

Fecha: 16/03/2018

Fuente: Radio Universidad de Chile

Título: El lucrativo negocio de las concesiones y la extraña prórroga de la Autopista del Sol « Diario y Radio U Chile

Visitas: 15.853

VPE: 53.108

Favorabilidad: No DefinidaLink: <http://radio.uchile.cl/2018/03/15/el-lucrativo-negocio-de-las-concesiones-y-el-caso-particular-de-la-autopista-del-sol/>

Señal en vivo Escritorio MENÚ Temas Política Cultura Internacional Ciencias Educación Economía Deportes Medio Ambiente Derechos Humanos Justicia Salud Sociedad Energía Secciones Noticias Columnas Análisis Semanal Opiniones Cartas al Director Radio Programación Señal en vivo Vuelve a escuchar Programación Señal en vivo. Ahora suena: Vuelve a escuchar 8f40f0e28eb876cf53a8 Nacional El lucrativo negocio de las concesiones y la extraña prórroga de la Autopista del Sol Se acerca un periodo de relicitación de varias obras viales. A pesar de que vencía en 2019, la concesión de la Autopista del Sol, que une a **Santiago** con San Antonio, ya fue renegociada y extendida por 22 meses a cambio de que la empresa a cargo, Abertis, construya una tercera vía entre la capital y Talagante. La Ruta 78 vive una crisis, pero los bolsillos de los propietarios de la concesión están lejos de sentirlo. Martín Espinoza C Jueves 15 de marzo 2018 18:40 hrs. Compartir Compartir

La Autopista del Sol es la ruta en Chile que más veces ha recuperado la cifra de su inversión. Son casi quince veces. El tramo que une a **Santiago** con el puerto de San Antonio tiene, además, un costo por vehículo de \$1,06 dólares y la tarifa promedio alcanza \$4,54 dólares, es decir, la autopista cobra un 330 por ciento más sobre los costos medios. Es la que, comparativamente, más cobra en dicha relación en todo el país. Esto no es una novedad. Lo publicó un estudio de la **Universidad de Santiago** en diciembre del año pasado para luego abrir un debate que parece no tener mucho espacio sobre la mesa. El 12 de marzo la empresa Abertis, dueña de la concesión de la Autopista del Sol, comunicó la extensión de su contrato de concesión por un plazo de 22 meses. Esto, a cambio de realizar una “ampliación de la autopista a través de la construcción de un tercer carril entre las localidades de **Santiago** de Chile y Talagante, además de otras obras complementarias”. La concesión, otorgada originalmente en 1995, definía un plazo de 23 años y estipulaba una tarifa de peaje de \$740 pesos en horario valle. Actualmente esa cifra llega a los \$2.700 pesos, casi un 400 por ciento de alza acumulada. Legalmente, los estatutos que rigen a las carreteras interurbanas tienen un margen de incremento tarifario del IPC más un bono por una baja de accidentes. Esto significa que, cada año, con cifras entregadas por Carabineros, si es que una autopista logra una meta que dé cuenta de un descenso en la tasa de accidentes o de muertes, recibe un premio que le permite modificar la tarifa de su peaje en alrededor de \$50 pesos. Según el informe entregado por la empresa al Ministerio de Obras Públicas en enero de este año, el flujo vehicular de la Ruta 78 (Autopista del Sol) en los últimos cinco años ha sufrido un ascenso ininterrumpido. Si en 2014 eran poco menos de 34 millones de automóviles los que circulaban por la ruta, en 2017 esa cifra alcanzó los 42 millones. Juan Pedro Sepúlveda, doctor en transporte de la **Universidad de Santiago** y uno de los autores del estudio mencionado, explica las contradicciones que acarrea este fenómeno: “Mientras más años pasan, más flujo va a haber y más autos van a pasar por la diferentes autopistas. No es absurdo pensar que las tarifas debieran ir bajando con el tiempo y no lo que está pasando ahora, que van subiendo. La forma de fijar la tarifa no obedece a una relación con los costos de operación de las autopistas. Poner una tercera vía debe ser marginal en cuanto a inversiones con respecto a lo que están ganando”. El ingreso acumulado por concepto de peaje en los últimos doce meses para la Autopista del Sol alcanza la suma de \$57.869.621.700 de pesos –unos 76 millones de euros- lo que representa un 5,4 por ciento más que lo recaudado en el periodo anterior. La inversión que, dicen, realizarán a cambio de la extensión de la concesión es de 110 millones de euros. Leonardo Danerí, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, defiende el cobro de peajes haciendo alusión a las ventajas comparativas que existen: “Si usted tiene un auto de 10km/lt de rendimiento, gasta en bencina \$80 pesos por kilómetro recorrido. Si usted no usa la autopista, su rendimiento se va a la mitad, o sea, \$160 pesos por kilómetro. Es decir, si usted usa la autopista, solo en combustible ya paga el peaje. Adicionalmente ya tiene una hora más de su tiempo, que vale mucho. Si sacamos la cuenta de sueldos impositivos en Chile, que según las AFP son \$700 mil pesos mensuales, dividido por las 180 horas que trabaja una persona, la hora de una persona vale \$4.000 pesos. Si usted se ahorra una hora todos los días tiene \$4.000 adicionales. Además de que su vida es bastante más segura”. Las plazas de peajes son una forma de recaudación de impuestos. Según Danerí no son solo eso, sino que son precisamente la forma más eficaz de hacerlo. Recaudarlo a través del servicio de impuestos internos, dice, implicaría un perjuicio significativo para los usuarios. El trato entre Abertis y el Estado chileno se explica en la medida en que es el mismo Estado, dueño de la carretera, quien no ofreció mejoras sustanciales que se adecuaron al aumento de la flota vehicular que en los últimos 20 años ha pasado de 2 a 5,2 millones aproximadamente. Relicitar la autopista en momentos críticos como los que vive la Ruta 78 habría sido dilatar por al menos cinco años más un problema que asoma como urgente. Hay quienes van más allá y disparan directamente en contra del sistema de concesiones. Según el estudio de la USACH, “el sistema de autopistas concesionadas (como un todo) generó ingresos por 18.573 millones de dólares e incurrió en costos por 15.455 millones durante dicho período (1994-2014). Lo anterior, equivale a una ganancia de 3.118 millones de dólares. Por otro lado, la inversión acumulada al 2014 ascendió aproximadamente a 12.000 millones de dólares, por lo que el retorno sobre el capital fue del 26 por ciento”. Andrés Fielbaum, ingeniero en transporte de la **Universidad de Chile**, comenta lo que, a su juicio, es la raíz del problema: “Creo que es un problema gigante la naturalización de las concesiones. Estructuralmente es un problema concesionar. El Estado renuncia a construir capacidad propia de resolver situaciones y depende, por lo tanto, de las decisiones que toma una empresa que solo ve negocios. En general las concesiones son caras y el sistema de garantías que ha ofrecido Chile ha sido criticado por ser pro-empresarial”. Los conflictos expuestos por Fielbaum no significan un problema para el gobierno entrante. Ya lo mencionó este miércoles **Juan** Andrés Fontaine, ministro de Obras Públicas, en entrevista con T13 Radio. “El gran desafío es la relicitación de las grandes rutas estructurales. Se están venciendo las concesiones a partir del próximo año. Nuestro programa contiene mejoras sustanciales al estándar de estas rutas. El diseño original de las concesiones hizo que los peajes fueran subiendo en el tiempo. Eso ayuda a desincentivar el uso de la carretera cuando hay mucha congestión. Pero eso también significó que el Estado obtuvo un monto muy significativo de recursos que permitió hacer estas inversiones en todo el país. La concesión es un instrumento útil que, por razones ideológicas, fue descartado en el gobierno anterior”. Por otro lado, las carreteras podrían ser consideradas dentro de la categoría de monopolio natural. Un monopolio natural



es aquel caso en el que, sea en manos privadas o estatales, es una empresa la que genera la producción de un bien o servicio. En Chile se da en los casos del agua, la electricidad y el gas. Las carreteras también podrían estar dentro de este grupo puesto que solo en contadas ocasiones se cuenta con una alternativa. Sepúlveda es de la idea de que se necesita mayor regulación: “El usuario prácticamente se ve obligado a usar la autopista. Por lo tanto debiera ser tratada como un monopolio natural y los monopolios naturales son regulados por el Estado. La rentabilidad debiera estar regulada, cosa que no pasa con la autopistas concesionadas”. La Autopista del Sol es la ruta en Chile que más veces ha recuperado la cifra de su inversión. Son casi quince veces. El tramo que une a **Santiago** con el puerto de San Antonio tiene, además, un costo por vehículo de \$1,06 dólares y la tarifa promedio alcanza \$4,54 dólares, es decir, la autopista cobra un 330 por ciento más sobre los costos medios. Es la que, comparativamente, más cobra en dicha relación en todo el país. Esto no es una novedad. Lo publicó un estudio de la **Universidad de Santiago** en diciembre del año pasado para luego abrir un debate que parece no tener mucho espacio sobre la mesa. El 12 de marzo la empresa Abertis, dueña de la concesión de la Autopista del Sol, comunicó la extensión de su contrato de concesión por un plazo de 22 meses. Esto, a cambio de realizar una “ampliación de la autopista a través de la construcción de un tercer carril entre las localidades de **Santiago** de Chile y Talagante, además de otras obras complementarias”. La concesión, otorgada originalmente en 1995, definía un plazo de 23 años y estipulaba una tarifa de peaje de \$740 pesos en horario valle. Actualmente esa cifra llega a los \$2.700 pesos, casi un 400 por ciento de alza acumulada. Legalmente, los estatutos que rigen a las carreteras interurbanas tienen un margen de incremento tarifario del IPC más un bono por una baja de accidentes. Esto significa que, cada año, con cifras entregadas por Carabineros, si es que una autopista logra una meta que dé cuenta de un descenso en la tasa de accidentes o de muertes, recibe un premio que le permite modificar la tarifa de su peaje en alrededor de \$50 pesos. Según el informe entregado por la empresa al Ministerio de Obras Públicas en enero de este año, el flujo vehicular de la Ruta 78 (Autopista del Sol) en los últimos cinco años ha sufrido un ascenso ininterrumpido. Si en 2014 eran poco menos de 34 millones de automóviles los que circulaban por la ruta, en 2017 esa cifra alcanzó los 42 millones. Juan Pedro Sepúlveda, doctor en transporte de la **Universidad de Santiago** y uno de los autores del estudio mencionado, explica las contradicciones que acarrea este fenómeno: “Mientras más años pasan, más flujo va a haber y más autos van a pasar por las diferentes autopistas. No es absurdo pensar que las tarifas debieran ir bajando con el tiempo y no lo que está pasando ahora, que van subiendo. La forma de fijar la tarifa no obedece a una relación con los costos de operación de las autopistas. Poner una tercera vía debe ser marginal en cuanto a inversiones con respecto a lo que están ganando”. El ingreso acumulado por concepto de peaje en los últimos doce meses para la Autopista del Sol alcanza la suma de \$57.869.621.700 de pesos –unos 76 millones de euros– lo que representa un 5,4 por ciento más que lo recaudado en el periodo anterior. La inversión que, dicen, realizarán a cambio de la extensión de la concesión es de 110 millones de euros. Leonardo Daneri, presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, defiende el cobro de peajes haciendo alusión a las ventajas comparativas que existen: “Si usted tiene un auto de 10km/lt de rendimiento, gasta en bencina \$80 pesos por kilómetro recorrido. Si usted no usa la autopista, su rendimiento se va a la mitad, o sea, \$160 pesos por kilómetro. Es decir, si usted usa la autopista, solo en combustible ya paga el peaje. Adicionalmente ya tiene una hora más de su tiempo, que vale mucho. Si sacamos la cuenta de sueldos impositivos en Chile, que según las AFP son \$700 mil pesos mensuales, dividido por las 180 horas que trabaja una persona, la hora de una persona vale \$4.000 pesos. Si usted se ahorra una hora todos los días tiene \$4.000 adicionales. Además de que su vida es bastante más segura”. Las plazas de peajes son una forma de recaudación de impuestos. Según Daneri no son solo eso, sino que son precisamente la forma más eficaz de hacerlo. Recaudarlo a través del servicio de impuestos internos, dice, implicaría un perjuicio significativo para los usuarios. El trato entre Abertis y el Estado chileno se explica en la medida en que es el mismo Estado, dueño de la carretera, quien no ofreció mejoras sustanciales que se adecuaron al aumento de la flota vehicular que en los últimos 20 años ha pasado de 2 a 5,2 millones aproximadamente. Relicitar la autopista en momentos críticos como los que vive la Ruta 78 habría sido dilatar por al menos cinco años más un problema que asoma como urgente. Hay quienes van más allá y disparan directamente en contra del sistema de concesiones. Según el estudio de la USACH, “el sistema de autopistas concesionadas (como un todo) generó ingresos por 18.573 millones de dólares e incurrió en costos por 15.455 millones durante dicho período (1994-2014). Lo anterior, equivale a una ganancia de 3.118 millones de dólares. Por otro lado, la inversión acumulada al 2014 ascendió aproximadamente a 12.000 millones de dólares, por lo que el retorno sobre el capital fue del 26 por ciento”. Andrés Fielbaum, ingeniero en transporte de la **Universidad de Chile**, comenta lo que, a su juicio, es la raíz del problema: “Creo que es un problema gigante la naturalización de las concesiones. Estructuralmente es un problema concesionar. El Estado renuncia a construir capacidad propia de resolver situaciones y depende, por lo tanto, de las decisiones que toma una empresa que solo ve negocios. En general las concesiones son caras y el sistema de garantías que ha ofrecido Chile ha sido criticado por ser pro-empresarial”. Los conflictos expuestos por Fielbaum no significan un problema para el gobierno entrante. Ya lo mencionó este miércoles **Juan Andrés Fontaine**, ministro de Obras Públicas, en entrevista con T13 Radio. “El gran desafío es la relicación de las grandes rutas estructurales. Se están venciendo las concesiones a partir del próximo año. Nuestro programa contiene mejoras sustanciales al estándar de estas rutas. El diseño original de las concesiones hizo que los peajes fueran subiendo en el tiempo. Eso ayuda a desincentivar el uso de la carretera cuando hay mucha congestión. Pero eso también significó que el Estado obtuvo un monto muy significativo de recursos que permitió hacer estas inversiones en todo el país. La concesión es un instrumento útil que, por razones ideológicas, fue descartado en el gobierno anterior”. Por otro lado, las carreteras podrían ser consideradas dentro de la categoría de monopolio natural. Un monopolio natural es aquel caso en el que, sea en manos privadas o estatales, es una empresa la que genera la producción de un bien o servicio. En Chile se da en los casos del agua, la electricidad y el gas. Las carreteras también podrían estar dentro de este grupo puesto que solo en contadas ocasiones se cuenta con una alternativa. Sepúlveda es de la idea de que se necesita mayor regulación: “El usuario prácticamente se ve obligado a usar la autopista. Por lo tanto debiera ser tratada como un monopolio natural y los monopolios naturales son regulados por el Estado. La rentabilidad debiera estar regulada, cosa que no pasa con la autopistas concesionadas”.