

ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS: una opción que ha funcionado

Cuando el Ejecutivo lanzó su plan anticrisis, muchos lo celebraron. Después de un buen tiempo de estar anunciando medidas por separado para contrarrestar el difícil momento económico que se nos venía encima, por fin se presentaba un paquete de medidas coordinadas que de manera integral planteaba una serie de frentes en los cuales el Gobierno haría algo para que la crisis no nos golpee tanto. Este paquete era eminentemente necesario, ante un contexto en el que los empresarios estaban perdiendo confianza en la economía peruana, lo que a su vez llevaría a una disminución de las inversiones. Para revertir esto hacía falta mayor proactividad por parte del Gobierno en una serie de temas, muchos de los cuales fueron efectivamente abordados por el paquete en cuestión.

Una de las medidas que se esperaba en ese momento era un reglamento que promoviera el mecanismo de las Asociaciones Público-Privadas (APP), como medio para poder realizar mayores inversiones en infraestructura. Esta es una medida de mucho más largo plazo que simplemente una forma de combatir a una crisis del momento. Después de todo, se tiene claro que para que el desarrollo llegue a todos los confines del país, hace falta una infraestructura de calidad. Además, en la medida en la que contamos con mejores pistas, puentes, puertos, etc., nuestras empresas son más competitivas.

La opción de las APP ya ha sido probada en el mundo. En el Reino Unido se ha tenido bastante éxito en el uso de este medio para realizar proyectos de todo tipo, que van desde hospitales hasta establecimientos educativos, carreteras e incluso prisiones. Su defensa más fuerte es que se trata de una manera por la cual se pueden obtener proyectos con costos más bajos que si se tratara de un proyecto de inversión solamente privado, pero de calidad superior a un proyecto de inversión solamente público. Los menores costos se alcanzan porque el socio público puede acceder a capital a menor costo. La mayor calidad es consecuencia de la transferencia de *know-how* por parte del socio privado. Hay estudios que muestran que, por ejemplo, en el caso específico de Estados Unidos y el Reino Unido, se pudo ahorrar entre el 15% y el 30% por una administración más eficiente

del proyecto, menores tiempos de construcción y menores gastos administrativos asociados a la inclusión de un socio privado.

También hay que tomar en cuenta que, en la medida en la cual el grueso del proyecto es pagado por sector privado, es una buena manera de acelerar la inversión en infraestructura sin adicionar gasto de capital al presupuesto público. Todo esto parece haber sido recogido por el recientemente publicado reglamento de promoción de las APP.

No obstante, para que este mecanismo tenga el impacto que tuvo en otros países, hace falta eliminar una serie de restricciones. Por un lado, se encuentra el obstáculo del SNIP. Nadie dice que no exista un filtro que asegure que los proyectos que se realicen sean realmente buenos y pertinentes. Sin embargo, actualmente se trata de un filtro engorroso, complicado y que demora demasiado. Agilizar el SNIP es una necesidad no solamente para que las APP funcionen, sino en general para que la inversión pública sea más dinámica.

Otro detalle que se ha comentado con respecto al reglamento tiene que ver con el tiempo en el que se permite la renegociación del contrato firmado entre los socios privado y público: recién a los tres años de iniciado el proyecto. Esto genera incertidumbre, pues con los cambios en las reglas del juego a las que estamos acostumbrados en el país, es necesario que exista la posibilidad de renegociar antes de eso. Un estudio del Banco Mundial muestra que en América Latina el 75% de los contratos de transporte han tenido que ser renegociados por razones políticas, financieras, etc.

En el sentido en el que las APP son una colaboración entre una parte privada y una pública, es importante que el reglamento que sirve como marco que las regule cumpla con resolver las preocupaciones de ambos lados. De lo contrario, simplemente no funcionará y se habrá perdido una muy buena oportunidad para contar con una forma más para cerrar la brecha de inversión en infraestructura, en un momento en el que requerimos mantener las inversiones. ■