

Subsecretario del MOP ve la extensión de concesiones como opción más viable para rebaja del TAG

Nicolás Balmaceda señaló que el gobierno hará su mayor esfuerzo para alcanzar un acuerdo con las concesionarias de las autopistas que permita reducir las tarifas.

PATRICIA SAN JUAN

El subsecretario de Obras Públicas, Nicolás Balmaceda, afirmó que el gobierno hará su mayor esfuerzo para alcanzar un acuerdo con las concesionarias de las autopistas que permita reducir las tarifas del TAG, y sostuvo que la alternativa más viable para lograr dicho objetivo es extender los plazos de concesión.

“Yo creo que este es un gobierno que se ha caracterizado por su responsabilidad, lo hemos visto en el manejo de la crisis del petróleo, de la crisis internacional y la verdad que no me corresponde a mí, ni a nadie del gobierno, garantizar un resultado. Lo que sí podemos comprometer son nuestros mejores esfuerzos y sí podemos decir que, mirando la historia, esto ha ocurrido en el pasado y no vemos razones para que no ocurra en el futuro”, señaló en entrevista con radio Infinita.

Consultado respecto de si el gobierno ve un espacio real para negociar con las autopistas indicó que el Ministerio está permanentemente monitoreando oportunidades de mejora en el sistema de concesiones, porque es un sistema muy bueno, pero que tiene que irse adaptando en el tiempo.

Precisó que “la infraestructura pública es de largo plazo, los contratos de concesiones son a 20, 30, 40 años plazo y, por lo tanto, debemos irlos reevaluando en el tiempo para que sirva a las necesidades para las cuales se crearon en el origen y es por eso que nos concentramos más en mantener estándares de servicios que es la definición misma de la obra que puede quedar desactualizada en el tiempo”.

Añadió que esto se ha hecho en el pasado, y en este sentido recordó que los contratos de autopistas urbanas contenían en el origen un reajuste real de IPC más un 3,5% y eso se eliminó en el año 2020. Es decir, afirmó “es posible hacerlo, es un tremendo desafío, nosotros somos muy cautos en términos de no andar prometiendo cosas ni estableciendo plazos que

no dependen de nosotros. Aquí hay nueve contratos urbanos en Santiago de autopistas que utilizan TAG, son cuatro contrapartes distintas, los cuatro operadores más grandes y por lo tanto va a ser una negociación compleja”.

EXTENSIÓN DE PLAZOS

Consultado respecto de si las tarifas que se están cobrando son excesivas dijo que “yo diría que las tarifas reflejan lo que los contratos pactaron en el origen”.

Entonces al preguntarle si esos contratos eran excesivos señaló que “no, yo creo que en el origen respondían a lo que se necesitaba, si al final, si usted establece un peaje que no permite financiar la construcción y la operación de la obra, la obra no se va a hacer. Por lo tanto, los contratos tienen que ser bancables. O sea, lo primero que tenemos que hacer es tener un contrato que alguien esté dispuesto a financiar. Ahora, si ese financiamiento resulta en tarifas que son demasiado onerosas, bueno, el Estado tiene que hacer algo al respecto y eso es justamente lo que estamos trabajando”.

Sobre las alternativas dijo que “hay distintas maneras de solucionar esto, ¿no es cierto? La más obvia que aparece, por ejemplo, es la extensión de los plazos de estos contratos. Por esa vía se puede rebajar la tarifa y lograr el objetivo. También hay otras medidas que se pueden trabajar junto con la industria en términos de evasión”.

Sobre las razones por las que el gobierno está impulsando una baja en las tarifas, indicó que “es para llevarle alivio a los chilenos y para darle sustentabilidad al sistema de concesiones, nosotros somos fervientes creyentes de este sistema, como usted bien decía, de la asociación público-privada, pero cuando el sistema empieza a cobrar tarifas que parecen poco sustentables en el tiempo, la verdad es que hay que hacer algo al respecto”.

