

Alertan que inversión vial es la mitad de lo necesario

Según datos preliminares de CPA, proyectos anunciados por el gobierno no alcanzan a cerrar brecha de infraestructura

+ - 20.05.2015, 05:00 hs



La “falta de voluntad política” fue un factor determinante que llevó a que la administración de José Mujica culminara sin ningún proyecto de participación público privada (PPP) en ejecución, pese a que la normativa ya lleva cuatro años vigente. Si bien los expertos valoran las señales de impulso que dio la administración Vázquez a la infraestructura, entienden que el gobierno debe avanzar con prisa y que será difícil cerrar la brecha de inversión que hay en esa área en el mediano plazo.

Bajo el título “Inversión en infraestructuras en un escenario económico cambiante”, la Cámara de Comercio Francesa de Montevideo realizó ayer un desayuno de trabajo en el cual expusieron el abogado del estudio Posadas, Posadas & Vecino, Diego Gamarra, y los economistas Pablo Rosselli, socio de Deloitte, y Gabriel Oddone, socio de CPA Ferrere. La charla se centró en la figura de los contratos de participación público privada, en cuál ha sido su desarrollo desde su creación por ley en julio de 2011 y en qué futuro se avizora para la herramienta.

Los expertos valoraron como positivas algunas señales de la administración de Tabaré Vázquez al anunciar proyectos de inversión que podrían llevarse a cabo bajo la modalidad de PPP. La semana pasada el ministro de Transporte y Obras Públicas, Víctor Rossi, informó de la transferencia de la red primaria de carreteras a la Corporación Vial del Uruguay (CVU), sumando así unos 1.200 kilómetros más a los 1.600 ya existentes. También se adelantó la puesta en marcha de seis proyectos de PPP. Asimismo, se destacó que la comunicación de los planes del gobierno es clave, entre otros, para lograr seducir a inversores extranjeros. Contando con datos preliminares, Oddone estimó que la cifra global que el gobierno estaría manejando a grosso modo para la inversión total en vialidad durante la administración rondaría los US\$ 2.500 millones. Para llegar a este número se manejaron los recientes anuncios de Rossi, las rutas 21 y 24, y se asumió que se mantiene el presupuesto anterior del MTOP para la inversión vial –alrededor de US\$ 500 millones para el período–, así como las concesiones del sector privado.

La cifra de US\$ 2.500 millones supondría más del doble de la inversión anterior, que alcanzó los US\$ 1.100 millones. Para CPA Ferrere, US\$ 2.500 millones son los necesarios para llegar a los niveles en vialidad del año 2000, más otro tanto para mantener las inversiones. Así, se llegaría a una inversión necesaria de US\$ 5.000 millones, con lo que la estimación de la inversión total en vialidad de este gobierno sería la mitad de esa cifra. “Estamos lejos de poder resolver los problemas del gap (brecha) de infraestructura generado en los últimos años, pero claramente constituye un paso adelante respecto de donde estábamos”, sostuvo Oddone.

Avances “modestos”

Pese a su puesta en marcha hace casi cuatro años, en el gobierno del expresidente José Mujica las PPP jugaron un papel tímido y el número de propuestas no logró despegar. Gamarra recordó que durante la pasada administración solamente se dio el puntapié inicial a dos proyectos, a los que calificó de “bastante modestos”: el centro de reclusión de Punta Rieles y la construcción y mantenimiento de las rutas 21 y 24, que se encuentra en fase de contratación.

De acuerdo al abogado, a pesar de que la normativa es perfectible, su baja utilización no responde a esto sino en mayor medida a “ausencia de impulso político”. “Parece claro que el problema principal se manifestó en la etapa de definición, selección y desarrollo de proyectos”, dijo Gamarra.

Rosselli, por su parte, apuntó que Uruguay enfrenta la necesidad de asumir este “shock” de infraestructura cuando está entrando en una fase de desaceleración, con tasas de crecimiento estimadas para los próximos dos años de alrededor del 2% y con un gobierno que encuentra “una economía con desequilibrios macroeconómicos importantes”.

El socio de Deloitte opinó que el país no carece tanto de infraestructuras “en cantidad como en calidad”. Añadió que es necesario ordenar los proyectos siguiendo criterios de eficiencia explícitos.

Si bien Rosselli señaló que la lentitud para que nazcan proyectos de PPP luego de aprobada la ley no es exclusiva del caso uruguayo, a su juicio sí existió una “falta de voluntad política” para utilizar el instrumento. Oddone dijo que en el último período se avanzó “muy lentamente” en esta área: “Eso es un problema e impone a estas autoridades (las actuales) un desafío de avanzar mucho más rápidamente que hasta ahora”. En este sentido, Rosselli expresó la importancia de que exista voluntad por parte de empresarios locales para asociarse con inversores del exterior, a los que en general no les gusta arriesgar capital sin contar con una pata local. También para Oddone es clave atraer inversores extranjeros “a jugar este partido”. Resulta fundamental para lograrlo el tamaño de los proyectos, dijo.

“Es muy difícil que con proyectos de la envergadura que se diseñaron, menores de US\$ 100 millones, logremos involucrar a actores relevantes del ámbito internacional”, sostuvo.

Al respecto, los expositores hicieron énfasis en desarrollar el mercado de valores local. “Tenemos una regulación de primer mundo, pero no tenemos mercado de valores. Es como si tuviéramos un gran aeropuerto, pero no tenemos aviones para operar en él”, ejemplificó Oddone.