

Ajustes en el precio del TAG: MOP inicia diálogo con concesionarias y apunta a rebajas de hasta 30%

Los privados evalúan fórmulas como extender plazos de concesión, redistribuir ingresos y reducir pagos por obras existentes para viabilizar el objetivo.

POR LAURA GUZMÁN

El Ministerio de Obras Públicas (MOP), liderado por Martín Arrau, inició su gestión con el pie en el acelerador. En su primer mes en Morandé 59, la cartera ya ha anunciado una serie de medidas, entre ellas un plan de infraestructura carcelaria para enfrentar la crisis de seguridad, el destrabe de 70 obras prioritarias y el análisis de una eventual rebaja en las tarifas de peajes y del sistema TAG, esta última, la que ha generado mayor revuelo.

Hasta hace algunas semanas, los detalles de esta posible disminución -como su magnitud, implementación y plazos- no estaban del todo claros públicamente. Sin embargo, en los últimos días comenzó a trascender una bajada más concreta de la iniciativa.

De acuerdo con tres fuentes ligadas a la industria y una del Ejecutivo, las conversaciones entre el ministro Arrau y las concesionarias -principalmente de autopistas urbanas- ya están en marcha.

El puntapié inicial se dio hace algunos días, cuando el titular del MOP sostuvo una reunión ampliada con representantes del sector, instancia en la que planteó como objetivo avanzar en una rebaja de tarifas que podría alcanzar hasta un 30% en ciertos casos.

Es pertinente recordar que una eventual disminución no sería uniforme, dado que cada contrato



Una extensión de los plazos buscaría compensar la menor recaudación tarifaria.

JULIO CASTRO

de concesión presenta condiciones distintas. Así, algunas autopistas podrían enfrentar reducciones significativas -en línea con ese 30%- , mientras que en otras el impacto sería menor o, directamente, inexistente.

La diferencia en estas variaciones responde a la diversidad de los contratos que rigen el sistema. Mientras algunos presentan mayor flexibilidad y condiciones financieras menos exigentes -lo que abre espacio para ajustes más profundos-, otros operan bajo esquemas más estrechos y rígidos, limitando el margen para eventuales reducciones.

En este escenario, según comentaron las fuentes, durante el encuentro el ministro instó a las concesionarias a evaluar alternativas para materializar estas rebajas y definir los mecanismos más adecuados. En esa línea, el MOP

Cartera afina cambios con foco en mecanismo de controversias y bases de licitación

En la mañana de este martes, la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) realizó el congreso "Alianza público-privada: un motor de desarrollo", instancia que reunió a empresas del sector, autoridades y líderes gremiales, junto al ministro de Obras Públicas, Martín Arrau. Durante el encuentro, además de abordar desafíos que enfrenta la industria -como la baja competencia-, el titular de la cartera expuso una serie de ajustes que el Ministerio está impulsando para fortalecer el sistema de concesiones y evitar situaciones como la paralización de obras.

En ese contexto, Arrau explicó que el MOP está trabajando en distintas líneas de acción, entre ellas reforzar el rol del Inspector Fiscal y mejorar la capacidad de respuesta de la cartera. En lo concreto, detalló que existen dos propuestas prioritarias: perfeccionar el mecanismo de resolución de controversias y avanzar en la modernización de las futuras bases de licitación. Estas últimas, indicó, incorporarán mejoras en gestión, una distribución más clara de riesgos y mayores niveles de certeza para los actores involucrados.

comenzará a sostener reuniones bilaterales con cada operador, con el fin de analizar las distintas opciones caso a caso.

Los posibles caminos

Con la instrucción sobre la mesa, los privados comenzaron a estudiar diversas fórmulas para llevar a cabo este objetivo. Una de ellas, y la que más ha sonado en los últimos días, apunta a extender los plazos de las concesiones, de manera de compensar la menor recaudación tarifaria con un mayor período de explotación.

Sin embargo, esta opción enfrenta restricciones. Algunos contratos tienen plazos fijos o estructuras de financiamiento que dificultan su modificación, por lo que su aplicación requerirá un análisis detallado en cada caso.

Otra alternativa en evaluación se relaciona con los contratos más recientes, que contemplan mecanismos de reparto de ingresos entre el Estado y las concesionarias. En estos casos, una posibilidad sería ajustar el porcentaje que recibe el privado, de modo de compensar la baja tarifaria sin afectar sus proyecciones financieras.

No obstante, esta opción también presenta limitaciones, ya que en ciertos contratos los ingresos fiscales comprometidos no pueden reducirse.

Finalmente, una tercera vía en análisis apunta a las futuras licitaciones de obras. Actualmente, cuando una empresa se adjudica una concesión -específicamente aquellas orientadas a la mantención de infraestructura existente, como las próximas licitaciones de Autopista Central o Costanera Norte- debe realizar un pago inicial relevante.

Según explicaron en la industria, una eventual reducción de este desembolso podría traducirse en menores tarifas para los usuarios.