



Una de las compensaciones para las empresas sería extender el plazo del contrato MOP y concesionarias acercan posiciones para rebaja en peajes: plan incluiría medidas antievasión

En algunos casos ya se estarían abordando rangos de porcentajes de reducción de precios. En el sector reconocen un alza en el no pago del tag de autos, camiones y motos.

MARCO GUTIÉRREZ V.

La expectativa de una disminución en las tarifas de las autopistas concesionadas, alentada desde el actual Gobierno, está tomando una forma más concreta.

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) está conversando con algunas empresas concesionarias de autopistas urbanas e interurbanas para definir los mecanismos para una futura reducción de los peajes, así como las fórmulas de compensación de aquello dentro de la flexibilidad de cada contrato, como puede ser la prolongación del plazo de operación de la ruta.

Incluso, firmas reconocen que están dialogando con la autoridad sobre porcentajes de reducción de los precios del tag, aunque no detallan cifras.

Representantes del sector concesionario admiten que los peajes implican un alto costo para los usuarios y que sería necesario un "gesto" hacia las personas para aliviar su economía. También para que tengan una mejor percepción del sistema de carreteras.

La última acción que redujo los precios de los peajes de las autopistas ocurrió luego de que en 2019, el MOP y las concesionarias acordaron eliminar un factor adicional fijo que se aplicaba al reajuste de las tarifas, que era de 3,5% y quedó solo el ajuste por el IPC acumulado en 12 meses.

Avances

"Los contratos de concesiones son muy flexibles y permiten modificación de plazos, incorporación de servicios, de obras y también, como se hizo en el gobierno del Presidente Piñera, modificar los esquemas tarifarios. Hoy estamos conversando con múltiples empresas para ver mejoras en servicios de seguridad, abordando el tema de la incobrabilidad, que va aumentando, y, por supuesto, también la sustentabilidad tarifaria", afirmó el ministro de Obras Públicas, Martín Arrau, ayer tras un congreso de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa).

Arrau señaló que en una primera instancia están avanzando con las autopistas urbanas y en los contratos "donde hay espacios desde el punto de vista técnico". Esto, porque cada concesión tiene cláusulas diferentes, por lo que toma tiempo ver la factibilidad de revisar las tarifas, añadió. Asimismo, indicó que conversó con parlamentarios interesados en el tema y se comprometió a mantenerlos informados.

Si bien empresas reconocen estar conversando con el MOP, la presidenta de Copsa, Gloria Hutt, precisó que el gremio no ha sido convo-



“Estamos conversando con múltiples empresas para ver mejoras en servicios de seguridad, abordando el tema de la incobrabilidad, que va aumentando, y por supuesto, también la sustentabilidad tarifaria”.

MARTÍN ARRAU
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS



“Hay fondos de pensiones internacionales que invierten en Chile y no se puede cambiar una variable tan clave como la tarifa, sin consultarles a ellos como inversionistas”.

GLORIA HUTT
PRESIDENTA DE COPSA



“Los contratos de concesiones tienen los mecanismos para hacer ajustes en todas las materias. Hubo un ajuste hace unos años”.

ALFREDO ECHAVARRÍA
PRESIDENTE DE LA CChC

Diversos expertos debatieron sobre trabas en infraestructura

Un panel de expertos que le dé una opinión vinculante al Servicio de Evaluación Ambiental en casos de discrepancias en la tramitación de proyectos y revisar el rol de los inspectores fiscales fueron algunas de las ideas para destrabar proyectos de infraestructura que se abordaron ayer en uno de los paneles del congreso de Copsa. En esa conversación participaron el titular del MOP, Martín Arrau; Gloria Hutt, presidenta de Copsa; Susana Jiménez, presidenta de la CPC; Ana Lya Uriarte, exministra Secretaria General de la Presidencia y Medio Ambiente, y Ramiro Mendoza, ex contralor general de la República.

En otro panel intervinieron Rosario Navarro, presidenta de la Sofopa; Carlos Cruz, director ejecutivo del CPI; Alfredo Echavarría, timonel de la CChC, y Lucas Palacios, rector de Inacap y exministro.

cardo a esas negociaciones. "El ministro y personas del ministerio han dejado en claro que una conversación de ese tipo tiene que ser necesariamente 'uno a uno', porque hay diferencias en los contratos y en las estructuras de financiamiento. Hay fondos de pensiones internacionales que invierten en Chile y no se puede cambiar una variable tan clave como la tarifa, sin consultarles a ellos como inversionistas", comentó la exministra de Transportes.

El presidente de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), Alfredo Echavarría, estimó que es posible mirar el impacto que tienen sobre los usuarios las tarifas de las autopistas, que están indexadas al IPC. "Los contratos de concesiones tienen los mecanismos para hacer ajustes en todas las materias. Hace

unos años, cuando estaba el ministro de Obras Públicas Alfredo Moreno, se hizo un ajuste. Es una modificación del contrato y tiene que estar de acuerdo la otra parte, pero se puede hacer. Los mecanismos son muchas veces una extensión del plazo del contrato para compensar ese menor ingreso que tendría el concesionario", relató.

Hasta 18% de evasión

A la extensión en los plazos de los contratos —por ejemplo a rutas a las que les quedan menos años de concesión— u otras compensaciones ante una eventual rebaja tarifaria, se sumarían otras medidas para dar certeza en los pagos. En el rubro señalaron que el "paquete" que está estudiando el MOP incluiría tam-

bién el desarrollo de medidas para disminuir la evasión del pago de peajes. Esta práctica ha aumentado en autos particulares, camiones de carga y motos.

Consultado por dichas medidas, Arrau sostuvo que "estamos trabajando en algunas modificaciones, ya que tanto la concesionaria tiene que cumplir lo que está en los contratos, pero también los usuarios, y ahí hemos visto que la incobrabilidad o la evasión ha ido aumentando. Eso va desde acciones de mayor persecución por parte de las fuerzas de orden y seguridad, como también algunos cambios normativos que estamos elaborando y conversando".

Sobre las cifras de usuarios que evaden el pago, Arrau comentó que "esto partió hace muchos años con una estimación de cerca de 1% y hoy tenemos contratos que están sobre el 18%, los que están con niveles de evasión e incobrabilidad más altos".

Gloria Hutt afirmó que le han planteado al MOP la preocupación por el incremento de la evasión, especialmente en rutas de flujo libre. Recordó que en este rubro no existen mecanismos para suspender el servicio si alguien no paga, a diferencia de otros sectores donde sí figura esa herramienta.

"Estamos viendo aumentos grandes de fraude en vehículos de carga. Creo que hay mecanismos que se pueden realizar a través de conversaciones con los generadores de carga, porque el transportista cobra ese precio", añadió Hutt.