

Concesión "cielo o infierno"

Una carretera, un puerto, el tren, el aeropuerto, una central eléctrica, un edificio universitario e inclusive, la propia Asamblea Legislativa pueden formar parte de las obras que en una u otra forma se pasan a manos privadas en distintas modalidades de concesión de obra pública. El asumir de partida que la obra será mejor por ser pública o por ser privada, es un prejuicio falso. Igual sería el pretender resolver la calidad y la efectividad de la gestión pública pasando las responsabilidades al sector privado. Lo cierto es que sin claridad y fortalezas institucionales del Estado, transferir al sector privado casi cualquier cosa es una vía equivocada. De igual forma es equivocado pretender achacar a la figura jurídica de concesión de obra pública o cualquier otra figura legal, fideicomisos de inversión o gestión interesada, responsabilidades por una inadecuada planificación, supervisión o evaluación de las obras de parte del Estado o de sus instituciones autónomas o dependencias.

Si la institucionalidad existente no puede hoy en día gestionar adecuadamente la reparación de una platina de un puente, resulta claro que lo que está en crisis no es la figura de concesión utilizada o el mecanismo de contrato establecido; en realidad, la crisis es más profunda. La obra pública requiere entonces cirugía mayor. Es indispensable un plan nacional de infraestructura pública, una transformación de las organizaciones involucradas en la planificación, gestión, y evaluación de la infraestructura. Se requieren por supuesto recursos, pero no solo económicos, se requiere una nueva cultura en materia de obra pública, mecanismos de transparencia y de evaluación, capacidades técnicas y políticas del Estado.

La figura de concesión es un instrumento institucional con el que cuenta el Estado para financiar y llevar obra y servicios a la ciudadanía. La figura como tal, no debe satanizarse ni convertirse en el problema. No se trata ni del cielo, ni del infierno. Una estructura y arquitectura institucional adecuada para atender no solo la calidad y su control en materia de la obra pública concesionada, sino también la fijación correcta de tarifas, mecanismos de supervisión y evaluación correctos o el establecimiento de penalidades por incumplimiento. Era de esperar que el proceso de aprendizaje institucional nos permitiera equivocarnos en la primera o la segunda versión de las obras en concesión, lo que pasa en Costa Rica es que pasan los años y una tras otra las obras van mostrando las debilidades institucionales. Quizás ha llegado el momento de separar las obras del MOPT y tener un Ministerio de Obra Pública y otro de Transportes. Fortalecer la rectoría y la planificación, las competencias técnicas de supervisión y evaluación y sobre todo, las capacidades de aprendizaje que al parecer, se nos han quedado olvidadas.

Leiner Vargas Alfaro
lvargas@una.ac.cr