

Fecha: 20/03/2018

Fuente: Las Últimas Noticias

Título: De dónde salió el 3,5% sobre el IPC que encarece el tag todos los años

Visitas: 1.738.072

VPE: 5.822.540

Favorabilidad: No DefinidaLink: <http://www.lun.com/Pages/NewsDetail.aspx?dt=2018-03-20&Paginald=02&bodyid=0>

Cada año las autopistas urbanas aplican automáticamente este reajuste en las tarifas. Continuar Leyendo L a razón del alza de los tags, que provocó la protesta de conductores este lunes, es ni más ni menos que un sencillo porcentaje. Aparece fantasmal cada vez que hay que calcular cuánto va a costar cada año circular por las autopistas urbanas de **Santiago** y hace temblar los bolsillos. Recuérdelo bien: 3,5%, que más encima debe sumarse al IPC. Su origen se remonta al nacimiento mismo de estos proyectos, cuyos contratos comenzaron a licitarse en el gobierno de Eduardo Frei y se firmaron en la presidencia de Ricardo Lagos. La memoria "Concesiones de Obras Públicas en Chile-20 años", editada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en mayo del 2016, explica cómo surgió. "El contexto en que se prepararon las licitaciones de estas autopistas no fue trivial. Se trataba de un modelo pionero, diferente a los anteriores, con un componente de aporte tecnológico relevante -telepeaje- que acarrearía riesgos mayores a los habituales. A ello se sumaba el complejo panorama económico, con la irrupción de la Crisis Asiática, cuyos efectos se hicieron sentir con más fuerza entre los años 1996 y 1998, golpeando a países emergentes como Chile", asegura el documento. El Gobierno y el Banco Central tomaron medidas para evitar el desastre y la economía se estancó. El clima no era propicio para construir ninguna autopista, así que hubo que crear incentivos en las bases de licitación. "Ello explica por qué se estimó que el éxito de los proyectos requería, en parte, subir el nivel de premio por la inversión, estableciéndose, por ejemplo, el esquema de reajuste tarifario anual real de 3,5%", dice la memoria del MOP. El año pasado la inflación fue de 1,6% y a eso las concesionarias le agregaron este 3,5%. Entonces el alza de la tarifa para este año es de 5,1%. Desde el 2006, la inflación ha sido de 44,6 % y el alza de los precios de las autopistas, de 90,1%. "Desde acá, con la perspectiva del tiempo, uno podría pensar que pudo haberse puesto un límite de cuatro o cinco años para cobrar ese porcentaje, pero no se hizo. Los contratos quedaron marcados para todo el período. Las empresas entienden que es su derecho", analiza Víctor Salas, doctor en economía de la **Universidad** Católica de Lovaina, Bélgica, y profesor de la Facultad de Administración y Finanzas de la **Universidad** de Santiago. Cuenta que esto puede implicar un riesgo para todo el sistema, porque las empresas que postulan ahora a construir otra autopista pueden exigir el mismo incentivo. Juan Sepúlveda, ingeniero industrial y académico de la **Universidad** de **Santiago**, realizó un estudio sobre las utilidades de las carreteras concesionadas desde 1994 hasta el 2014 y dice que la razón de por qué se garantizó un 3,5% de alza en la tarifa del tag se debe a que "el negocio de las autopistas concesionadas era muy riesgoso" y que "el gobierno decidió hacerlo más atractivo". "El problema es que resulta que ahora las autopistas funcionan como un monopolio natural porque irse por una vía alternativa aumenta demasiado los tiempos de viaje. Y los precios suben y suben, pero nunca bajan", dice. El economista Álvaro González, miembro del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), participó en el diseño de los contratos de concesiones de carreteras en el MOP y asegura que el 3,5% de reajuste en las tarifas del tag por sobre el IPC obedeció, más que a una razón económica, a un diseño urbanístico. "El plan era mejorar tanto el transporte público como el privado y el alza anual de la tarifa, sumado al mayor cobro en horario punta, fue para que la gente se decidiera a tomar el transporte público", dice. "Pero resultó que el Transantiago no funcionó, provocó un caos y la gente prefirió usar el Metro y los autos particulares. Y como los tiempos de viaje comenzaron a aumentar, la gente estuvo más dispuesta a gastar la tarifa alta del horario punta en las carreteras concesionadas".

