

Factor fijo de ajuste de tarifas de 3,5% podría disminuir a entre 1% y 2%, estiman en el sector:

Rebaja en alza de peajes se compensaría con extensión de contratos o pagos del Estado

Esas fórmulas se implementarían para mitigar la merma en los ingresos de las concesionarias. El 17 de junio, las autopistas deben entregar propuestas al MOP.

MARCO GUTIÉRREZ y LINA CASTAÑEDA

El ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine, se reunió ayer con los gerentes de las concesionarias de autopistas urbanas de la Región Metropolitana para definir los plazos y fórmulas que permitirían rebajar el aumento de los precios de los peajes que se ajustan anualmente por un factor fijo de 3,5% más la inflación de los últimos 12 meses (a octubre). Esto, luego de que el lunes, el Presidente Sebastián Piñera le encargara al titular de OO.PP. avanzar en un acuerdo en un plazo de 30 días.

A la cita realizada a las 13:00 horas en las oficinas del MOP acudieron Diego Savino, gerente general de Costanera Norte, Vespucio Sur y Autopista Nororiente; Luis Miguel de Pablo, director general de VíasChile y presidente del directorio de Autopista Central; Enrique Méndez, gerente general de Vespucio Norte y Túnel San Cristóbal, además del presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras Públicas (Copsa), Leonardo Daneri.

Tras culminar la reunión, solo realizó comentarios el ministro Fontaine, quien señaló que el 17 de junio próximo, las autopistas deberán informar al MOP la manera que estiman para avanzar en la modificación de contratos para reducir el reajuste de los peajes, además de entregar planes de inversiones para descongestionar las autopistas, como serían enlaces y accesos.

Fontaine comentó que junto



Ejecutivos clave en el MOP:

1) Diego Savino, gerente general de Costanera Norte, Vespucio Sur y Autopista Nororiente. 2) Leonardo Daneri, presidente de Copsa. 3) Luis Miguel de Pablo, presidente del directorio de Autopista Central. 4) Enrique Méndez, gerente general de Vespucio Norte y Túnel San Cristóbal.

Expertos plantean fórmulas para un acuerdo MOP-concesionarias

Diversos análisis generó el anuncio de una negociación entre el Estado y las concesionarias de autopistas urbanas para disminuir el reajuste anual de las tarifas de los peajes.

El director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y exministro de Estado, Carlos Cruz, sostiene que "yo sería partidario de eliminar el 3,5% y compensar al final con la extensión del contrato". Indica que la ampliación del periodo de concesión podría ser entre seis meses y un año para lograr una reducción de las tarifas, lo que permitiría recomponer, a la vez, la relación entre las autopistas y los usuarios "que se ha visto dañada", afirma.

Carlos Cruz califica como "una buena noticia" la decisión política del Presidente Sebastián Piñera de avanzar en una modificación de contratos. "Demuestra carácter", añade. Consultado sobre propuestas que han surgido cuando se anuncian renegociaciones de contratos, que apuntan a que sería mejor que el Estado recompre las carreteras y luego las relicite en condiciones favorables a los usuarios, Cruz sostiene que "son declaraciones que se hacen desde la academia, pues en la práctica cómo se le



ALEJANDRO PIZARRO

“ Esto es una buena noticia. Yo sería partidario de eliminar el 3,5% y compensar al final con la extensión del contrato ”.

CARLOS CRUZ
DIRECTOR EJECUTIVO DEL CONSEJO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA



ALEJANDRO BLARTE

“ La única manera que veo que pueden bajar las tarifas sin un costo para los concesionarios es que al finalizar la concesión les paguen una parte de la inversión inicial y que se cobre ese costo al próximo concesionario ”.

RONALD FISCHER
ACADÉMICO DE INGENIERÍA INDUSTRIAL DE LA U. DE CHILE

dice, por ejemplo, a los tenedores de bonos a 30 años que le prepagarás”.

Por otra parte, la única alternativa que ve Ronald Fischer —académico de Ingeniería Industrial de la U. de Chile y director del Centro de Economía Aplicada (CEA)— para

que dichas empresas acepten bajar los reajustes de peajes en las autopistas, es que al finalizar el plazo de la concesión se les ofrezca pagarles una parte de su inversión inicial, lo que sería financiado por el próximo concesionario en la siguiente licitación.

Por ahora no se conoce en detalle el tipo de negociaciones que está en desarrollo, pero está claro que para aceptar, las concesionarias tendrían que recibir algo a cambio y eso pasaría porque una vez caduquen los contratos, las autopistas no volverían al Estado, sino que se relicitarían.

Con esta opción se beneficiarían los concesionarios y los actuales usuarios, pero ese costo pasaría más adelante a los usuarios del futuro, dice el docente.

El académico añade que si ambas partes, voluntariamente, deciden modificar un contrato, no se afecta la certeza jurídica. Agrega que, en general, los contratos de largo plazo deben ser modificados debido a que cambian las condiciones de forma no predecible al momento de otorgarlos.

Respecto del tiempo que puede tardar una renegociación de contratos tarifarios entre el Ministerio de Obras Públicas y las autopistas urbanas, Carlos Cruz indica que "debería ser un acuerdo trabajoso, porque se debe mirar la letra chica, pero esto se puede lograr en 30 días y luego pasar a una tramitación formal, para estar en octubre próximo con los papeles listos".

con buscar una tasa inferior al 3,5%, se debe "ver cómo compensar la merma de ingresos que eso les implica a las concesionarias con, por ejemplo, una extensión de plazos (de los contratos) o un pago por parte del Estado al final de la concesión".

El MOP indicó que a las autopistas urbanas le restan cerca de 15 años más de contratos de concesión, y si se mantiene el actual mecanismo tarifario, el reajuste acumulado en ese período sería del orden del 66%, "y eso es claramente excesivo a la luz de la si-

tuación actual de la economía".

En el Gobierno ven improbable que las propuestas de reducción de las autopistas pasen del factor de 3,5% a 0%. Algunos en el sector estiman que valores razonables serían de entre 1% y 2% más IPC, semejante a lo que ocu-

rra en las concesiones de Américo Vespucio Oriente I y II, donde mayoritariamente operan alzas de inflación más 1%. Pero en AVOI, entre El Salto y el ingreso a Vitacura, el factor es 3,5%, similar a las tarifas de Túnel San Cristóbal.

Fontaine destacó que estos cambios no vulneran los derechos adquiridos de las concesionarias, pues se acordarán con estas firmas medidas paliativas, al igual como se hizo con la implementación de los pódicos de telepeajes en rutas interurbanas.