

Link: <http://www.elmostrador.cl/noticias/pais/2018/04/17/automovilistas-furiosos-la-lucha-contra-los-peajes-y-el-tag/>

Las concesiones que permitirían rapidez, conectividad y mejor calidad de vida están en entredicho hace rato. Decenas de usuarios han comenzado a organizarse en contra de un sistema que les parece abusivo, mientras genera jugosas utilidades a los concesionarios. Las quejas apuntan a falta de seguridad, los grandes tacos que los afectan y la carencia de infraestructura, lo que redundará en una mala calidad del servicio por el que se paga. El movimiento de usuarios se anotó una primera victoria: esta semana se reunirán con el subsecretario de Obras Públicas, Lucas Palacios. En el grupo No + Abusos de Tag y Peajes aún están viendo cómo pagan algunos de los 20 partes empadronados que recibieron por la primera manifestación de marcha lenta que protagonizaron el 19 de marzo. Ese día, la idea fue transitar a baja velocidad por los cruces de Vespucio Sur, Autopista Central, Ruta 68; Vespucio, Autopista Central y Vespucio Norte. El costo fue recibir multas de 1 UF cada una. Pero a ellos poco les importa. "Aunque tenga que pagar ese parte de mi bolsillo, lo volvería a hacer una y otra vez", señala uno de los automovilistas. Tanto es así, que también están preparados para enfrentar una nueva oleada de partes empadronados que recibirán por la segunda protesta del mismo tipo, esta vez realizada el 9 de abril pasado. Los automovilistas han comenzado a organizarse de a poco en un objetivo: quieren pagar por el servicio, pero que este sea funcional tanto a los dueños de las autopistas como a los usuarios. En las redes sociales abundan carteles con consignas y fotografías con el valor del precio de un pórtico en hora peak, con un valor elevado y una fila de automóviles que se mueven –literalmente– a la vuelta de la rueda. Protesta en movimiento "La idea es llamar la atención y evidenciar que el servicio es paupérrimo. Nosotros le pusimos un nombre a un problema social que vivimos a diario. En base a eso, queremos crear conciencia en la ciudadanía y, desde ahí, proponer cambios concretos", plantea uno de los adherentes al movimiento de No + Abusos de Tag y Peajes. Existe otro grupo, aún más radical, que quiere terminar con el uso del dispositivo. No + Tag ni Peajes se echó a andar también por redes sociales hace un par de años. Francisco Shulz, miembro de dicho movimiento, explicó que la realidad de las carreteras es muy distinta a la que se presentó en un comienzo y que ahora no existe forma de poder esquivarlas en algunos tramos: "En la 5 norte no tienes opción de no pagar, tampoco en Kennedy. Hay mucha gente que tiene que pagar para salir a trabajar desde sus casas. El sistema está mal hecho". La primera piedra de la Autopista Central se puso el 2001, año en el que se comenzó a hablar del dispositivo que empezaría a ser utilizado tres años después como una forma de registrar el cobro de cada vía concesionada. Actualmente, las autopistas ubicadas en la Región Metropolitana que cuentan con Tag bajo la modalidad de Free Flow (sin detención o reducción de velocidad de los vehículos) son: Costanera Norte, Autopista Central, Autopista Vespucio Sur, Autopista Vespucio Norte Express, Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez y Túnel San Cristóbal. Desde el Ministerio de Obras Públicas (MOP) señalan que existe la percepción de que las rutas en torno a **Santiago** no están operando con la calidad de servicio adecuada y es obligación de las concesionarias ofrecer un correcto funcionamiento para evitar que los episodios de congestión se extiendan por tiempo excesivo. "Un ejemplo concreto es que el flujo a través de los peajes pase con facilidad, lo que no está ocurriendo hoy día, no solo en fines de semana con festivos sino que en los fines de semana normales e, incluso, durante la semana", detallan en el señalado ministerio. En cuanto a las interurbanas, la Ruta 68 (**Santiago-Valparaíso**) y la ruta del Maipo Sur (**Santiago-Talca**) cuentan con Tag, pero con sistema de "stop and go", que implica barreras que se abren al aproximarse el dispositivo. El arriendo por el dispositivo está estipulado por contrato y es de 461 pesos mensuales, más IVA, si los usuarios piden por primera vez el aparato, y de 400 pesos si lo solicitan por segunda vez. Pero lo que más molesta a quienes están en contra del TAG es el valor que se paga en los pórticos. El monto está fijado por contrato entre el Estado de Chile y cada una de las concesionarias de autopistas y el promedio de las primeras autopistas urbanas concesionadas es de \$60 por kilómetro. Hoy, el valor de las nuevas concesiones cuyas autopistas están aún en construcción es de \$80 por kilómetro. Por ejemplo, al desplegar los valores que cobra la Autopista Central, en hora de saturación, se lee que en La Capilla con Colón ese valor puede llegar a los 762 pesos para un automóvil, pero un viaje de todos los días desde la casa de cualquier persona en las afueras de **Santiago** hasta su trabajo puede llegar a promediar hasta los 200 mil pesos. Alejandra Barriga, una de las voceras de No + Abusos de Tag y Peajes, dice que el conflicto no es pagar, sino que por el tipo de servicio que les cobran. "Nos prometieron que los tiempos de traslado serían más cortos y eso no se cumple, muy por el contrario", se queja. Barriga apunta a que el precio y el aumento sostenido de las tarifas es un problema social que afecta todos los bolsillos, no solo de quienes tienen vehículo: "Si un camión traslada alimentos, no solo le carga –dentro de los costos fijos– el impuesto a la bencina, también los Tag y peajes", dice. Desde el Ministerio de Obras Públicas (MOP) señalan que existe la percepción de que las rutas en torno a **Santiago** no están operando con la calidad de servicio adecuada y es obligación de las concesionarias ofrecer un correcto funcionamiento para evitar que los episodios de congestión se extiendan por tiempo excesivo. "Un ejemplo concreto es que el flujo a través de los peajes pase con facilidad, lo que no está ocurriendo hoy día, no solo en fines de semana con festivos sino que en los fines de semana normales e, incluso, durante la semana", detallan en el señalado ministerio. Es por esas situaciones que el MOP ha solicitado a las concesionarias que presenten propuestas para establecer en el corto plazo los sistemas de flujo libre. Con eso en la mano, "la idea es que las autoridades comiencen el análisis para implementar los planes con la mayor velocidad posible y, de esta forma, mejorar la operación de las autopistas interurbanas", comentan en dicha cartera. Las críticas a las autopistas son variadas: desde el contrato que permite un alza anual de 3,5 más IPC en las tarifas hasta el nivel de utilidades del que gozan. Hace tres años ese aumento fue de un 11% para la Autopista Central, un 20% para Costanera Norte y un 14% para Vespucio Sur y cada año las cuatro autopistas de la Región Metropolitana, en su conjunto, tienen utilidades por US\$300 millones. El año pasado un estudio de la **Universidad de Santiago** de Chile (Usach) determinó que las concesionarias han triplicado sus ganancias desde el año 2003, pasando de US\$138 millones, entonces, hasta US\$374 millones en 2014. Según el estudio de **Juan** Pedro Sepúlveda y Cristián Vergara, al considerar un periodo de 20 años (1994-2014) la ganancia acumulada llega a \$3. 218 millones, con un retorno sobre la inversión de 26%. "Sin embargo, si solo se considera el capital desembolsado por los concesionarios, el retorno sobre el capital es superior al 100%",



puntualizaron los autores. Las autopistas se defienden No solo para las autopistas las críticas son más afiladas de lo que deberían. Desde el MOP defienden el sistema y recalcan que desde el comienzo de las operaciones el patrimonio del Estado se ha incrementado en USD 22. 000 MM aproximadamente, “cifras que van en beneficio directo” de la ciudadanía, sostienen. “Otro antecedente a considerar es que desde los inicios del sistema se ha llamado a licitación 96 proyectos, lo que demuestra la vitalidad del sistema de asociación público-privada”, indican desde la cartera. A marzo de 2018, hay 87 proyectos concesionados, donde destaca la construcción de más de 3 mil kilómetros de autopistas. Desde la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A. G. (Copsa) –que reúne a las principales empresas concesionarias de obras de infraestructura o servicios públicos otorgadas por el Estado– apuntan que las cifras que han acusado altas utilidades y un retorno elevado están erradas. “Las utilidades son en torno a un 5% sobre la inversión, lo que está lejos de ser una tasa extraordinaria”, afirmaron en Copsa. Los concesionarios plantean que, desde 1993 a la fecha, se han invertido más de US\$ 20 mil millones en infraestructura concesionada en distintas obras y señalan que hoy el país requiere más infraestructura para absorber la demanda que irá en aumento producto del crecimiento del parque automotriz. La venta de automóviles nuevos subió en un 21,5%, es decir, 98 mil 104 unidades durante el primer trimestre de este año, lo que implica más de mil autos diarios en las calles. Sin embargo, los movimientos de usuario plantean que las autopistas no han hecho todo lo posible para entregar el servicio de calidad con el que se comprometieron en los contratos y que dicen relación con la finalidad con que fueron planteadas las concesiones. “Por ejemplo, si un motorista choca contra una barra de contención, puede llegar a perder un miembro. Se necesita otra clase de inversión”, dicen en el grupo No + Abusos de Tag y Peajes, que esta semana se anotó una primera victoria: se reunirá con el subsecretario de Obras Públicas, Lucas Palacios, para exponer los temas que los afectan y que generan su estado de movilización. Porque las protestas en marcha lenta podrían mantenerse en varios puntos más durante los próximos días.