Ley de Concesión de Obra Pública

Intervención del diputado Antonio Álvarez Desanti Acta de la Sesión Plenaria N° 132.

Después de escuchar las palabras de los diputados Gonzalo Fajardo y Teddy Cole, es mi deber explicar a ustedes qué es lo que se califica de "la barbaridad" en relación con lo que hemos hecho en la Comisión de Asuntos Jurídicos. Ante los discursos de los compañeros diputados, me parece importante explicarles qué se hizo en la Comisión.

Para empezar, señalo que lo que está en discusión es un Proyecto de Reforma a la Ley de Concesión de Obra Pública, promulgado a finales de la Administración anterior, precisamente para buscar una vía mediante la cual el Estado pueda disminuir su inversión directa en infraestructura y permitir que el sector privado asuma parte de esa inversión, mediante concesiones de largo plazo y a través del pago de cánones, o de peajes en el caso de carreteras, o mediante el cobro de servicios en el caso de otro tipo de concesiones. Este mecanismo permitiría lograr que la infraestructura nacional, que se ha deteriorado a vista y paciencia de todos nosotros, con años de no ver mejoras sustanciales en las carreteras; -donde ayer mismo los compañeros de la zona sur hablaban de la imposibilidad de llegar a San Isidro de El General pues no hay forma de arreglar la carretera; donde préstamos- como el que estaba destinado para la vía Ciudad Colón-Orotina se perdió porque no se logró su desembolso debido a que se debe pasar por caminos tormentosos para poner en marcha la ejecución de la obra-, llegaran a su término a través de la utilización de este instrumento.

Ojalá don Gonzalo levantara tribuna, ya que tienen tres años de esperar que les arreglen la carretera de San Ramón a Puntarenas.

A raíz de este caos, estoy solicitando al Plenario la creación de una Comisión Especial que realice una investigación a fondo, para conocer lo que verdaderamente sucede en materia de construcción y mantenimiento de carreteras en este país.

Ante todas estas difíciles situaciones presentes en materia de infraestructura, y ante la escasez de recursos, porque no vemos cuándo se va a construir un nuevo aeropuerto o una nueva terminal y la única que se hizo, -Aviación Civil la construyó con una altura que no permite trabajar- fue porque en la Administración anterior se promulgó una ley para posibilitar el otorgamiento de concesiones de obras públicas.

¿Por qué creo en la figura de la concesión de obra pública?. Creo en este instrumento porque para nadie es un secreto que en este país no tenemos dinero para desarrollar la infraestructura necesaria. Ojalá mediante el mecanismo de concesión pudiéramos lograr que empresas privadas obtuvieran el financiamiento para el desarrollo de proyectos a largo plazo, e ir compensándoles mediante el pago de los servicios que se prestan.

Ese mecanismo no ha podido operar en el país porque hasta la fecha solo una concesión se ha podido otorgar, según entiendo es la que repara la vía entre el aeropuerto Juan Santamaría y San Ramón; no obstante, fue apelada al presuntamente detectarse una serie de problemas y de irregularidades.

Los costarricenses estaríamos mejor si con apego al procedimiento licitatorio pudiéramos contar con una carretera que nos lleve en perfectas condiciones de San Ramón al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, y otra de San Ramón a Puntarenas; aunque tuviéramos que pagar un peaje. El costo de ese peaje lo economizaríamos en vidas humanas, reduciendo el número de accidentes que ocurren precisamente por el mal estado de la red vial nacional.

Ojalá también pudiéramos dar en concesión la reparación y mantenimiento de la carretera a Limón; y así evitar las pérdidas de este país cada vez que hay que dar la vuelta por Turrialba porque ocurre un derrumbe y el cargador a cargo de remover la tierra dura cinco horas en esa labor.

Entre otras, por las razones expuestas creo que este mecanismo de concesión de obra pública es el que puede servir para restablecer la infraestructura nacional. Compañeros: yo quiero ver cuál carretera construida mediante una concesión de obra pública se va a llenar de huecos antes de su inauguración. Tenemos el tramo entre los Hatillos y el hotel San José Palacio o el hotel Irazú sin inaugurar, porque antes de hacerlo, ya se reventó y está llena de huecos.

No sé cuál compañía lo hizo, no sé cuáles empresas intervinieron en la obra; pero les aseguro que cuando una empresa construya esa obra y obtenga como contraprestación lo que se recaude por concepto de los peajes, esa carretera no se llenará de huecos, será bien construida y no empezarán las discusiones de que le quitaron medio milímetro de fibra o de contenido asfáltico -perdónenme el vocabulario, ya que no conozco la jerga de los ingenieros-, no escucharemos las justificaciones de que aquí las carreteras se rompen porque hay mucha agua, y por eso no duran; como si el agua hubiera aparecido en Costa Rica hace unos cuantos meses.

Permítanme contarles una historia que se remonta a un viaje que realicé hace pocos meses a Holanda, en donde pasé por una carretera dos metros por debajo del nivel del mar, y ahí uno saca la foto de los barcos que van por encima del carro, a la orilla de la calle. Ahí no puede haber más agua que la que podemos tener en Costa Rica. Por eso creo y defiendo la Ley de Concesión de Obra Pública, a la que considero como una gran conquista nacional.
Para continuar con el tema y con lo que algunos compañeros califican de "barbaridad", debo manifestar que esa Ley ha tenido una serie de dificultades en su aplicación; requiere de varios cambios y pueda adaptarse a la realidad. Parte de esos cambios están introduciéndose en este Proyecto, el cual, por ejemplo, en su artículo 6 autoriza a dar en concesión los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles. Al igual que se darían en concesión estos servicios, se dan en concesión las carreteras, entonces a quienes hoy se rasgan las vestiduras porque vamos a "privatizar los muelles", debemos decirles que estamos también privatizando la carretera por la que viajamos a Puntarenas, porque esa carretera ya se dio en concesión, y es dable pensar que más tarde o más temprano estaremos viajando a Puntarenas por carretera "privada".

¿Cuál es el temor de que la reparación y mantenimiento sean otorgados en concesión y su administración, por determinado plazo, sea trasladada al sector privado? ¿Será acaso que los empresarios van a levantar el asfalto y se la van a llevar para la casa? Don Ottón Solís, ¿no es mejor tener una vía en buenas condiciones a Pérez Zeledón, que economice tiempo y recursos, aunque exista la obligación de pagar un peaje?

Debemos tener absolutamente claro que en el caso de la concesión de obra pública, la propiedad de los bienes, como el caso de los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles, no se traspasa al sector privado. La propiedad de esos bienes sigue en manos del Estado costarricense.

Si damos en concesión los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles, no significa que la compañía a la cual se le otorga, viene mañana, pega el muelle a un cargador y se lleva el muelle para otro país, ni que la compañía a la que se le da el aeropuerto en concesión lo cierra mañana, ni que se van a llevar el ferrocarril, tal y como no se han llevado los camiones de basura de la Municipalidad de San José, desde que se dio en concesión la recolección de la basura en el área metropolitana. Situación similar ocurrió con el catastro de todas las propiedades que antes la realizaba la Municipalidad de Curridabat. Cuando se pudo trasladar su ejecución a otras entidades, se terminó el desorden en el sistema catastral en Curridabat, el cual hoy constituye digno ejemplo para otras municipalidades del país.

De igual manera, si se van a otorgar en concesión los ferrocarriles y los muelles, la compañía a la que se les dé necesitará operarios, estibadores, trabajadores, ¿acaso la va a manejar con fantasmas? Tendrá que contratar mano de obra, la mano de obra limonense para que vaya a trabajar y operar ese muelle, deberá pagar salarios dignos, y si el problema es sobre las condiciones salariales, incluyamos un artículo que señale que quien reciba en concesión la administración de los muelles deberá garantizar condiciones dignas para los trabajadores y respetar las condiciones que se establezcan en los reglamentos que se promulguen. Pero el hecho de concesionar una determinada obra no significa que nos vamos a quedar sin trabajadores y con desempleados. Repito, señores, no estamos vendiendo ni traspasando la propiedad de nada.

Volvamos al caso de lo que la moción pretende; la moción pretende que no se den en concesión las ampliaciones. ¿Cuál es la diferencia en dar en concesión las ampliaciones, a dar en concesión el servicio completo? Aquí hay un problema operativo. Por ejemplo, si de lo que se trata es de ampliar un aeropuerto, y al que construya la nueva terminal le otorgamos la concesión para que la administre, el problema operativo surge a partir de que existen servicios generales y comunes a todos los demás concesionarios, y esa nueva concesionaria tendrá su seguridad privada, su mantenimiento privado, su propio radar, entre otros.

Pero, compañeras y compañeros, no es práctico ni eficiente realizar ese tipo de diferenciaciones. No tiene sentido que no entendamos que dar en concesión solo las nuevas ampliaciones, no es operativo ni racional. Y desde esa tesitura lo que tenemos que entender es que lo que está en juego no es la soberanía ni la dignidad nacional; no estamos de frente a un problema de constitucionalidad. Y si esa fuera la duda, tan inconstitucional sería dar las actuales, como dar las ampliaciones, porque la Constitución no hace diferencia entre unas y otras.

Aquí necesario es definir qué Costa Rica queremos, si queremos una Costa Rica que, por los problemas de la deuda interna, por los problemas tributarios que afronta, por las dificultades internas burocráticas y operativas, siga dependiendo de un Estado que cada día avanza menos, y lo poco que avanza cada día lo hace más mal. O si queremos modernizar al país, defender nuestras instituciones, como se hizo con las mociones de los diputados Pacheco Fernández y Solís Fallas, que solicitaron excluir al Instituto Costarricense de Electricidad y a las compañías de electricidad, respectivamente.

Por otro lado, si el problema es político, porque hay que defender condiciones que se dieron en el pasado, en las provincias que representamos, entonces

empecemos por aceptar que el Aeropuerto puede entrar dentro del programa de concesión de obra pública y sigamos la discusión con los muelles y los ferrocarriles.

Don Teddy Cole me pide una interrupción, pero repito, esperé que tanto él como el Diputado Fajardo Salas hicieran uso de la palabra; además tengo la certeza de que tendremos tiempo de discutir ampliamente este tema. Porque aquí no discutiremos únicamente la concesión de obras a nivel de servicios, a nivel de ferrocarriles y de muelles, aquí discutiremos cuál es la visión del desarrollo que tenemos, y que quienes vamos a ir a pedir el voto de los costarricenses, les digamos cómo resolveremos los problemas; que le digamos a los turistas, a las empresas y a los costarricenses usuarios de los aeropuertos, cómo resolveremos el problema que tenemos con la sobrepoblación en el aeropuerto Internacional Juan Santamaría, por ejemplo.

Que me digan los diputados que hacen uso de esa terminal aérea, si estamos en condiciones de espacio y condiciones favorables para poder operar de manera eficiente; que me digan los exportadores y los importadores si existe la posibilidad de que no se saturen los muelles en el corto plazo; que me digan los operadores de turismo que reciben los yates en el INCOP, si tienen las condiciones para operar y recibir a la gente dignamente.

Aquí no se trata de oponernos por oponernos, se trata de ofrecer alternativas y poner sobre la mesa las condiciones deseables de operación. Y si vamos a estar en contra de que se puedan dar en concesión estas actividades, digámosle a los costarricenses cómo solucionaremos el problema de la saturación de los muelles y cómo vamos a mejorar la operación en los aeropuertos.

No nos amparemos en los problemas regionales, retomemos la verdadera dimensión de este problema que es de carácter nacional. ¿Cuál es el problema que tendremos cuando el puerto de Limón no pueda atender la demanda de importaciones y de exportaciones? No es una demanda y no es un problema que se reduce a un número de estibadoras y estibadores que trabajan en el muelle; es el problema de todos los ciudadanos que vivimos en este país, que tenemos que reconocer sobreprecios porque los productos tienen atrasos en el embarque y en el desembarque; porque tenemos muelles más caros que los que tienen otros países, y ese es el verdadero castigo que estamos imponiendo a la sociedad costarricense como un todo, ese es el embudo que le estamos poniendo al desarrollo nacional.

Si nos referimos al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría también enfrentamos la misma disyuntiva: vamos a seguir con un aeropuerto en el cual

todos los vuelos salen entre siete y nueve de la mañana, y llegan entre cuatro y siete de la noche, ocasionando significativas presas por existir únicamente dos bandas transportadoras de equipaje, además de las dificultades para el manejo, la operación y la administración propia del aeropuerto.
Quiero dejar claro que el futuro de este país lo construiremos acertadamente en la medida en que nos quitemos la venda de los ojos. Debemos buscar el desarrollo de Costa Rica tutelando varias cosas: una de ellas la defensa de nuestras instituciones sociales. No vamos a desarrollar al país a costa de salarios bajos y de la miseria de nuestros obreros.

No vamos a desarrollar este país a costa de eliminar las cargas sociales y cerrar la Caja Costarricense de Seguro Social, para ir a competir en mano de obra con países como Nicaragua, Honduras y otros, que todavía mantienen condiciones paupérrimas de vida.
Tampoco vamos a sacrificar nuestra idiosincrasia, vendiendo el territorio nacional y perdiendo nuestra identidad. No es ahí donde está la posibilidad y las vías para el desarrollo. Debemos hacerlo fortaleciendo decididamente la producción y defendiendo esas instituciones que han hecho grande a este país, mediante la defensa de la seguridad social, de la educación, del acceso al crédito y mediante la defensa del achicamiento de la brecha entre los sectores pobres y ricos.

Nuestro reto ante las vicisitudes de la apertura comercial, no debe consistir en colocar al país como una isla separada del resto del mundo, creyendo que puede existir sin reglas de intercambio comercial con otros países. Nuestro éxito está en lograr que la inserción dentro de este nuevo esquema de apertura comercial se produzca, defendiendo el sistema de una sociedad con una brecha más corta que la que han tenido y tienen otras sociedades entre las clases pobres y las clases ricas; buscando mecanismos para evitar la concentración de la riqueza para lograr que en esta las personas, gracias a su estudio y a su ahorro, puedan ascender en la escala social, pero asegurándoles la oportunidad para hacerlo; y controlando los sistemas de movilidad, para que no tengamos una Costa Rica manejada por muy pocos ricos en perjuicio de un gran número de obreros y de jornaleros.

Ese es el reto por delante, pero ese reto significa también que nos despojemos de los prejuicios del pasado, los prejuicios de creer que porque los muelles los administre el sector privado (con obreros y estibadores de Limón, con obreros y estibadores de Puntarenas, y en el caso del aeropuerto, con funcionarias y funcionarios de la meseta Central), estamos vendiendo la dignidad y la soberanía nacional.

En última instancia, ¿qué es lo que nosotros queremos? ¿Un muelle que existe por sí mismo, o un buen servicio de los muelles en el país?
¿Queremos un aeropuerto que vale por sí mismo y es un fin en sí mismo, o es el aeropuerto un medio para lograr que podamos recibir turistas en las mejores condiciones, y que cada vez que entran y salen los costarricenses puedan hacer uso de buenas instalaciones y servicios?

Me comprometo aquí, en este Plenario legislativo, con usted, diputado Cole, y con usted, diputado Fajardo, a que si tenemos que establecer reglas para tutelar los derechos y las garantías sociales de los trabajadores portuarios, las establezcamos. Igualmente, si tenemos que hacerlo con las trabajadoras y trabajadores de los aeropuertos, lo haremos.

Compañeras y compañeros: los hemos echado de menos cuando no han hablado de los obreros que trabajan en las carreteras que se construirán por medio de los mecanismos de concesión de obra pública, y aquí nadie se ha preocupado por decir cuál es la situación de los obreros que trabajarán en las carreteras que se construyan o se mejoren por medio de los contratos de concesión de obra pública, y en esa parte nosotros también debemos tener presencia.

Termino estas palabras, repitiendo que tendremos oportunidad de sostener una larga discusión, pero como ustedes empezaron sus palabras diciendo: "Que el país sepa que fueron los diputados Aragón, Villanueva y Álvarez", pues quiero que el país sepa que fueron los diputados Aragón, Villanueva y Álvarez quienes levantamos la voz, intentamos quitarles la venda de los ojos y les dijimos cómo y por dónde podemos desarrollar este país.

Concluyo diciendo lo siguiente: si no hacemos una verdadera transformación en la Ley de Concesión de Obra Pública y si no autorizamos que los muelles, los aeropuertos y los ferrocarriles puedan darse en concesión, con las regulaciones que ustedes quieran, con las obligaciones, lineamientos y limitaciones que ustedes quieran, difícilmente llegaremos a buen puerto.

Con los muelles y aeropuertos, nos pasará lo mismo que sucedió con el ferrocarril. Si hace 20 años hubiéramos tomado las decisiones necesarias y hubiéramos invertido en el ferrocarril, hoy tendríamos uno de los que andan flotando por encima de los rieles, a 200 kilómetros por hora, transportando las mercaderías entre Puntarenas, Guanacaste y Limón, y no estaríamos viendo el deterioro de nuestras carreteras, no tendríamos problemas de combustible, sino que tendríamos un ferrocarril electrificado, moderno, con rieles del ancho que establece la nueva técnica y con modernas regulaciones para velocidad.

Si hubiéramos tenido esa visión hace 20 años, no estaríamos como estamos actualmente, con un ferrocarril que nos representaba pérdidas millonarias del orden de los ¢5.000.000,00 diarios -me parece que ese era el monto que se perdía- un ferrocarril que no movía la carga del trigo entre Puntarenas y San José, un ferrocarril que dura como dos horas y media para llegar a Cartago, porque nos quedamos con máquinas obsoletas, porque no lo modernizamos, porque hace 20 años no tuvimos la valentía para tomar las decisiones oportunas.