



Modernidad coordinada

¿Van de la mano la modernidad y las inversiones públicas? En lo que se refiere al transporte, solo si están coordinadas.

Por Eduardo Saavedra P. *

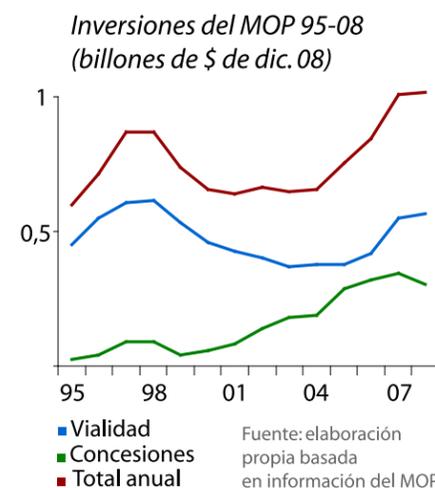
Chile requiere, y ha hecho, fuertes inversiones en infraestructura pública –carreteras, puertos y aeropuertos, por ejemplo– para aumentar su competitividad. Así ha reducido los costos de transporte y aumentado el volumen de las exportaciones a precios más bajos.

También se han desarrollado inversiones que han acompañado otras reformas importantes, como la construcción de edificios para la reforma procesal penal, hospitales públicos y cárceles, calles y paraderos para el Transantiago, puentes e infraestructura en general para “compensar” a regiones, entre muchas otras inversiones a lo largo de los últimos 15 años.

El gráfico muestra la evolución de la inversión ejecutada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) desde 1995 en adelante, junto a dos de sus principales componentes, que representan por sobre el 80% de las inversiones totales.

Los mayores gastos en infraestructura del MOP han sido en “vialidad”, es decir en inversión decidida y operada por el propio ministerio, aunque regularmente construida por el sector privado a través de licitaciones de las obras. Interesante resulta observar la

* Doctor en Economía de Cornell University. Académico de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad Alberto Hurtado. Director del Master of Arts ILADES-Georgetown University.



importancia creciente de las inversiones a través del sistema de “concesiones”: luego de licitada, la obra es construida y operada por los propios privados.

Entre 1998 y 2005, mientras aumentaba este medio de participación mixta, se reducía en casi igual proporción la inversión a través del medio más tradicional. Por lo tanto, aún cuando dependan del mismo ministerio, ahora son dos las unidades encargadas de ejecutar importantes inversiones en transporte, lo que inevitablemente nos plantea preguntas respecto de cuán coordinadas están las decisiones de qué obras se ejecutarán, cómo se evalúan y, sobre todo, qué unidad lo hace, cómo se controla la construcción de las obras y, en el caso de las concesiones, su operación privada bajo los estándares establecidos en la licitación.

Estos posibles problemas de coordinación y evaluación de las inversiones bajo estándares comunes, y la fiscalización de su construcción y de la operación posterior se exagera si tenemos presente que hay empresas públicas estatales como Metro, EFE, Enap y varios puertos que además realizan sus propias inversiones en infraestructura de transporte.

Las inversiones en infraestructura de transporte de las empresas públicas han estado en torno al 20%-25% de la inversión en transporte que ha realizado el MOP en estos últimos 15 años. Las inversiones de estas empresas debieran ser aprobadas en el sistema nacional de inversiones, unidad dependiente del MIDEPLAN, pero nada está establecido en la ley respecto de cómo de-

ben coordinarse con aquellas que realiza el MOP. De facto, aún cuando debiera ser tarea del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), es el Ministerio de Hacienda, a través de la Dirección de Presupuestos, el órgano que ha hecho esta tarea de coordinación, aún cuando bien sabemos que Hacienda no es el mejor orientador: su rol es financiero, no técnico.

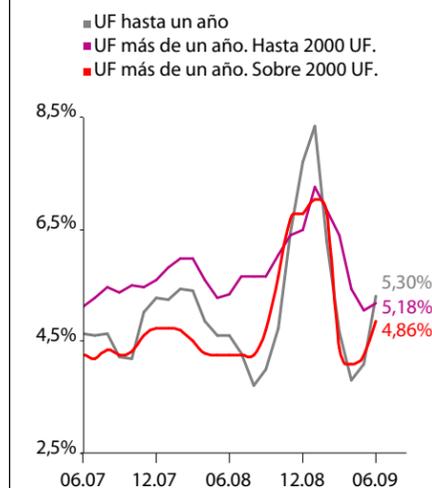
Algunos casos paradigmáticos de fallas en a coordinación tienen que ver con inversiones en ferrocarriles versus carreteras interurbanas, en Metro versus vías urbanas, en puertos versus infraestructura vial y ferroviaria. Si se consideran, además, casos de pésimas inversiones, en los que la evaluación social no estuvo presente, como los de infraestructura ferroviaria o nuestro “casi” puente sobre el canal de Chacao, la realidad nos hace pensar que algo más se requiere hacer para que la inversión pública vaya de la mano con la modernidad pública.

El país debe tener una unidad encargada de la coordinación de las inversiones en infraestructura de transporte, que evalúe con criterios técnicos e independientes de los ministerios que proponen realizar esas obras.

Si se ha observado, además, carencias en la fiscalización de las obras, y por sobre todo falta de independencia de la entidad encargada de fiscalizar la operación de las obras concesionadas, entonces nuestra propuesta es dotar precisamente a esta entidad del poder suficiente para acometer todas esas tareas. Se trata, de alguna manera, de un suprarregulador del transporte público en los ámbitos propios de la coordinación, evaluación, fiscalización y regulación de la infraestructura correspondiente. Bajo qué ministerio quede la tutela de este organismo es irrelevante: podría ser perfectamente el MOP o el MTT; lo que importa es que le otorgue el poder de realizar las tareas encomendadas y así evitar inversiones de dudosa rentabilidad social, sea por su naturaleza o por su mala implementación.

Este suprarregulador no jugaría ningún rol en la definición técnica de los proyectos de inversión pública en infraestructura de transportes, salvo autorizar o rechazar un proyecto (a lo más sugerir modificaciones que reduzcan las fallas de coordinación), y posteriormente regular que todo se haga de acuerdo a lo requerido. ■

el gráfico CONFLICTIVOS INTERESES



Juan Foxley*

El gráfico ilustra las operaciones en moneda nacional reajutable desde el segundo semestre de 2007. Las tasas reales de colocación cobradas en promedio por los bancos durante el primer semestre de 2009 son similares a las observadas en el año anterior a la llamada crisis *sub-prime*.

Si bien es cierto que hubo una leve alza hacia junio, probablemente en reacción a la aparición de tasas de inflación negativas, las tasas en UF son menores a las observadas en diciembre de 2008, independiente de los montos y de los plazos.

A su turno, el *spread* neto (margen entre tasas de préstamos y captación menos el costo del encaje) había aumentado levemente. Desde 1,83 en agosto de 2008 a 1,99 en julio de 2009, para operaciones en UF entre 90 días y un año.

Ciertamente que los números no hablan de una restricción aguda ni creciente en el acceso al crédito. Sin embargo, es probable que deudores con mala o desconocida reputación de repago enfrenten las dificultades propias de una economía que ha aumentado su riesgo, mientras que, por supuesto, se mantienen las regulaciones prudenciales que protegen a los depositantes. ■

* Director Diplomado de Finanzas UAH