

MOP evalúa alternativas para rebajar tarifas de pórticos de peaje y contener movimientos contra cobros del TAG



La cartera estaría analizando dos vías para viabilizar la medida: compensaciones directas del Estado a las empresas o extender los plazos de concesión. Esta última es la opción favorita.

POR LAURA GUZMÁN

Aunque el movimiento “No + TAG” surgió hace varios años, fue durante el segundo Gobierno del exPresidente Sebastián Piñera cuando comenzó a ganar verdadera fuerza. Hacia fines de 2019, en medio del aumento de la presión social, el entonces ministro de Obras Públicas, Alfredo Moreno, impulsó una medida para descomprimir el escenario: limitar la actualización de las tarifas a la variación del IPC, eliminando el alza adicional de 3,5% anual contemplada en los contratos de concesión.

Si bien la decisión permitió calmar momentáneamente las aguas, en la industria coincidieron en que se trató de una tensa calma. Durante el último año, el movimiento volvió a tomar fuerza, especialmente luego de que la Cámara de Diputados aprobó, en general, un proyecto de ley que busca eliminar las multas a quienes circulan por autopistas sin el dispositivo de telepeaje.

La iniciativa, impulsada por el diputado Jaime Mulet (Federación Regionalista Verde Social), propone derogar el artículo 114 de la Ley de Tránsito, que actualmente obliga a portar el TAG en vías concesionadas y establece sanciones cercanas a 1 UTM (\$ 69.889) para quienes incumplan

la normativa.

Con este escenario, fuentes cercanas al Gobierno señalaron que el Ministerio de Obras Públicas (MOP), liderado por Martín Arrau, buscaría anticiparse a una eventual escalada del conflicto, para así evitar que el movimiento se convierta en un factor de presión para la cartera.

En esa línea, la administración trabaja en un “Plan de Sostenibilidad Tarifaria”, cuyo objetivo es reducir los valores de los pórticos de peaje.

El mecanismo

Desde antes de asumir en el Ministerio, Arrau ya planteaba la necesidad de “rebalancear” las tarifas, aunque sin detallar los mecanismos para concretarlo. A casi un mes de su llegada a la cartera, ya se han delineado los caminos posibles.

Según fuentes conocedoras de las conversaciones, una rebaja directa de tarifas no es inmediata, dado que los precios actuales están definidos para asegurar la rentabilidad de las concesiones. Por ello, cualquier ajuste requiere necesariamente de negociaciones con las empresas operadoras.

En ese contexto, han surgido dos alternativas principales: la primera considera que el Estado, a través del MOP, compense a las concesionarias por la disminución de ingresos. La

segunda apunta a extender los plazos de los contratos, de modo que la rebaja tarifaria se compense con un mayor período de explotación de las autopistas.

De acuerdo con las mismas fuentes, esta última opción se ha impuesto, principalmente por las restricciones fiscales que enfrenta el país.

El alcance de la eventual rebaja, sin embargo, aún es incierto. Cada autopista presenta estructuras tarifarias, condiciones contractuales y posiciones financieras distintas, lo que obliga a negociar caso a caso. Así, mientras algunas concesiones podrían admitir reducciones más significativas a cambio de extensiones prolongadas, otras —especialmente aquellas que requieren nuevas inversiones en el corto plazo— tendrían un margen más acotado.

“Hay autopistas donde no es viable extender demasiado el contrato porque la próxima concesión requiere obras relevantes. En esos casos, las rebajas serían menores. En otras rutas, en cambio, sí podría haber disminuciones más importantes, compensadas con varios años adicionales de operación, explicó una fuente al tanto de las tratativas.

Y agregó que “también existen casos en que los plazos de concesión no son variables, lo que limita aún más el margen de ajuste. Todo esto implica un proceso de largo aliento, que requiere múltiples mesas de conversación y negociación con los privados”.

El alcance de la eventual rebaja, sin embargo, aún es incierto. Cada autopista presenta estructuras tarifarias, condiciones contractuales y posiciones financieras distintas, lo que obliga a negociar caso a caso.

\$
69.889
 ES EL VALOR DE LA MULTA PARA UN USUARIO QUE TRANSITA POR AUTOPISTAS SIN TAG

Más allá de una eventual rebaja en las tarifas de los peajes, el “Plan de Sostenibilidad Tarifaria” también buscará abordar la evasión en los pórticos de cobro, uno de los principales flancos que enfrentan hoy las concesionarias.

La visión del MOP

Desde la Dirección General de Concesiones, su director subrogante, Juan Eduardo Chakiel, señaló que “por instrucción del ministro Arrau estamos permanentemente evaluando oportunidades de mejora en el sistema y contratos, como muchas veces se ha hecho, con el objetivo de resguardar su sustentabilidad en el tiempo y, en paralelo responder de mejor manera a las necesidades y experiencia de viaje de las personas y usuarios que utilizan estas infraestructuras a diario”.

En ese marco, indicó que se están desarrollando conversaciones que consideran distintas alternativas, las cuales requieren “necesariamente del diálogo con los actores involucrados y de un análisis responsable de sus impactos, por tratarse de contratos vigentes y de un sistema que ha sido clave para el desarrollo del país”.

Cualquier medida en esta materia, agregó Chakiel, será informada oportunamente, una vez que existan definiciones consolidadas. Mientras tanto, declaró que el Ministerio continuará trabajando con responsabilidad para fortalecer el sistema, “resguardando tanto el interés público como la certeza jurídica”.