



RENEGOCIACIÓN DE TARIFAS EN AUTOPISTAS URBANAS



Álvaro Henríquez Aguirre, Ingeniero Civil

Investigador área de Transporte e Infraestructura de la **Fundación Chile 21**

Ex Jefe de Operaciones de la Coordinación de Concesiones MOP.

LA RENEGOCIACIÓN

Las concesiones de autopistas urbanas son contratos de largo plazo.

Desde que se diseñan, adjudican y operan pasan muchos años, por lo que muchas veces se hace necesario impulsar mejoramientos y/o nuevas inversiones, mediante negociaciones que la Ley de Concesiones dispone.

No tendría sentido esperar al fin del contrato para introducir mejoras, si la pérdida social de ese período (por congestión o mal nivel de servicio) resulta mayor al gasto social (compensación al concesionario) por dicha mejora.

Tampoco tendría sentido arriesgar el futuro de esta herramienta, ante la evidente pérdida reputacional de las autopistas urbanas por razones de excesivo aumento del valor de los peajes, con decrecientes niveles de servicio por cada vez mayor congestión.

Por tanto, negociar con las empresas de concesiones viales urbanas reducciones de tarifa, como es el caso, debiese necesariamente ir acompañada de mejoras significativas de los niveles de servicio de esas autopistas, cuestión que no se ha abordado.

LAS TARIFAS

Las autopistas urbanas concesionadas utilizan un sistema de cobro de tarifas que debe pagar un usuario, constituido por una serie de puntos de cobro (pórticos) ubicados en las calzadas expresas de la vía.

El valor del peaje de cada punto de cobro o pórtico está definido en función de la tarifa base (en \$/Km) y el largo del tramo asociado a dicho punto de cobro.

En este sentido, los Concesionarios están facultados para realizar un reajuste anual máximo, basado en el IPC del año anterior, y adicionalmente y de forma compuesta un reajuste máximo real del 3,5%¹.

¹ Reajustes Reales Anuales de Tarifas:

- 3,5%. Ruta 60CH y en casi todas las Autopistas Urbanas de la RM: Autopista Central, Costanera Norte, Túnel San Cristóbal, Vespucio Sur, Vespucio Norte, Radial Nor Oriente.
- 3,0%. Ruta Interportuaria
- 1,5%. Acceso Vial Aeropuerto AMB
- 1,0%. Algunas Rutas interurbanas: R5 Vallenar – Caldera; Ruta 160; Concepción Cabrero, Autopistas de Antofagasta; R5 Puerto Montt-Pargua.



DUDAS Y CONSIDERACIONES

- La eliminación del reajuste real (3,5%) de las tarifas, significa una pérdida de ingresos (recaudación) por parte de los concesionarios, que el Estado deberá compensar.
- Según información de prensa, el MOP habría decidido compensar al final del período de concesión de las autopistas urbanas (aproximadamente en 15 años más), mediante un mecanismo de pago directo de dicho déficit de ingresos por parte del siguiente concesionario; o en su defecto, ampliando el plazo de la actual concesión hasta que esa extensión recaude peajes que permitan cubrir ese déficit.
- En ambos casos, y por tanto independientemente del mecanismo de compensación que se adopte, se está en presencia de un pasivo que asume el Fisco con el actual concesionario. El Estado verá restringida la posibilidad de generar recursos para invertir en proyectos de infraestructura, lo que constituye el objetivo central del recientemente creado Fondo de Infraestructura, empresa pública que financieramente ve mermada su capacidad de traer a valor presente el valor residual de las concesiones, que se genera al momento de expirar los actuales contratos de concesiones.
- Ejercicios agregados y muy conservadores respecto de los supuestos de demanda (ingresos)², arrojan relevantes volúmenes de cifras involucradas. Esto es, algunos miles de millones de dólares de pasivos al final de las actuales concesiones; o en su defecto, aumentos de períodos de concesión entre un tercio y hasta más de la mitad de los años de concesión del contrato original.
- Ahora bien, dado que la compensación se determinará al fin de cada concesión de autopistas urbanas, surgen dudas acerca de la tasa de descuento a la que se imputarán periódicamente las mermas de ingreso del concesionario. Lo anterior se ve reforzado si se piensa que, al anunciar el actual Gobierno hace unos meses, el imperativo de llegar a acuerdos de rebajas tarifarias se puso en una evidente ventaja negociadora a los actuales concesionarios.
- Por otra parte, estos modelos compensatorios reducirían la posibilidad de que durante la actual concesión y/o durante su potencial extensión, se introduzcan nuevas mejoras necesarias en dichos contratos.
- Asimismo, la política de tarificación de autopistas concesionadas no respondería necesariamente a una coherencia con futuros planes de desarrollo de infraestructura de ciudad.
- Asimismo, y desde un punto de vista de política pública, habría un evidente desequilibrio con las regiones de Chile, considerando que lo anunciado por el MOP aplicaría al caso de las autopistas urbanas de Santiago. ¿qué pasa con las otras concesiones que tienen aumentos reales anuales de tarifas? (ver notas al pie de página).
- Finalmente, y considerando que el sistema de concesiones responde a una necesidad de asociatividad público-privada, surge el cuestionamiento acerca del aporte respecto de la rebaja tarifaria, por parte del concesionario privado. Esto se refuerza si se piensa que los contratos, independientemente de su reajustabilidad, establecen tarifas máximas a cobrar, por lo que el privado está facultado para cobrar valores por debajo de dicha tarifa máxima establecida.