPORTANTES DESBALANCES ECONÓMICOS EN EL PAÍS, LA INCERTIDUMBRE POLÍTICO-SOCIAL Y LAS ALTAS EXPECTATIVAS SOBRE UNA NUEVA CONSTITUCIÓN PREVÉN UN 2022 COMPLEJO PARA EL FINANCIAMIENTO DE NUEVAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA, DEL SISTEMA DE CONCESIONES Y DEL SECTOR INMOBILIARIO.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez

Chile enfrenta hoy una gran incertidumbre económica. La disminución de la actividad tras dos años de pandemia, los retiros de los fondos previsionales, las medidas implementadas por el Banco Central para preservar la estabilidad financiera, el aumento del precio del cobre, la volatilidad del precio del dólar y los cambios en los ciclos políticos, en conjunto con la redacción de una nueva Constitución, se suman a la larga lista de condiciones que estarían afectando, entre otras cosas, el financiamiento de grandes obras de infraestructura.

Para Gonzalo Pérez, ingeniero de Estudios del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), si bien es cierto que la pandemia ha tenido efectos muy profundos en la ejecución de proyectos, lo que podría haber afectado más su financiamiento son los retiros de la Aseguradoras de Fondos de Pensiones (AFP) y el alza de las tasas crediticias. “Esta medida tuvo como efecto una disminución en la disponibilidad de fondos de

ahorro con horizonte de largo plazo, lo cual afectó de manera directa el acceso a recursos para el financiamiento de infraestructura y de vivienda. A esto hay que agregar el aumento de las tasas decretadas por el Banco Central para contrarrestar las presiones inflacionarias, lo cual afecta la demanda de créditos”, señala.

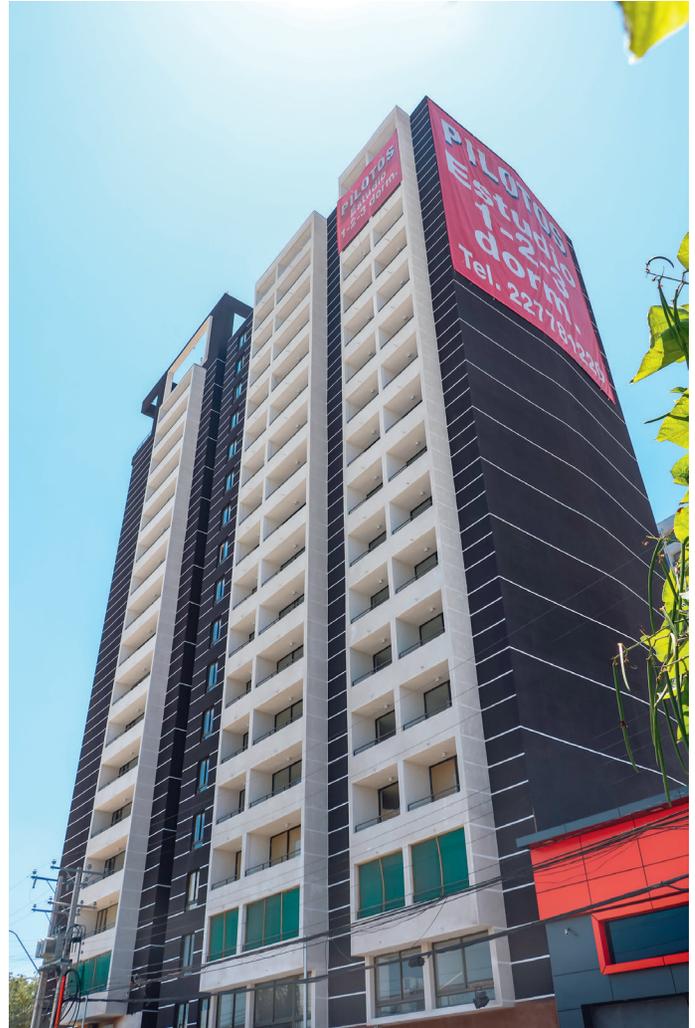
En Chile existen tres modalidades para el financiamiento de grandes obras de infraestructura: financiamiento público directo, el privado y a través del sistema de concesiones, el que a su vez tiene dos fórmulas: la primera, en que el privado hace la inversión y los usuarios pagan al concesionario a través de una tarifa, y el sistema en que el Estado paga al concesionario un subsidio por la inversión materializada y su mantenimiento en el tiempo.

Hay otro camino que es el que llevan a cabo las empresas del Estado que tienen responsabilidad sobre tipos específicos de infraestructura, como los puertos, el Metro

y EFE. En el caso de los puertos del Estado, las inversiones se realizan a través de una modalidad de concesión a un inversionista-operador privado; EFE se endeuda directamente y paga la inversión, la que se recupera con los resultados de su operación y con aportes del Estado. Igual cosa sucede con el Metro.

Si bien desde el CPI creen que, aunque el contexto económico ha sido difícil y lo seguirá siendo, el Gobierno reaccionó bien. A mediados del año 2020, un conjunto de organizaciones, entre ellas la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), propusieron intensificar el esfuerzo público en vivienda e infraestructura. El plan “Paso a Paso Chile se Recupera” es un ejemplo de ello. “Se ha hecho un esfuerzo muy significativo para aumentar la inversión en estos dos sectores, yo diría que con muy buenos resultados”, afirma Pérez.

Sin embargo, Vivian Modak, directora del Comité de Concesiones de la CChC, asegura que el “enrarecido” clima político-social pue-



de afectar de manera directa la intervención de los privados en la ampliación y mejora de obras de infraestructura concesionadas.

VIVIENDA INALCANZABLE

El sector inmobiliario se ha visto y se verá más golpeado durante 2022. Según el informe “Mercado Inmobiliario de Chile: Situación Actual, perspectivas y principales riesgos”, elaborado por la CChC, el aumento en la tasa de interés, la inflación y el acceso más restrictivo al crédito, así como las reformas tributarias en lo que se refiere a la eliminación del crédito especial para las empresas constructoras y el DFL2, marcarán las pautas para el desarrollo del sector durante este año

Ejemplo de ello es el precio de las viviendas, que se ha encarecido en promedio un 60% desde 2010, con alzas de 38% para departamentos y de 131% para casas. Y aunque las inmobiliarias tienen stock inmediato, las ventas se han ido ralentizando.

DE ACUERDO A LA ÚLTIMA VERSIÓN del informe Mach de la CChC, se prevé una caída de un 17% de la venta anual de viviendas, por lo que si en 2021 se vendieron 63.752 unidades inmobiliarias, durante 2022 estas caerían a 52.737.

De acuerdo a la última versión del informe Mach de la CChC, se prevé una caída de un 17% respecto de la venta anual de viviendas, por lo que si en 2021 se vendieron 63.752 unidades inmobiliarias, durante 2022 estas caerían a 52.737.

Para Caudia Acosta, presidenta del Comité Inmobiliario de la CChC, el mercado no se ha paralizado en el corto plazo, porque los proyectos que ya están en construcción tienen el financiamiento, el problema estará en el stock futuro. “Aunque el banco esté dispuesto a financiar la construcción de pro-

yectos privados nuevos, los inversionistas, quienes aportan en otros aspectos, hoy están detenidos y a la espera de ver qué pasa, ya que no están las certezas ni las condiciones para ello. El encarecimiento del suelo, la falta de políticas públicas con respecto a una densificación ordenada, la paralización de obras y otros temas también están afectando el desarrollo de proyectos nuevos”, explica.

Con todo, la presidenta del Comité Inmobiliario se refiere al gran déficit habitacional que tiene el país, con más de 2.100.000 personas sin casa. “Hay una nece-

alidad de vivienda muy grande y todos estos factores combinados están haciendo que adquirir una casa propia se vuelva cada vez más inalcanzable”, agregó.

Sin embargo, de acuerdo a Gonzalo Pérez, el impacto en la demanda en el sector inmobiliario privado generará e incentivará una mayor inversión en vivienda social, lo que permitiría que, de alguna forma, se compensen las bajas esperadas en proyectos inmobiliarios privados producto del escenario que está viviendo el país.

AGENDA OPTIMISTA

Fundado hace 27 años, el Sistema de Concesiones ha desarrollado una gran cantidad de proyectos que ha permitido suplir, de manera importante, las brechas de infraestructura en el país. Los contratos de largo plazo entre privados y el sector público, en donde el primero se hace cargo de la construcción y operación de las obras y asume parte significativa del riesgo de provisión de la infraestructura, genera ganancias de eficiencia y asegura el mantenimiento de las obras en el largo plazo. “Durante todos estos años, la asociación público-privada ha demostrado ser un sistema altamente eficiente, sin embargo, hoy está rodeado de grandes incertidumbres”, señala Vivian Modak.

Para el sistema, más que el incremento de los precios de los materiales o el alza en las tasas crediticias, que ha encarecido el financiamiento, las incertezas provienen del ámbito político-social. “Si bien el presidente electo señaló durante su campaña que tenía la intención de promover la asociación pública-privada, por otro lado, la sociedad civil, cada vez más reactiva y opinante, especialmente en la redacción de la nueva Constitución y en relación a la participación de los privados, genera grandes incertidumbres. No se sabe hacia dónde va a ir la mirada con respecto a la normativa y la legalidad

Vivian Modak, directora del Comité de Concesiones de la CChC.



Claudia Acosta, presidenta del Comité Inmobiliario de la CChC.



“HAY DISPOSICIÓN A INVERTIR, A participar de los procesos de licitación y hay dinero disponible desde las entidades financieras, el problema es el costo de lo que se va a financiar y eso se resuelve con reglas claras, estabilidad y certezas”, afirma Vivian Modak.

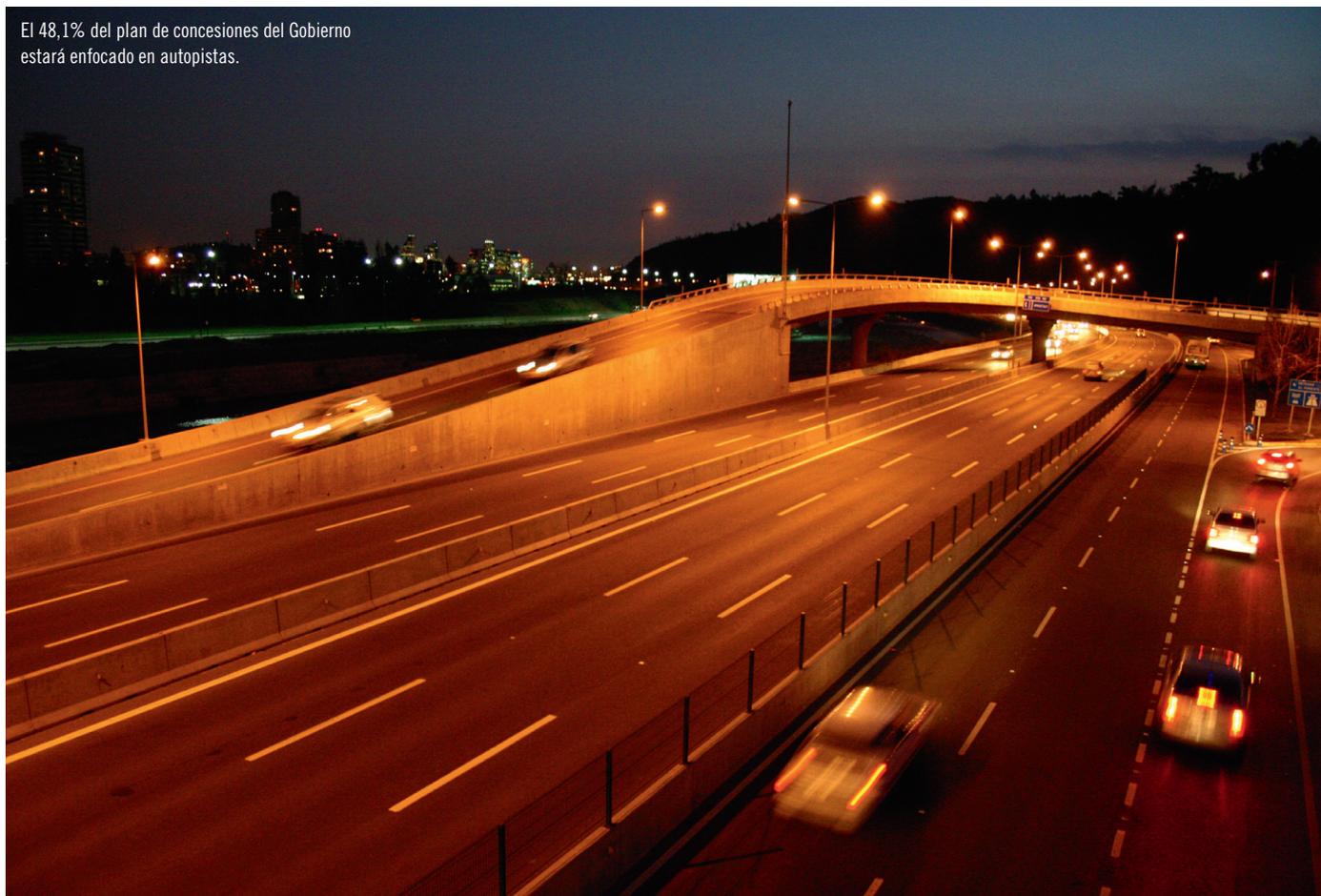
y legitimidad de las condiciones en que se realice esta asociación, lo que afecta directamente el sistema”, advierte Modak.

De acuerdo a la directora de la CChC, discusiones como el fin de las AFP, el cuestionamiento a las concesiones o la falta de reglas claras en los contratos de licitación, dañan un sistema que con los años se ha profundizado y perfeccionado. “Cuando empezó el sistema de concesiones en 1995, las tasas de interés rondaban el 8%, no se conocía bien el mecanismo e igual fue exitoso. El alza en el financiamiento es un pro-

blema conocido que se puede resolver de distintas maneras. El problema es: ¿cómo vamos a financiar estos proyectos si el sistema cambia o se acaba?”, agrega.

En esa misma línea, Carlos Piaggio, gerente de Infraestructura de la CChC, releva la importancia del sistema en su condición de proveedor de infraestructura pública relevante para el país: “En los próximos años, Chile contará con menores ingresos y la inversión directa, probablemente, se verá mermada. Por lo cual dar continuidad al sistema cobra gran relevancia”.

El 48,1% del plan de concesiones del Gobierno estará enfocado en autopistas.



Un ejemplo de ello son los cambios informados a fines de 2021 por parte de la Dirección de Concesiones, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, en la Agenda de Concesiones al 2025, los que buscan incrementar en más de cuatro veces el promedio anual de inversión que hubo entre los años 2010 a 2018, con un total de US\$ 5.229 millones.

Esta agenda estaría compuesta por Autopistas (48,1%), Hospitales (11,1%), Aeropuertos (9,3%), Cárceles (5,6%), Embalses (5,6%), Teleféricos (3,7%) y otros (16,7%). El 40% de las obras corresponden a segundas adjudicaciones (22 iniciativas), cuyo operador actual finaliza su contrato. En tanto, las obras nuevas son 30 (56%).

Para Vivian Modak, esta abultada agenda responde a la disposición y el apetito que tienen los bancos de invertir en obras de infraestructura pública a través del sis-

tema de concesiones, porque ha probado ser un mecanismo que funciona, que se financia y que es eficiente. “Hay disposición a invertir, a participar de los procesos de licitación y hay dinero disponible desde las entidades financieras, el problema es el costo de lo que se va a financiar y eso se resuelve con reglas claras, estabilidad y certezas”, advierte.

“El plan de concesiones del MOP es ambicioso pero realista. El país está necesitado de impulsar la inversión privada en infraestructura para recuperar varios años de una performance regular. Está en condiciones de asumir los desafíos que se desprenden de este y la industria está preparada para ello. Por lo tanto, creo que no debiera haber problemas para proyectar un muy buen año 2022 en el avance de los proyectos ya licitados y adjudicados, la adjudicación de otros que están en proceso de evaluación

y la licitación de una cartera muy atractiva que el MOP ha anunciado”, enfatiza Gonzalo Pérez.

Para el ingeniero de Estudios del CPI, la intensificación del proceso de licitaciones de proyectos bajo la modalidad de concesiones, es muy importante para mostrarle a la comunidad inversionista un Estado activo en resolver los problemas del desempleo, pero también preocupado de las dinámicas económicas del futuro. Así, el impacto que la pandemia pudo haber tenido sobre este sector por problemas de financiamiento se ha recuperado.

En el caso de la infraestructura privada, el experto afirma que, con los precios del cobre hoy y su proyección, es muy probable que haya mucha actividad en este ámbito para soportar aumentos importantes de producción. “En general, vislumbro un muy buen año para la infraestructura”, concluye.