

Problemas en obras públicas

El ministro de Obras Públicas busca destrabar los proyectos de su cartera. Hay un número importante de obras que llevan años de retraso, mientras que las nuevas pueden demorar hasta 57 meses en comenzar a construirse debido a la “permisología”. Otro problema que ha encontrado el nuevo ministro es que 30 contratos globales de mantención de caminos en regiones están vencidos, por lo que esas vías no tienen mantenimiento; otros 32 están próximos a vencer. De hecho, es tal la situación de demoras y de dificultades para ejecutar las distintas iniciativas, que la autoridad estima que, pese al recorte de un 17% en la última Ley de Presupuestos —y más el 3% adicional del programa de gobierno—, esta menor disposición de recursos no afectará su quehacer.

En este contexto, el secretario de Estado ha identificado 70 proyectos —por casi US\$ 30 mil millones— que serán priorizados. Ellos incluyen infraestructura vial (el grueso de la inversión), cárceles, hospitales y aeropuertos remodelados, además de obras menores. Junto con algunos que están ya en ejecución, otros proyectos se encuentran adjudicados, pero el plazo requerido para satisfacer la “permisología” es tan largo que iniciativas asignadas antes de que asumiera la actual administración solo comenzarían a construirse hacia el final de esta.

Haciéndose cargo del problema y de sus consecuencias, la autoridad apuesta a modificar la asignación de riesgos en los contratos. La idea es reducir el riesgo asociado a permisos que enfrentan los contratistas de obras y los adjudicatarios de concesiones, y que el Estado asuma una mayor proporción de él, lo que parece razonable, pues es el mismo Estado el responsable. Una mejor asignación del riesgo podría, además, aumentar el interés por postular a proyectos. Esto, considerando que en las últimas subastas de concesiones la competencia ha sido mínima, lo que eleva los costos de la infraestructura para los usuarios o para el Estado. La reducción de la incertidumbre también debiera contribuir al objetivo de contener costos.

El avance de un populismo que se resiste a pagar peajes puede amenazar la viabilidad de las concesiones.

Por cierto, el Gobierno seguirá apostando por el sistema de concesiones, pues han sido exitosas en el pasado y porque su mantenimiento y operación están asegurados por contrato. En el caso de cárceles y hospitales, sus costos recaen directamente en el fisco, pero son convenientes por las referidas ventajas de mantenimiento y operación. Sin embargo, en el caso de carreteras y aeropuertos, donde las obras generan ingresos que las financian, se enfrenta la amenaza de un populismo que, bajo la consigna No+Tag, se resiste a pagar los peajes correspondientes. Este es un problema creciente en un país en el que muchas personas han olvidado el cambio y los beneficios que trajeron las obras construidas vía concesiones. Así, por ejemplo, en algunas

autopistas, la tasa de no pago llegaría hoy al 18%. De seguir así, la consecuencia es que no serán viables nuevas concesiones autofinanciadas, se construirán menos proyectos porque el Estado enfrenta lí-

mites de endeudamiento, y el mantenimiento empeorará. La propuesta ministerial es endurecer los castigos por no pago, lo que sería combinado con un alivio para los usuarios que sí pagan, tal vez reduciendo los peajes y creando cuentas de compensación.

El tema es complejo, pues las distintas fórmulas compensatorias presentan inconvenientes, pero, por otra parte, de no ser posible cambiar el estado de ánimo contrario a pagar, promovido por políticos populistas y parte del público, el país podría enfrentarse al ocaso de las concesiones autofinanciadas. En tal caso, los proyectos de carreteras ya no los pagarían sus usuarios, sino la sociedad como un todo. Un síntoma de ello es la situación de la agencia de infraestructura Desarrollo País. Esta debía recibir la renta que generarían las concesiones que se renovaran, para usarla en otros proyectos de infraestructura. Sin embargo, nunca pudo cumplir ese propósito, porque fue tan impopular mantener los peajes en concesiones, que las renovaciones han sido acompañadas de obras adicionales que consumen los recursos que en teoría recibiría la agencia.