

Fin del pase diario

La Dirección General de Concesiones (DGC), del Ministerio de Obras Públicas (MOP), ha establecido una nueva forma de pago para los usuarios de autopistas urbanas cuyos vehículos no posean tag. En el nuevo sistema, a partir de julio, estos deberán pagar una suma correspondiente al doble del valor de los peajes incurridos; ello, en un plazo de 30 días. De lo contrario, se considerarán impagos y la primera municipalidad que los detecte podrá imponerles una multa de 1 UTM en su beneficio y del Fondo Común Municipal.

Hasta ahora, los usuarios sin tag —correspondientes, por ejemplo, a conductores de regiones— deben comprar un pase diario para poder circular libremente por las autopistas. El valor de este es de \$12.270, una suma superior a la que se estima que deberán pagar en adelante la gran mayoría de ellos, aun correspondiendo la nueva fórmula, a su vez, al doble del peaje que se les cobra a los usuarios que sí tienen tag. ¿Qué razones explican el cambio?

El problema primario que trata de resolver el nuevo esquema es el uso oportunista del pase diario. En efecto, si bien para un usuario ocasional el pase diario excede lo que pagaría con las nuevas reglas, el sistema tiene un problema y es que un usuario intensivo de autopistas urbanas puede comprar el pase diariamente y terminar pagando mucho menos que si tuviera un tag. Es el caso, por ejemplo, de algunos taxistas o de choferes de aplicaciones que por esta vía pueden usar el sistema en forma intensiva, incluso en las horas de mayor demanda, a un costo fijo.

Esto merma los ingresos de los concesionarios —que impulsaron el cambio—, pero además es ineficiente y aumenta la congestión vehicular, pues a estos usuarios sin tag los mayores cobros propios de las horas punta —destinados a desincentivar el uso de la infraestructura en esos tramos horarios— no los afectan. Bajo el nuevo modelo, el uso intensivo de las autopistas sí significará para ellos un pago mucho mayor que si tuvieran un tag, lo que fomentará la adopción de este dispositivo por quienes hasta ahora hacían un empleo oportunista del pase.

Respecto de la justificación para cobrarles a los usuarios sin tag el doble de la tarifa que paga el resto, una primera explicación es que el costo de procesamiento de estos pagos es

algo mayor que cuando el cobro se realiza en forma automática bajo el sistema usual. Pero tal vez más importante es que con eso, de nuevo, se fomenta la adopción del tag tanto entre los conductores intensivos como entre lo que usan las autopistas solo en forma ocasional. Por lo demás, y dado que los tags se ofrecen en comodato, no se les impone con ello un costo directo a los usuarios ocasionales, por lo que no deberían considerarlo una imposición. Más aún, considerando la creciente instalación de pódicos de peaje también en autopistas interurbanas, lo que amplía la utilidad de estos dispositivos. Por eso, no es descartable que la DGC tenga en su horizonte el objetivo de hacer el tag obligatorio para todos los automóviles. De ser así, en el futuro, el nuevo sistema quedaría aplicándose solo para los vehículos de conductores extranjeros.

*El cambio viene a
terminar con su uso
oportunista y a promover
la adopción del tag.*